

Dossier socio-économique

Enquête socio-économique

FEDERAUTO représente et défend les intérêts d'un grand nombre d'entreprises du secteur automobile et des secteurs connexes.

Ces entreprises peuvent être classées en cinq secteurs principaux: mobilité, pièces, outillage et équipement, machinisme agricole et horticole, cycles et génie civil et manutention.

Dans la présente étude socio-économique, nous souhaitons commenter à travers quelques chiffres-clés les évolutions que nos secteurs ont connues les dernières années.

FEDERAUTO représente un pan important de l'économie belge. Le nombre d'entreprises actives dans les cinq secteurs que FEDERAUTO représente s'élève à 15.282. Ces entreprises emploient au total 84.623 personnes. Le chiffre d'affaires que réalisent les cinq secteurs s'élève à 27,23 milliards d'euros.

I. Description des secteurs

Ci-après, on trouvera une brève description des différents secteurs représentés par FEDERAUTO.

Tout d'abord, le secteur Mobilité auquel appartiennent toutes les entreprises actives dans la vente (distributeurs de véhicules neufs, négociants en véhicules d'occasion et distributeurs de motos), l'entretien, la réparation mécanique ou de carrosserie de véhicules ainsi que les entreprises de dépannage, les stations-service et les car-wash, les spécialistes techniques (reconstructeurs de moteurs, spécialistes en électricité, électronique, diesel etc.) et les spécialistes du pneu.

Le secteur Pièces-Equipement est constitué des distributeurs nationaux et régionaux de pièces et accessoires destinés aux véhicules ainsi que de matériel de garage et d'outillage et des importateurs d'outillage électrique et à main.

Le secteur du Machinisme agricole et horticole est constitué d'une part des importateurs et représentants généraux et d'autre part des distributeurs et réparateurs de tracteurs et de machines agricoles et horticoles.

Le quatrième secteur est celui des Cycles regroupant les fabricants, assembleurs et représentants généraux de vélos ainsi que les fabricants, représentants généraux et grossistes en pièces et accessoires pour vélos.

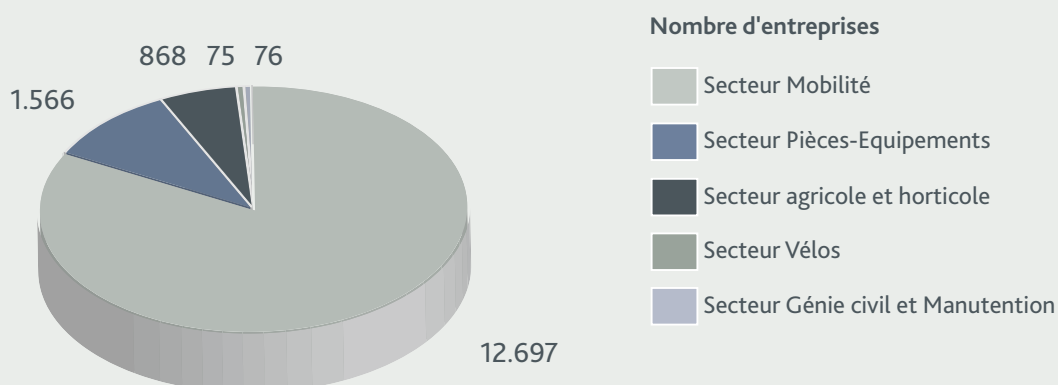
Enfin, le secteur Génie civil et Manutention représente les entreprises actives dans le domaine des engins de génie civil et de manutention.

II. Nombre global d'entreprises

Le nombre total d'entreprises a connu en 2009 une légère baisse par rapport à 2008 et s'élève à 15.282.

Tableau 1: Nombre d'entreprises				
Secteur	2006	2007	2008	2009
Secteur Mobilité	12.373	12.285	12.469	12.697
Secteur Pièces-Equipements	2.207	2.203	2.177	1.566
Secteur agricole et horticole	870	874	875	868
Secteur Vélos	79	79	77	75
Secteur Génie civil et Manutention	77	77	77	76
TOTAL	15.606	15.518	15.675	15.282

Source: FEDERAUTO



II. A. Nombre d'entreprises du secteur Mobilité

Dans le secteur Mobilité, en 2009, le nombre d'entreprises a baissé de 2,5 % à 12.697. Le tableau 2 illustre l'évolution des différentes catégories d'entreprises dans ce secteur.

Catégorie d'entreprise du secteur Mobilité	2006	2007	2008	2009
Distributeurs de voitures de tourisme	1.951	2.025	2.087	1.691
Filiales de distribution des importateurs	50	50	52	52
Distributeurs de véhicules utilitaires	204	218	213	264
Sous-agents et ateliers agréés	1.383	1.359	1.378	1.366
Garages non liés à une marque	3.010	2.803	2.896	2.909
Négociants en véhicules d'occasion	2.587	2.716	2.770	2.807
Entreprises de carrosserie indépendantes	1.911	1.873	1.831	1.819
Entreprises de dépannage-remorquage	364	357	364	365
Spécialistes du pneu	507	517	521	524
Stations-service sans aucune autre activité	550	530	525	519
Entreprises de car-wash	363	354	353	355
Reconstructeurs de moteurs	58	59	57	56
TOTAL	12.938	12.861	13.007	12.697

Source: FEDERAUTO

Réseau des constructeurs

En annexe 1, on trouvera la revue des réseaux officiels des différentes marques automobiles. Il s'agit de concessionnaires, filiales, agents, succursales et réparateurs agréés. Pour 2009, nous avons adopté une nouvelle méthodologie:

- nous reprenons séparément les réparateurs agréés, qui s'occupent exclusivement d'après-vente
- nous mettons l'accent sur le nombre de contrats et non plus tellement de concessionnaires car on voit que de plus en plus de concessionnaires représentent plusieurs marques. Il n'est donc pas logique de les reprendre pour une marque et pas pour l'autre ou les autres, comme on le faisait jusqu'à présent. A présent, les listes nous permettent d'isoler les contrats et nous avons donc ajouté les chiffres spécifiques pour Alfa Roméo, Audi, Cadillac, Dacia et Lancia tandis que dans le tableau de l'année 2008, nous renvoyions pour ces marques respectivement à Fiat, Opel, Renault et Volkswagen.

Ceci entraîne bien évidemment une augmentation du nombre de contrats 2009 par rapport à 2008: 3.992 au lieu de 3.465.

Si l'on veut identifier le nombre de concessionnaires et réparateurs agréés, on arrive à 2.677 pour 2009, soit une diminution de 23 % par rapport à 2008 où l'on en a enregistré 3.465. Attention cependant: suite au changement de méthodologie expliqué plus haut, cette comparaison ne peut se faire telle quelle car le chiffre de 2.677 tient compte du fait que tous les doublons ont été enlevés, ce qui n'était pas le cas les années précédentes où un même concessionnaire pouvait donc être totalisé plusieurs fois (ex VW/Audi, Renault/Dacia, Alfa/Fiat/Lancia). La diminution du nombre de concessionnaires et réparateurs agréés n'est donc pas d'une ampleur aussi importante que le chiffre de 23 % pourrait le laisser supposer.

Par rapport à 2008, on constate que certaines marques demeurent représentées par peu de concessionnaires (Abarth ou Infinity) tandis que certaines autres marques ne sont plus représentées par un importateur en Belgique ou n'existent plus (SsangYong, Lada, Lotus).

