

Haute Ecole
Groupe ICHEC - ISC St-Louis - ISFSC



Enseignement supérieur de type long de niveau universitaire

LA CONGESTION ROUTIERE A BRUXELLES : IMPACTS ET CONSEQUENCES SUR LES CONCESSIONS AUTOMOBILES

Mémoire présenté par
Charles-Antoine EVERARTS DE VELP

pour l'obtention du diplôme de
Master en Gestion de l'Entreprise

Année académique 2016 - 2017

Promoteur :
Madame Carine Vankeerberghen

Haute Ecole
Groupe ICHEC - ISC St-Louis - ISFSC



Enseignement supérieur de type long de niveau universitaire

LA CONGESTION ROUTIERE A BRUXELLES : IMPACTS ET CONSEQUENCES SUR LES CONCESSIONS AUTOMOBILES

Mémoire présenté par
Charles-Antoine EVERARTS DE VELP

pour l'obtention du diplôme de
Master en Gestion de l'Entreprise

Année académique 2016 - 2017

Promoteur :
Madame Carine Vankeerberghen

Je voudrais tout d'abord remercier ma promotrice de mémoire, Madame Carine Vankeerberghen, pour sa disponibilité, le temps qu'elle m'a accordé, pour ses conseils et son accompagnement tout au long de ce travail de fin d'études.

Je souhaitais également remercier tous les experts et acteurs du monde économique qui m'ont accordé du temps pour me rencontrer, pour répondre à mes questions, et pour partager avec moi leur connaissance sur le sujet, malgré leur emploi du temps fort chargé.

Enfin, je veux également remercier ma famille et mes amis qui m'ont soutenu pendant la réalisation de ce travail, et tout particulièrement ma mère pour ses encouragements et son inestimable travail de relecture.

Table des matières

Introduction	7
1. Historique de la mobilité en région bruxelloise	9
1.1. <i>Politiques de reconstruction et de développement routier (1945-1958)</i>	9
1.2. <i>Bruxelles : une ville métamorphosée.....</i>	10
1.3. <i>Deux types de « problématisation » de l'ordre routier.....</i>	10
1.3.1. <i>La « problématisation » au point de vue « nomologique »</i>	11
1.3.2. <i>La « problématisation » au point de vue « éthologique »</i>	11
2. Définitions de la congestion automobile	13
2.1. <i>Différents impacts de la congestion routière</i>	13
3. Point sur l'évolution de la mobilité en région bruxelloise	15
3.1. <i>Durée des déplacements internes et entrants/sortants de Bruxelles</i>	15
3.2. <i>Evolution des durées, distances et vitesses de déplacement.....</i>	17
3.2.1. <i>Usage prédominant de la voiture.....</i>	18
3.2.2. <i>Evolution de l'utilisation des modes de transport</i>	19
3.2.3. <i>Multi modalité</i>	20
4. Evolution du nombre de propriétaires.....	21
4.1. <i>Taux de possession d'un véhicule particulier.....</i>	22
4.2. <i>Taux de possession d'un vélo et d'un cyclomoteur</i>	23
4.3. <i>Taux de possession d'un abonnement aux transports publics</i>	24
5. Evolution du nombre de kilomètres effectués en voiture.....	24
6. Synthèse : Croisement des caractéristiques de la mobilité et des différents moyens de déplacement en possession des bruxellois	26
7. Facteurs explicatifs de la diminution de l'usage de la voiture	27
7.1. <i>Facteurs généraux</i>	27
7.2. <i>Facteurs explicatifs au niveau bruxellois.....</i>	28
8. Influence des différents acteurs sur la mobilité et la congestion	30
8.1. <i>Le monde politique régional : réduction de l'usage de la voiture</i>	30
8.1.1. <i>Développement des modes de transport alternatifs</i>	31
8.1.2. <i>Restriction de l'accessibilité au stationnement</i>	33
8.2. <i>Rôle du gouvernement fédéral.....</i>	35
8.2.1. <i>Le budget mobilité</i>	35
8.2.2. <i>Amélioration de l'offre de transport</i>	38
8.3. <i>Rôle du monde économique.....</i>	40

8.3.1.	<i>Les plans de déplacements d'entreprise</i>	40
8.3.2.	<i>Le développement du Car-Sharing</i>	41
9.	Conclusion partie I.....	43
10.	Le parc automobile : analyse et description détaillée.....	45
10.1.	<i>Situation en région bruxelloise.....</i>	45
10.2.	<i>Situation au niveau national</i>	47
10.3.	<i>Croisement des caractéristiques du parc automobile et de la mobilité.....</i>	49
11.	Tendances de fond.....	50
12.	Analyse de la santé économique des concessionnaires	52
12.1.	<i>Rentabilité : une situation qui s'améliore.....</i>	52
12.2.	<i>Solvabilité et Liquidité : des situations disparates</i>	56
12.3.	<i>Lien entre les constructeurs automobiles et les concessionnaires.....</i>	56
12.4.	<i>Croisement : Santé économique des concessions et mesures visant à lutter contre la congestion</i>	57
13.	Impact de la congestion automobile à Bruxelles sur les concessions automobiles	58
13.1.	<i>Impact via le budget mobilité</i>	58
13.2.	<i>Impact via le développement d'alternatives à l'auto et de l'internet mobile.</i>	58
13.3.	<i>Entretiens qualitatifs auprès de concessionnaires</i>	62
13.3.1.	<i>Méthodologie</i>	63
13.3.2.	<i>Résultats des entretiens qualitatifs.....</i>	63
14.	Conclusion générale.....	70
14.1.	<i>Limites de recherche</i>	71
14.2.	<i>Perspective de recherche</i>	71
	Bibliographie	72

Introduction

La problématique de mon mémoire porte sur la congestion routière en région bruxelloise et de son impact sur les activités des concessionnaires automobiles agréés. Le choix de ce sujet s'inscrit dans une période où la diminution de l'usage de la voiture apparaît comme une des priorités pour les autorités, principalement au niveau de la région bruxelloise, mais également au niveau national. La presse relate fréquemment les nouveaux records établis en termes de nombre de kilomètres et d'heures perdues quotidiennement dans les « files » et la volonté affichée des autorités de les résorber. Par ailleurs, le Bureau du Plan prévient qu'à politique inchangée, les conditions de circulation devraient fortement se détériorer dans les années à venir accentuant encore davantage le phénomène de congestion routière. L'objectif est de déterminer si les différentes mesures qui ont été prises, afin de lutter contre la congestion routière à Bruxelles ont un impact significatif sur les activités des concessions et quelles actions celles-ci envisagent pour y faire face.

Dans un premier temps, nous établirons le contexte historique, afin de comprendre les causes de la situation de la mobilité actuelle en région bruxelloise. L'établissement de ce contexte donne un éclairage sur la vision de la voiture, mais également des transports publics qu'avaient les architectes et le monde politique de l'époque en matière d'aménagement urbain. Les ouvrages d'art qui ont été conçus durant cette époque sont pour la plupart encore en activité, mais confrontés à des problèmes de capacité avec un parc automobile en croissance continue en Belgique, mais également à Bruxelles. La vision actuelle de la mobilité que partage la majorité des décideurs politiques est fortement différente de celle d'après-guerre et les décisions prises aujourd'hui visent à « corriger » celles d'autrefois. A cet égard, nous verrons que la congestion routière affecte négativement de nombreux acteurs et que l'intervention du monde politique s'avère être une réelle nécessité.

Dans un deuxième temps, sur base de différents rapports publiés conjointement par le monde académique et l'administration publique, nous analyserons l'évolution de la mobilité en région bruxelloise sur base, entre autres, des temps de parcours des automobilistes, ce qui nous permettra d'identifier une tendance. Nous observerons également l'évolution de la part de la voiture et celle des autres modes de transport pour l'ensemble des déplacements effectués. A la suite de ce constat factuel, nous tenterons de comprendre si cette évolution peut être liée aux mesures visant à diminuer l'usage de la voiture. Pour ce faire, nous nous pencherons sur les rôles des différents acteurs tant politiques qu'économiques et de leurs actions visant à réduire la congestion automobile en région bruxelloise.

Par la suite, nous nous concentrerons sur la santé économique des concessions automobiles agréées et nous verrons quels sont les facteurs qui peuvent influencer de manière prépondérante les activités des concessionnaires bruxellois. Sur base des mesures visant à réduire l'usage de la voiture, nous établirons des indicateurs concrets qui nous permettrons de déterminer l'impact de ces actions sur les concessions automobiles.

Enfin, nous constituerons un échantillon de concessions situées en région bruxelloise avec lequel nous tenterons d'évaluer l'impact des mesures visant la congestion au travers des différents indicateurs, lors d'entretiens qualitatifs. Nous analyserons, par ailleurs, s'il y en a, les actions prises par celles-ci pour répondre à la diminution de l'usage de la voiture.

Partie I : Contexte : la mobilité en région bruxelloise

1. Historique de la mobilité en région bruxelloise

Avant de faire un état des lieux de la situation actuelle de la mobilité ainsi que de la circulation automobile en région bruxelloise, il est intéressant de se pencher sur son évolution. La situation que nous subissons actuellement est le résultat des décisions prises par les différents gouvernements en matière de mobilité et qui ont conduit à ce que l'on connaît aujourd'hui. Ces décisions étaient le fruit d'une vision qui mettait la voiture au centre de toutes politiques de mobilité et reléguait au second plan les autres modes de transport alternatifs.

1.1. *Politiques de reconstruction et de développement routier (1945-1958)*

Dans l'après-guerre, les gouvernements belges successifs ont été contraints d'entreprendre des travaux de reconstruction massifs qui permettront de doter le pays d'infrastructures modernes et de « booster » dans une certaine mesure l'activité économique grâce à cette politique de « grands travaux ». Le point d'orgue de cette politique sera atteint en 1958 lors de l'Exposition Universelle de Bruxelles, qui fut un magnifique prétexte pour le gouvernement Van Acker de transformer le visage de Bruxelles, d'une ville provinciale moyenne à une ville moderne d'envergure internationale. L'Exposition Universelle de Bruxelles prit fin le 19 octobre 1958 (Hubert, 2006). Néanmoins, l'impact des travaux qui furent nécessaires à son succès a perduré et a définitivement installé la voiture comme « Reine de la ville ».

Les années 1950 voient également le développement d'une classe moyenne et d'une société de consommation naissante qui amène un nombre croissant de Belges à acquérir leur premier véhicule. Le parc automobile belge a connu en 1956 sa plus forte croissance jamais enregistrée avec une progression de 175,3% par rapport à l'année 1955. Par ailleurs, ce niveau de progression restera constant jusqu'au début des années 1960 (Hubert, 2006) et marquera l'entrée de la Belgique dans la société du « tout-à-l'automobile » (Hubert, 2006, section *Résumé*).

Face à cette croissance spectaculaire du nombre de véhicules sur nos routes, la nécessité d'adapter le réseau routier se fait de plus en plus pressante. Cette délicate mission fut confiée au Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction dès 1949 et avait pour ambition de faire de Bruxelles le « carrefour de l'Occident », afin de positionner la Belgique comme une plaque tournante des échanges du réseau routier européen d'Europe de l'Ouest naissant (Hubert, 2006).

Les constructions routières majeures datant de 1958 sont

- La petite ceinture
- Une partie du ring de Bruxelles (qui sera finalisé en 1970)
- La grande ceinture

1.2. *Bruxelles : une ville métamorphosée*

Dans le but de transformer la ville de Bruxelles à l'image des ambitions des différents gouvernements de l'époque, d'importants projets verront le jour. Dans son étude réalisée en 2006 et intitulée « *Expo '58 and « the car as king » What future for Brussels's major urban road infrastructure ?* », Michel Hubert relève comme double objectif des autorités de : « renforcer la capacité des artères radiales et de mieux répartir le trafic entre ces mêmes artères par de meilleures voies concentriques (petite ceinture, grande ceinture et ring) » (Hubert, 2006, p3). Par ailleurs, Hubert pointe l'importance de l'Exposition Universelle de Bruxelles qui fit office d'accélérateur des travaux publics et qui fut, selon lui, le « catalyseur » d'un Bruxelles où **la voiture avait pris la place principale**. Toujours selon lui, le réseau n'avait pas pour finalité de rencontrer les besoins en matière de mobilité liés à ce grand événement, mais bien de répondre aux besoins nouveaux des Belges et Bruxellois dans leur mobilité quotidienne.

Dans son analyse Hubert formule l'hypothèse que l'Expo 58' a donné un élan incroyable aux aménagements urbains et que le visage de Bruxelles serait probablement tout autre si celle-ci n'avait pas eu lieu. En effet, malgré les trente glorieuses, synonymes d'un développement important du secteur automobile dans notre pays, et du nombre de visiteurs à cet événement, l'Exposition 1958 ne nécessitait pas de tels travaux. **L'Expo 58 a considérablement accéléré les prises de décision en faveur de grands travaux qui ont nettement avantagé l'utilisation de la voiture à Bruxelles.** Sans ce grand événement, ces travaux auraient probablement été répartis sur plus d'une décennie et auraient été confrontés à l'hostilité croissante des riverains qui se manifestera plus tard à l'égard de ce type de projet (Hubert, 2006).

L'importance donnée à l'automobile durant ces années se reflète aussi dans le manque d'intérêt accordé aux autres moyens de déplacement durant la même période. La concrétisation de la jonction ferroviaire Nord-Midi a mis plus de 40 ans, là où en trois ans à peine, les boulevards de la petite ceinture, une partie du ring et les voies radiales (boulevard et viaduc) ont été aménagés (Hubert, 2006). L'inauguration du tunnel Léopold II qui remplaça le viaduc du même nom en 1986 mit fin à près de trente ans de transformation en profondeur de la région de Bruxelles-Capitale.

Le développement du réseau routier à Bruxelles dans les années 1950 est réalisé dans l'optique de montrer au monde que Bruxelles et la Belgique sont résolument tournés vers la modernité et que le pays a pansé ses blessures de guerre. Les notions de progrès et de modernité sont intimement liées à une individualisation croissante de la société, c'est pourquoi les transports publics sont plutôt délaissés au profit des grands travaux routiers (Hubert, 2006).

1.3. *Deux types de « problématisation » de l'ordre routier*

Dans son doctorat : « *L'intelligence des feux rouges. Sociologie d'une entreprise gestionnaire* » Pierre Lannoy distingue deux types de « problématisation » de l'ordre routier.

Le terme « problématisation » utilisé par Lannoy peut être compris comme la vision des pouvoirs publics, des architectes et des ingénieurs de l'espace urbain, par rapport aux problèmes de mobilité depuis 1950 jusqu'à nos jours et qui a marqué durablement le visage de la ville.

1.3.1. *La « problématisation » au point de vue « nomologique »*

Ce type de « problématisation » apparaît lorsque l'utilisation de l'automobile devient de plus en plus importante dans les espaces urbains. La problématisation *nomologique* est centrée sur le principe du respect de l'ordre et de la loi (Lannoy, 2001). Dans ce type de problématisation, l'état naturel de l'ordre routier est perçu comme un état conflictuel.

L'Etat doit donc intervenir, afin de minimiser ces conflits. Il y arrive en votant des lois nécessaires (code de la route), mais également par des mesures d'aménagement du territoire.

- *Conflit entre les différents usagers de la route* : les piétons contre les automobilistes, les véhicules contre les vélos, mais également entre automobilistes. Afin d'atténuer ces différents conflits le législateur a rendu obligatoire le respect du code de la route et l'obtention d'un permis de conduire pour les nouveaux conducteurs (Lannoy, 2001)
- *Conflit physique entre flux de circulation* : les scientifiques de l'époque observent que la majorité des accidents se produisent à l'intersection de différentes routes et dans les virages. Il faut donc les éviter en modernisant le réseau routier et en le rendant plus rectiligne, ce qui aura pour conséquence une amélioration de la vitesse, du débit de véhicules, mais aussi de la sécurité des usagers (Lannoy, 2001). C'est ainsi que **l'autoroute urbaine** apparaît comme une solution adéquate à ce type de conflit. Afin d'y parvenir, il fallait donc **retirer tous les éléments conflictuels, comme les piétons, les véhicules en stationnement, les cyclistes, etc.**, afin de limiter le nombre d'accidents au maximum et d'augmenter la vitesse moyenne (Hubert, 2006). Par ailleurs, l'explosion du parc automobile en Belgique favorisera la construction de vastes projets traduisant le parti pris pour l'usage de la voiture par rapport à d'autres moyens de transport.

Rétrospectivement, on peut considérer que l'infrastructure routière à Bruxelles a été pensée et conçue sur base de ce type de « problématisation », où la voiture tenait la place principale au détriment des autres modes de transport alternatifs.

1.3.2. *La « problématisation » au point de vue « éthologique »*

La fin des années 1960 voit l'acquisition d'un véhicule par les familles se généraliser causant une pression automobile grandissante sur les infrastructures routières existantes. Cette période voit aussi l'émergence de critiques de plus en plus vives par rapport à l'exploitation de la voirie au profit principal de l'automobile provoquant des nuisances et des désagréments pour les habitants. Par ailleurs, l'augmentation sans cesse croissante du parc automobile amène les différents responsables à reconnaître l'inéluctabilité du volume de véhicules

toujours plus important sur les routes et que « l’élargissement continu du réseau routier dans le but de fluidifier le trafic est caduc » (Lannoy, 2001, chap. 3). Pierre Lannoy affirme que la démultiplication des voies routières a un effet inverse à celui initialement recherché (fluidité du trafic) et, par conséquent, ne fait qu’attirer de nouveaux automobilistes et accentuer la congestion. En effet, les autoroutes urbaines conçues initialement pour fluidifier le trafic ne fonctionnent plus aussi bien qu’auparavant. Cette situation s’explique par une saturation du réseau routier bruxellois (Hubert, 2006). Lannoy cite dans sa publication différents auteurs qui affirment que « **la congestion du réseau routier est consubstantielle au « tout-à-l’automobile »** » (Smeed, 1961 ; Downs, 1962 ; Morris, 1997, cités par Lannoy, 2001).

Cette seconde vision de la circulation appelée « *éthologique* » par Pierre Lannoy est différente de la première, en reconnaissant que l'espace urbain ne peut se résumer à une zone de conflit entre les différents usagers. Cette vision admet que la surutilisation croissante des infrastructures pose également de graves problèmes de mobilité et que la ville ne doit pas chercher continuellement à s'adapter à la voiture. Par ailleurs, cette vision met sur le même pied l'ensemble des parties prenantes (automobiliste, cycliste, piéton, entreprise de transport public, etc.) ; ainsi, une répartition équitable de l'espace public est négociée, car elle prend en considération les différents usagers de cet espace, et promeut des moyens de transport alternatifs à la voiture. Par conséquent, l'espace public uniquement dédié à la voiture est remis en question et le développement des transports publics et du métro en particulier (à partir de 1976) ont pour mission de limiter l'engorgement de la ville par le trafic automobile.

La « problématisation » nomologique a fait place à la « problématisation » éthologique. Ce changement est la conséquence d'une présence jugée trop excessive de la voiture, qui, autrefois, était supportable du fait d'un parc automobile encore relativement restreint. Néanmoins, il reste encore beaucoup d'infrastructures routières en région bruxelloise qui ont été conçues sur base de la « problématisation » nomologique, et qui sont donc uniquement consacrées à l'utilisation de la voiture. L'origine de la congestion routière à Bruxelles peut donc aussi s'expliquer par la présence d'infrastructures conçues pour l'usage de la voiture et dont la capacité d'utilisation est saturée avec un nombre de véhicules toujours plus important, circulant en région bruxelloise.

Sous l'impulsion des autorités bruxelloises, certaines de ces infrastructures ont été démolies, afin de diminuer l'espace dévolu à la voiture. Récemment, le viaduc Reyers, une des artères d'entrée dans Bruxelles, a été démonté, afin d'aménager un boulevard urbain où un meilleur espace sera dédié aux cyclistes et aux piétons. (BruxellesEspacesPublics, 2016, para.1). D'autres projets du même type sont actuellement à l'étude comme la démolition du viaduc Hermann Debrux, un axe d'entrée important dans Bruxelles, qui serait remplacé, lui aussi, par un boulevard urbain. Cette transformation du viaduc rendrait la ville plus difficile d'accès aux voitures, et notamment aux navetteurs, ce qui dissuaderait certaines personnes d'utiliser leur véhicule pour se rendre en ville et, par conséquent, diminuerait la congestion automobile (Rtl.be, 2016).

2. Définitions de la congestion automobile

Dans une étude publiée en 2002 et intitulée «*Urban Traffic congestion : Its economic and social causes and consequences*», les auteurs, Ian Thomson et Alberto Bull donnent la définition suivante de la congestion : «La congestion automobile est une situation qui se présente quand l'ajout d'un véhicule supplémentaire au flux de véhicules existants provoque l'accroissement du temps de parcours des autres automobilistes». En outre, ils citent également la définition donnée par Ortuzà et Willumsen : « La congestion automobile débute quand le volume de véhicules présents se rapproche de la capacité maximale de l'infrastructure, et le temps requis de son utilisation augmente fortement au-delà de la moyenne sous un faible volume de véhicules ». La congestion peut également être définie comme la « surutilisation d'un réseau routier à un moment donné et entraînant une diminution de la vitesse de circulation. » (Reymond, 2005) Cette deuxième définition met davantage l'accent sur la vitesse que sur la durée de déplacement. Ainsi, afin de mesurer l'importance de la congestion en région bruxelloise, la durée de déplacement et la vitesse de circulation peuvent être des indicateurs pertinents.

Ces définitions peuvent s'appliquer à Bruxelles. Le parc automobile en Belgique n'a cessé de croître tout au long des dernières décennies alors que le réseau routier bruxellois n'a pas connu d'extension majeure depuis la fin des années 1980. Par conséquent, à défaut de moyens de transport alternatifs suffisamment attractifs, cette situation a provoqué une congestion automobile importante faisant de Bruxelles une des villes les plus embouteillées d'Europe. Afin de réduire le taux de congestion et par conséquent l'usage de la voiture, des mesures ont été prises par les autorités, mais également par le monde économique (cf. infra p.28). Ces mesures visant principalement l'usage de la voiture, elles pourraient porter atteinte aux activités des concessions automobiles.