Lorsque nous analysons le nombre de points de vente et de service par marque, nous remarquons que les marques françaises disposent toujours d'un ample réseau. Le top trois des marques disposant du plus grand nombre de points de vente et de service se compose de Renault-Dacia (322 + 274), Citroën (300) et Peugeot (244). Ils sont suivis par Ford (236), VW (191) et Opel (189).

En annexe 2, on trouvera le nombre de points de vente et de service de véhicules utilitaires. En 2009, le total s'est élevé à 570 contrats en tenant compte du fait que des marques ont été ajoutées.

II. B. Nombre d'entreprises du secteur Pièces-Equipement

Dans le secteur Pièces-Equipement, le nombre d'entreprises est resté identique. Nous observons dans ce secteur que de plus en plus de grossistes en pièces automobiles et centrales de pneu s'associent en groupements commerciaux en vue de réaliser des économies d'échelle dans le domaine des achats, de la logistique, de la formation et du marketing afin de renforcer leur position vis-à-vis des clients institutionnels et des compagnies de leasing et de consolider leur position concurrentielle face aux réseaux de marque.

En juin 2009, un acteur majeur du marché comptant 27 établissements fut mis en liquidation. Un mois plus tard, cinq distributeurs régionaux mettaient sur pied une nouvelle organisation afin de garantir la continuité du concept.

Catégorie d'entreprises	2006	2007	2008	2009
Fabricants et importateurs	398	399	381	376
Grossistes, spécialistes techniques et détaillants	1.102	1.085	1.077	1.051
Grossistes et fitting stations	142	143	141	139
TOTAL	1.642	1.627	1.599	1.566

Source: FEDERAUTO

III. Chiffre d'affaires par secteur

Secteur	2007	2008	2009
Mobilité	25,955	29,239	27,232
Pièces-Equipement	4,31	4,14	4,14
Agriculture et Horticulture	1,097	1,01	0,702 (*)
Cycles	0,679	0,687	0,713
Génie civil et Manutention	1,353	1,501	0,96 (*)
Sous-total	33,394	34,788	33,74
Vente de pièces (**)	3,069	2,948	2,945
TOTAL	30,324	33,628	30,803

Sources diverses

(*) Statistiques provisoires

(**) Pour éviter les doublons, nous n'avons pas tenu compte dans le calcul du chiffre d'affaires total du chiffre d'affaires généré par la vente de pièces. Ce chiffre d'affaires figure effectivement également dans celui du secteur Mobilité et plus particulièrement dans le poste entretien et réparation de ce secteur.

L'objet du présent dossier socio-économique est l'évolution du chiffre d'affaires en 2008 et 2009. Le dossier socio-économique précédent, que FEDERAUTO avait publié, commentait les chiffres d'affaires de 2007.

Nous constatons que le chiffre d'affaires total réalisé par les divers secteurs, que FEDERAUTO représente, a fortement augmenté en 2008, plus précisément d'un peu moins de 11 %. Cette croissance n'avait jamais été enregistrée auparavant. Vous trouverez de plus amples explications ci-après. En 2009, le marché total a véritablement chuté (- 8,4 %), ce qui ne doit pas étonner en raison de la récession économique de 2009.

Le secteur Mobilité occupe la partie majeure du chiffre d'affaires total, à savoir 86,9 % en 2008 et 88,4 % en 2009. En 2008, le chiffre d'affaires de ce secteur a connu une croissance de 12,65 % et en 2009 une baisse de 6,9 %. Ceci montre bien la sensibilité à la conjoncture de ce secteur. La même évolution se dégage dans le Génie civil et la Manutention. Pourtant il convient de souligner que cette branche a enregistré une croissance moins importante en 2008 mais en termes relatifs, le recul du chiffre d'affaires de 2009 était beaucoup plus marqué. Ainsi le chiffre d'affaires du secteur Génie civil et Manutention a progressé de 10,95 % en 2008 mais s'est effondré de 36 % en 2009. Il est clair que la crise économique a frappé plus durement cette branche que le secteur Mobilité, ce qui s'explique par le fait que leurs activités se situent au niveau du "BtoB".

Le secteur Agricole et Horticole avait déjà été confronté en 2008 à l'affaiblissement de son chiffre d'affaire de 8,84 % par rapport à 2007. En 2009, ce secteur a de nouveau connu une énorme baisse du chiffre d'affaires de 30,49 % par rapport à 2008. Il est clair que cette branche a beaucoup souffert de la crise économique.

En 2008, le secteur Equipement-Pièces a connu un léger tassement de son chiffre d'affaires mais en 2009 ce dernier a stagné, ce qui peut être qualifié de bonne nouvelle vu la mauvaise conjoncture de 2009.

Le secteur dont le chiffre d'affaires n'a pas suivi la tendance générale est celui des Cycles. Ce dernier a aligné en 2008 une petite remontée de son chiffre d'affaires de 1,18 % et en 2009 une hausse de 3,78 %.

Tableau 5: Chiffre d'affaires du secteur Mobilité (en milliard d'euros)

Activité	2006	2007	2008	2009
Vente de véhicules				
- Voitures neuves et d'occasion	8,304	8,135	8,195	7,945
- Véhicules utilitaires neufs et d'occasion	2,015	1,993	1,97	1,807
- Motos	0,47	0,505	0,495	0,525
Sous-total	10,788	10,633	10,66	10,277
Vente de carburants	6,906	7,199	10,072	8,031
Entretien et réparation	7,479	7,796	8,165	8,565
Dépannage	0,123	0,129	0,135	0,141
Car-wash	0,19	0,198	0,207	0,217
TOTAL	25,487	25,995	29,239	27,232

Sources diverses

Parce que le secteur Mobilité forme la majeure partie du chiffre d'affaires total des secteurs que FEDERAUTO représente, nous allons approfondir le chiffre d'affaires réalisé par les différentes activités. Le tableau 5 reflète la composition du chiffre d'affaires.

Le chiffre d'affaires Mobilité a particulièrement augmenté en 2008. On a remarqué la progression du chiffre d'affaires des diverses activités à l'exception du chiffre d'affaires réalisé dans la vente de véhicules utilitaires neufs et d'occasion et dans la vente de motos. En 2008, les immatriculations tant des véhicules

utilitaires neufs que d'occasion et des motos ont accusé une légère diminution. La baisse du nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs s'élevait à 0,9 %, d'utilitaires d'occasion à 3 % et de motos à 1,6 %. Une hausse spectaculaire du chiffre d'affaires généré par la vente de carburants s'est produite qui représente près de 90 % de l'augmentation du chiffre d'affaires du secteur Mobilité en 2008. La croissance du chiffre d'affaires de la vente de carburants trouve son origine d'une part, dans le nombre de litres vendus suite à la croissance économique de 2008 et d'autre part dans la forte hausse du prix moyen. Vous trouverez l'évolution du prix moyen des carburants moteur dans le tableau 8.

Le chiffre d'affaires des autres activités, à savoir l'entretien et la réparation, le dépannage et les car-wash a progressé de 5 % en 2008, évolution comparable à la hausse des dernières années.

Le chiffre d'affaires du secteur Mobilité a reculé en 2009 par rapport à 2008. Rien d'étonnant à cela puisque les années de haute conjoncture ont fait place à une période de récession. La baisse du chiffre d'affaires résulte de la diminution du chiffre d'affaires généré par la vente de véhicules et de carburants.