2.1. *Différents impacts de la congestion routière*

Néanmoins, le phénomène de congestion ne se limite pas uniquement à de simples caractéristiques physiques se résumant à la surutilisation des capacités du réseau routier. La congestion comporte également des aspects psychologiques qui sont liés aux perceptions qu'ont les usagers de la route par rapport au phénomène de congestion (Breteau, 2011). Par conséquent, la charge de trafic sur le réseau routier résulte des choix des usagers, de leurs habitudes et de leurs comportements et ces différents éléments sont influencés par la perception qu'ils ont vis-à-vis des conditions de circulation (Breteau, 2011). Le rapport de la *European Conference of Ministers of Transport* (ECTM) de 2007 constate trois **genres majeurs de problèmes** générés par la congestion et ressentis par les automobilistes (Breteau, 2011).

Ces problèmes sont tout d'abord d'ordre **temporel** et résultent en différents effets pour les conducteurs :

- « Retards ou rendez-vous manqués »,
- « Nécessité de prévoir du temps supplémentaire »,

- « Imprévisibilité du temps de parcours ».

Ils sont d'ordre **comportemental** :

- « Stress et exaspération »
- « Fatigue »
- « colère par rapport aux autres automobilistes »

Enfin, ils sont également d'ordre **environnemental** :

- « Pollution supplémentaire »
- « Consommation de carburant plus importante qu'en temps normal »

En plus des impacts négatifs sur les conducteurs, la congestion a aussi des coûts non négligeables. Elle est considérée comme une conséquence de la détérioration de la qualité du service via la diminution de la vitesse ou l'allongement du temps de parcours pour les utilisateurs du réseau routier de plus en plus nombreux. La présence de congestion sur nos routes résulte en partie du fait que le réseau routier est un « bien commun » qui, en conséquence, sans tarification, subit une utilisation trop importante. Dès lors, chaque arrivée supplémentaire d'un nouvel automobiliste réduit la qualité du service auquel il peut prétendre et engendre un coût qu'il ne paie pas directement pour la société (Breteau, 2011).

Néanmoins, ce coût est endossé en partie par les entreprises qui emploient les salariés qui sont souvent eux-mêmes des conducteurs. En 2013, la Chambre de Commerce de Bruxelles (BECI) estimait le coût direct des engorgements des artères de la région bruxelloise à environ 375 millions d'euros pour cette même année. Pour arriver à ce montant, la Chambre de Commerce a déterminé le temps perdu par les salariés à près de 32 millions d'heures multipliées par le salaire horaire moyen de 11,72 euros. Ce temps perdu pèse donc également sur les performances des entreprises en région bruxelloise. Une autre partie du coût de la congestion est endossée par la région et l'Etat, c'est-à-dire, par le contribuable au travers des impôts. En effet, les infrastructures routières nécessitent un entretien permanent et demandent en conséquence des investissements importants (Breteau, 2011).

Afin de faire contribuer directement les utilisateurs les plus réguliers du réseau routier, l'Etat fédéral a instauré en 2016 une taxe kilométrique sur les camions de plus de 3,5 tonnes, les routiers étant des utilisateurs fréquents des axes autoroutiers. Néanmoins, une taxe kilométrique pour les véhicules privés n'est pas encore à l'ordre du jour. Le point quant aux mesures prises par les autorités sera abordé plus loin.

Enfin, la congestion génère également un coût indirect qui est plus difficilement évaluable. Le rapport ECTM de 2007 indique que comme la plupart des impacts de la congestion est liée à l'utilisation de la route, il est donc difficile d'estimer correctement quelle est la part de ces impacts directement imputables à la seule congestion. Cependant, la consommation de carburant devient plus importante lors de ralentissements. Celle-ci est minime entre 60 et 80 kilomètres/heure, mais lors de congestion, ces vitesses sont rarement atteintes et sont, de manière générale, beaucoup plus basses, par conséquent, la consommation de carburant croît

(Breteau, 2011). Cette situation engendre logiquement une augmentation des émissions de CO2 et nuit à l'environnement.

A côté du coût environnemental, la congestion provoque des nuisances sonores pour les riverains et, par conséquent, détériore leur qualité de vie. Paradoxalement, un véhicule roulant lentement génère moins de bruit, mais la densité du nombre de véhicules conjuguée aux accélérations et ralentissements cause des nuisances sonores importantes pour les habitations à proximité (Breteau, 2011).

3. Point sur l'évolution de la mobilité en région bruxelloise

Avec plus de 11 millions d'habitants répartis sur moins de 31.000 KM², la Belgique est l'un des pays d'Europe le plus densément peuplé. Cette forte concentration de population couplée avec un niveau de vie et un pouvoir d'achat élevé génère des flux de mobilité automobile plus denses qu'ailleurs. Cette situation est d'autant plus vraie que Bruxelles connaît depuis quelques années un « boom » démographique. Afin d'avoir une meilleure compréhension de la mobilité des automobilistes, il est utile d'établir un constat de la mobilité et de la place de la voiture dans les déplacements en région bruxelloise.

Une fois tous les dix ans, la politique scientifique fédérale réalise une étude sur la mobilité en Belgique. Ce type d'enquête permet de connaître l'évolution de la mobilité des Belges, afin de permettre aux décideurs de prendre les mesures adéquates concernant les politiques de mobilité. L'enquête Beldam (BELgians DAily Mobility) portant sur la période 1999-2010 fut la dernière à être publiée et donne les tendances générales en matière de déplacement. Cette enquête faisant office de référence, est reprise comme source d'informations dans de nombreuses autres publications plus récentes.

3.1. Durée des déplacements internes et entrants/sortants de Bruxelles

La congestion qui impacte Bruxelles affecte logiquement la durée de déplacement des automobilistes. Selon une étude réalisée par Bruxelles mobilité en 2011, les temps de parcours effectués en voiture dans Bruxelles ont sensiblement augmenté entre 1999 et 2011. Il ressort que les accroissements de durée les plus importants concernent les flux à l'entrée de la région bruxelloise durant les heures de pointe du matin entre 7h00 et 9h00 (+7%). Par ailleurs, cette augmentation de la durée est plus importante pour les axes inter quartiers (+9%) que les axes principaux (grandes avenues, petites ceintures) (+5%). Enfin, on constate une augmentation moyenne globale de 6% du temps de parcours. La congestion se concentre donc principalement aux différentes entrées de la capitale aux heures de pointe et est générée en partie par le flot de navetteurs se rendant quotidiennement à Bruxelles. Néanmoins, l'étude ne relève ici que les déplacements à l'intérieur de la région de Bruxelles-Capitale et par conséquent, ne prend pas en considération la durée moyenne d'un trajet pour les navetteurs rentrant ou partant de Bruxelles.

En outre, une enquête publiée en 2016 par le fabricant de GPS TomTom indiquait que La situation s'était encore dégradée par rapport à l'année 2015. Le taux de congestion est selon

cette étude de 38% à Bruxelles ; ainsi, les automobilistes doivent compter en moyenne plus de 38% de temps de parcours supplémentaire par rapport au même parcours sans embouteillage. Cette moyenne représente 3 points de pourcentage de plus par rapport à 2015 (tomtom congestion index, 2016) et 6 points de plus par rapport à 2012 (Figure 1).

Aux heures de pointe ce taux de congestion est de 71% durant le pic du matin et de 77% durant le pic du soir.

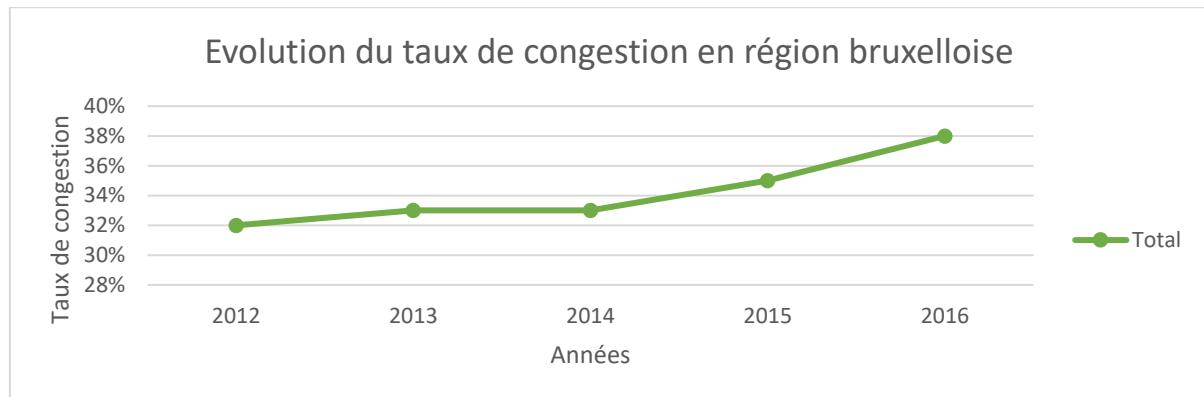


Figure 1. Evolution du taux de congestion en région bruxelloise
Source : Tomtom congestion index (2016)

Enfin, selon Touring Mobilis, qui analyse l'évolution du trafic quotidiennement, 2015 a été une année record en termes d'embouteillages structurels, et donc non expliqués par des accidents ou des conditions météorologiques. Les endroits les plus critiques se situent principalement aux abords immédiats du ring de Bruxelles et donc aux entrées de la capitale, ainsi qu'à proximité de la petite ceinture et dans les zones proches du centre-ville (Figure 2) :

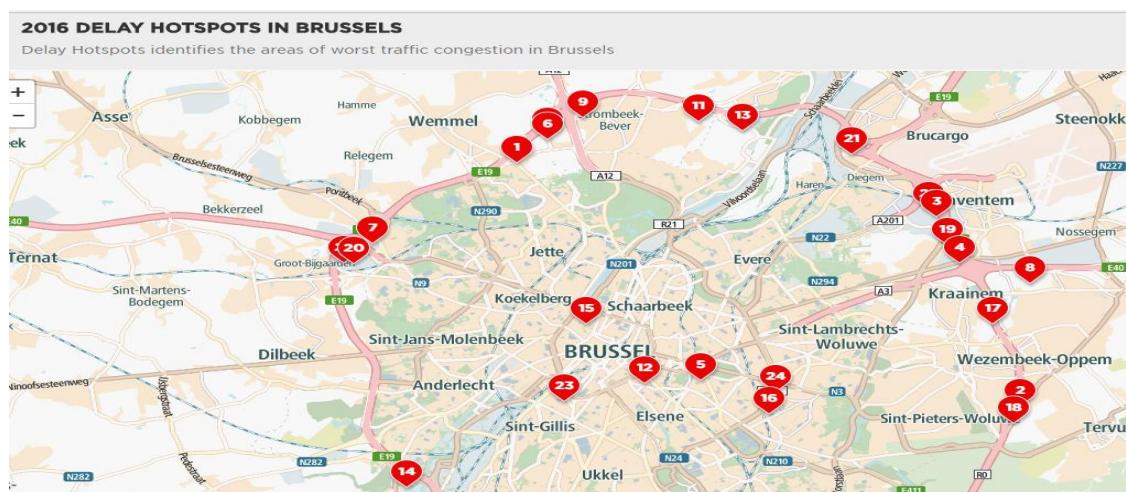


Figure 2 : Localisation des zones les plus problématiques relatives à la congestion routière
Source : Tomtom congestion index (2016)

Concernant la durée de déplacement des usagers de la route rentrant en région bruxelloise, il s'agit principalement de navetteurs dont le lieu de travail se trouve à Bruxelles. Selon le secrétariat social Securex en 2015, les navetteurs mettent près de 95 minutes (+ 1h30) pour se rendre au travail et en revenir. Plus de 60% des personnes qui travaillent à Bruxelles passent

plus d'une heure sur la route, alors que ce taux tombe à 20% pour les personnes travaillant en Flandre ou en Wallonie (tomtom congestion index, 2016). De manière générale, pour tous les modes de transport confondus, la durée moyenne des déplacements entrants et sortants de Bruxelles est respectivement de 53 et 49 minutes. La distance moyenne est de 39,3 km pour les personnes entrant à Bruxelles et de 41.1 km pour les personnes sortant de la capitale. Ces distances affectent logiquement la durée que nécessite le déplacement.

Ces moyennes divergent fortement de celles observées pour les déplacements internes à la région bruxelloise. Les déplacements intra bruxellois sont tout d'abord nettement plus courts : 5.2km en moyenne et moins longs : environ 20 minutes. Les déplacements dans la capitale sont aussi plus lents en moyenne car les principaux modes de transport utilisés sont la marche, la voiture et les transports en commun (tram, métro, bus) qui ont des vitesses moyennes plus basses pour les déplacements en ville que le train et la voiture qui sont majoritairement employés par les navetteurs pour rejoindre Bruxelles et dont la vitesse de circulation est plus élevée.

3.2. *Evolution des durées, distances et vitesses de déplacement*

Si l'on se réfère aux différentes définitions, les indicateurs de durées et de vitesses moyennes permettent de déterminer l'évolution de la congestion. Entre 1999 et 2010, nous pouvons observer une tendance générale à la hausse en ce qui concerne la durée, la distance et une baisse quant à la vitesse moyenne de déplacement des **flux entrants et sortants** de la région bruxelloise, **tous modes de transport confondus**. Néanmoins, sachant que la voiture est le mode de transport privilégié pour ce type de déplacement, nous pouvons supposer que ce sont les automobilistes qui souffrent le plus de cette augmentation.

Tableau 1 : Evolution des distances et durées moyennes des déplacements entrants et sortants de la région bruxelloise, un jour moyen – tous modes de transport confondus.

	1999	2010	Différence	Différence%
Distance (Km)	34.9	40.8	+ 6 Km	+ 16.9%
Durée (Min)	42.9	52.2	+ 9.3 Min	+ 21.6%
Vitesse (Km/h)	50.2	46.5	-3.7 km/h	-7.3%

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacements à Bruxelles. Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.23.

La durée, la distance et la vitesse moyenne de déplacement concernant les trajets **internes à la région bruxelloise** ont également évolué à la hausse de manière plus forte encore que les moyennes observées pour les flux entrants et sortants de Bruxelles.

Tableau 2 : Evolution des distances et durées moyennes des déplacements internes à la région bruxelloise, un jour moyen – tous modes de transport confondus.

	1999	2010	Différence	Différence%
Distance (Km)	4.3	5.2	+ 0.9 KM	+ 20.9%
Durée (Min)	16	20.1	+ 4.1 Min	+ 25.6%
Vitesse (Km/h)	17.6	14.8	-2.8 Km/h	-15.9%

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques des déplacements à Bruxelles. Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.24.

3.2.1. Usage prédominant de la voiture

Malgré une augmentation de la durée et une diminution de la vitesse moyenne de déplacement, liées à une détérioration de la mobilité, la voiture reste populaire chez les usagers. En 2010, la voiture est le mode de transport le plus utilisé pour entrer et sortir de Bruxelles avec une moyenne de 63.7% (Voiture conducteur : 51% et voiture passager : 12.7%), suivie par le train 26.3%. (Lebrun, Hubert, Huynen, De Witte et Macharis, 2012) Le train arrive loin derrière avec un taux d'utilisation proche de 27% pour les « entrants » et 25.7% pour les « sortants » de la capitale. Cet écart considérable entre le taux d'utilisation du premier mode de transport utilisé et du second montre l'importance de la voiture dans nos déplacements vers et de Bruxelles (Figure 3). Néanmoins, ces moyennes considèrent uniquement les modes de déplacement principaux, c'est-à-dire le moyen de transport employé pour réaliser la partie la plus longue au sein du déplacement. Ainsi, pour 63.7% des déplacements, la voiture est utilisée pour la majeure partie du déplacement, mais une partie résiduelle peut être effectuée avec un autre mode de transport (Tram, métro, etc.) (Kevin et al., 2012).

Par ailleurs, la Belgique est l'un des pays européens qui compte proportionnellement le plus de navetteurs, c'est-à-dire de personnes qui effectuent régulièrement la navette entre leur domicile en Flandre ou en Wallonie et leur lieu de travail situé en région bruxelloise, au moyen de différents modes de transport. Environ **371.000 navetteurs** rentrent à Bruxelles quotidiennement et 63% d'entre eux utilisent un véhicule. Selon une estimation réalisée par le Centre d'Etude Politique et Sociale (CEPESS) en 2013, le taux d'occupation moyen par véhicule est de 1.22 en heure de pointe, on peut en déduire qu'il y a **191.000 véhicules** rentrant chaque jour dans la capitale. Les navetteurs génèrent donc une partie significative de la congestion automobile à Bruxelles. En 2010, on estime qu'environ 40% des déplacements effectués en voiture un jour normal sont effectués par des personnes habitant en dehors de la région bruxelloise (Hubert, Lebrun, Huynen, Dobruszkes, 2013).

A l'inverse et logiquement, à Bruxelles, la voiture est nettement moins utilisée et le mode de déplacement principal est la marche à pied. L'explication de l'importance de ce mode de transport réside en partie dans l'aménagement du territoire lui-même. En effet, en général, les villes concentrent un grand nombre d'activités (école – travail – supermarché, etc) non loin les unes des autres. De plus, l'usage dominant de la marche peut également s'expliquer en partie par des facteurs économiques, le taux de pauvreté étant par exemple relativement élevé en région bruxelloise. Néanmoins, la voiture garde une place importante dans les déplacements intra bruxellois avec un taux d'utilisation de 32%, soit seulement 5% de moins

que la marche (Figure 4). On retrouve les transports en commun bruxellois en troisième position avec une part de 24.4% (Lebrun et al., 2012).

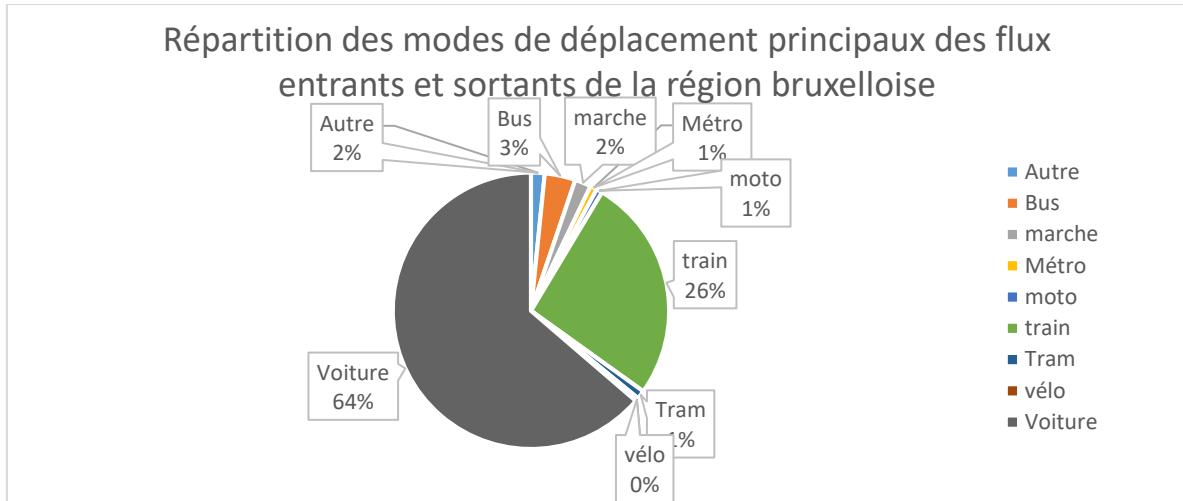


Figure 3 : Répartition des modes de déplacement principaux des flux entrants et sortants de Bruxelles
Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.50.

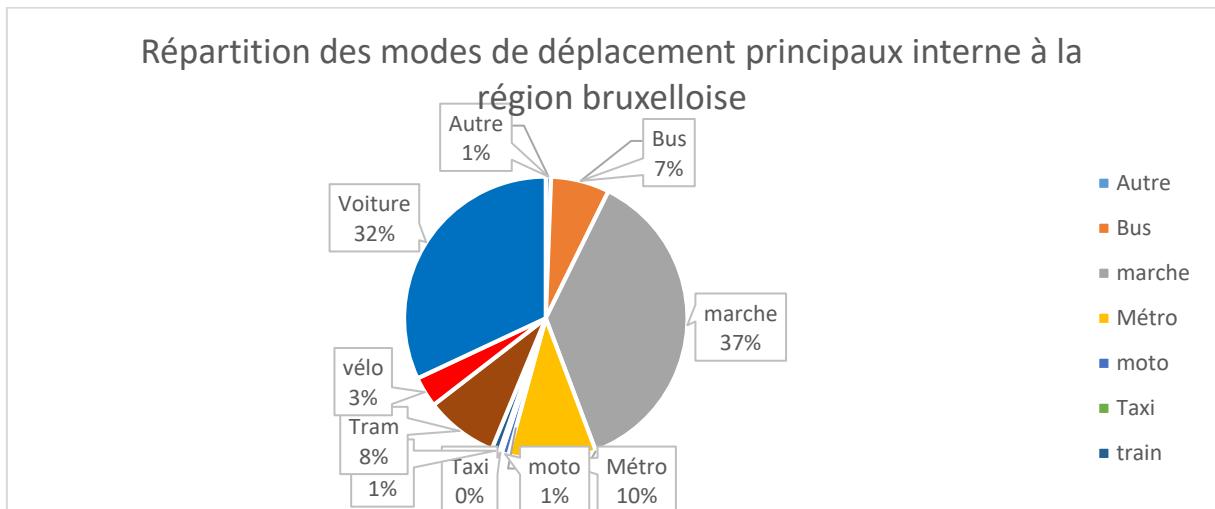


Figure 4 : Répartition des modes de déplacement principaux internes à la région bruxelloise
Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.50.

3.2.2. Evolution de l'utilisation des modes de transport

L'évolution de l'utilisation des modes de transport (de 1999 à 2010) apporte également un éclairage pertinent par rapport à nos habitudes de déplacement. Cette évolution nous permet d'obtenir les tendances qui se dessinent concernant l'utilisation de véhicules.

Tableau 3 : Evolution de la répartition des différents modes de transport principaux pour les déplacements internes et pour les flux entrants et sortants de Bruxelles.