Lorsque nous examinons le recul du chiffre d'affaires généré par la vente de véhicules de plus près, nous constatons une diminution du nombre d'immatriculations de voitures de tourisme neuves. Le tableau 6 reflète les immatriculations de voitures de tourisme neuves et d'occasion et des véhicules utilitaires neufs et d'occasion.

Avec 476.194 immatriculations de voitures de tourisme neuves en 2009, soit une baisse de 11,15 %, la Belgique s'en sort moins bien que l'année précédente. De nombreux pays voisins ont réalisé de meilleurs résultats, surtout ceux dont le gouvernement a introduit une prime à la casse comme l'Allemagne et la France.

Les camionnettes chutent de 20 %, les véhicules utilitaires d'une MMA jusqu'à 16 tonnes de 13 % et les utilitaires lourds voient leur marché s'effondrer de plus d'un tiers (- 35,62 %).

Le marché d'occasion s'en est mieux sorti en 2009 tant dans le domaine des voitures de tourisme d'occasion que des utilitaires d'occasion. Quant à la vente de voitures de tourisme d'occasion, il s'est immatriculé 4,07 % de véhicules de plus en 2009 qu'en 2008, soit 681.766 véhicules en 2009 contre 653.109 en 2008.

Le tableau 6 reprend les statistiques d'immatriculations absolues des dernières années.

Après un léger recul en 2008, nous constatons la croissance du chiffre d'affaires généré par la vente de motos. Cette progression a été principalement provoquée par l'augmentation des immatriculations de 3,68 % en 2009 par rapport à 2008.

A côté de la diminution du chiffre d'affaires généré par la vente de véhicules, nous constatons de surcroît la baisse considérable du chiffre d'affaires généré par la vente de carburants. Cette tendance s'explique par le recul du volume vendu d'un petit 5 % mais aussi par la baisse du prix moyen, comme on peut le constater au tableau 8.

Quant à l'entretien et la réparation, le dépannage et les car-wash, nous observons pour 2009 une augmentation du chiffre d'affaires. La crise économique n'a pas eu un aussi grand impact sur ces activités que sur les activités de vente du secteur Mobilité.

Tableau 6: Nombre d'immatriculations

	2007	2008	2009
Voitures de tourisme et voitures à usage mixtes neuves	524.795	535.947	476.194
Véhicules utilitaires neufs (1)	78.662	77.951	60.587
Voitures de tourisme d'occasion	662.496	653.109	681.766
Véhicules utilitaires d'occasion (1)	84.040	81.524	85.713

Source: FEBIAC + SPF Economie et SPF Mobilité et Transports

(1) Par véhicules utilitaires, nous entendons les poids lourds légers, poids lourds, tracteurs, autobus et autocars.

Le tableau 7 reflète l'évolution du nombre d'immatriculations de voitures de tourisme et de véhicules à usage mixte neufs par région. Parallèlement, il montre aussi l'évolution de la part que chaque région représente dans le nombre total d'immatriculations par an.

La Flandre et la Wallonie enregistrent le plus grand nombre d'immatriculations.

Comme mentionné ci-dessus, le nombre d'immatriculations s'élève à 476.194 en 2009. La ventilation en pour cent sur les trois régions a à peine changé et nous observons un léger recul dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Tableau 7: Immatriculations de voitures de tourisme et à usage mixte neuves par région							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bruxelles	85.889	85.668	84.661	87.895	97.899	96.526	77.258
	18,7 %	17,7 %	17,6 %	16,7 %	18,65 %	18,01 %	16,22 %
Flandre	247.988	266.235	261.611	285.826	276.558	285.772	250.051
	54,1 %	54,9 %	54,5 %	54,3 %	52,70 %	53,32 %	52,51 %
Wallonie	124.919	132.854	133.816	152.420	150.338	153.649	148.885
	27,2 %	27,4 %	27,9 %	29 %	28,65 %	28,67 %	31,27 %
Total	458.796	484.757	480.088	526.141	524.795	535.947	476.194
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source: FEBIAC

Tableau 8: Prix moyens des carburants à moteur (en euros)			
Type de produit	Prix TVA incluse		
	2007	2008	2009
super 95 oct 10ppm	1,3847	1,4561	1,3302
super 98 oct 10ppm	1,4020	1,4775	1,3372
diesel 10s	1,0941	1,2523	1,0225
LPG	0,5146	0,5693	0,4623

Source: SPF Economie, Direction de l'Energie

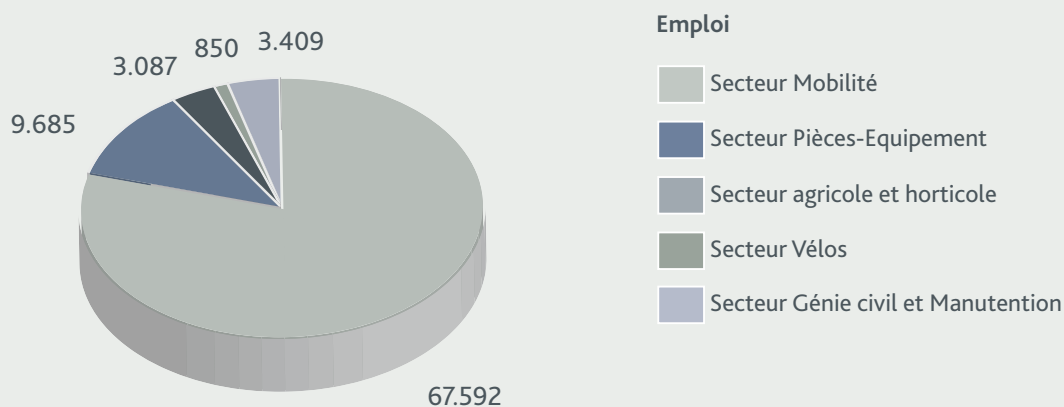
IV. Emploi

Dernière composante de ce dossier: l'emploi dans le secteur

Le tableau 9 et le graphique y afférent reflètent l'emploi dans les divers secteurs que FEDERAUTO représente. Le nombre total d'indépendants et de salariés a connu une légère baisse en 2009 s'expliquant principalement par la disparition des exploitants indépendants de petites entreprises sans personnel.

Tableau 9: Emploi dans les différents secteurs					
	2005	2006	2007	2008	2009
Secteur Mobilité	68.555	68.544	68.404	67.987	67.592
Secteur Pièces-Equipement	9.853	10.003	9.770	9.723	9.685
Secteur agricole et horticole	3.180	3.240	3.190	3.125	3.087
Secteur Vélos	870	870	870	865	850
Secteur Génie civil et Manutention	3.207	3.368	3.465	3.417	3.409
TOTAL	85.665	86.026	85.699	85.117	84.623

Sources diverses



Le tableau 10 illustre le nombre de salariés communiqué par la Commission paritaire des Entreprises de Garage (CP 112). Après avoir connu une baisse de l'emploi en 2004, pour la quatrième année consécutive, on enregistre en 2008 une légère croissance. Nous constatons une augmentation du nombre d'employés, ce phénomène s'expliquant par le fait que les techniciens high-tech sont de plus en plus souvent embauchés sous statut d'employé. Quant au premier semestre de 2009, nous constatons une légère baisse de 2 % comparé à 2008 et ce principalement dans la catégorie des ouvriers, le nombre d'employés restant stable.

Tableau 10: Nombre de salariés dans le secteur garage							
Salariés	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ouvriers	28.556	28.338	28.112	28.038	28.405	28.390	27.737
Employés	19.555	19.462	19.761	20.011	20.343	20.869	20.810
TOTAL	48.111	47.800	47.873	48.049	48.748	49.259	48.547

Source: données ONSS - CP des entreprises de garage - code 064

Le tableau 11 montre l'évolution du nombre de jours de chômage économique dans le secteur garage. Après une forte augmentation du nombre de jours de chômage économique en 2003, nous observons une diminution importante en 2006, poursuivie en 2007 et 2008 et s'expliquant par la réduction du nombre d'entreprises d'une part et par une meilleure conjoncture en raison du vieillissement du parc automobile d'autre part.

En 2009, le nombre de jours de chômage économique croît de 37 % comparé à 2008. En général l'on peut affirmer qu'à partir d'octobre 2008 le recul des ventes automobiles influence modérément les activités des ateliers qui se sont maintenues dans la plupart des entreprises, à défaut de quoi le nombre de jours de chômage économique aurait connu une croissance encore plus forte.

Tableau 11: Evolution du chômage économique dans les entreprises de garage		
Année	Nombre de jours de chômage économique	Evolution par rapport à l'année précédente
2002	43.962	-
2003	50.040	14 %
2004	47.991	- 4 %
2005	44.956	- 6 %
2006	34.858	- 22 %
2007	32.530	- 7 %
2008	30.478	- 6 %
2009	41.651	+ 37 %

Source: Fonds social des entreprises de garage

Le tableau 12 illustre le nombre de salariés communiqué par la Sous-commission paritaire du Commerce du Métal (149.04). En 2007, nous avons observé une croissance de 4 % du nombre total de salariés par rapport à 2006, qui enregistrait une augmentation de 3 % par rapport à 2005. Cette tendance à la hausse s'explique principalement par l'accroissement du nombre d'employés. Cette hausse s'est poursuivie en 2008 et au premier trimestre de 2009 nous observons un léger recul de 1 % principalement chez les employés.

Tableau 12: Nombre de salariés dans le secteur du commerce du métal							
Salariés	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ouvriers	17.218	17.025	17.242	17.523	18.072	18.640	18.557
Employés	39.186	39.224	40.190	40.786	42.598	43.923	43.578
TOTAL	56.404	56.249	57.432	58.309	60.670	62.563	62.135

Source: données ONSS - ScP commerce du métal - code 077

Le tableau 13 reprend l'évolution du nombre de jours de chômage économique dans le secteur du commerce du métal. Après une hausse considérable du nombre de jours de chômage économique en 2002, nous constatons un recul significatif à partir de 2004 qui s'est poursuivi les années suivantes et s'explique par un climat économique plus favorable. En 2009, nous constatons cependant que le nombre de jours de chômage économique quadruple par rapport à 2008 qui avait déjà enregistré une croissance de 48% du nombre de jours de chômage économique par rapport à l'année précédente en raison de la crise économique dans le secteur du métal qui a obligé pratiquement toutes les entreprises d'introduire du chômage partiel à partir de septembre 2008.

Tableau 13: Evolution du chômage économique dans le commerce du métal		
Année	Nombre de jours de chômage économique	Evolution par rapport à l'année précédente
2002	35.960	-
2003	35.443	- 1 %
2004	31.156	- 12 %
2005	27.475	- 12 %
2006	19.500	- 29 %
2007	18.937	- 3 %
2008	27.951	+ 48 %
2009	112.806	+ 403 %

Source: Fonds social du commerce du métal

L'examen de l'emploi dans les entreprises de carrosserie indépendantes, tant en réparation qu'en construction, nous montre de grandes divergences ces dernières années. En 2007, on enregistrait une croissance du nombre d'employés de près de 7 % tandis que le nombre d'ouvriers reculait légèrement, phénomène explicable par une plus grande charge administrative et la taille plus imposante des entreprises. Cette tendance s'est poursuivie en 2008 et 2009 avec une légère hausse de l'emploi total dans ce secteur.

Tableau 14: Nombre de travailleurs employés dans les entreprises de carrosserie							
Salariés	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ouvriers	4.871	4.675	4.633	4.651	4.709	4.826	4.846
Employés	701	649	690	686	706	743	759
TOTAL	5.572	5.324	5.323	5.337	5.415	5.569	5.605

Source: données ONSS - ScP carrosserie - code 065

Conclusion

L'année 2009, caractérisée par une lourde crise économique, a été le témoin d'un ralentissement considérable des activités du secteur du commerce du métal. Le négoce des machines, qui fournit principalement des biens d'investissement et dépend par conséquent de la conjoncture des activités (exportation, importation, distribution, construction, agriculture) a connu sa régression la plus spectaculaire depuis des années. En moyenne, les ventes ont chuté de 35 %, un recul non négligeable pour de nombreuses entreprises actives sur ces marchés. Chute qui, bien entendu, a entraîné une forte baisse du chiffre d'affaires.

Les statistiques du chômage économique confirment ce recul certes moins apparent dans les statistiques d'emploi qui reflètent un statu quo. Les entreprises touchées ont surtout eu recours à des mesures anticrise gouvernementales pour éviter au maximum les licenciements secs. Nos secteurs comptent beaucoup de fonctions nécessitant des connaissances techniques poussées qui ne se trouvent pas toujours sur le marché. Nous espérons que les premiers résultats de la reprise économique se feront sentir dans le commerce du métal et plus particulièrement le machinisme. Des initiatives telles que le contrôle de sécurité de SIGMA doivent contribuer à maintenir, voire améliorer le niveau de l'après-vente.

La crise a également durement touché le secteur de la mobilité. Le chiffre d'affaires a reculé d'un petit 7 %. La baisse des ventes de voitures neuves ne s'est finalement pas révélée aussi terrible que les prévisions funestes de la fin de 2008. Les ventes de véhicules utilitaires neufs par contre ont fortement chuté en 2009, de 22 % et il ne faut pas perdre de vue qu'elles avaient déjà accusé un sérieux coup en 2008. Entre mars 2009 et février 2010, le marché belge du véhicule neuf a régressé de 7,2 % à environ 480.000 voitures. La part du marché d'occasion a augmenté de 2,9 % à environ 680.000. Pour 2010, la majorité des analystes s'attendent à ce qu'en Europe de l'ouest les immatriculations reculent de 10 %, soit 1 à 1,5 million de voitures de moins. Il est remarquable que le segment des petites voitures ait largement progressé sur le marché belge (11,5 %) à 39,7 % d'après les données les plus récentes. Cette tendance s'explique par l'octroi de la prime CO₂ du gouvernement fédéral, prime qui jouit de l'engouement du public. La Belgique n'octroyant pas de prime à la casse comme ses voisins, elle n'est pas confrontée aux baisses relativement prononcées comme en Allemagne qui en a cessé l'octroi. Tout bien considéré et compte tenu de la situation économique, FEDERAUTO se réjouit que le secteur mobilité ait pu limiter les dégâts, mais s'inquiète de sa rentabilité.

Le tarif de facturation a augmenté dans le secteur garage mais reste plutôt faible comparé à nos voisins. L'indice « achat voitures neuves » reste stable ce qui a permis à la fixation du prix des véhicules neufs de rester acceptable en ces temps de crise. Nous espérons que les immatriculations de véhicules neufs repartiront à la hausse cette année et l'an prochain.