Mode de transport	1999		2010		Evolution : Déplacements Entrants et sortants de BXL	Evolution : internes à BXL
	Déplacements Entrants et sortants de BXL	Déplacements Internes à BXL	Déplacements Entrants et sortants de BXL	Déplacements Internes à BXL		
Voiture	75,3%	49,6%	63,6%	32,0%	-11,70%	-17,60%
Train	14,4%	0,2%	26,3%	0,9%	11,90%	0,7%
Métro, Tram, Bus	1,9%	14,5%	5,4%	25,0%	3,50%	10,50%
Marche	3,7%	32,6%	1,8%	37,0%	-1,90%	4,40%
Vélo	2,1%	1,2%	0,4%	3,5%	-1,70%	2,30%

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.50.

On observe clairement une diminution de l'utilisation de la voiture entre 1999 et 2010 de l'ordre de -11.7% concernant les flux entrants et sortants de Bruxelles. Cette diminution s'accentue d'autant plus pour ce qui est des déplacements internes à la région bruxelloise (-17.6%). Cette évolution de l'utilisation de la voiture est à mettre en parallèle avec l'augmentation relative à l'utilisation du train (+11.9%) et des modes de transport autres que le train (tram, métro, bus). En ce qui concerne les déplacements internes à la région bruxelloise, la situation est tout autre. En effet, 37% de ces déplacements ont pour mode de transport principal la marche, suivie par la voiture à raison de 32% et enfin par les transports en commun autres que le train (métro, tram, bus) pour 25%. On constate l'augmentation importante des transports en commun comme mode de déplacement principal. Cette augmentation est concomitante à la diminution de l'usage de la voiture comme mode principal entre 1999 et 2010.

3.2.3. Multi modalité

Il est aussi intéressant de prendre en considération l'importance des déplacements multimodaux. Ce type de déplacement se caractérise par l'usage de différents modes de transport, afin de rejoindre sa destination. Il est, par exemple, fréquent qu'une personne utilise sa voiture et ensuite le train pour se rendre sur son lieu de travail.

Tableau 4 : Répartition des déplacements suivant le nombre de modes différents utilisés, un jour moyen.

Nombre de mode(s) de transport	Déplacements internes à BXL	Déplacements entrants et sortants de BXL	Belges
1 seul mode	60,5%	44,5%	76,8%
2 modes différents	31,9%	33,4%	20,0%
3 modes	6,7%	17,1%	2,6%
4 modes ou plus	0,9%	5,1%	0,5%

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.47.

Sur base des informations obtenues via l'enquête Beldam, nous pouvons observer les différences entre les déplacements au niveau national, bruxellois et au niveau des flux entrants et sortants de Bruxelles. Il ressort que pour les déplacements internes à la région bruxelloise, une large majorité des usagers n'utilisent qu'un seul moyen de transport. A contrario, lors des déplacements qui rentrent ou sortent de Bruxelles, une répartition moins radicale est observable, avec des usagers n'utilisant qu'un et deux modes de transport, respectivement à hauteur de 44% et 33% (Figure 9).

En 2010, le mode de transport principal pour les flux entrants et sortants de Bruxelles était la voiture pour 63,7%. Par « mode de transport principal », il faut comprendre « le mode de transport employé pour réaliser la plus grande distance pour l'ensemble du déplacement ». Le train arrive ensuite en seconde position avec 26,3%. Il est à souligner que l'usage de la voiture comme mode de transport principal a fortement baissé depuis 1999. Parallèlement à cette constatation, on observe que les **déplacements multimodaux connaissent une croissance importante** à l'instar des déplacements monomodaux qui sont fortement en diminution entre 1999 et 2010. Cette diminution concerne principalement les déplacements uniquement effectués en voiture et est compensée en partie par l'augmentation des personnes combinant la voiture et les transports publics pour leurs déplacements (Lebrun, Hubert, Huynen et Patriarche, 2014)

Enfin, on observe une différence majeure entre d'une part, la moyenne nationale, où 76% des belges n'utilisent qu'un seul moyen de transport dans leurs déplacements quotidiens et d'autre part, les déplacements internes et entrants/sortants de Bruxelles où l'usage de plusieurs moyens de transport est plus important.

4. Evolution du nombre de propriétaires

Ce point a pour objet d'analyser l'évolution du nombre de personnes en région bruxelloise disposant d'un moyen de déplacement quel qu'il soit. Cela concerne principalement l'évolution du taux de possession d'un véhicule, d'un vélo, d'un cyclomoteur ou encore d'un titre de transport collectif. Au-delà de la simple observation de l'usage des différents moyens de transport, l'analyse de l'évolution du taux de possession permet de déterminer si la baisse de l'usage de la voiture est simultanée à une diminution du nombre de propriétaires de véhicules particuliers ou à une augmentation du nombre de possesseurs d'un vélo ou d'un titre de transport.

4.1. Taux de possession d'un véhicule particulier

Malgré une augmentation constante du nombre de voitures particulières en Belgique, Bruxelles était en 2011 la région du pays avec le taux le plus élevé de ménages sans voiture. Ces ménages représentaient 35.2% sur un nombre total de 543.396 ménages (Statbel, 2015). A titre de comparaison, ce taux est nettement moins important dans la Province du Brabant Wallon et Flamand, où il ne représente qu'à peine 12% du total, soit trois fois moins. Les familles bruxelloises sont nettement moins nombreuses à disposer d'un second véhicule (10,2%), là où dans le reste du pays, ce taux est trois fois supérieur à Bruxelles (+ 30%) (Lebrun et al., 2012). De plus, on observe une augmentation sensible de ménages sans voiture entre 1999 et 2010 à Bruxelles (+3.5%) (figure 5). La réduction de l'usage de la voiture pour les déplacements internes à Bruxelles s'accompagne donc d'une diminution du nombre de ménages possédant au moins un véhicule.

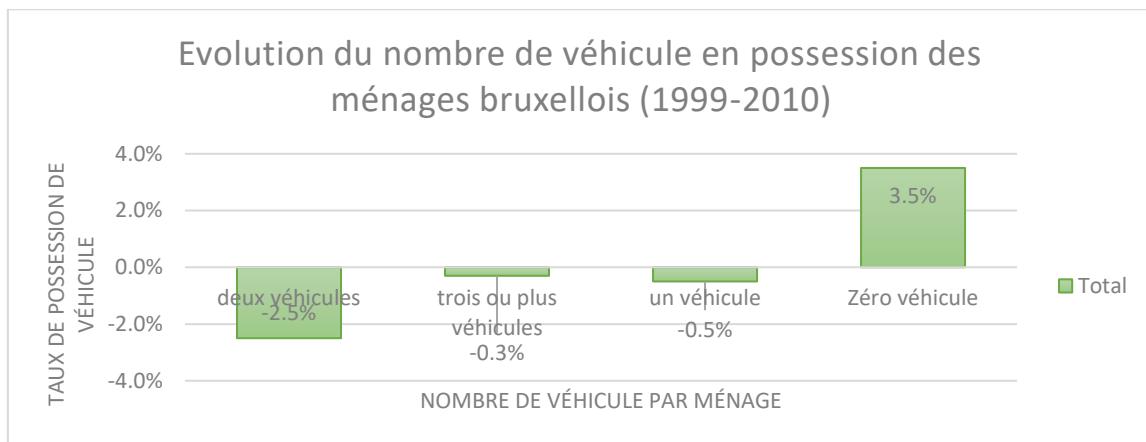


Figure 5. Evolution du nombre de véhicules par ménage bruxellois

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.33.

Cette tendance à la baisse à Bruxelles est en sens inverse de celle observée dans le reste du pays. Néanmoins, on constate une lente, mais constante augmentation du parc automobile bruxellois sur ces 10 dernières années (Figure 6). Celui-ci se composait en 2015 de 324.004 voitures individuelles, ce qui représente une croissance de 7.12% par rapport à 2005 malgré une tendance à la hausse de ménages sans voiture. La croissance du parc automobile à Bruxelles peut s'expliquer en partie par **l'augmentation continue de la population** bruxelloise qui a crû de près de 160.000 habitants entre 2005 et 2015 selon Stabel.

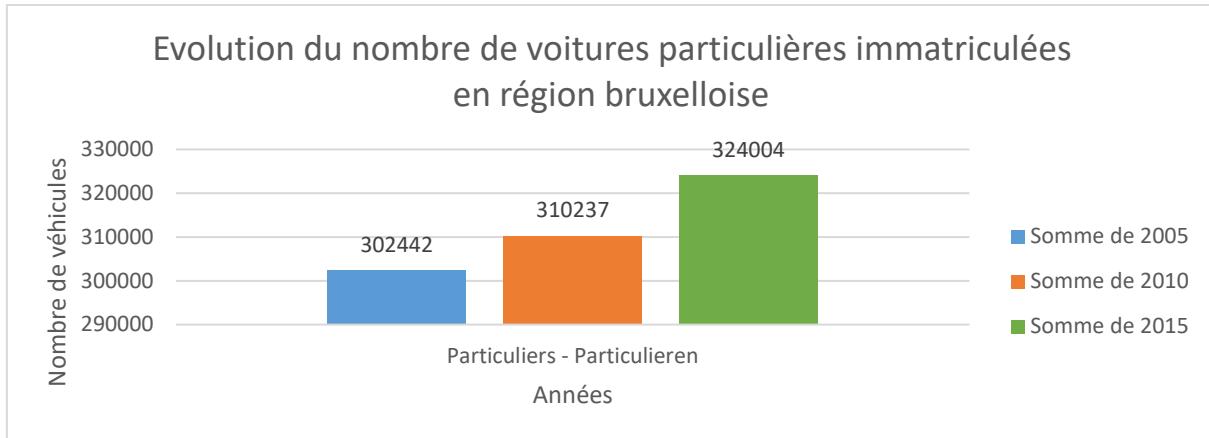


Figure 6. Evolution du nombre de véhicules particuliers immatriculés en région bruxelloise (2005-2015)

Source : Febiac (2015). Evolution du parc automobile par type de propriétaire et par région.

4.2. Taux de possession d'un vélo et d'un cyclomoteur

Contrairement aux idées reçues, la possession d'au moins un vélo est nettement plus importante dans le reste du pays qu'en région bruxelloise. En 2010, à l'échelon national, plus de 68.3% des ménages en possédaient au moins un, ce qui contraste ostensiblement avec la moyenne bruxelloise qui se situe à 39.9%. Néanmoins, malgré cette forte disparité, on observe une **sensible augmentation du nombre de détenteurs à Bruxelles** comparativement à 1999 (+3,2%). A l'inverse, le nombre de propriétaires au niveau national connaît une tendance à la baisse depuis la même année (Figure 7).

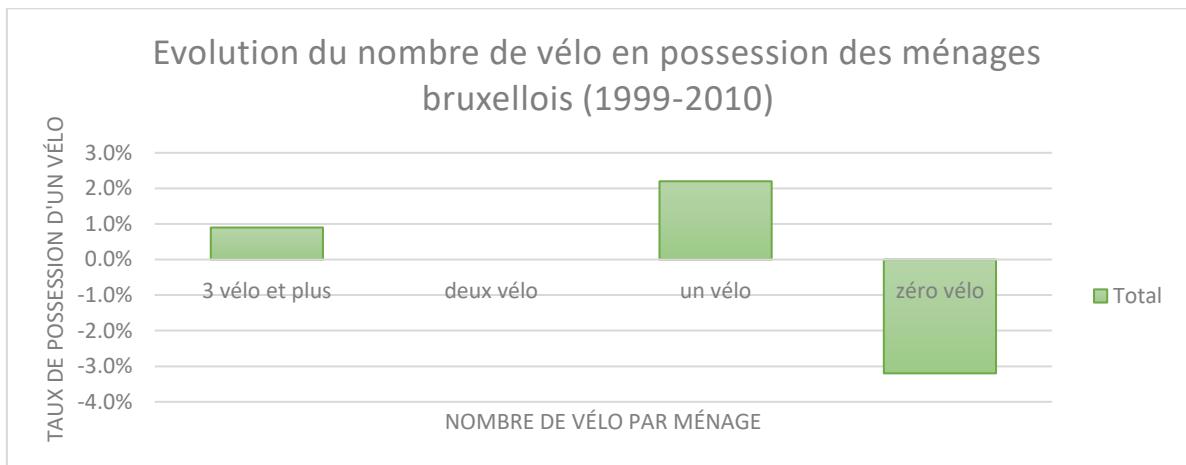


Figure 7. Evolution du nombre de vélos en possession des ménages bruxellois

Source : Lebrun et al. (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.40.

Cependant, il est à rappeler que l'usage du vélo diffère clairement entre une zone fortement urbanisée comme Bruxelles, où son utilisation est davantage considérée comme un moyen de déplacement quotidien, et des zones plus rurales, où le vélo est plutôt employé à des fins de détente et de loisirs. En outre, le plus faible nombre de détenteurs à Bruxelles en comparaison avec la moyenne nationale, peut s'expliquer par le manque de place de rangement, les bruxellois habitant principalement dans des appartements sans garages (Lebrun et al., 2012).

En ce qui concerne le taux de possession d'un cyclomoteur par les ménages bruxellois, on note un léger accroissement du nombre de deux roues de l'ordre de 1.3% par rapport à 2000. Néanmoins, le cyclomoteur reste largement une exception avec plus de neuf ménages bruxellois sur dix déclarant ne pas disposer de ce type de locomotion.

4.3. *Taux de possession d'un abonnement aux transports publics*

Le pourcentage de Bruxellois disposant d'un abonnement d'au moins une société de transport public est relativement élevé en comparaison avec le reste du pays. 48,5% des Bruxellois disposent d'un abonnement, toutes sociétés de transport confondues (SNCB, STIB, Tec, De Lijn). Cette proportion importante se distingue de la moyenne nationale plus faible de l'ordre de 20% de la population. On constate par ailleurs, que la société de transport en commun bruxelloise (STIB), qui est le « fournisseur de mobilité » le plus présent à Bruxelles et qui regroupe les trams, bus et métros, connaît un nombre sans cesse croissant de voyageurs depuis 2007. **De l'aveu même de la STIB, cet accroissement est probablement lié à la congestion automobile qui rend l'offre de transport public, et plus particulièrement le métro plus attractif.** De 2007 à 2015 la fréquentation de la STIB a augmenté de 33.5% passant de 277,3 millions à 370,2 millions de voyages (Figure 8).

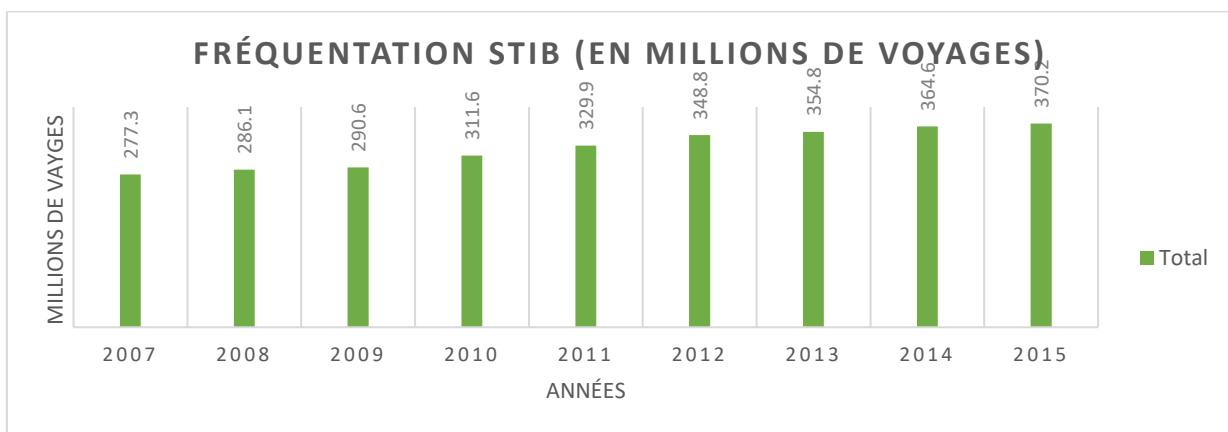


Figure 8. Evolution de la fréquentation de la STIB en millions de voyages

Source : STIB (2015). *Rapport d'activité 2015*. Bruxelles : STIB, p.12.

5. Evolution du nombre de kilomètres effectués en voiture

L'analyse de l'évolution du nombre de kilomètres effectués par les Bruxellois et par les Belges donne également une indication sur l'usage de la voiture. Cette analyse permet aussi de déterminer si la tendance à la baisse de son utilisation observée entre 1999 et 2010, se reflète de manière significative dans l'évolution des distances effectuées en voiture. Depuis 2007, le service public fédéral de la mobilité et des transports publie une étude annuelle sur les kilomètres parcourus en voiture par les Belges, ainsi que son évolution par rapport aux années précédentes. Au niveau national tout d'abord, il ressort une tendance à la hausse du nombre total de kilomètres parcourus en voiture particulière, passant de 79.368 milliards de Kilomètres en 2007 à 84.225 milliards de kilomètres en 2015 (Figure 9). Cette croissance peut s'expliquer principalement par l'extension continue du parc automobile en Belgique.

Néanmoins, le kilométrage moyen reste, quant à lui, relativement stable de 2007 à 2015 en oscillant en moyenne entre 15.700 km et 15.150 km par voiture.

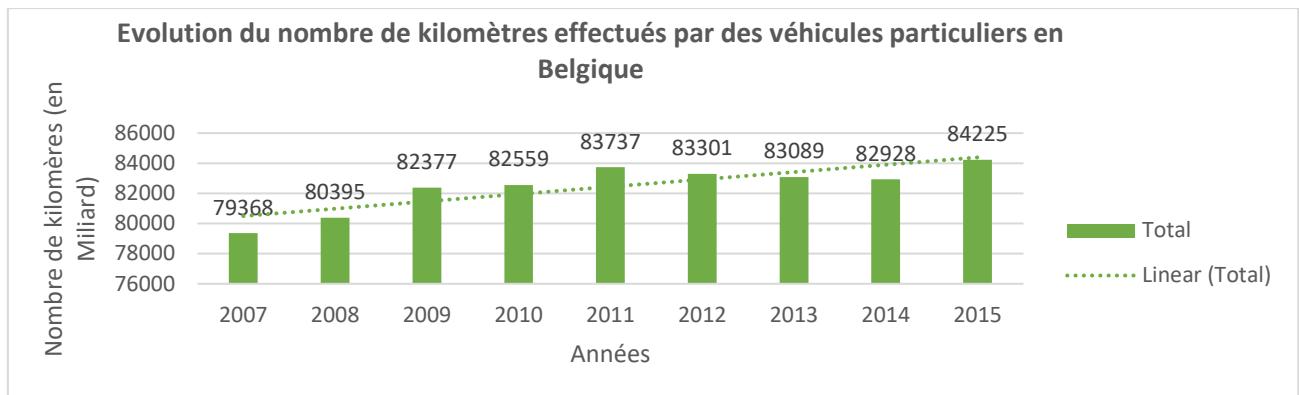


Figure 9. Évolution du nombre de kilomètres effectués par des véhicules particuliers immatriculés en Belgique
Source : SPF mobilité (2016). *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2015*. SPF mobilité, p.17.

Au niveau bruxellois, la situation est plus nuancée avec un **nombre moyen de kilomètres réalisés par les habitants de la capitale qui connaît une diminution importante depuis 2009**, passant de 17.743 km, cette même année à 15.928 km en 2015 (Figure 10).

Cette diminution s'accompagne d'une croissance continue du nombre de voitures particulières à Bruxelles depuis 2005 (Figure 6). **Sur base de ces éléments, nous pouvons donc supposer que les politiques mises en place par la région bruxelloise afin de diminuer la charge de trafic porte ses fruits.** Ces différentes politiques implémentées par la région sont abordées plus loin (cf. infra p.28). Néanmoins, la diminution de l'usage de la voiture observée à Bruxelles entre 1999 et 2010 ne semble pas avoir affecté l'évolution du nombre moyen de kilomètres réalisés par les automobilistes bruxellois entre 2007 et 2009, nombre moyen qui a connu une hausse continue sur cette période de deux ans

On note également que la distance moyenne effectuée par les Bruxellois est légèrement supérieure à la moyenne nationale. Compte tenu de la présence importante des transports publics, du développement des alternatives à la voiture ainsi que de la proximité propre à toutes les villes, il est surprenant d'observer des distances moyennes effectuées plus longues en région bruxelloise qu'à l'échelon belge. Cela peut s'expliquer par la présence importante du nombre de sociétés de leasing - légalement propriétaires des voitures de société- qui ont leur siège à Bruxelles. En 2011, la Belgique comptait 248 sociétés de ce type, présentes principalement en Flandre (162) mais également à Bruxelles (57) et de manière marginale en Wallonie (29). Malgré une présence moins forte qu'en région flamande, les sociétés de leasing à Bruxelles immatriculent plus de 40% des voitures de société en Belgique dont les utilisateurs ne sont pas en majorité bruxellois (Lebrun et al., 2012). Les chiffres du parc automobile bruxellois publiés par le SPF Mobilité et Transport sont dès lors surestimés car le calcul du nombre de véhicules se fait sur base du lieu de résidence des propriétaires et cela vaut tant pour les entreprises que pour les particuliers.

Dans un rapport d'étude réalisé par KPMG en 2012 sur les véhicules de société, on constate que les personnes disposant de ce type de véhicule parcourent en moyenne 25.268 kilomètres annuellement ce qui est nettement supérieur à la moyenne des véhicules privés qui avoisine un peu plus de 15.000 kilomètres. On peut donc supposer que la diminution de l'usage de la voiture par les bruxellois est en réalité plus prononcée et que le nombre moyen de kilomètres effectués par ceux-ci est surestimé par la présence de nombreuses sociétés de leasing dans la capitale.