Le coût du travail reste élevé dans nos PME et le manque de rentabilité demeure un point noir comparé à d'autres branches. FEDERAUTO ne manquera pas d'aborder ces questions lors des prochaines négociations sociales. Entre-temps, elle procédera à une évaluation interne des effets de la nouvelle classification professionnelle du secteur garage.

Les concessionnaires sont confrontés à de grandes incertitudes concernant les restructurations qui les attendent après l'échéance du Règlement européen 1400/2002 à la fin mai de cette année. L'activité de concession et d'agence étant une activité de la distribution automobile intensive en capital, l'inquiétude est grande à propos de la réticence des banques à accorder du crédit à nos membres. Certaines marques planifient une nouvelle restructuration dans les prochains mois ainsi que surtout une concentration des activités. Les premières victimes sont les réseaux de sous-concessionnaires que certaines marques menacent de disparition. Ce qui soulève d'ailleurs la question de savoir si les réparateurs agréés et candidats réparateurs agréés sauront se maintenir dans les nouvelles structures des réseaux. FEDERAUTO plaide pour qu'on instaure en 2010 une éco-fiscalité adaptée basée principalement sur l'utilisation du véhicule et non sa détention. L'éco-fiscalité doit aussi clairement soutenir les véhicules à propulsion alternative tels que les voitures entièrement hybrides et électriques. FEDERAUTO Electric Mobility en a fait son point d'action principal sans oublier la place qu'occupent les deux-roues dans ce scénario.

Les concessionnaires sont confrontés à de grandes incertitudes concernant les restructurations qui les attendent après l'échéance du Règlement européen 1400/2002 à la fin mai de cette année. L'activité de concession et d'agence étant une activité de la distribution automobile intensive en capital, l'inquiétude est grande à propos de la réticence des banques à accorder du crédit à nos membres. Certaines marques planifient une nouvelle restructuration dans les prochains mois ainsi que surtout une concentration des activités. Les premières victimes sont les réseaux de sous-concessionnaires que certaines marques menacent de disparition. Ce qui soulève d'ailleurs la question de savoir si les réparateurs agréés et candidats réparateurs agréés sauront se maintenir dans les nouvelles structures des réseaux. FEDERAUTO plaide pour qu'on instaure en 2010 une éco-fiscalité adaptée basée principalement sur l'utilisation du véhicule et non sa détention. L'éco-fiscalité doit aussi clairement soutenir les véhicules à propulsion alternative tels que les voitures entièrement hybrides et électriques. FEDERAUTO Electric Mobility en a fait son point d'action principal sans oublier la place qu'occupent les deux-roues dans ce scénario.

Dans les prochains mois, le secteur des motos pourrait également profiter de la vente de modèles électriques qui devrait toucher un nouveau public cible. La redevance kilométrique intelligente ou toute autre mesure d'éco-fiscalité doit être fondée sur des facteurs objectifs et mesurables harmonisés dans les trois régions et conformes aux directives européennes.

Conformément au mémorandum politique qu'elle a adressé à l'occasion des dernières élections régionales, FEDERAUTO poursuivra les négociations avec les cabinets concernés.

Annexes

Annexe 1 ^{re} : Réseau officiel des distributeurs de voitures de tourisme				
	Concessionnaires & filiales, nombre de points de vente	Agents agréés	Uniquement Réparateurs	Total
ABARTH	2		3	5
AIXAM / MEGA	28	45	14	87
ALFA ROMEO	31	29	31	91
ASTON MARTIN	1+ 2 uniquement conces.			3
AUDI	77		103	180
BENTLEY	2			2
BMW	69		5	74
CHEVROLET (ex daewoo)	64	17	9	90
CHRYSLER-JEEP + DODGE	25 + 2 uniquement conces.		7	34
CITROEN	92	208		300
DACIA	87	187		274
DAIHATSU	31		11	42
FERRARI	3			3
FIAT	49	76	21	146
FORD	84 + 1 uniquement conces.	138	13	236
HONDA	43		4	47
HYUNDAI	78	14	6	98
INFINITI	2			2
ISUZU	52			52
JAGUAR	20			20
KIA	88			88
LANCIA	29	17	18	64
LANDROVER	25		3	28
LEXUS	7		3	10
LIGIER	37	1		38
LOTUS (pas d'importateur en Belgique)	3			3
MASERATI	3			3
MAZDA	60	35	13	108
MERCEDES	62		33	95
MINI	33		33	66
MITSUBISHI	56	36	3	95
NISSAN	62	45	12	119
OPEL + GM US	124	65		189
PEUGEOT	66	148	30	244

Annexe 1^{re}: Réseau officiel des distributeurs de voitures de tourisme

	Concessionnaires & filiales, nombre de points de vente	Agents agréés	Uniquement Réparateurs	Total
PORSCHE	8			8
RENAULT	156	164	2	322
ROLLS-ROYCE	1			1
SAAB	38		2	40
SEAT	59	2	17	78
SKODA	68 + 1 uniquement conces.	5	18	92
SMART	18 + 2 uniquement conces.		2	22
SUBARU	20		3	23
SUZUKI	46	26	14	86
TOYOTA	87	6	32	125
VOLKSWAGEN	146	8	37	191
VOLVO	61	0	7	68
TOTAL:	2.211	1.272	509	3.992

Annexe 2: Distributeurs de véhicules utilitaires, filiales, succursales, agents et ateliers compris
DISTRIBUTEURS DE VEHICULES UTILITAIRES

	Concessionnaires & filiales	Agents agréés	Uniquement Réparateurs	Total
DAF	18		11	29
IVECO	9	15	18	42
MAN	3 + 8 uniquement conces.		21	32
MERCEDES	23		12	35
MITSUBISHI	38	7	9	54
RVI	12		13	25
SCANIA	22			22
VOLVO	28		3	31
TOTAL:	161	22	87	270

DISTRIBUTEURS DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERS

	Concessionnaires & filiales	Agents agréés	Uniquement Réparateurs	Total
ISUZU	39			39
MERCEDES	45		39	84
NISSAN	pas de réponse			
UNIMOG	1			1
VOLKSWAGEN	135	6	35	176
TOTAL:	220	6	74	300

Evolution des prix du secteur automobile

L'indice des prix du commerce au détail permet de fixer avec précision et en détail l'évolution des prix automobiles.

1 Evolution du prix des véhicules neufs

Le tableau 16 reflète l'évolution des prix des voitures neuves sur les dernières années comparée à l'inflation générale, en particulier l'indice général des prix à la consommation.

En 2006, un nouvel indice des prix est entré en vigueur ayant pour année de base 2004. Pour permettre la comparaison de l'indice des prix de 2005 et 2006, l'indice de 2005 (année de base 1996) a été transposé à 2004 par le biais d'un coefficient. Les coefficients de conversion pour "l'achat de véhicules neufs" et pour "l'indice général" s'élèvent respectivement à 0,902 et 0,8701.

Le tableau ci-dessous reprend les chiffres de l'ancien indice de 1998 à 2005. Pour faciliter la comparaison, nous nous sommes basés sur les indices de septembre de chaque année.

Année	Indice général des prix		Indice "achat voitures neuves"	
	Indice	% d'augmentation	Indice	% d'augmentation
1999	103,92		102,39	
2000	107,41	+ 3,36 %	104,10	+ 1,67 %
2001	109,84	+ 2,26 %	107,59	+ 3,35 %
2002	111,22	+ 1,25 %	109,08	+ 1,38 %
2003	113,22	+ 1,80 %	110,56	+ 1,36 %
2004	115,52	+ 2,03 %	110,77	+ 0,19 %
2005	119,17	+ 3,16 %	112,27	+ 1,35 %
Evol. 2005/1999	---	+ 14,67 %	---	+ 9,65 %
2005(*)	103,69	---	101,27	---
2006	104,96	+ 1,22 %	102,76	+ 1,47 %
2007	106,54	+ 1,51 %	103,18	+ 0,41 %
2008	112,36	+ 5,46 %	103,72	+ 0,52 %
2009	111,02	- 1,19 %	104,37	+ 0,63 %
Evol. 2009/2005	---	+ 7,07 %	---	+ 3,06 %
Evol. 2009/1999	---	+ 21,73 %	---	+ 12,71 %

Source: Service public fédéral Economie (Service Indice)

(*) Indice 2005 base 2004

Lorsque nous examinons l'évolution de l'inflation générale et de l'indice "achat voitures neuves" nous constatons comme dans les rapports annuels précédents, que l'inflation générale est beaucoup plus importante que la hausse du prix d'achat des voitures neuves. L'indice général des prix, et plus particulièrement l'indice des prix à la consommation, a augmenté de 21,73 % de 1999 à 2009 tandis que l'indice "achat de voitures neuves" n'a crû que de 12,71 % sur la même période. Pendant cette période, le niveau général des prix s'élève à une fois et demi celui de la hausse des prix d'achat des voitures neuves.

L'examen de la situation en 2009 nous montre que pour la première fois depuis que nous rédigeons le dossier socio-économique, l'indice général a reculé légèrement (- 1,19 %) en raison de la crise économique généralisée. L'indice "achat de voitures neuves" ne suit pas cette tendance et a grimpé un peu (+ 0,63 %). Cette croissance se situe dans la ligne des années précédentes.

2 Les coûts de l'utilisation des voitures

Un deuxième poste majeur pour les ménages dans le domaine de la mobilité est celui des coûts relatifs à l'utilisation des voitures.

Ces coûts d'utilisation sont extrêmement détaillés. Les principales sous-rubriques figurent au tableau 17. Quatre sous-rubriques de coûts d'utilisation ont été supprimées en 2006. Il s'agit des "bougies", "lavage des voitures", "huiles moteur" et « équilibrage des roues ». Cinq se sont ajoutées: "essuie-glace", "batteries automobiles", "remplacement des garnitures de freins", "vidange d'huile" et "auto-école".

Evidemment, l'évolution des différentes sous-rubriques des coûts d'utilisation des voitures diverge fortement d'une catégorie de dépenses à l'autre.

Tableau 17: évolution des sous-rubriques de l'indice des prix "coûts d'utilisation des voitures"							
	Indice 1997	Indice 2005	Evol. 1997/2005	Sept. 2005 (*)	Sept. 2009	Evol. 2009/2005	Evol. 2009/1997
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) (**)
Pneus	97,49	90,79	- 6,87 %	102,28	94,63	- 7,48%	- 14,35 %
Bougies			---		---		
Tarif garage	103,83	151,72	46,12 %	105,46	124,98	18,51 %	64,63 %
Lavage auto			---		---		
Abonnement assistance en cas de panne	100,55	146,5	45,7 %	108,79	124,01	13,99 %	59,69 %
Eurosuper	106,05	161,73	52,5 %	125,16	118,82	- 5,06 %	47,44 %
Huile moteur			---		---		
Équilibrage roues	100,71	125,7	24,81 %	105,51	---		
Assurance auto	98,91	102,45	3,58 %	100,08	111,37	11,28 %	14,86 %
Contrôle technique	100	141,49	41,49 %	100,01	100	- 0,01 %	41,48 %
Emplacement de garage	104,95	132,74	26,48 %	102,49	120,06	17,14 %	43,62 %
Taxe de circulation	102,08	112,21	9,92 %	99,96	90,91	- 9,05 %	0,87 %
Essuie-glace			---		110,53		---
Batterie auto			---		128,08		---
Remplacement garnitures de frein			---		118,71		---
Vidange d'huile			---		134,71		---
Auto			---		110,1		---

Source: Service public fédéral Economie (Service Indice)

(*) Indice 2005 base 2004

(**) Résultat de la somme des colonnes (3) et (6)

Lorsque nous examinons l'évolution des coûts d'utilisation sur la période 1997-2009, nous constatons que la plus forte augmentation des prix se fait sentir dans les tarifs garage. La hausse y atteint pratiquement 65 %. La raison en est que les coûts salariaux représentent une partie considérable des coûts. Les coûts salariaux ont connu une forte croissance les 12 dernières années en raison des augmentations de salaires et des indexations. De surcroît les charges patronales sont elles aussi parties à la hausse. Bien que les tarifs garage aient connu l'ascension la plus significative, ces tarifs restent toutefois inférieurs à ceux que pratiquent les pays limitrophes.

Des coûts d'utilisation qui ont fortement grimpé sur la période 1997-2009 sont les frais d'abonnement aux services de dépannage. Il s'agit ici d'une augmentation de 59,69 %. Ici aussi les coûts salariaux expliquent la majeure partie du coût total et il ne faut pas s'étonner que cette sous-rubrique aligne la deuxième plus forte hausse de prix.

Contrairement à l'édition précédente du dossier socio-économique, la hausse des prix des carburants a ralenti pour la période 1997-2009. Cette tendance est à attribuer à une forte chute des prix en 2009 s'expliquant par le recul de la demande en conséquence de la crise économique mondiale.

Traditionnellement nous relevons une diminution de l'indice pour la période 1997-2009 dans une sous-rubrique, à savoir celle des pneus qui a connu une chute des prix d'un bon 14 % par rapport à 1997. Cette tendance s'explique par la guerre des prix que se livre le secteur du pneumatique. Nous constatons toutefois que l'indice des prix des pneus est resté stable en 2009 par rapport à 2008. Il est cependant prématuré de conclure que cette guerre des prix soit arrivée à sa fin. Il reste à attendre l'évolution de l'indice des prix de 2010.

3 Indice auto global

Lorsque nous analysons l'indice auto global (coûts d'achat et d'utilisation), nous constatons une diminution de plus de 5 % en 2009. Ce recul est dû à la diminution des coûts d'utilisation de 7,5 % provoquée par la chute des prix des carburants, qui s'est produite à partir de septembre 2008 et s'est maintenue en 2009. L'indice "achat voitures neuves" est resté pratiquement stable en 2009 par rapport à 2008.

Lorsque nous analysons l'évolution de l'indice auto global à long terme, c.-à-d. sur la période 1997-2009, nous constatons que l'augmentation des prix d'achat des voitures neuves (+ 15,69 %) est bien inférieure à la hausse des prix générale (+ 24,07 %). L'indice des coûts d'utilisation par contre est supérieur à l'indice général, principalement à cause de la hausse des prix des carburants pendant la période 1997-2009 ainsi que l'augmentation des rubriques pour lesquelles les coûts salariaux forment une partie majeure des coûts totaux, comme c'est le cas pour les tarifs garage ou les coûts d'abonnement à un service d'assistance. En raison de la croissance considérable des frais d'utilisation dans la période précitée (+ 43,45 %) ainsi que du fait que nous sommes partis de l'hypothèse que les coûts d'utilisation s'élevaient au double des frais d'achat, nous remarquons une plus forte progression de l'indice auto global que l'indice général bien que l'indice d'achat soit de loin inférieur à l'indice global.