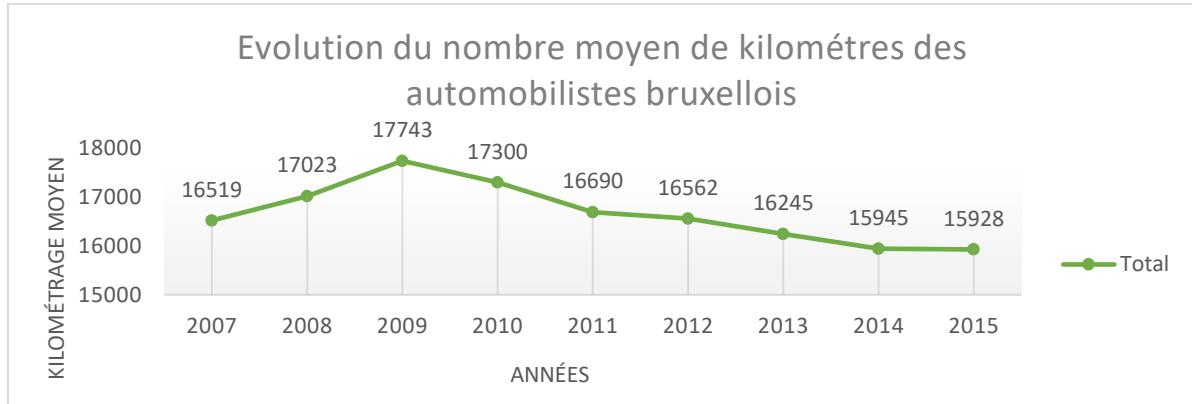


Figure 10. Evolution du nombre moyen de kilomètres des automobilistes bruxellois

Source : SPF mobilité (2016). *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2015*. SPF mobilité, p.18.

6. Synthèse : Croisement des caractéristiques de la mobilité et des différents moyens de déplacement en possession des bruxellois

Nous pouvons observer une augmentation générale de la durée et des distances parcourues pour l'ensemble des déplacements internes, ainsi que pour les flux entrants et sortants de Bruxelles. **La congestion routière s'accentue** d'année en année avec un pic du taux de congestion aux heures de pointe pouvant culminer jusqu'à un rallongement de 77% du temps de parcours initial durant les heures de pointe le soir. On constate également qu'entre 1999 et 2010 **les durées de déplacement augmentent plus que proportionnellement par rapport aux distances parcourues**, ce qui traduit une croissance de la congestion des infrastructures des réseaux de transport. Concernant la voiture, son utilisation est toujours majoritaire pour les déplacements entrants et sortants de la capitale malgré une forte diminution de son usage pour ce type de déplacement depuis 1999. Une baisse encore plus marquée de l'utilisation de la voiture pour les déplacements internes à la région est observée (-17%). Cette diminution est également concomitante à une légère diminution du taux de ménages bruxellois disposant d'au moins un véhicule depuis le début des années 2000 et va à l'inverse de la tendance observée au niveau national. Elle s'accompagne, par ailleurs, d'un regain d'intérêt pour les transports en commun dont la fréquentation ne cesse de croître depuis 2007.

Néanmoins, malgré une tendance à la baisse de l'usage de la voiture à Bruxelles, le parc automobile bruxellois a crû de près de 7% en voitures particulières depuis 2005. Une augmentation davantage marquée s'observe au niveau national. De plus, cette diminution de

l'usage de la voiture ne se reflète pas dans le nombre moyen de kilomètres effectués par les Bruxellois entre 2007 et 2009, mais connaît une diminution significative par la suite. **On notera également que paradoxalement, à la diminution de l'usage de la voiture, on ne constate pas de réduction du niveau de congestion du réseau routier à Bruxelles.**

Cette observation est confirmée dans la publication « *La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires* » parue dans la revue scientifique *Brussels Studies* dans laquelle Hubert, Lebrun, Huynen et Dobruszkes (2013) estiment que la diminution de l'usage de la voiture à Bruxelles n'entraîne pas une réduction symétrique du nombre de voitures sur les routes, cela s'expliquant essentiellement par la forte augmentation de la population à Bruxelles mais également dans une moindre mesure en Belgique.

Cependant, on observe que la part des déplacements multimodaux a fortement progressé au détriment des déplacements monomodaux. La part des personnes n'utilisant que la voiture pour se déplacer régresse depuis 1999 au profit des personnes optant pour la combinaison de la voiture et des transports publics pour se rendre à destination. Cela traduit une plus forte attractivité des transports publics, encouragée par les autorités au travers d'actions visant à optimaliser et valoriser ce type de transport par rapport à la voiture.

7. Facteurs explicatifs de la diminution de l'usage de la voiture

7.1. Facteurs généraux

Cette diminution de l'usage de la voiture s'accompagne d'une augmentation de l'utilisation d'autres modes de transport. C'est particulièrement le cas concernant les flux entrants et sortants de Bruxelles, où l'usage du train a fortement augmenté au détriment de la voiture. **Cette situation est-elle directement la conséquence des problèmes de mobilité rencontrés par les automobilistes et des actions prises par les autorités pour réduire la congestion ?** D'autres facteurs peuvent-ils expliquer cette situation ? En effet, le choix de l'usage de la voiture ou d'un mode de transport alternatif est fonction d'un nombre important de facteurs, qui ne sont pas toujours liés aux problèmes de congestion automobile (De Witte et al., 2013). Les facteurs explicatifs repris ci-dessous (Goodwin, 2012) ont été déterminés sur base d'études officielles. Cela constitue un vaste éventail de facteurs susceptibles d'impacter l'usage de la voiture, qui ont été identifiés dans un rapport émis par l'OCDE en 2014 et intitulé « Table ronde OCDE usage de la voiture particulière ».

- 1) Facteurs économiques « classiques » : prix et revenus
 - Situation économique générale du pays
 - Revenu des automobilistes
 - Prix de l'essence, coût de l'apprentissage de la conduite, coût du stationnement, coût d'un véhicule
 - Modification de la réglementation, de la taxation et du financement des voitures de société

- Aide financière pour l'usage des transports publics

2) Facteurs liés à la mobilité

- Congestion routière (durée de déplacement)

- Conditions de stationnement

- Réaffectation de la capacité routière en faveur de l'élargissement des trottoirs, de l'aménagement de voies prioritaires

- Aménagement de zones piétonnières dans le centre-ville, pistes cyclables

- Amélioration des transports publics grâce à l'accès prioritaire à l'infrastructure et à l'amélioration de leur fonctionnement (amélioration de la fréquence)

3) Nouveautés en matière d'aménagement du territoire

- Développement de commerces de détail et de services à l'intérieur plutôt qu'à l'extérieur des villes

4) Nouvelles configurations sociales/techniques et préférences ayant une influence sur le comportement

- Préoccupation peu compatible avec l'usage de la voiture (particulièrement la protection de l'environnement et la santé personnelle)

- Usage plus prononcé de la voiture pour les ménages avec des enfants en bas-âge

- Développement du commerce en ligne, télétravail, conférence et réunion virtuelle

- Déclin du prestige et de l'image sociale associés à la motorisation et l'utilisation d'un véhicule au profit d'autres produits et symboles

5) Facteurs technologiques

- Possibilité de se distraire, de communiquer et de travailler tout en se déplaçant, grâce entre autre à une connexion internet, ce qui a tendance à donner un avantage à l'utilisation des transports publics

6) Facteurs socio-psychologiques

- Expérience : une expérience positive ou négative influencera le choix du mode de transport. Au plus l'expérience de l'usager sur la route est bonne, basée sur la distance et le temps de parcours pour se rendre sur son lieu de travail, au plus grande sera la probabilité d'utiliser son véhicule pour y aller.

7.2. Facteurs explicatifs au niveau bruxellois

La diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements internes à Bruxelles n'est donc pas uniquement due à des critères relatifs aux conditions de circulation et de stationnement,

mais peut également être fonction de contraintes socio-économiques ou encore liées à un choix personnel en faveur de modes de transport moins polluants et plus respectueux de l'environnement (Lebrun *et al.*, 2012).

En effet, Bruxelles connaît depuis plusieurs décennies un exode des personnes diplômées disposant de revenus supérieurs, et appartenant à la classe moyenne supérieure, parties s'établir en périphérie, mais travaillant toujours en région bruxelloise. En conséquence, les personnes disposant de revenus inférieurs sont surreprésentées et cela explique certainement, en grande partie, le succès de l'usage des transports en commun et de la marche à pied en région bruxelloise (Lebrun *et al.*, 2012). De plus, dans son rapport de mars 2015 sur le comportement du consommateur, la Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC) estime que 45% des Bruxellois qui ne disposent pas d'un véhicule, n'en n'ont pas en raison du coût que la possession d'une voiture génère. En effet, lorsqu'on se penche sur l'évolution du revenu des Belges depuis 20 ans, on observe que le revenu moyen disponible par personne a augmenté de 9,2% en Flandre, de 6,2% en Wallonie, mais a reculé à Bruxelles de l'ordre de 3,5% (De Caevel, 2015). Parallèlement à cette diminution de revenu au niveau bruxellois, la Belgique se classe dans le top dix des pays européens où la possession d'une voiture est la plus coûteuse.

En 2016, le coût moyen mensuel d'un véhicule était respectivement pour des motorisations diesel et essence de 537 et 547 euros, ce chiffre prenant en considération les frais d'amortissement, le carburant, ainsi que les différentes taxes. En moyenne, les frais de carburant sont de 111 et 76 euros par mois pour les moteurs essence et diesel. Cela représente des montants largement supérieurs à la moyenne européenne qui s'établit respectivement à 100 et 67 euros par mois pour ces mêmes motorisations (LeasePlan CarCost Index, 2016). A contrario, l'usage de la voiture pour les déplacements de et vers Bruxelles est encore dominant, ceux-ci étant effectués par les navetteurs dont le niveau socio-économique est plus élevé et qui se rendent quotidiennement à Bruxelles pour y travailler (Lebrun *et al.*, 2012).

Enfin, les mesures visant à réduire la congestion automobile en région bruxelloise jouent également un rôle dans cette diminution. L'allongement du temps de parcours en voiture ainsi que le temps nécessaire à trouver une place de stationnement explique pour une partie le report vers d'autres moyens de transport et en particulier vers les transports publics. Bruxelles mobilité pointe le potentiel que représente le développement du RER, qui ne fera qu'accroître le report modal de la voiture vers le train et particulièrement pour les flux entrants et sortants de Bruxelles (Lebrun *et al.*, 2012). En outre, les conditions de stationnement jouent aussi un rôle important dans le mode de déplacement. « Les cahiers de l'observatoire de la mobilité » publiés en 2012 par Bruxelles mobilité et axés sur les pratiques de déplacement à Bruxelles, soulignent l'effet dissuasif des conditions de stationnement sur l'usage de la voiture. **En ce qui concerne les déplacements internes et entrants/sortants de la capitale, l'usage de la voiture passe presque du simple au double si l'on jouit d'une place de stationnement sur son lieu de travail.**

8. Influence des différents acteurs sur la mobilité et la congestion

8.1. Le monde politique régional : réduction de l'usage de la voiture

Depuis la création de la région bruxelloise en 1989, les compétences relatives à la mobilité ont été régionalisées et transférées au niveau régional. A cette même période, la vision des décideurs politiques à l'égard de la mobilité a changé. Les pouvoirs publics favoriseront davantage les modes de transport alternatifs, afin de les rendre plus attractifs par rapport à la voiture. La période où l'usage de son véhicule était la norme dominante de déplacement et où la fluidité du trafic routier était prioritaire au développement de modes de transport alternatifs, est révolue. Actuellement, la région vise à réduire le trafic routier qui engorge les différentes artères de la capitale en menant, entre autres, une politique favorable au partage de l'espace urbain entre les différents usagers. L'inauguration du tunnel Léopold II en 1986 clôture trois décennies de grands aménagements visant à améliorer la circulation automobile dans la capitale.

En 2010, le gouvernement bruxellois a établi son plan stratégique pour la mobilité, le plan « Iris 2 ». Les objectifs annoncés dans ce plan sont particulièrement défavorables à l'utilisation de la voiture et ont pour ambition de diminuer encore plus l'usage de celle-ci, tout en valorisant les modes de transport durables. Le développement des modes de transport alternatifs (transports publics, piétons et cyclistes) est une priorité pour la région et doit clairement être encouragé par rapport aux déplacements en voiture particulière. Par conséquent, les aménagements ou les réaménagements de l'espace public doivent être réalisés en ce sens (Bruxelles mobilité, 2010). **Un des objectifs majeurs du plan est de réduire la charge de trafic de l'ordre de 20% en 2018 par rapport à la situation de 2001.**

Le constat est clair pour les autorités bruxelloises : il y a trop de véhicules en circulation sur le territoire de la région et cette surcharge du réseau routier nuit au bien-être de la population. Ces nuisances sont diverses : bruit, risque d'accident, mauvaise répartition de l'espace public, pollution. Par ailleurs, la région pointe la responsabilité de l'excès de trafic dans les mauvaises performances des transports en commun en surface, en termes de vitesse commerciale.

Néanmoins, les autorités régionales précisent d'emblée qu'il n'est pas question d'interdire la voiture en région bruxelloise, mais de rééquilibrer le rapport de force entre les différents usagers, et ce par conséquent, au détriment de la voiture particulière, dont l'usage est jugé excessif. Pour contrer cette utilisation excessive, la région entend développer et favoriser un emploi plus « rationnel et maîtrisé » de la voiture particulière, c'est-à-dire, inciter les automobilistes à faire usage de leur véhicule lorsque que cela s'avère réellement nécessaire (Bruxelles mobilité, 2010). A cette fin, la région a pris l'engagement en 2010 au travers du plan « Iris 2 » de diminuer davantage le trafic routier à Bruxelles via la mise en œuvre de différents chantiers (Bruxelles mobilité, 2010) :

8.1.1. Développement des modes de transport alternatifs

Les politiques mises en œuvre depuis 2010 ont pour objectif de valoriser les transports en commun ainsi que de promouvoir l'utilisation de modes de déplacement plus adaptés et durables. Ainsi, les autorités régionales encouragent la marche et l'usage du vélo via l'aménagement de voiries favorisant la progression des piétons et des cyclistes dans l'espace public. Concrètement, en ce qui concerne les piétons, la région prévoit d'augmenter la largeur des trottoirs qui sera portée à 2 mètres, d'aménager des « zones 30 » pour assurer au maximum leur sécurité, d'interdire les dépassements à l'approche des traversées piétonnes non protégées, de faciliter les traversées de grandes artères via de nouveaux feux de traverse qui minimiseront le temps d'attente au maximum.

Enfin, toujours dans l'optique de développer la marche comme mode de transport à part entière, la ville de Bruxelles décida de rendre une majeure partie du centre-ville en zone piétonne, et rendre le boulevard Anspach, artère importante du centre, interdit aux véhicules particuliers. **Ainsi, l'espace consacré à l'automobile aussi bien en voirie qu'en place de stationnement a été réduit de près de 3% entre 2005 et 2014** (Brandeleer, Ermans Hubert, Janssens, Lannoy, Loir et Vanderstraeten, 2016). Néanmoins, cette réduction de l'espace dévolu à la voiture au profit d'autres modes de transport peut générer temporairement une plus forte concentration de véhicules sur le réseau routier et par conséquent une congestion accrue.

Concernant l'usage du vélo, la région a pour objectif d'augmenter son emploi dans la part des déplacements à un niveau de 20% d'ici 2018. Pour y arriver, le plan « Iris 2 » prévoit que 100% des voiries soient équipées de pistes cyclables au détriment de l'espace pour les véhicules. Ces nouvelles pistes permettent déjà en partie aux cyclistes de relier de nombreux points en empruntant des voiries communales qui seront sécurisées par l'établissement de zones 30. Dans le cadre de cet objectif, les autorités bruxelloises ont présenté leur projet de réaménagement de la petite ceinture en mars 2017. Celui-ci prévoit des pistes cyclables séparées de la voirie réservée aux automobilistes, ainsi que des trottoirs élargis, toujours dans le but de rééquilibrer l'espace dévolu aux voitures et aux autres usagers de la route.

Ce développement des pistes cyclables va de pair avec une diminution du nombre de places de stationnement. La région estime à six cents le nombre de places appelées à disparaître au profit de ce projet de pistes cyclables (La Libre Belgique, 2017). Enfin, la région continue son effort de développement de stations « Villo » dont le nombre explose depuis 2009. En 2016, la région comptait plus de 5000 stations « Villo ».

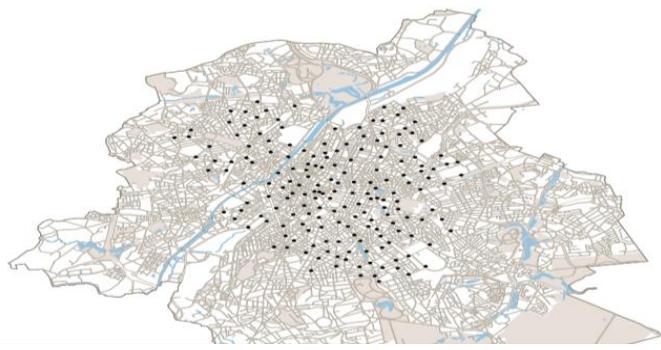


Figure 11. Répartition des station « villo » en 2010.
Source : Bruxelles mobilité (2010). *Plan Iris 2*. P.54

8.1.1.1. *Le développement des transports en commun*

La fréquentation des transports publics bruxellois a fortement augmenté ces dernières années et a atteint 370 millions de passagers en 2015. Parallèlement, la vitesse des trams et bus a chuté en moyenne de plus de 16 km/h en 2014 à cause d'une congestion toujours plus forte du réseau routier (La Libre Belgique, 2016). Néanmoins, le réseau de transport en commun en région bruxelloise est, de manière générale, bien développé avec une accessibilité optimale pour la majorité des usagers, malgré les zones de bassin d'emplois mal desservies aux abords de la région (Lebrun, 2013). De plus, les transports en commun bruxellois proposent des fréquences relativement élevées, mais principalement en heure de pointe le matin et le soir. En dehors de ces plages horaires, la voiture reste plus performante pour se déplacer, surtout par rapport aux bus et aux trams. La durée de déplacement est un facteur prépondérant dans le choix du mode de transport. Comme expliqué plus haut, la durée de déplacement est directement liée au problème de congestion routière.

Or, on peut observer une augmentation du taux de congestion à Bruxelles, particulièrement aux heures de pointe, le matin et le soir, mais aussi, de manière générale, à toute heure de la journée, ce qui signifie des durées de déplacement plus longues. Par conséquent, une des pierres angulaires de la politique de mobilité en région bruxelloise est de rendre les transports en commun plus attractifs qu'actuellement, afin de mieux concurrencer l'usage de la voiture individuelle. En effet, l'augmentation de l'usage des transports en commun devient une réalité lorsque ceux-ci deviennent aussi rapides que la voiture et cela est d'autant plus accentué quand les transports publics sont plus rapides et plus performants que cette dernière (Hubert *et al.*, 2013). Ainsi, le plan « Iris 2 » prévoyait des investissements massifs dans le développement et l'optimisation de l'offre actuelle de transport.

Ces investissements ciblent en particulier l'amélioration de la vitesse commerciale des trams et des bus ralentis par le trafic routier en surface, et ce par la multiplication des sites propres pour ces modes de transport. La seconde priorité concerne l'extension du réseau souterrain vers le nord, depuis la gare du Nord vers Schaerbeek jusqu'au dépôt de Haren pour 2025 ce qui permettra aux usagers de bénéficier d'un réseau souterrain plus étendu (Verset, 2016). L'objectif final de ces investissements est de valoriser l'offre de transport en optimalisant les

fréquences et en améliorant les correspondances afin d'inciter un maximum d'automobilistes à délaisser leur véhicule (Bruxelles mobilité, 2010).

8.1.2. *Restriction de l'accessibilité au stationnement*

La disponibilité suffisante de places de stationnement est un facteur déterminant dans le choix de l'usage de la voiture et particulièrement dans les zones urbaines densément peuplées comme Bruxelles. En outre, lorsque le navetteur reçoit la garantie d'une place de stationnement par l'employeur, celui-ci sera nettement plus enclin à se déplacer en voiture. C'est pourquoi la diminution du nombre de places de parking augmentera l'usage d'un mode de transport alternatif et diminuera en conséquence la congestion routière (De Witte, Hollevoet, Dobruszkes, Hubert et Macharis, 2013).

Un véhicule est immobilisé durant 95% de sa durée d'existence, principalement au lieu de domicile de son propriétaire, cela représente un nombre très important de voitures stationnées sur la voirie et rend difficile la recherche d'une place de stationnement dans de nombreux quartiers. Les quartiers centraux sont ceux où ce problème est le plus visible, car il y a peu de places privées de stationnement et comme ceux-ci attirent en général plus de commerces, de visiteurs et de clients, la concurrence entre les automobilistes pour une place de parking est d'autant plus importante (Lebrun *et al.*, 2013).

En 2013, la région bruxelloise comptait 750.000 places de stationnement dont 38% se trouvent directement sur la voirie et 26% dans les immeubles de logement. La majeure partie des Bruxellois (61,7%), ne disposent pas de place de parking, ce qui constitue une différence majeure avec les zones résidentielles situées en dehors de la région. Pour une large majorité de Bruxellois (61,3%), trouver un emplacement pour y garer sa voiture pose de réelles difficultés. La même année, les autorités bruxelloises établissaient la cartographie des problèmes liés aux conditions de stationnement. Les zones centrales où se concentrent les bassins d'emploi sont fortement impactées (Figure 12) :

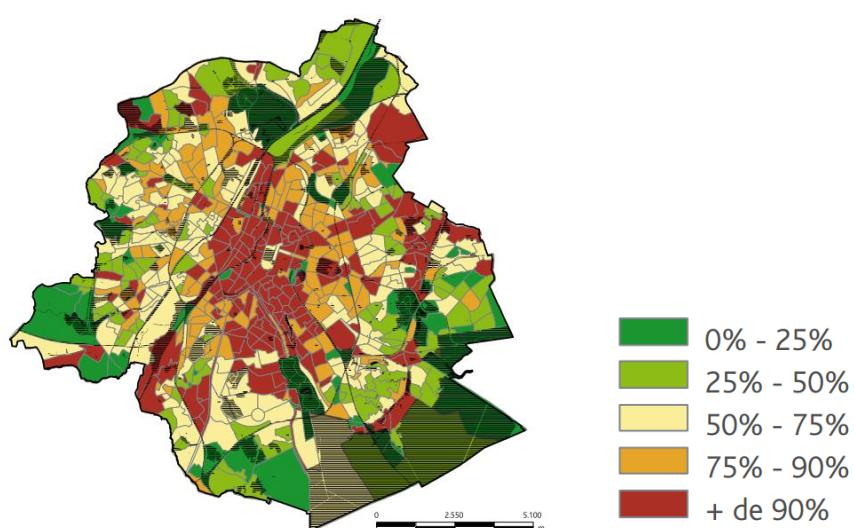


Figure 12. Taux de congestion en voirie à 10.30, un jour de semaine.