Tableau 18: comparaison indice général au coût de l'indice auto

Année	Indice général (*)		Indice achat voitures neuves (*)		Indice coûts d'utilisation voitures (*)		Coût automobile total (*)	
1997	101,85		99,68		103,79		103,14	
1998	102,7	+ 0,83 %	101,84	+ 2,17 %	101,33	- 2,37 %	101,50	- 1,59 %
1999	103,92	+ 1,19 %	102,39	+ 0,54 %	108,23	+ 6,81 %	106,28	+ 4,71 %
2000	107,41	+ 3,36 %	104,1	+ 1,67 %	121,76	+ 12,5 %	116,57	+ 9,68 %
2001	109,84	+ 2,26 %	107,59	+ 3,35 %	119,73	- 1,66 %	115,66	- 0,78 %
2002	111,22	+ 1,25 %	109,08	+ 1,38 %	120,33	+ 0,5 %	116,58	+ 0,79 %
2003	113,22	+ 1,80 %	110,56	+ 1,36 %	122,35	+ 1,68 %	118,42	+ 1,58 %
2004	115,52	+ 2,03 %	110,77	+ 0,19 %	131,96	+ 7,85 %	124,9	+ 5,47 %
2005	119,17	+ 3,16 %	112,27	+ 1,35 %	148,7	+ 12,69 %	136,56	+ 9,34 %
Evolution 2005/1997	---	+ 17,01 %	---	+ 12,63 %	---	+ 43,27 %	---	+ 32,4 %
2005 (**)	103,69	---	101,27	---	115,7	---	111,90	---
2006	104,96	+ 1,22 %	102,76	+ 1,47 %	112,32	- 2,92 %	109,13	- 2,47 %
2007	106,54	+ 1,51 %	103,18	+ 0,41 %	115,21	+ 2,57 %	111,20	+ 1,9 %
2008	112,36	+ 5,46 %	103,72	+ 0,52 %	125,39	+ 8,84 %	118,17	+ 6,27 %
2009	111,02	- 1,19 %	104,37	+ 0,63 %	115,91	- 7,56 %	112,07	- 5,17 %
Evolution 2009/2005	---	+ 7,07 %	---	+ 3,06 %	---	+ 0,18 %	---	+ 0,15 %
Evolution 2009/1997	---	+ 24,07 %	---	+ 15,69 %	---	+ 43,45 %	---	+ 32,55 %

Source: Service public fédéral Economie et indice auto "FEDERAUTO"

(*) Comparé aux indices du mois de septembre de chaque année concernée

(**) Indice 2005 base 2004

Fiscalité automobile

Lors des décisions budgétaires, le gouvernement fédéral s'est également attelé à la fiscalité. Certaines taxes et contributions augmentent (surtout dans le domaine automobile) tandis que d'autres diminuent.

Les taxes qui augmentent

En 2010 les accises sur le diesel augmenteront de 4 cents au litre et en 2011 de 8 cents au litre. Le gouvernement estime les recettes supplémentaires à 140 millions d'euros en 2010 et 285 millions en 2011. Parallèlement, le gouvernement a adapté le système actuel de la déductibilité des frais des voitures de société: celle-ci est désormais fonction des émissions de CO₂. Le gouvernement fédéral table sur 100 millions d'euros de recettes.

La voiture écologique – l'avenir des taxes auto

La voiture de l'avenir passe par les émissions de CO₂. Tout le monde est bien d'accord là-dessus. Pourtant personne ne sait comment cela se passera. L'avenir de l'auto électrique dépend dans une large mesure du développement futur d'accumulateurs moins chers et plus performants. Les prédictions sur l'avenir de la voiture verte ont sans cesse été modifiées et adaptées lors des 15 dernières années. Il y a quelques années, la pile à combustible offrait la solution la plus évidente pour "décarboniser" l'automobile.

Aujourd'hui, 13 ans et quelques milliards d'euros plus tard, il n'y a toujours pas trace de la moindre voiture de tourisme FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) dans les show-rooms. Encore moins sur nos routes. Pourtant les constructeurs automobiles n'ont pas renoncé à cette technologie et il reste à attendre l'apparition d'une technologie fiable.

Les constructeurs ont opté pour la voiture hybride et électrique et s'activent fébrilement à la technologie des accumulateurs. Deutsche Bank prédit pour 2015 une capacité de production mondiale d'accumulateurs suffisante pour alimenter 15 millions de véhicules électriques et hybrides.

D'après les constructeurs automobiles, il faudrait un subside d'au moins 4.000 à 5.000 € pour inciter les consommateurs et entreprises à acquérir ce type de véhicule jusqu'à ce que les avantages d'échelle soient suffisants pour proposer ces voitures au prix du marché. Hormis un subside, le gouvernement devra tenir compte d'un recul sensible de ses recettes provenant d'accises sur les carburants classiques.

Une taxation supplémentaire pourrait se justifier politiquement comme un moyen d'endiguer l'accroissement du kilométrage annuel parcouru en raison de la forte baisse des coûts variables et le danger d'embouteillages plus intenses encore. Les régions devront en débattre très prochainement pour évaluer les recettes de l'auto du futur. FEDERAUTO suit cela avec une attention soutenue.

Tableau 19: Taxe de circulation – recettes en Belgique (TMC, eurovignette, taxe compensatoire des accises jusqu'à 2008, intérêts et amendes sur l'impôt régional inclus)

2001	1.671.249
2002	1.724.539
2003	1.728.426
2004	1.746.326
2005	1.878.408
2006	1.873.626
2007	1.827.692
2008	1.880.050
2009	1.924.000

Comme en 2008, les recettes provenant de la taxe de circulation continuent de croître en 2009.

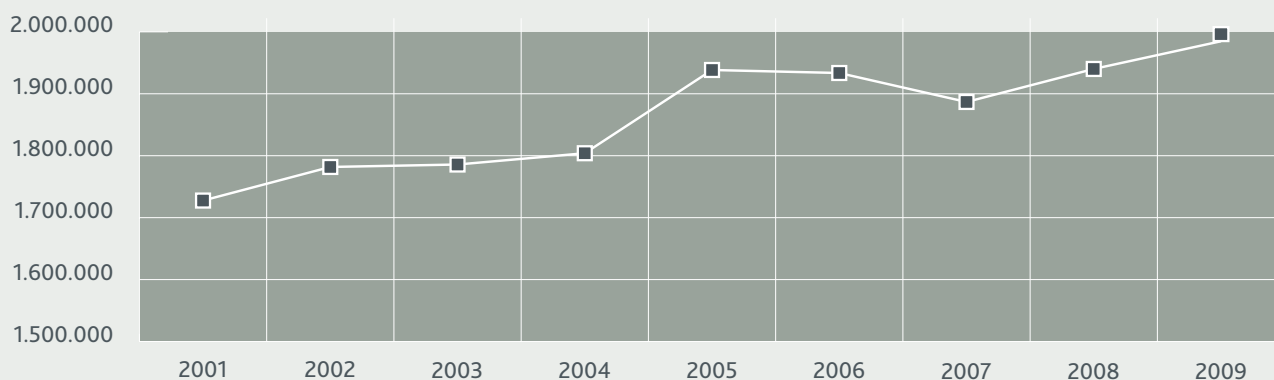


Tableau 20

Année	Tot.	Région	Région	Région	Tot.	Région	Région	Région	Tot.	Région	Région	Région
		flamande	wallonne	Bruxelles-Capitale		flamande	wallonne	Bruxelles-Capitale		flamande	wallonne	Bruxelles-Capitale
		Taxe de circulation			Taxe de mise en circulation			Eurovignette				
2002	1.109,42	702,03	300,97	106,43	252,41	156,11	59,54	36,75	112,4	65,69	21,66	25,06
2003	1.136,71	720,95	308,89	106,87	247,46	154,55	57,44	35,47	81,54	58,78	17,87	4,9
2004	1.136,67	731,87	302,47	102,33	266,92	168,16	60,48	38,27	98,43	67,09	26,53	4,81
2005	1.236,07	770,09	352,57	113,4	279,47	171,65	67,58	40,23	128,63	80,64	43,31	4,68
2006	1.260,31	800,05	348,76	111,51	319,81	201,58	74,75	43,49	107,64	70,35	32,9	4,38
2007	1.276,08	803,16	358,66	114,25	331,83	207,46	78,73	45,63	115,74	75,13	35,67	4,94
2008	1.383,66	875,87	381,35	126,44	357,83	227,84	82,48	47,51	121,1	77,17	38,8	5,13
2009	1.431,17	900,65	401,38	129,14	343,29	215,1	85,66	42,52	148,2	90,18	52,76	5,26

Ventilé par région, nous constatons partout une hausse en 2009 sauf de la TMC (taxe de mise en circulation) en Flandre et à Bruxelles.

A l'heure actuelle, en Belgique, le transport routier, c.-à-d. le transport privé de biens et de personnes par la route paie annuellement quelque 12 milliards d'euros de taxes. Il s'agit d'une estimation au sens large, englobant l'imposition du transport, les accises et la TVA sur les carburants, les recettes de la vente de véhicules etc. De ce total les impôts régionaux sur le transport (TMC, taxe de circulation et eurovignette) s'élèvent à près de 2 milliards d'euros et les accises sur les carburants à quelque 4 milliards d'euros.

Actuellement, le transport est frappé de quatre type de taxes:

- les taxes auto effectives: à l'achat (TVA + TMC), à la propriété (taxe de circulation) et à l'usage (rouler) (accises et TVA sur les carburants et les entretiens/réparations);
- perceptions parafiscales (par exemple primes sur l'assurance, cotisation de solidarité sur les voitures de société);
- impôt sur le revenu (coûts déductibles et abattement d'impôt);
- perceptions associées à l'usage de l'infrastructure (péage, eurovignette).

Certaines taxes visent la propriété d'une voiture mais pas son usage. Par conséquent, le contribuable parcourant un kilométrage élevé débourse proportionnellement moins que le contribuable qui n'utilise que rarement son véhicule.

La mobilité durable vise à intégrer tant les objectifs écologiques que sociaux.

Les objectifs écologiques ont pour ambition une diminution drastique des émissions de CO₂ provoquées par la circulation routière ainsi qu'une réduction des particules fines.

Au plan européen, il faut soutenir les thèses de base du projet de directive (2005) taxation des voitures car elles vont dans la bonne direction de l'imposition de l'usage de la voiture:

- suppression progressive de la taxe d'immatriculation;
- taxe de circulation davantage fondée sur l'émission de CO₂;
- suppression de la double imposition.

Aux plans européen et fédéral, les débats sur la taxe CO₂ ont repris et le secteur automobile devra examiner comment y contribuer positivement.

Aux yeux de FEDERAUTO, la réforme de la fiscalité automobile doit avant tout mener à l'application équitable du "principe de l'utilisateur payeur". Aujourd'hui l'accès au réseau routier ne coûte pas moins à "l'usager de la route occasionnel" qu'à "l'usager intensif". Quant aux usagers de la route étrangers, seuls les transporteurs de marchandises (>12tonnes) s'acquittent d'un forfait par le biais de l'eurovignette.

Les accises sur les carburants doivent aboutir à ce que les « usagers/consommateurs intensifs » déboursent davantage que les "usagers/consommateurs occasionnels" mais il n'est pas garanti que les recettes gouvernementales soient proportionnelles à l'usage qui est fait de la route. L'usager est en effet libre de se fournir en carburant où il le souhaite.

Pour le transport de marchandises, les moyens de rendre variables les taxes de transport forfaitaires sont extrêmement limités. Les taxes de circulation annuelles des véhicules d'au moins 12 tonnes flirtent avec les minimums imposés européens. Seule la vignette routière (>=12 tonnes) pourrait être remplacée par un impôt variable.

La réforme/variabilité des taxes sur le transport de personnes et de biens (<12 tonnes) ouvrent par contre bien des possibilités puisqu'il n'existe pas de minimums européens pour les taxes de circulation.

L'avenir réside-t-il dans la taxe kilométrique?

L'impact macro-économique de cette taxe ne peut pas être négatif. Il est important de procéder à un benchmark international notamment avec les Pays-Bas et l'Allemagne lorsqu'on fixera les taux d'imposition afin d'éviter de perturber le marché ou de provoquer des effets indésirables. En outre l'introduction d'une taxe kilométrique doit se faire dans une neutralité budgétaire complète. Différentes pistes s'ouvrent côté recettes et côté dépenses:

- premièrement le débours de l'utilisateur ne devra pas être plus élevé demain qu'aujourd'hui grâce à un changement comportemental;
- deuxièmement certains coûts tels que la taxe de mise en circulation (TMC), la taxe de circulation (<12 tonnes) et l'eurovignette doivent être supprimés et la taxe de circulation doit être abaissée aux minima européens (>=12 tonnes);
- enfin il faut maintenir la déductibilité des taxes de circulation.

Lors de l'introduction d'un nouveau système, les coûts opérationnels doivent rester raisonnables. La sous-traitance partielle ou totale au marché privé sous la surveillance du gouvernement peut y contribuer. Un bon système de taxation peut apporter au gouvernement quelques avantages tels qu'une simplification de la maintenance du code de la route et la réduction des investissements d'infrastructure au bénéfice de l'amélioration de la sécurité routière. Ce qui influencera bien entendu la neutralité budgétaire.

Les moyens supplémentaires financés par les usagers devront être consacrés directement à des investissements bénéfiques aux usagers de l'infrastructure, une notion pouvant être interprétée dans un sens très large. Il peut s'agir d'investissements dans l'aménagement ou l'entretien de l'infrastructure (routière mais aussi maritime, ferroviaire ou pipelines) ou la canalisation de la circulation, dans la formation et l'appareillage visant l'amélioration de la sécurité routière ou la réduction de l'impact environnemental (filtres à particules, subsides véhicules électriques) ou encore dans la collecte des connaissances du transport des personnes et des biens afin d'accroître son efficacité.

Enfin la réforme éventuelle de la taxation des véhicules devrait permettre aux entreprises de simplifier leur administration; à cet effet il conviendrait d'harmoniser les systèmes européens et de synchroniser l'introduction du nouveau système dans le Benelux. Il faut saisir l'introduction d'un nouveau système comme une opportunité de renouveler la technologie. En tant que représentante des secteurs de la distribution et de l'entretien de véhicules à moteur, FEDERAUTO compte bien mettre l'accent sur toutes ces mesures dans les années à venir.