Source : Bruxelles mobilité (2013). Mieux se garer pour mieux bouger. *Plan régional de politique de stationnement*.

Dans les zones avec un taux de congestion supérieur à 90%, il devient presque impossible de trouver une place de parking en moins de 30 minutes. (Bruxelles mobilité, 2013). Par ailleurs, un véhicule à la recherche d'une place de parking ou qui réalise une manœuvre pour se garer réduit la vitesse moyenne de circulation des autres véhicules et accentue la congestion. Différents auteurs soulignent qu'environ 50% des véhicules présents dans le centre-ville aux heures de pointe sont à la recherche d'une place de parking, mais d'autres auteurs avancent des chiffres plus modestes de près de 10% (Breteau, 2011). Néanmoins, cela indique qu'une partie significative des flux routiers est liée à la recherche d'une place de parking et que ceux-ci viennent renforcer la congestion déjà existante aux heures de pointe.

Afin de réduire la congestion routière, les autorités régionales ont lancé en 2010, le Plan Régional de Politique du Stationnement (**PRPS**) dont l'objectif est complémentaire au plan « Iris 2 », la région étant bien consciente que les conditions de stationnement constituent un levier dissuasif dans l'utilisation d'un véhicule.

En effet, afin de démontrer le bien-fondé de la politique d'aménagement souhaitée par les autorités, la région se base sur une étude affirmant qu'il n'y a pas de réduction du volume de trafic sans mesure adéquate visant à rendre le réseau et le stationnement encore plus difficiles d'accès (Bruxelles mobilité, 2010). Cette analyse rejoint celle de Lannoy (2001) qui affirme que la démultiplication des voies routières et des places de stationnement a un effet inverse à celui initialement recherché (fluidité du trafic) et, par conséquent, ne fait qu'attirer de nouveaux automobilistes et accentuer la congestion. De plus, d'autres auteurs viennent confirmer que lorsqu'il n'y a pas de problème de place de parking, l'usage de la voiture est plus important (Lebrun *et al.*, 2012). Dès lors, ce PRPS a pour objectif de réduire le nombre de voitures en ville, leur présence étant jugée excessive et engendrant un déficit d'offre de places de parking. Les acteurs responsables de la gestion du stationnement accordaient en 2009 que la situation était perfectible, afin de rencontrer les objectifs de réduction du trafic du plan « Iris 2 » (Bruxelles mobilité, 2010).

Selon Bruxelles mobilité, une **politique de stationnement plus restrictive via la limitation des places de parking incite les automobilistes à effectuer un report modal**, c'est-à-dire, ne plus utiliser uniquement la voiture pour un déplacement, mais également un autre moyen de transport comme le métro par exemple. L'usage de la voiture personnelle décroît si l'on ne dispose pas d'un endroit proche de sa destination finale où l'on peut garer son véhicule. Ce plan régional permet en outre d'élargir l'espace dévolu aux autres modes de déplacement (site propre pour les transports publics, espace pour les piétons, pistes cyclables,..), il permet aussi aux riverains de pouvoir se garer dans un rayon relativement proche de leur habitation.

Concrètement, le plan prévoit la réduction du nombre de places de stationnement en voirie (le long des trottoirs) de 16% par rapport à 2010. Ces places de parking désaffectées sont réutilisées pour le développement d'autres modes de transport, et en particulier pour des stations de voitures partagées et de vélos. En 2010, la région comptait 293.000 places de

parking non réglementées en voirie (Bruxelles mobilité, 2010). En 2015, on comptabilisait une diminution significative du nombre de places de stationnement de l'ordre de 9.5% avec 265.000 places soit près de 28.000 de moins par rapport à 2010 (Bruxelles mobilité, 2015).

Parallèlement à la réduction du nombre de places en voirie, la région a décidé d'**augmenter la capacité des parkings de dissuasion** dans le but de limiter le flux de véhicules circulant à Bruxelles tout en garantissant une accessibilité optimale de la ville. Dans son Plan Régional de Développement Durable (PRDD), qui fixe les objectifs de la région en matière d'aménagement du territoire pour la période 2025-2040, la région souhaite compenser la diminution des places de stationnement en voirie par la création de 25.000 places de stationnement dans des parkings *P+R* (*Park and Ride*) communément appelés «parkings de dissuasion». Afin de réaliser cet objectif, le ministre bruxellois de la mobilité, Pascal Smet, a annoncé en 2015 la création de 10.000 places pour l'horizon 2019 (Le soir, 2015). Ce projet permettra la rénovation de sept parkings de dissuasion existants qui seront agrandis, afin de pouvoir accueillir une plus grande capacité de véhicules, ainsi que la création de cinq nouveaux parkings. En 2014, le nombre de places disponibles s'élevait à 1.860, ce qui revient à presque quintupler leur nombre. Ces nouveaux parkings seront également tous raccordés aux réseaux STIB (tram, bus, métro) dans le but de favoriser le report modal de la voiture vers d'autres modes de transport public.

Néanmoins, certaines études remettent en cause l'efficacité des parkings de dissuasion. Le projet de recherche « Mobicity », qui vise à évaluer l'impact de ces parkings, constate que ceux-ci sont utilisés à d'autres fins que celles recherchées. En effet, les personnes qui utilisent ces parkings sont principalement des riverains ou des personnes travaillant dans des entreprises situées à l'abord immédiat du parking et non pas des personnes garant leur véhicule pour ensuite utiliser un transport public, afin de se rendre à leur destination finale (Bertrand, David, Hubert, Schollaert, Tackoen et Thys, 2014). Paradoxalement, ces parkings peuvent aussi favoriser l'usage de la voiture, certains automobilistes qui choisissaient le train pour se rendre à Bruxelles pourraient dorénavant opter pour la voiture sachant qu'ils peuvent bénéficier de ce type de places de stationnement. En outre, l'espace libéré en voirie grâce aux parkings de dissuasion pourrait encourager d'autres automobilistes à s'y insérer, ce qui annihilerait les efforts de réduction de la congestion automobile (Arau, 2017).

8.2. *Rôle du gouvernement fédéral*

8.2.1. *Le budget mobilité*

Une étude récente datant de septembre 2014, réalisée par l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) et intitulée Personal tax treatment of company's cars and commuting expenses, épingle les différents avantages fiscaux accordés par les 27 pays de l'OCDE aux automobilistes. Il ressort de cette étude que la fiscalité allégée accordée aux véhicules de société est comparable à une subvention annuelle allant de 57 euros au Canada à 2.763 euros en Belgique, la moyenne étant de 1.600 euros (Figure 13). L'OCDE estime également le manque à gagner fiscal à 28 milliards d'euros pour les 27 pays membres. De plus, cette étude pointe un coût caché de 116 milliards d'euros lié à la congestion, la pollution

atmosphérique locale et des troubles de la santé. C'est pourquoi l'OCDE préconise l'abandon progressif par les pouvoirs publics des subventions en faveur des véhicules de société.

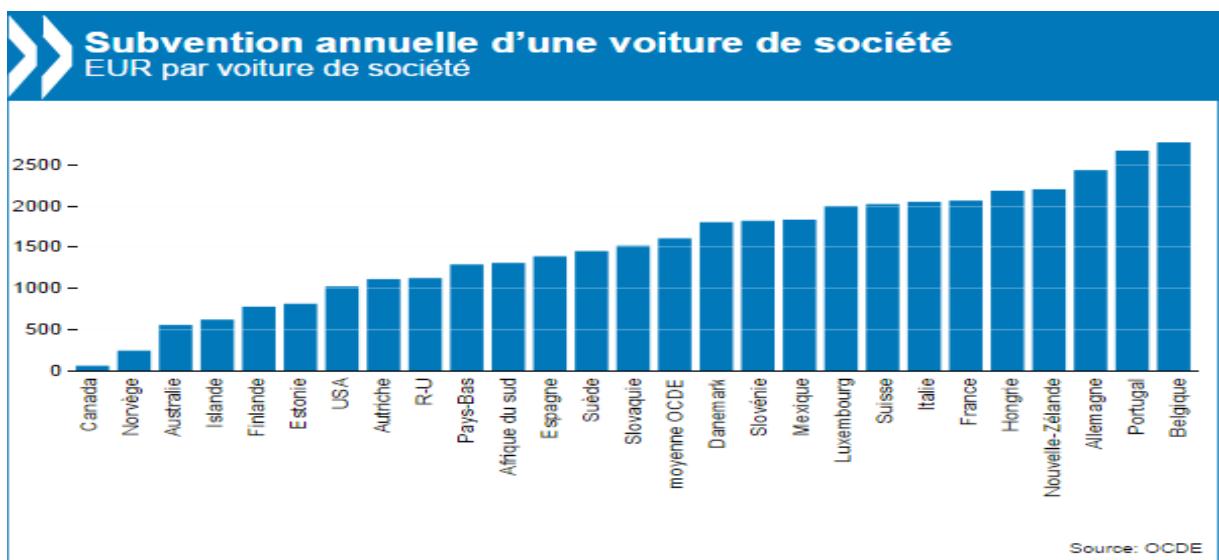


Figure 13. Subvention annuelle d'une voiture de société par pays

Source : Hardin, M (2014). Personal tax treatment of company's cars and commuting expenses. OCDE

C'est dans ce contexte que le gouvernement fédéral a décidé de mettre sur pied le budget mobilité dont l'objectif est de diminuer le nombre de véhicules de société, afin, entre autres, de fluidifier la circulation automobile à Bruxelles. La mise en place d'un tel budget peut donc être considérée comme **une conséquence directe de la congestion quotidienne** des principales voies d'accès et artères de la région bruxelloise. Les voitures de société en leasing représentaient en 2017 plus de 330.000 véhicules et ce nombre est en constante augmentation depuis 2003. Cette hausse rapide du nombre de voitures de société sur nos routes peut s'expliquer par le traitement fiscal avantageux de ce mode de transport, il est donc plus intéressant pour les employeurs d'accorder une voiture de société à leurs salariés que d'accorder une augmentation de salaire. Cette situation permet de compenser l'imposition relativement élevée sur le travail en Belgique.

Cette mesure devrait donc permettre aux salariés disposant d'un véhicule de société appelé aussi « voiture salaire » de pouvoir la convertir en un budget mobilité et bénéficier d'un salaire net supplémentaire. Cette formule nommée « cash for car » n'oblige pas le salarié à consacrer une partie de ce budget à d'autres modes de transport alternatifs. Par ailleurs, selon le secrétariat social SD Worx, le renoncement à une VW Golf d'une valeur catalogue de 26.890 euros reviendrait à un salaire net équivalent à 300 euros par mois, ce qui apparaît comme faiblement incitatif. En outre, selon Jean-Marie Lejeune, fleet manager chez CMI, même le montant avancé entre 300 et 600 euros ne semble pas encore assez intéressant pour échanger une VW Golf ou une Renault Mégane (Van Apeldoorn, 2016).

En juin 2017, le conseil des ministres a définitivement fixé la formule permettant de calculer le montant du budget que pourraient obtenir les salariés en contrepartie d'un renoncement à leur véhicule de société. **Celui-ci se calcule en multipliant le prix catalogue du véhicule par**

1/5 multiplié par 6/7. A titre d'exemple, le budget alloué contre le renoncement d'une VW Golf de 26.000 euros équivaut à 4.457 euros par an soit 371 euros par mois. Néanmoins, ce montant reste taxable de manière similaire à la taxation de la voiture de société à laquelle l'employé a renoncé et qui représente 50% de l'ATN (Avantage Toute Nature) qui est de 69 euros pour une Golf. En définitive, le salaire net supplémentaire par mois sera de 302 euros (Berns, 2017) Le budget mobilité doit rester budgétairement neutre pour le salarié, l'employeur et l'Etat par conséquent il est difficile d'arriver à des montants réellement attractifs.

8.2.1.1. Le budget mobilité : point de vue du secteur économique

En avril 2017, le Conseil Central de l'Economie (CCE), dont le rôle est d'exprimer aux ministres compétents un avis qui prend en considération les intérêts des acteurs économiques, a émis un rapport dans lequel il apporte une définition de ce qu'est un budget mobilité correspondant entre autres aux attentes du secteur automobile. Un budget mobilité digne de ce nom devrait être un budget qui, selon eux, comporterait les éléments suivants :

- 1) « l'employeur peut donner un budget mobilité aux employés comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre »
- 2) « l'employé peut refuser ou accepter le budget mobilité »
Si l'employé accepte ce budget, il lui incombe de faire librement ses choix en matière de mobilité sur base de ses préférences personnelles.
- 3) « l'employé doit consacrer prioritairement ce budget à des modes et services de transport plus durables »
Cela signifie que le budget mobilité offre la possibilité de remplacer la voiture de société à laquelle l'employé peut prétendre, s'il y renonce totalement, ou de choisir un véhicule moins onéreux (budget leasing moins important) combiné avec des modes de transport alternatifs (abonnement SNCB, etc.). Le solde non dépensé par l'employé peut être versé au salarié en fin d'année.

Le CEE préconise également les objectifs à poursuivre par ce budget :

- 1) « Changer les comportements de mobilité non durables en offrant des modes et services de transport multiples et contribuer ainsi à la diminution de la congestion du trafic »
- 2) « Faciliter la multi modalité » (Combinaison de différents moyens de transport)
- 3) « Donner un accès sûr et efficace aux biens et aux services, au lieu de travail et à la vie sociale »

Enfin, la CCE souligne la nécessité d'anticiper les conséquences d'une multi modalité croissante qui serait générée par ce budget. En effet, beaucoup d'automobilistes se

reporteraient sur d'autres modes et services de transport, ce qui signifierait une diminution de la congestion.

La mesure prise récemment par le gouvernement ne va pas dans le sens voulu par le secteur de la distribution et réparation automobile. En effet, celle-ci ne vise pas à contraindre les salariés à consacrer ce budget à d'autres modes de transport, le salarié étant libre d'affecter ce budget comme il l'entend. Les représentants du secteur automobile n'ont pas tardé à montrer leur déception face à cette mesure qui, selon eux, ne correspond plus à un « budget mobilité » mais plus à une « indemnité de remplacement de la voiture de société ». Le choix unique entre le salaire net ou la voiture de société est, pour ces derniers, le signe de la fin d'une politique volontariste en faveur d'une mobilité multimodale. En effet, les salariés qui opteront pour un salaire net pour, par la suite, circuler dans une voiture d'occasion ancienne et polluante ne contribueront pas à la décongestion de la région bruxelloise, mais viendront aggraver la situation existante (Traxio, 2017). En outre, le Bureau Fédéral du Plan a également critiqué cette mesure qui ne solutionnera pas le problème de la congestion routière à Bruxelles selon eux. Celle-ci n'est pas intéressante pour ceux qui effectuent de nombreux kilomètres par an, ce qui est le cas des personnes disposant de ce type de véhicule, car les montants proposés ne permettent pas de compenser l'abandon de la voiture et de ses avantages qui y sont liés. Néanmoins, les observateurs estiment que la décision du gouvernement vise également à préserver la source de revenus importante que représente la voiture de société. Les entreprises paient des cotisations sur les émissions de CO₂, les salariés sont taxés sur cet avantage en nature, enfin la voiture génère également différents revenus fiscaux (TVA, accises, etc). Cela rapporte chaque année quatre à cinq milliards d'euros à l'Etat. (De Paepe, 2017).

8.2.2. Amélioration de l'offre de transport

Au travers du développement d'un projet comme le Réseau Express Régional (RER), le gouvernement fédéral s'engage à améliorer la fréquence et la fluidité des trains vers la capitale et espère en conséquence réduire de manière substantielle le trafic routier en heure de pointe (Figure 14). En effet, le train permet de concurrencer la voiture individuelle, car il offre des performances égalables en termes de vitesse et de durée. Le RER permettra d'optimiser la mobilité dans une zone de 30 kilomètres autour de la région bruxelloise.

Cependant, la fin définitive des travaux n'est pas prévue avant 2027-2028, mais certaines lignes pourront être utilisées plus rapidement. Ce sera, entre autres, le cas pour la ligne 161 reliant Bruxelles à Ottignies qui renforcera des lignes déjà existantes au nombre de deux – Bruxelles/Louvain et Bruxelles/Halle (Infrabel). Le projet de réseau express régional régenté par la loi du 17 juin 2005, qui est le fruit d'un accord entre les trois régions et l'Etat, prend de plus en plus de retard (Hubert, Lebrun, Huynen et Dobruszkes, 2013).

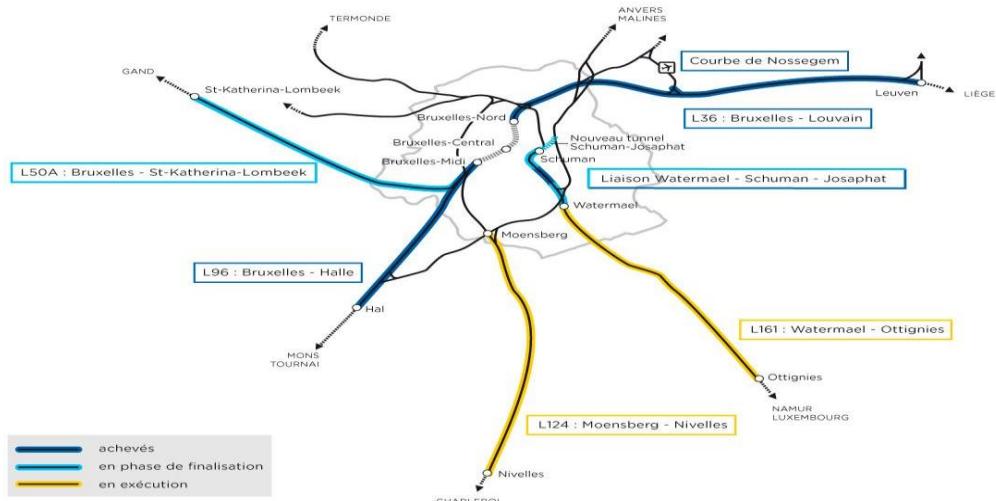


Figure 14. Plan du RER et phase en cours de réalisation
Source : Infrabel (2016). Un réseau express régional à Bruxelles

Le projet du RER dispose malgré tout d'un potentiel important, afin de réduire l'usage de la voiture en ville. Entre 1999 et 2010, l'usage du train n'a que très légèrement augmenté (+ 0,7%) et représentait seulement 1% des déplacements internes à Bruxelles.

Cette faible utilisation du train contraste avec l'augmentation importante de l'usage de celui-ci dans les déplacements qui ont Bruxelles pour départ ou origine. Cette sous-utilisation peut s'expliquer en partie par les fréquences des trains qui sont avant tout programmées à l'avance, afin de répondre au mieux aux mouvements pendulaires des navetteurs. En conséquence de cela, les Bruxellois ne peuvent bénéficier pleinement de ce mode de transport pour leurs déplacements intra bruxellois (Hubert *et al.*, 2013).

L'aboutissement définitif du RER est sans cesse reporté. Il est de notoriété publique qu'en Belgique rien n'est simple et cela d'autant plus quand les trois régions, l'Etat fédéral, mais également les quatre opérateurs de transport sont des partis prenantes dans la concrétisation du RER. La fin des travaux n'est donc pas encore pour demain et cela particulièrement en ce qui concerne les lignes reliant la région bruxelloise et la Wallonie qui subissent un étalement des investissements causé par une diminution du budget alloué à la SNCB. Enfin, il est difficile pour la région bruxelloise de défendre ses intérêts dans une matière principalement fédérale (Hubert *et al.*, 2013). En outre, les régions flamandes et wallonnes semblent être sur la même longueur d'onde dans une vision privilégiant les navetteurs au détriment des déplacements internes à Bruxelles. Par conséquent, la part du train dans les déplacements internes à la région bruxelloise n'augmentera pas de manière significative dans les années à venir. Cela favorisera principalement les navetteurs.

8.3. Rôle du monde économique

8.3.1. Les plans de déplacements d'entreprise

La région bruxelloise impose aux entreprises de plus de 100 travailleurs sur un même site d'élaborer un plan de déplacements d'entreprise (**PDE**). L'objectif de ce PDE est « d'améliorer la mobilité à Bruxelles en créant une stratégie à long terme comprenant des actions concrètes, afin d'assurer un équilibre entre les questions de mobilité, d'environnement et les intérêts socio-économiques des entreprises » (Bruxelles mobilité). Le développement de ce type de plan par les autorités régionales est une des **conséquences de la surcharge du réseau routier** à et vers Bruxelles et est une des solutions avancées pour combattre la congestion automobile. Les entreprises ont donc un rôle important à jouer à travers la politique de mobilité qu'elles mettent en œuvre. En effet, la majeure partie des navetteurs qui rentrent et sortent quotidiennement de Bruxelles viennent travailler au sein d'entreprises qui y ont leur siège. Si on se réfère à une étude de Bruxelles mobilité, **moins de 35% des salariés, dont l'entreprise dispose d'un PDE, habitent en région bruxelloise**. Par conséquent, les PDE s'adressent principalement aux navetteurs venant de l'extérieur de Bruxelles. Bruxelles mobilité estime qu'environ 316.000 salariés sont impactés par le PDE de leur entreprise.

Ce plan doit favoriser un transfert modal de la voiture au bénéfice de modes de transport plus respectueux de l'environnement et permettant de diminuer de manière importante la charge de trafic sur le réseau routier bruxellois (Bastin, 2011).

Sur base des informations récoltées par Bruxelles mobilité en 2011 dans le rapport « Les Plans de déplacements d'entreprise en région de Bruxelles-Capitale », **on constate que la voiture reste le moyen de transport privilégié pour les salariés. Néanmoins, on observe une diminution significative de son usage entre 2006 et 2011, de l'ordre de 8.2%**. Cette diminution s'accompagne d'une plus grande utilisation du train et des transports en commun urbains (tram, bus, métro) passant d'un taux d'utilisation de 31% à 34% chez les salariés. Enfin, en 2011, la voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé par les salariés (37,6%) devant le train (34,9%). La baisse significative de l'usage de la voiture s'explique par des mesures du plan de déplacement qui peuvent être de différents types :

- *Incitant financier* : (remboursement frais transport en commun, covoiturage)
- *Information/sensibilisation*
- *Infrastructures* : (parking vélo, navette organisée par la société, parking covoiturage)
- *Planification, organisation, outil* : (base de données covoiturage, travail à distance)

Bruxelles mobilité note également que les mesures prises par les sociétés et qui visent à **réduire l'utilisation de la voiture** ont augmenté de 40% par rapport à 2007 et que les actions encourageant le **télétravail** ont augmenté de 17%. Enfin, il apparaît très clairement que la combinaison entre la garantie de pouvoir bénéficier d'une **place de parking** sur son lieu de travail et de bénéficier simultanément d'une **voiture de société** est le facteur explicatif majeur d'une forte utilisation de la voiture.

8.3.2. Le développement du Car-Sharing

La marche et le vélo ne sont pas les seuls modes de transport que la région souhaite développer et promouvoir. La voiture partagée est aussi un outil important dans la stratégie de diminution de la charge de trafic. En 2002, la première voiture partagée de la société *Cambio* est mise à disposition des utilisateurs avec l'objectif de désengorger les centres-villes. Fin 2010, la région bruxelloise comptait près de 60 stations avec plus de 200 véhicules (Lebrun *et al.*, 2012). Des études indiquent qu'une voiture partagée remplace jusqu'à 8 voitures individuelles et permet de gagner plus de 7 km de place de stationnement le long des voiries (Figure 15).

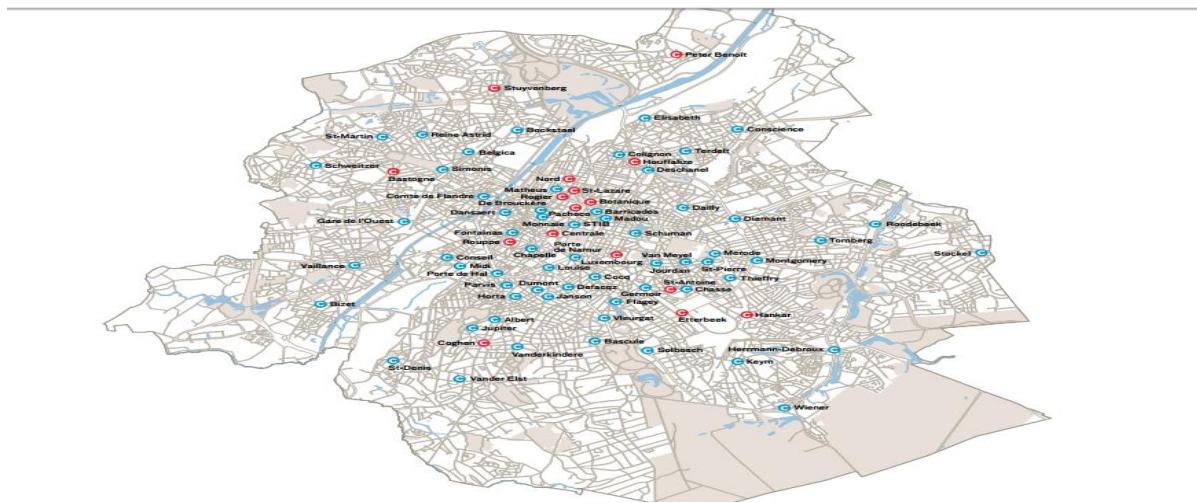


Figure 15. Répartition des stations de voitures partagées « *Cambio* » sur le territoire de Bruxelles en 2010

Source : Lebrun *et al.* (2012). Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité.

En outre, cette alternative à la voiture traditionnelle connaît un succès fulgurant, puisqu'elle est passée de 1.177 clients en 2003 à plus de 12.090 en 2016 avec 144 stations et 435 véhicules (RTBF, 2017), ce qui constitue une croissance de 927.18% ! (Figure 16). Néanmoins, ramenée à la population bruxelloise, son utilisation reste assez marginale, mais prometteuse pour les années à venir. Cela démontre l'intérêt des usagers pour ce type de mode de transport. En 2012, environ 1% de la population bruxelloise adulte était client de *Cambio*.

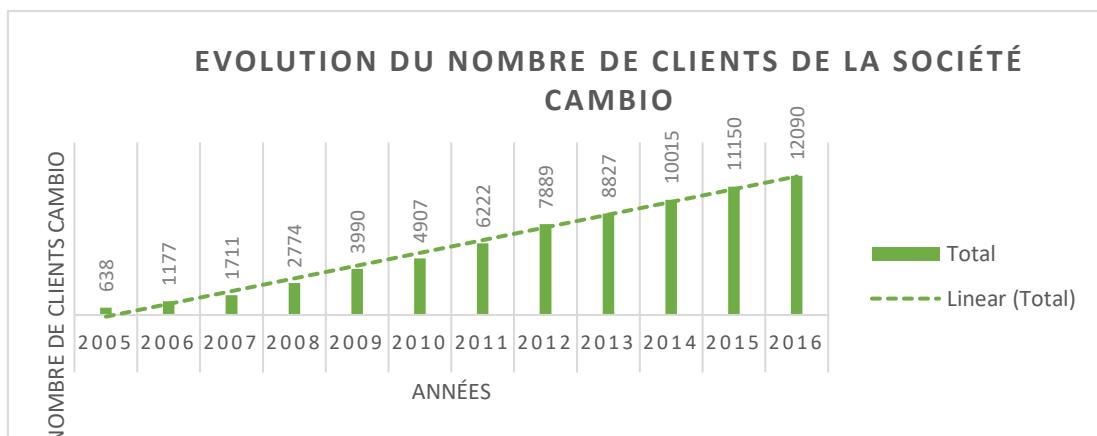


Figure 16. Evolution du nombre de clients de la société Cambio (2005-2016)

Source : Lebrun *et al.* Les pratiques de déplacement à Bruxelles : Bruxelles mobilité, p.75

Près de 10 ans après le lancement de *Cambio*, *ZEN car* a fait son apparition sur le marché de la voiture partagée à Bruxelles. Le concept se singularise par le fait que *Zen car* ne propose qu'uniquement des modèles électriques respectueux de l'environnement. L'objectif de la société est d'apporter une réponse à trois maux qui accablent Bruxelles : la pollution de l'air générée par un trafic intense dans le centre-ville de Bruxelles, la perte de temps de plus en plus importante dans les files due à la congestion routière dans la ville et le manque de places de stationnement en raison de l'aménagement urbain (MymicrolInvest, 2017). Comme *Cambio*, *Zen car* connaît une expansion continue en termes de voitures mises à disposition des utilisateurs ainsi qu'en termes de nombre d'heures réservées. En janvier 2015, la société comptait 35 véhicules électriques, aujourd'hui leur nombre s'élève à 59. Le nombre d'heures réservées, a également augmenté, passant de 1.790 en janvier 2015 à 3.225 en 2016

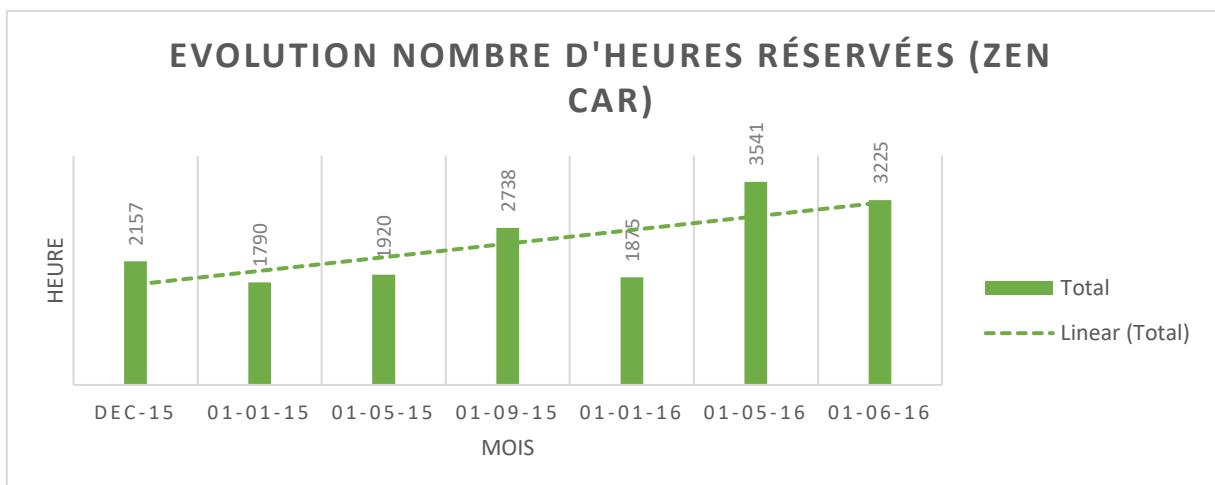


Figure 17. Evolution du nombre d'heures réservées pour une voiture partagée Zen car.

Source : MymicrolInvest (2016).

Enfin, plus récemment en 2016, *Zip Car*, *Drive Now* et *Car2go*, trois autres sociétés de voitures partagées sont rentrées sur le marché bruxellois. Tout comme *Cambio*, ces trois nouveaux acteurs se veulent une solution complémentaire aux transports publics, en réduisant la congestion et en offrant une alternative à la possession d'un véhicule en ville. Actuellement, le parc automobile de *Cambio* est plus important par rapport aux autres acteurs sur le marché mais l'offre de *Drive Now*, *Car2go* et *Zip Car*, en voitures partagées, pourrait prochainement être revue à la hausse si le succès commercial est au rendez-vous.

Les autorités régionales ont compris le potentiel que représentait la voiture partagée dans son effort de réduction de la charge de trafic. Ainsi, pour encourager son utilisation le gouvernement bruxellois a autorisé l'usage du « **free-floating** » fin 2016. Cela signifie concrètement que les utilisateurs peuvent laisser la voiture partagée là où ils le souhaitent en région bruxelloise et n'ont plus l'obligation de ramener le véhicule à son emplacement initial ou à une station (L'avenir, 2016). Contrairement à *Drive now*, *Zip car* et *Car2go* qui ont seulement des activités en « **free-floating** », *Cambio* conserve ses activités de « station-

based » car-sharing. Cela signifie que les utilisateurs de cette dernière doivent remettre leur véhicule dans des stations Cambio, une fois le trajet terminé.

Malgré un développement rapide du car sharing à Bruxelles ces cinq dernières années, ce qui montre qu'il y a bien une demande pour ce type de service chez les bruxellois, la flotte totale ne représente qu'un peu plus de 1.300 véhicules, ce qui reste relativement faible par rapport au nombre d'habitants en région bruxelloise. Selon une étude commandée par *Zip car* et réalisée en août 2016, 41% des propriétaires de voiture bruxellois déclarent ne l'utiliser que rarement. Les Bruxellois l'utilisent généralement pour rendre visite à leurs amis et à leur famille (85%), pour faire les courses (69%) et pour sortir (68%), ces activités ne nécessitant l'usage d'une voiture que pour quelques minutes ou quelques heures. L'étude indique également qu'un Bruxellois sur dix envisage de renoncer à sa voiture avec la présence de ce type de service combiné au « free-floating » (*Zip car*, 2016).

9. Conclusion partie I

Aujourd'hui, l'usage de la voiture est clairement remis en question tant au niveau politique, où les décideurs doivent faire face à un problème majeur de mobilité, qu'au niveau économique, par les entreprises dans leur politique de déplacement mais aussi via l'apparition de nouveaux acteurs sur le marché de la mobilité.

Malgré une diminution importante de l'usage de la voiture ces dix dernières années, le réseau routier à Bruxelles reste surchargé par un trafic trop dense qui fait de Bruxelles la huitième ville la plus embouteillée d'Europe.

En outre, l'origine de cette diminution peut être le fait de différents facteurs aussi bien d'ordre économique qu'en matière de mobilité. Il est à ce stade difficile d'évaluer l'importance des mesures visant à décongestionner la ville dans l'usage ou l'achat d'une voiture particulière. Néanmoins, certains auteurs estiment que les facteurs économiques ont un poids plus important (Lebrun *et al.*, 2012)

Paradoxalement, la diminution de l'utilisation des véhicules va de pair avec une augmentation croissante du parc automobile tant en région bruxelloise qu'en Belgique depuis 2003. L'explication réside principalement dans l'accroissement de la population qui génère une congestion routière toujours plus importante même si cette augmentation du parc est concomitante avec une croissance du nombre de ménages sans voiture à Bruxelles et avec une plus forte utilisation des transports collectifs qu'auparavant.

Pour pallier à cette congestion croissante, les autorités régionales, conscientes du problème, ont lancé le plan « Iris 2 » qui contient un ensemble de mesures et dont un des principaux objectifs est de réduire l'importance de la voiture en région bruxelloise.

Ces mesures visent entre autres à revaloriser les autres modes de transport, afin que ceux-ci soient davantage concurrentiels par rapport à la voiture. Cette revalorisation passe par moins d'espace pour la voiture et donc par conséquent temporairement par plus de congestion. La situation actuelle est l'héritière de la période de « la voiture reine » où les aménagements urbains ont été faits exclusivement en faveur des automobilistes et où le parc automobile était encore relativement restreint. Les actions prises au niveau régional visant à diminuer l'espace réservé à la voiture en ville via l'aménagement du territoire, peuvent aussi être perçues comme une des causes de la congestion en région bruxelloise, du fait de la concentration croissante des véhicules sur un espace réduit.

Le gouvernement Michel a également pris une initiative, afin de favoriser une meilleure circulation automobile, en remettant en question la « sacro-sainte » voiture de société si chère aux yeux de certains, par l'introduction d'un budget mobilité. Néanmoins, le secteur automobile doute de l'efficacité d'une telle mesure sur le long terme.

Au niveau économique, les sociétés de plus de 100 personnes ont, elles aussi, l'obligation de prendre des mesures en matière de mobilité. Et ces sociétés ont mis cela en pratique en se focalisant principalement sur la diminution de l'utilisation de la voiture, permettant de diminuer de 8.2% son usage auprès des salariés depuis 2006.

Enfin, la congestion automobile à Bruxelles est l'un des facteurs qui a fait émerger les entreprises de car sharing dont la présence s'est fortement renforcée depuis 2016. On dénombre aujourd'hui cinq acteurs dont trois rentrés sur le marché la même année en 2016. Tout cela ne sera pas sans impact sur le secteur automobile et plus particulièrement pour les concessionnaires en région bruxelloise qui devront prendre les mesures nécessaires pour faire face à ces changements.

La diminution de l'usage de la voiture, l'émergence croissante de mesures contre la congestion routière, ainsi que la présence de nouveaux acteurs sur le marché du car sharing impactent-ils de manière significative les activités des concessionnaires automobiles ? Comment réagissent-ils dans un environnement de plus en plus hostile à la voiture privée ?

Partie II : Impact de la congestion sur les concessions automobiles

La partie I nous a permis d'établir un diagnostic de la situation de la mobilité en région bruxelloise. Il en ressort une diminution de l'usage de la voiture tant pour les déplacements internes que pour les flux entrants et sortants de Bruxelles. Cette diminution n'est pas uniquement une conséquence de la congestion automobile, elle s'explique aussi par des facteurs économiques. De plus, parallèlement à la diminution graduelle du nombre de kilomètres moyen effectués par les Bruxellois depuis 2010, on constate une augmentation importante de la fréquentation des transports publics bruxellois (STIB), ce qui nous permet de supposer que l'amélioration du réseau STIB, prévue dans le plan « Iris 2 », porte ses fruits.

Enfin, les interventions de l'Etat, ainsi que du monde économique sont susceptibles d'affecter négativement les concessionnaires automobiles. L'objectif de ce mémoire est de déterminer les impacts de cette situation sur le secteur et au-delà de cette simple observation, d'en déterminer les conséquences.

10. Le parc automobile : analyse et description détaillée

10.1. Situation en région bruxelloise

Quel est l'état actuel du parc automobile belge et bruxellois ? **Peut-on lier son évolution à la problématique de la congestion routière automobile en RBC ?** A première vue, il apparaît que le nombre de véhicules qui composent le parc automobile bruxellois connaît une augmentation sensible depuis le début des années 2000, de l'ordre de 7,5% (Figure 18). Cette croissance s'explique principalement d'une part, par l'accroissement de voitures particulières, passant de 305.000 unités en 2003 à 324.000 en 2015, soit une expansion de 6,20%, et, d'autre part, par l'augmentation du nombre de voitures de société à hauteur de 11,68% (Febiac, 2015).

De plus, la répartition des véhicules selon le type de propriétaire est restée globalement inchangée depuis 2003. Les voitures particulières représentent toujours la grande majorité du parc automobile avec respectivement **63,94% et 62,72% en 2003 et 2015**. Il en va de même pour les voitures de société (leasing et hors leasing), dont la part a augmenté, passant de **32,75% en 2003 et 34,41% en 2015**, mais restant dans le même ordre de grandeur (Febiac, 2015).

Par ailleurs, on note une présence importante du nombre de voitures de société rattachées à une société de leasing : 103.000 en 2015. Comme dit précédemment, la présence importante du nombre de véhicules de société en région bruxelloise par rapport à sa population peut s'expliquer par une présence importante d'entreprises actives dans le leasing et qui ont leur siège en région bruxelloise. Ainsi, un Namurois ou un Anversois peut bénéficier d'un véhicule de ce type, qui sera donc comptabilisé dans le parc automobile bruxellois. En outre, en 2011, la Belgique comptait 248 sociétés de leasing dont 57, soit 23%, se situaient en région bruxelloise (Lebrun *et al.*, 2012), alors même que les résidents de la capitale ne

représentent que 10% de la population ; on peut donc supposer une surestimation de ce type de véhicule dans le recensement officiel fourni par le SPF mobilité. Ces sociétés immatriculaient, en 2011, 40% du total des voitures de société, ce qui montre l'importance des entreprises de leasing bruxelloises. Seules les déclarations fiscales permettent de déterminer de manière plus précise la répartition spatiale des bénéficiaires pour ce type de véhicule (May, 2017). Sur cette base, on constate que les personnes qui bénéficient de voitures de société vivent principalement en Flandre et à Bruxelles. Néanmoins, on observe que les arrondissements où le nombre de voitures de société par salarié est le plus élevé, sont ceux qui se situent en Brabant Wallon et en Brabant Flamand. Cette forte présence peut s'expliquer par l'importance des secteurs d'activités à Bruxelles, généralement dans le tertiaire qui proposent directement à leurs salariés, dont la plupart habitent en dehors de la région bruxelloise, ce type de véhicule (May, 2017).

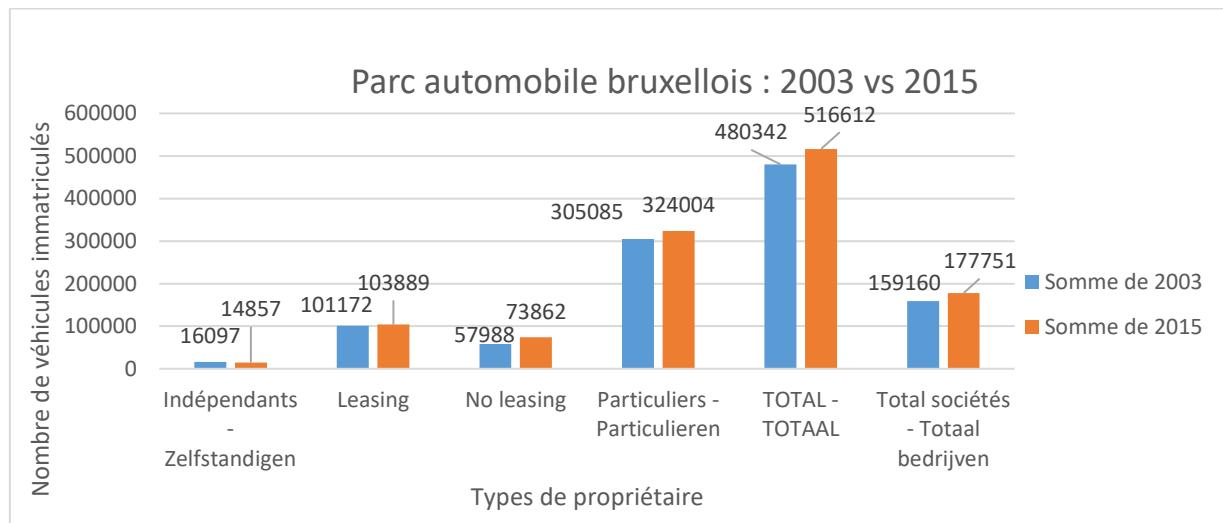


Figure 18 : Nombre de véhicules immatriculés selon le type de propriétaire en 2003 et 2015 à Bruxelles.
Source : Febiac (2015).

Enfin, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs en région bruxelloise est depuis 2009 largement supérieur aux immatriculations de voitures d'occasion (Figure 19). Cette situation au niveau régional dénote avec la moyenne nationale où les transactions de voitures de « seconde main » sont plus importantes. **Le nombre plus important d'immatriculations de véhicules neufs peut s'expliquer entre autres par le poids que représentent les voitures de société dans le parc automobile bruxellois.**

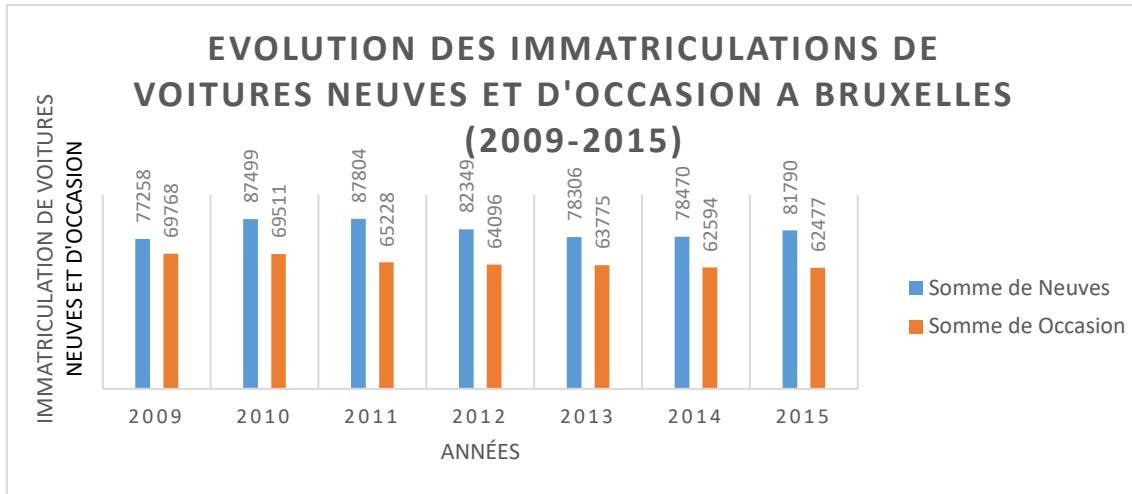


Figure 19. Evolution des immatriculations de voitures neuves et d'occasion à Bruxelles (2009-2015)

Source : Febiac (2015)

10.2. Situation au niveau national

Au niveau national, la situation est différente. En 2015, le parc automobile était composé de 5.587.000 véhicules, soit une **augmentation de 794.000 unités par rapport à 2003**. En 2015, les voitures particulières représentent la part majeure du parc automobile avec un taux de 79%, soit une légère régression par rapport à 2003 où la part de ce type de véhicule représentait 81% et cela malgré une augmentation de 500.000 unités. Les voitures de société en leasing ont connu une croissance de l'ordre de 81.000 unités supplémentaires depuis 2003 et représentent une part sensiblement plus importante (+0.7%). Enfin, les véhicules de société hors leasing ont également progressé avec 174.000 véhicules supplémentaires et constituent une part de 8.9% en 2015, soit 2% de plus qu'en 2003.

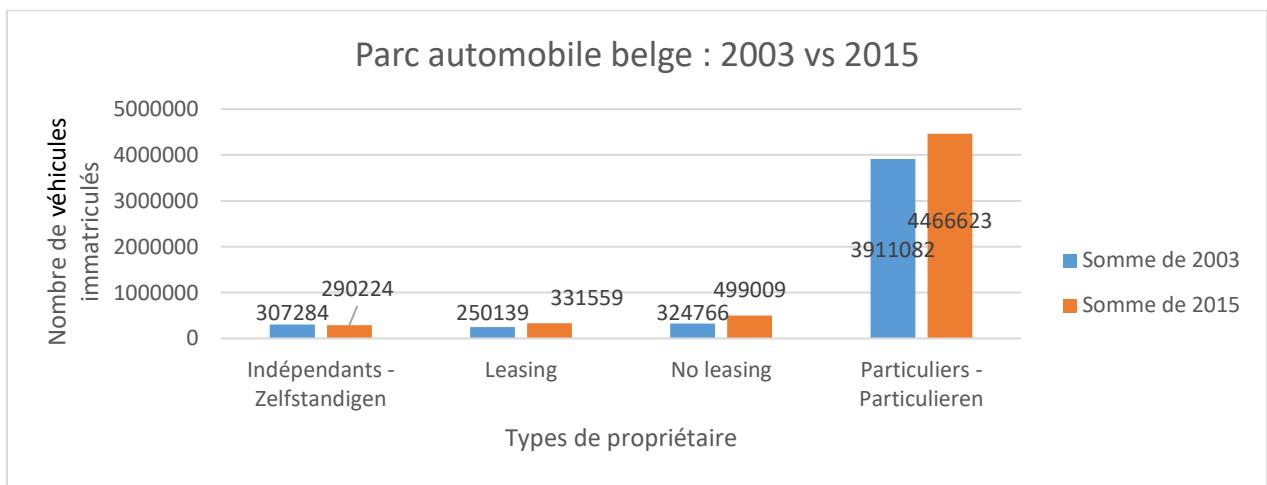


Figure 20 : Nombre de véhicules immatriculés selon le type de propriétaire en 2003 et 2015 en Belgique

Source : Febiac (2015)

La Belgique est l'un des rares pays européens à avoir connu une croissance positive en matière de vente de voitures neuves en comparaison avec les autres pays européens. Entre 2009 et 2014, les immatriculations de voitures neuves dans les principaux pays du continent ont chuté,

hormis au Royaume-Uni et en Belgique. En 2014, la moyenne annuelle européenne s'établissait à -11,65% par rapport à 2009, là où la Belgique connaissait une croissance modérée de 1,42% la même année. **Cette bonne performance est due en partie au dynamisme du marché professionnel qui représentait près de la moitié des immatriculations de voitures neuves** (D'ierteren, 2014). De 2009 à 2015, au niveau national, les immatriculations de voitures d'occasion restent largement supérieures à celles des voitures neuves (Figure 21) (Febiac, 2015), contrairement à la situation en région bruxelloise.

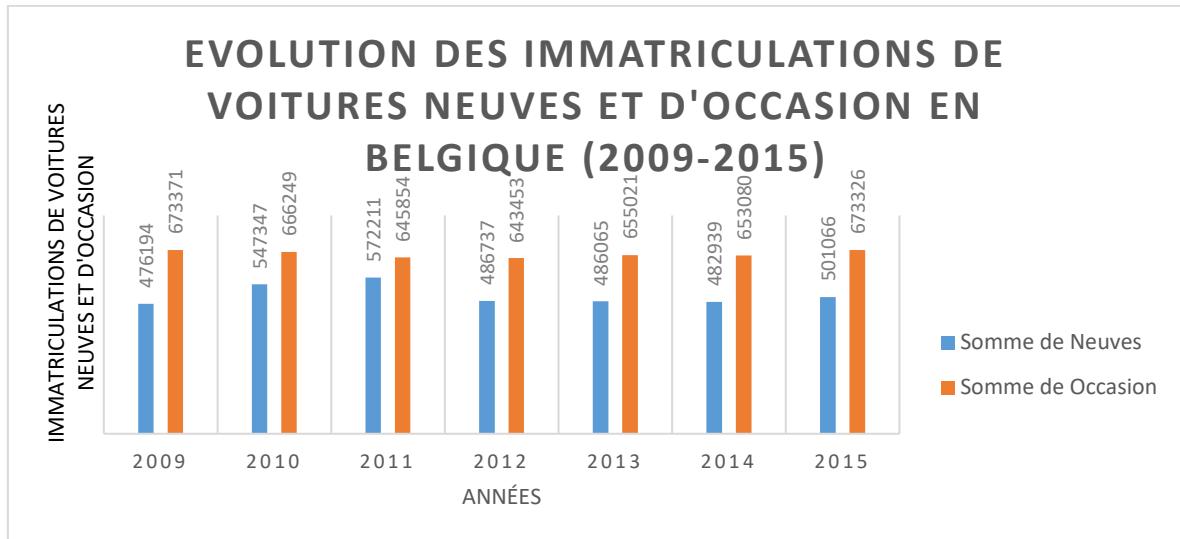


Figure 21. Evolution des immatriculations de voitures neuves et d'occasion (2009-2015)

Source : Febiac (2015)

En effet, malgré une présence majoritaire de voitures particulières (privées) dans la composition du parc automobile en Belgique, une part importante des voitures neuves ont été immatriculées en tant que voiture de société (leasing et hors leasing). Une étude réalisée par KPMG en 2010 et intitulée « *Company vehicles, une notion aux multiples facettes* » indique que le nombre de voitures neuves immatriculées comme véhicules de société représentait près de 40% des ventes lors de cette même année (figure 22).

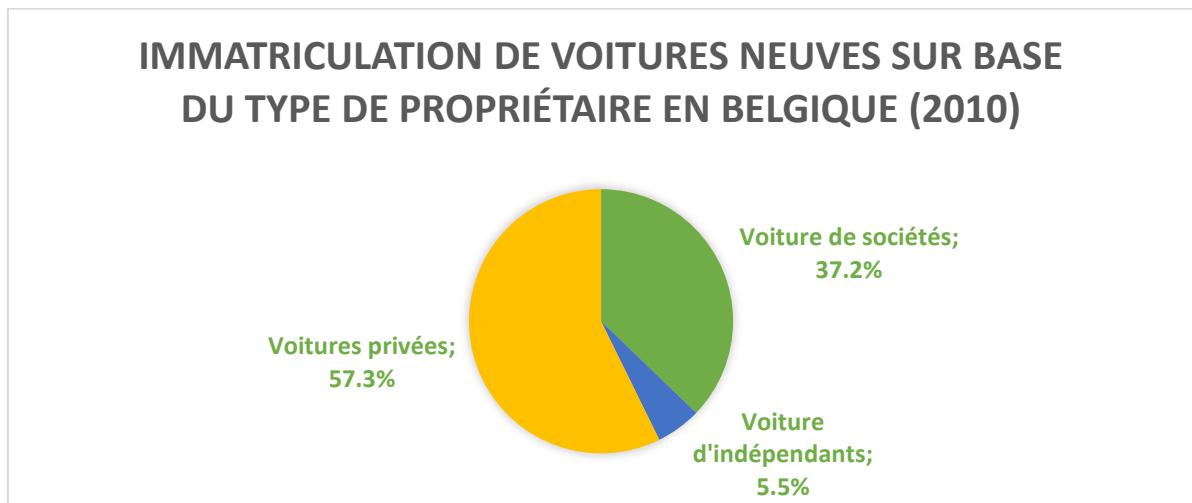


Figure 22. Immatriculation de voitures neuves sur base du type de propriétaires en 2010.

Source : KPMG, (2012). Rapport d'étude company vehicles. p.23.

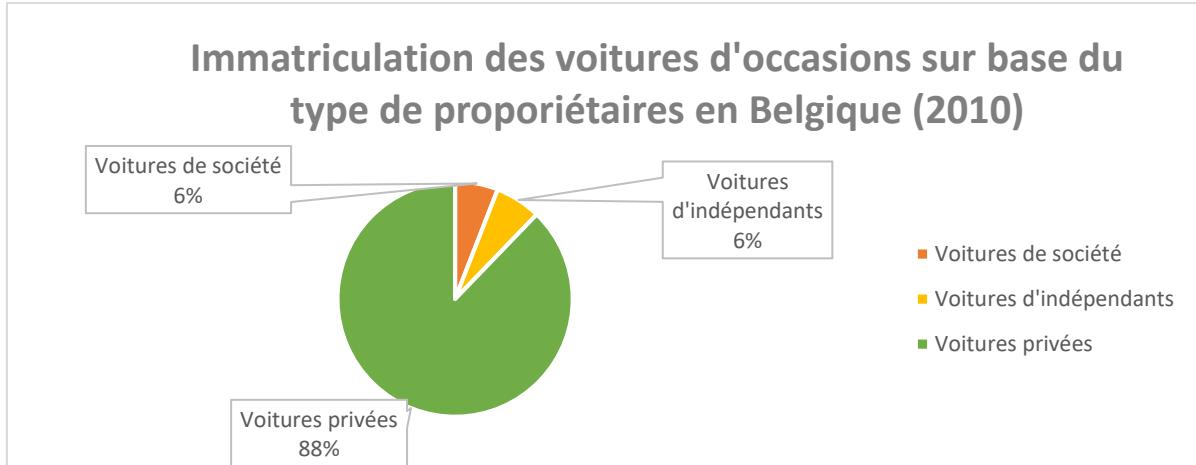


Figure 23. Immatriculation de voitures d'occasion sur base du type de propriétaires en 2010.

Source : KPMG, (2012). Rapport d'étude company vehicles. p.23.

Nous pouvons observer que les voitures de « seconde main » sont en grande partie immatriculées par des particuliers (Figure 23). Néanmoins, il n'est pas rare qu'une société opte pour un véhicule d'occasion, mais celui-ci est plus récent et mieux équipé que ne l'est celui acheté par un particulier. L'âge moyen du parc automobile en Belgique est donc influencé, d'une part, par la présence des flottes de sociétés qui tire l'âge moyen de celui-ci vers le bas et d'autre part, par les voitures d'occasion achetées par des particuliers qui le vieillissent. En 2010, l'âge moyen d'une voiture de société était de 3.63 ans, alors qu'une voiture privée avait 7.51 ans en moyenne (KPMG, 2012).

Par ailleurs, en ce qui concerne les différents segments de véhicules, il ressort de l'étude réalisée par KPMG que les voitures de société sont principalement classées en trois grandes catégories : 25% d'entre elles sont de « petits » modèles (ex. VW Polo, Renault Clio), 24% sont de « grands » modèles (ex. Audi A6, BMW série 5) et 22% sont des modèles moyens (VW Golf, Audi A3). Les 29% restants sont répartis entre différents segments (SUV, sportive, Ultra sportive). Cette première répartition contraste particulièrement avec celle des voitures privées dont 48% se retrouvent classées dans le segment des « petits » véhicules, 18% dans le segment des véhicules « moyens » et seulement 8% dans le segment des « grands » véhicules.

10.3. Croisement des caractéristiques du parc automobile et de la mobilité

L'importance de la voiture de société en région bruxelloise est sans conteste. Avec respectivement 103.000 et 73.000 voitures de société en leasing et hors leasing, elles représentent une part significative dans le parc automobile en 2015 (34%). Les voitures de société en leasing représentent à elles seules près de 20% du parc bruxellois lors de cette même année. En outre, une part importante de voitures neuves sont immatriculées en tant que voiture de société ce qui génère un rajeunissement du parc automobile et fait de la Belgique une exception par rapport à ses voisins européens où le nombre de ventes de voitures neuves est en diminution. On souligne également la présence importante du

segment des « grands » véhicules dans le total des voitures de société comparativement aux véhicules privés.

Néanmoins, cette situation pourrait changer prochainement avec l'entrée en vigueur du budget mobilité voulu par les autorités fédérales et dont le but est de diminuer la congestion routière en Belgique et à Bruxelles en particulier. D'une part, cela pourrait avoir une répercussion sur le volume d'affaires des concessionnaires chargés entre autres de l'entretien de ce type de véhicule et sur leurs ventes. Une partie importante des salariés pourrait se rabattre sur des modèles plus modestes que ne le sont les véhicules de société et par conséquent moins rémunérateurs pour le concessionnaire. D'autre part, l'introduction du budget mobilité diminuerait probablement la part de véhicules neufs dans le parc automobile actuel au profit de véhicules d'occasion, plus polluants et plus agés.

11. Tendances de fond

Le secteur de la distribution automobile est confronté à différentes tendances qui impacteront les concessions pour les années à venir. Certaines de ces tendances peuvent être liées à la volonté de diminuer la charge de trafic dans les agglomérations urbaines.

- 1) **Un phénomène de consolidation** au niveau du réseau de distribution est observable en Belgique, mais aussi au niveau européen (Bailly, 2014). En conséquence, sur base de ce constat, les différents organismes représentatifs du secteur s'attendent à une **diminution de 20% à 25% du nombre de concessions automobiles en Belgique d'ici à 2020**, c'est-à-dire demain. Cette diminution touchera principalement les petites concessions avec un faible volume d'affaires au profit de concessions plus grandes vers lesquelles les clients se tourneront et qui, en conséquence, deviendront plus importantes. La disparition de ces petites concessions peut s'expliquer également par leur niveau d'endettement important dû aux investissements nécessaires imposés par l'Etat, mais également par les normes exigées par les constructeurs (cf. infra p.51-56). Toutes proportions gardées, la Belgique est un des pays d'Europe qui compte le plus de concessions automobiles par habitant, cela changera probablement dans les années à venir.
- 2) Un deuxième défi de taille est **le comportement du consommateur** qui a radicalement changé ces dernières années. Il y a 10 ans, un acquéreur potentiel visitait en moyenne quatre concessions, afin d'y obtenir des informations. Aujourd'hui, le consommateur a déjà obtenu un maximum d'informations sur internet avant de se rendre chez un ou deux concessionnaires en moyenne. En effet, 93% des clients démarrent leur recherche de véhicule sur le net, c'est donc à un client relativement bien informé auquel le vendeur doit faire face. Néanmoins, le **concessionnaire traditionnel est toujours le canal de vente le plus utilisé lors de l'achat d'un véhicule** (Febiac, 2015). Malgré une digitalisation de plus en plus importante, le « test » physique du véhicule reste un moment décisif dans la décision d'achat et ne peut se faire que via une visite en concession, donnant ainsi encore

une place importante au rôle du concessionnaire. Les consommateurs utilisent de manière croissante internet, afin de comparer les différentes offres et de choisir la plus intéressante. La fidélisation du client est donc un challenge pour les concessions automobiles qui doivent se singulariser, afin de paraître uniques aux yeux du client.

- 3) Enfin, la congestion croissante de nombreuses villes en Europe combinée au développement de l'internet mobile permettant d'être connecté partout et tout le temps, a permis l'émergence d'un nouveau concept, à savoir que la possession d'une voiture n'est plus indispensable pour les déplacements et considère la mobilité comme un service à la demande. Le concept MAAS (**Mobility As A Service**) est toujours en phase de développement, mais connaît un intérêt croissant de la part de nombreuses villes européennes et américaines où il est actuellement testé. L'idée est de permettre via l'utilisation d'une seule application mobile, la planification, la réservation et le paiement d'un déplacement en bénéficiant de tous les modes de transport possibles, publics et privés (train, bus, taxi, voiture partagée, vélo), contrairement à ce que l'on connaît actuellement, où l'on doit effectuer les mêmes étapes séparément pour chaque moyen de transport. L'utilisateur n'a plus qu'à encoder sa destination, préciser son ou ses mode(s) de transport préféré(s) pour s'y rendre et l'application mobile proposera une solution de déplacement qui répond à ses exigences (Goodwall, Dovey, Bornstein et Bonthron, 2017). L'émergence du concept a été rendu possible par l'utilisation sans cesse croissante des smartphones ainsi que d'un réseau internet permettant un niveau très élevé de connectivité et fournissant un nombre important d'informations sur les options de voyages ainsi que les horaires. Néanmoins, la mise en œuvre d'un tel concept nécessite une forte intégration entre les différents moyens de transport et donc entre partenaires publics et privés comme par exemple des stations de « car-sharing » aux abords immédiats d'une sortie de métro. Les partisans du concept MAAS mettent en avant les nombreux avantages résultant de la diminution de la congestion automobile que sont : une plus grande productivité, une meilleure qualité de l'air, moins d'accidents de circulation (Goodwall *et al.*, 2017).

Cette nouvelle vision de la mobilité intéresse particulièrement l'Union Européenne qui a mis sur pied l'« Alliance MAAS » dont le but est de traiter les questions juridiques et techniques pour le développement de ce nouveau type de mobilité. Cette prise de conscience au niveau européen démontre le sérieux et le potentiel du concept. Enfin, le développement à grande échelle du Concept MAAS à Bruxelles n'est sans doute pas pour demain, mais il est appelé à se développer pour les années à venir en se présentant comme une solution viable à la congestion automobile (Goodwall *et al.*, 2017). Un développement plus important de ce type d'initiative aurait probablement un impact non pas seulement sur l'usage de la voiture individuelle, mais aussi sur le nombre de ventes réalisées par les concessionnaires. Cette nouvelle vision de la mobilité qui favorise la « dépossession automobile » forcerait les distributeurs à repenser autrement leur business model.

12. Analyse de la santé économique des concessionnaires

Cette section veut faire le point sur l'état actuel de la santé économique des concessionnaires et de leurs activités de distribution et de réparation. Il semble pertinent de connaître la situation des concessions et de comprendre si celle-ci est influencée de manière significative ou non par le développement d'alternatives à la voiture, afin de lutter contre la congestion automobile à Bruxelles. Avant de débuter ce constat, il est important de définir ce que l'on entend par « concessionnaire », car de nombreux acteurs existent dans le domaine de la vente et de la réparation de véhicules. Un concessionnaire agréé est par définition un garage agréé par le constructeur automobile qui effectue un rôle de distributeur et qui est également habilité à procéder à toutes sortes de travaux sur le véhicule. Le concessionnaire fait partie intégrante du réseau de distribution et est lié contractuellement avec le constructeur (Chevallier, 2010).

A côté du concessionnaire, le réparateur ou l'agent agréé est un prestataire de services qui réalise des activités d'entretien et de réparation pour une marque précise. Cet acteur est, lui aussi lié par contrat au constructeur. Il s'agit, en général, de petits garages, qui constituent le second réseau du distributeur. Contrairement au concessionnaire et à l'agent agréé, les garages indépendants ne sont pas liés aux constructeurs. De manière générale, ils effectuent les entretiens, ainsi que les réparations de base sur tous types de véhicule (Chevallier, 2010). Enfin, comme les garages indépendants, les centres d'entretien spécialisés ne sont pas non plus liés aux constructeurs, ils ont pour mission de réaliser les réparations les plus courantes (changement de plaquettes de frein, de pneus, etc.).

Dans le cadre de mon mémoire, je me focaliserai sur les concessionnaires agréés afin de déterminer dans quelle mesure la congestion automobile en région bruxelloise et les mesures mises en œuvre pour la réduire affectent leurs activités.

12.1. Rentabilité : une situation qui s'améliore

L'étude réalisée par Traxio et intitulée « Etude de rentabilité des concessionnaires et agents belges » nous apprend que l'année 2016 s'est clôturée sur une note positive pour la distribution automobile en Belgique avec une **légère amélioration de la marge brute (EBITDA/CA) et nette** pour les acteurs du secteur. Les distributeurs tournent la page de quatre années particulièrement difficiles et renouent avec un certain seuil de rentabilité. Ainsi, la marge brute moyenne a atteint 3,08 % en 2016, contre 2,54% un an plus tôt. **La marge nette a, quant à elle, aussi augmenté** pour atteindre 1,83% en 2016. Néanmoins, cette amélioration est principalement à mettre sur le compte des taux d'intérêt relativement bas, qui ont permis de « booster » les marges réalisées par les concessionnaires en allégeant leurs charges. Par conséquent, le regain de rentabilité en 2015 peut être considéré comme artificiel, étant donné que cette amélioration est extérieure à l'action des acteurs du secteur.

De plus, les marges d'avant 2011 n'ont pas été atteintes à nouveau et celles d'aujourd'hui sont légèrement inférieures à celles d'autres distributeurs de biens durables comme par exemple

le commerce de détail de meubles qui affiche une marge brute de 5,3% (Traxio, 2016). Il est aussi intéressant de noter que les activités liées à l'entretien et à la réparation de véhicules ont une marge brute sur vente (4.3%) deux fois plus importante que l'activité de vente de véhicules (2.4%) (Figure 24). Cependant, ce type d'activité subit une érosion légère, mais constante de sa marge. De plus, selon la fédération des concessionnaires automobiles (Traxio), les facteurs qui auront un impact significatif sur les performances financières de l'après-vente (entretien et réparation) sont les suivants (Cornet, 2017) :

- **Kilométrage annuel moyen**
- **Durée entre deux entretiens**
- **Taille et composition du parc automobile**
- **Fiabilité technique des véhicules**

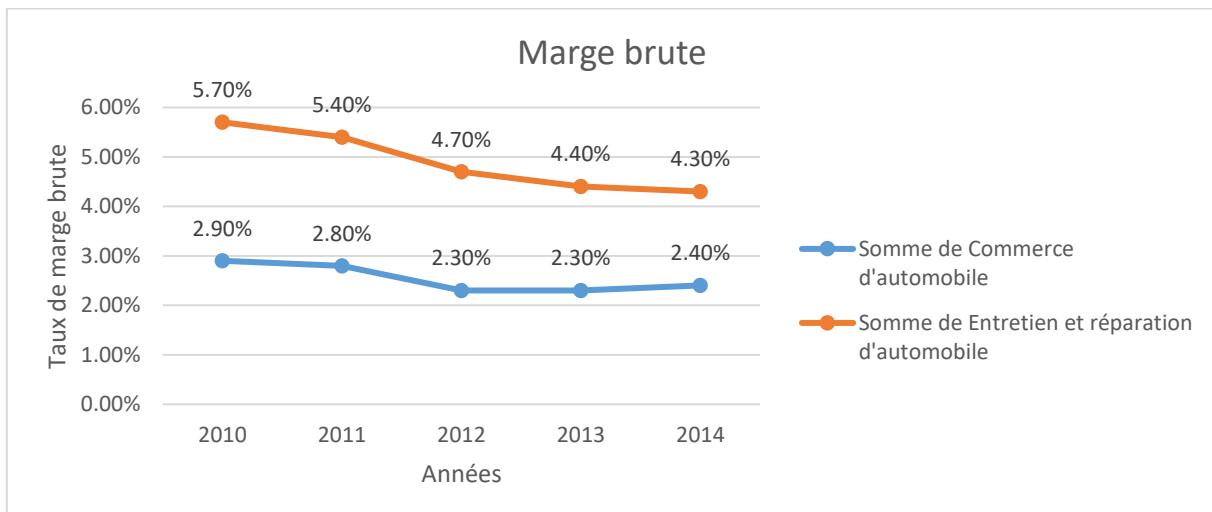


Figure 24 : Marge brute sur ventes pour les activités de vente et d'entretien
Source : Cornet (2016). Etude de rentabilité 2016. Bruxelles : *Traxio magazine*, 174, p.62-65

L'érosion continue de la rentabilité des activités d'après-vente s'explique en partie par **l'allongement sans cesse croissant du laps de temps entre deux entretiens ou deux réparations**, dû en partie à une meilleure fiabilité des véhicules. En conséquence, le nombre d'interventions diminue et les ventes de pièces de rechange stagnent (D'Ieteren, 2014). Entre 2000 et 2014, la durée moyenne entre deux entretiens a doublé, passant d'un an à deux ans (Figure 25). En outre, la diminution du nombre moyen de kilomètres effectués par les Bruxellois peut également expliquer l'allongement des périodes entre deux entretiens. Cela résulte en une baisse du volume d'activité pour les concessionnaires.

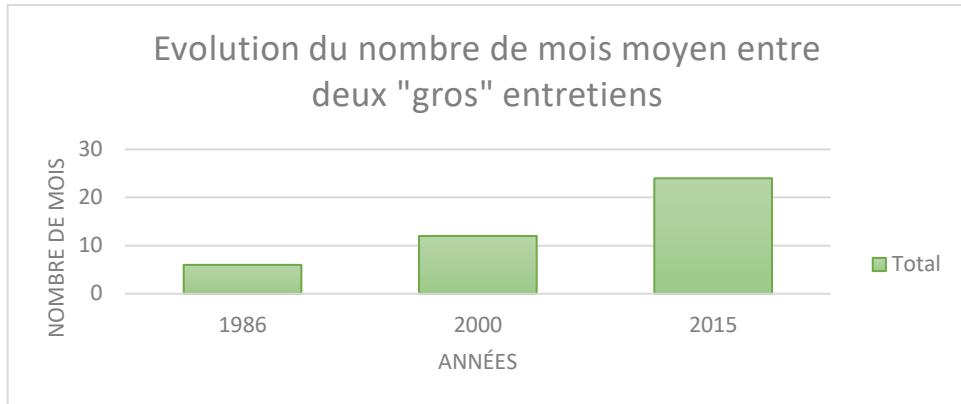


Figure 25. Evolution du kilométrage maximum entre deux « gros » entretiens

Source : D'ieteren (2014). Agir aujourd’hui pour le futur. P12.

En 2016, pour ce qui est de la rentabilité des fonds propres après impôts des concessionnaires (ROE – Return On Equity –plus-value des investissements des actionnaires) qui représente le rendement qu'une entreprise génère par rapport aux fonds propres mobilisés, une hausse croissante depuis 2012 a été enregistrée avec un taux de 7.28%, mais cela reste loin du niveau de 9.18% d'avant 2012. Ce ratio varie également fortement d'après les régions, et connaît une progression en Flandre et en Wallonie, mais une diminution à Bruxelles de l'ordre de 2% et affiche donc un ROE de 5.42%. Par ailleurs, **la Belgique fait pâle figure comparativement à ses voisins européens** où la vente et la réparation de véhicules affichent une marge brute moyenne de 4,1%, soit quasiment une marge d'un pourcent supplémentaire. Ces mauvaises performances en matière de rentabilité du marché des voitures particulières s'expliquent par différents facteurs :

- 1) **le downsizing des voitures achetées** tant par les entreprises que par les particuliers qui privilégient davantage des modèles plus petits, et donc moins rentables pour les concessions. Les véhicules de société représentent toujours une part importante des nouvelles immatriculations. Cependant, la rentabilité de ce marché reste minimale.
- 2) **La surcapacité en Europe et la forte concurrence entre constructeurs** rendent nécessaire l'élaboration de moyens commerciaux supplémentaires pour écouler la production, ce qui met les **prix sous pression et engendre une perte de rentabilité**. Le prix d'achat d'une voiture neuve n'a pas connu de hausse aussi importante (+3.2%) si on compare celui-ci à l'indice général des prix qui a plus fortement augmenté (+4.9%) entre 2011 et 2015 (Figure 25).

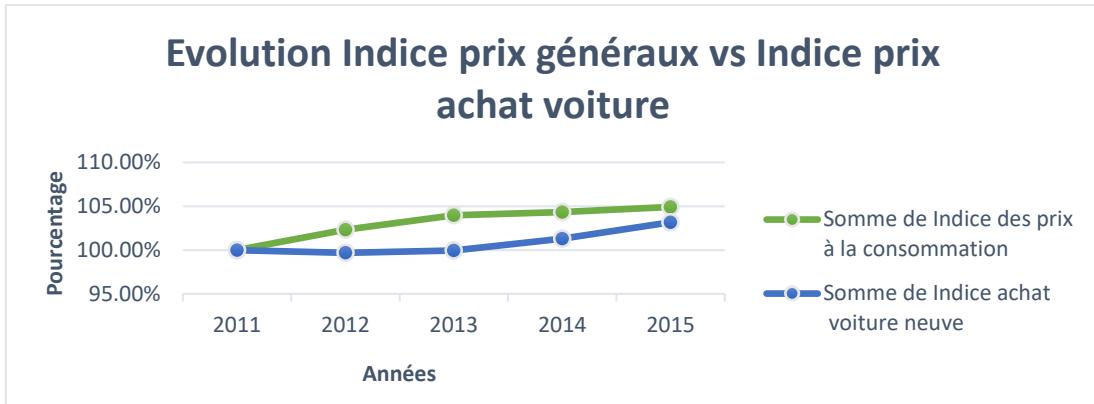


Figure 25. Evolution Indice des prix généraux vs Indice des prix d'achat d'une voiture. 2011= 100

Source : SPF économie (2015)

- 3) Un **degré d'absorption de l'après-vente en baisse** par rapport aux années précédentes. Ce degré d'absorption peut être défini comme la mesure dans laquelle les bénéfices de l'activité d'après-vente couvrent les frais fixes totaux du distributeur. Cette diminution ne permet donc pas une meilleure contribution aux marges du distributeur déjà mis sous pression par les importateurs et les clients. Il y a quelques années, ce degré d'absorption se situait aux alentours de 80%, mais connaît aujourd'hui une diminution constante. La raison principale de cette diminution est le report des entretiens des véhicules par les clients, du fait de l'augmentation continue de la fiabilité, ce qui réduit la fréquence des entretiens et des réparations. En outre, les nouveaux systèmes de détection et d'aide à la conduite de plus en plus intégrés dans de nombreux véhicules génèrent un tassemement des activités de carrosserie (Traxio, 2016).
- 4) De nombreuses concessions ont réalisé des **investissements importants** et notamment dans les showrooms et ateliers, afin de bénéficier d'infrastructures et d'équipements adéquats, ce qui a pesé sur les performances financières. Ces investissements auront un impact plus important encore quand les taux d'intérêt se redresseront, car ils constituent une charge financière plus lourde. Par ailleurs, un **personnel de plus en plus qualifié** est nécessaire, afin de pouvoir répondre au mieux aux besoins des clients propriétaires de gammes plus complexes (D'ieteren, 2014).

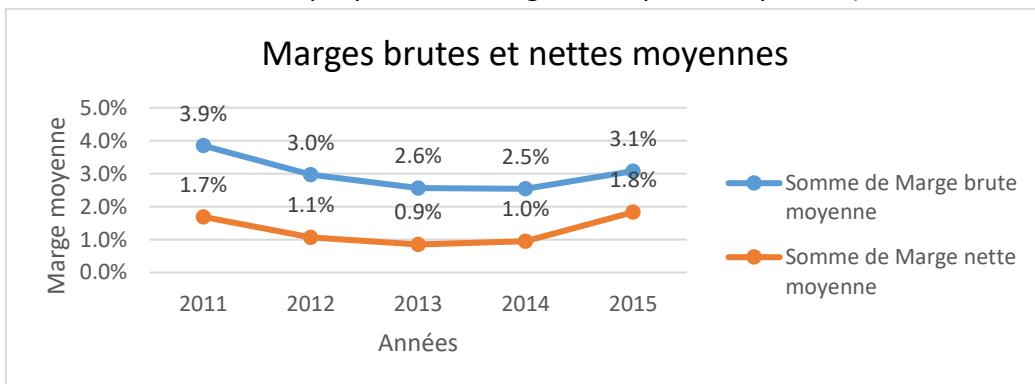


Figure 26 : Marges brutes et nettes moyennes des concessionnaires agréés

Source : Cornet (2016). Etude de rentabilité 2016. Bruxelles : *Traxio magazine*, 174, p.62-65.

- 5) Enfin, **l'importance croissante d'autres acteurs** en lien avec l'entretien et la réparation automobile (ex. Carglass, Auto5, etc.) se traduit par une perte de volume d'affaires pour les concessions traditionnelles.

12.2. Solvabilité et Liquidité : des situations disparates

Au niveau du **taux d'endettement**, qui permet de déterminer le pourcentage que représentent les dettes envers les tiers par rapport au total du bilan, la situation des concessionnaires reste globalement **stable** comparativement aux années précédentes avec un taux moyen de 66.5%, ce qui peut être considéré comme acceptable. Néanmoins, les concessionnaires bruxellois font face à une situation plus critique avec un taux moyen au niveau régional de 84.62%. De plus, la situation se dégrade par rapport à l'année passée (+3%). Ce niveau d'endettement élevé s'explique principalement par le coût du terrain et de l'immobilier dans l'agrandissement des concessions, qui est plus onéreux en région bruxelloise que dans les deux autres régions du pays. De plus, en mai 2014, la région bruxelloise a publié un arrêté fixant les conditions d'exploitation pour les ateliers de placement d'accessoires sur véhicules et ateliers d'entretien, d'essai, de démontage et de réparation de véhicules automobiles. Cet arrêté impose aux concessionnaires le respect de normes environnementales et de sécurité, ce qui nécessite, par conséquent, des investissements, afin d'être en règle avec la législation actuelle. Le taux d'endettement élevé des concessions bruxelloises peut donc également s'expliquer par les aménagements exigés par la région, afin de respecter ces différentes normes.

Enfin, le **taux de liquidité** (Actif circulant/ Passif circulant) qui représente la capacité de l'entreprise à faire face à ses obligations de paiement à court terme via l'utilisation de ses actifs circulants disponibles (provisions, des créances, des fonds de caisse, etc.), affiche un taux moyen de 2,3%. Au plus le pourcentage est supérieur à 1, au plus la société dispose donc de liquidités suffisantes pour faire face à ses obligations. Au niveau bruxellois, par contre, le taux n'atteint que 1.69% contre 2.44% et 2.08% en Flandre et en Wallonie (Traxio, 2016). Pour finir, concernant les investissements, les activités de distribution ont bénéficié de la majeure partie des financements consentis, avec une augmentation moyenne de 27,7% des montants investis comparativement à 2011. A l'inverse, les montants consacrés aux activités d'entretien et de réparation ont chuté en moyenne de 32,1%.

12.3. Lien entre les constructeurs automobiles et les concessionnaires.

Les faibles performances financières des concessions automobiles peuvent également avoir comme origine les relations déséquilibrées entre constructeurs et concessionnaires. De manière générale, les concessionnaires sont des acteurs dispersés, ne pouvant rivaliser avec un constructeur, qui, conscient de sa force, leur impose des conditions rarement favorables (Queffelec, 2014). Les constructeurs tirent leur pouvoir sur les concessions par différents leviers. Tout d'abord, le constructeur détient une expertise qu'il peut mettre au service de la

concession afin de dynamiser les performances financières de celle-ci via la mise en œuvre de méthodes et de techniques efficaces qui sont particulièrement plébiscitées par les concessions dans un environnement fortement concurrentiel. Il s'agit principalement ici de petites concessions qui n'ont pas les moyens de disposer d'une équipe marketing, informatique et dont le support apporté par le fabricant est nécessaire. Deuxièmement, en voulant représenter et vendre des véhicules d'une marque précise, le concessionnaire est contraint d'accepter les conditions contractuelles imposées par le constructeur afin de pouvoir le représenter et de faire partie intégrante du réseau officiel.

De manière générale, le rapport de force étant clairement du côté des constructeurs, ceux-ci parviennent à imposer leurs conditions. En effet, certains qualifient ce contrat de « contrat de dépendance », car un concessionnaire n'existe qu'au travers de la marque qu'il représente. Sur base de ce constat, celui-ci ne peut qu'accepter les exigences du constructeur (Queffelec, 2014). Cette situation de dépendance économique permet à ce dernier de s'approprier une partie des marges au détriment des concessionnaires, car il fixe les prix d'achat (des véhicules, des pièces de rechange, etc.) et en même temps les prix de vente. Néanmoins, légalement le constructeur ne peut dicter un prix de vente aux membres de son réseau, mais donne un « prix de vente conseillé » qui correspond au prix qui permettra de maximiser les ventes, compte tenu de la concurrence en présence (Queffelec, 2014). En outre, dans une période de surcapacité de production, le prix de vente final est diminué de manière plus importante, afin d'écouler plus facilement les stocks. Cette situation de dépendance s'accentue encore davantage lorsque la marque est fortement populaire auprès des consommateurs finaux. Il est alors d'autant plus important pour le concessionnaire de figurer comme distributeur agréé (Queffelec, 2014).

Parallèlement à la marge laissée aux concessionnaires, les constructeurs leur imposent, via le contrat, de nouveaux investissements, notamment dans les outils de travail, mais également dans la rénovation et la modernisation du showroom car ils doivent refléter l'image que le constructeur souhaite avoir. En conséquence, cette situation de dépendance économique comme le fait de devoir consentir à des investissements pressurise les marges et diminue la rentabilité des concessions. Elle peut également expliquer le phénomène de consolidation observé en Belgique, où les concessionnaires plus faibles économiquement sont contraints de déposer le bilan. Néanmoins, ce constat est nuancé par certains qui admettent que les efforts importants d'investissement imposés par la marque permettent, en fin de compte, de pérenniser et professionnaliser les activités des concessionnaires (Traxio magazine, 2016).

12.4. Croisement : Santé économique des concessions et mesures visant à lutter contre la congestion

La santé économique des concessions automobiles connaît une amélioration depuis 2016 après quelques années difficiles. Néanmoins, la situation reste précaire avec une plus faible rentabilité par rapport à 2011. Le taux d'endettement est lui aussi relativement important et s'explique en partie par des investissements consentis dans le showroom et dans l'outil de

travail. Cette situation économique actuelle peut donc s'expliquer par de nombreux facteurs qui sont principalement exogènes aux mesures visant à limiter l'usage de la voiture en ville. Cependant, l'érosion du degré d'absorption de l'après-vente pourrait s'expliquer partiellement par la baisse de l'usage de la voiture à Bruxelles, qui générerait une diminution des activités d'entretien et de réparation et qui viendrait accentuer la détérioration d'une rentabilité qui s'améliore, mais qui n'est toujours pas optimale. Les activités d'après-vente sont cruciales pour les concessions car elles sont plus rentables que le simple commerce de véhicules et qu'elles couvrent une partie importante des coûts fixes des concessionnaires.

13. Impact de la congestion automobile à Bruxelles sur les concessions automobiles

Malgré une diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements internes mais aussi pour ceux qui entrent et sortent de Bruxelles, la congestion automobile reste fortement présente et particulièrement aux heures de pointe. Ces problèmes de mobilité persistants pourraient impacter les concessions automobiles par différentes décisions prises par les autorités compétentes afin de réduire l'importance du trafic routier à Bruxelles. Sur base des informations récoltées, on constate que la congestion routière à Bruxelles impacte les concessions de deux manières différentes :

13.1. Impact via le budget mobilité

Les véhicules de société en leasing sont massivement présents en Belgique contrairement aux autres pays européens, et représentent une part non négligeable du parc automobile (7.4%) avec plus de 330.000 unités. A Bruxelles, en 2015, le parc automobile bruxellois en comptait 20% avec 103.000 unités, c'est dire l'impact que pourrait entraîner une mesure comme le budget mobilité. Cette réforme qui devrait entrer en vigueur à partir de 2018, aurait un impact néfaste sur les activités d'après-vente (entretien et réparation) pour de nombreux concessionnaires et principalement pour les distributeurs de marques premium, (Fleet Magazine, 2016). Dans un communiqué d'octobre 2016, la fédération de la distribution automobile (Traxio) voyait l'arrivée du budget mobilité comme une menace pour la rentabilité et les emplois dans le secteur de la distribution automobile. Selon Traxio, le chiffre d'affaires des concessions de marques premium subirait directement un impact causé par le recul des ventes ou du nombre de voitures de leasing.

13.2. Impact via le développement d'alternatives à l'auto et de l'internet mobile.

La circulation des usagers de la route est également un défi et une préoccupation pour le secteur de la distribution automobile. Une partie sans cesse croissante d'automobilistes délaisse l'usage de la voiture pour d'autres modes de transport. En l'espace de 10 ans, l'usage de la voiture a diminué de 11% pour les déplacements entrants et sortants de Bruxelles et de 17% pour les déplacements internes à la région bruxelloise. Cette diminution, comme expliqué précédemment, trouve son origine dans divers facteurs d'ordre économique ou encore de

mobilité. Comme explicité dans la première partie, cette diminution est aussi le résultat d'une hostilité des autorités bruxelloises envers la voiture, dont l'usage est combattu via la mise en œuvre de politiques développant d'autres modes de transport alternatifs et d'aménagement du territoire.

La menace pour les concessionnaires réside dans la diminution de la fréquence des entretiens et des réparations qui impacte les activités d' « after sales », qui sont les plus rentables, comparativement au simple commerce de véhicules. En effet, un nombre de kilomètres en diminution est synonyme d'une réduction de la fréquence des entretiens et des réparations. Cela n'est pas sans conséquence, sachant que le secteur fait face à une faible rentabilité et qu'il n'a toujours pas retrouvé son seuil d'avant 2011. Néanmoins, tant la FEBIAC représentant les intérêts de l'industrie automobile que TRAXIO qui défend les concessionnaires, sont conscients du problème de mobilité et que continuer à vendre toujours plus de voitures sur un réseau routier, limité en espace et déjà saturé à certains endroits comme à Bruxelles ou Anvers n'est pas une solution durable. C'est pourquoi le secteur automobile plaide pour une mobilité multimodale, c'est-à-dire pour des déplacements non plus uniquement effectués en voiture, mais complémentaires avec d'autres modes de transport.

Parallèlement aux mesures proposées par le gouvernement fédéral, les autorités régionales développent activement d'autres modes de transport, afin de concurrencer efficacement l'usage de la voiture. Le développement des transports collectifs, du vélo, ainsi que de la voiture partagée pourrait avoir un impact sur l'usage et la vente de voitures et donc sur le volume d'affaires des concessionnaires. En outre, l'arrivée de nouvelles technologies permettant une connectivité instantanée combinée à la possession sans cesse croissante de smartphones impacte également l'utilisation de la voiture. C'est dans ce contexte que de nouvelles applications mobiles ont vu le jour, accompagnées et financées en partie par l'Etat et par des sociétés privées dans le but de diminuer la charge de trafic et de fluidifier la mobilité automobile.

Une de ces applications, *Kowo*, se veut « un moyen pour résoudre le cercle vicieux : bouchon routier/manque de place de parking/pollution en favorisant le covoiturage entre collègues d'une même entreprise » (Lovens, 2017). Cette initiative peut s'assimiler à une sorte de « covoiturage corporate », car elle s'adresse exclusivement aux entreprises. Par ailleurs, l'intérêt porté à ce nouveau type de mobilité ne fait que croître. Différentes grandes entreprises de services localisées à Bruxelles soutiennent et adoptent ce modèle. Récemment, le groupe d'assurances AXA, mais aussi *D'leteren* ont déjà signé un contrat avec *Kowo*, d'autres suivront prochainement. On peut constater dans le monde de l'entreprise une réelle prise de conscience et une sensibilité aux problèmes de mobilité, ainsi que la nécessité de trouver des solutions pour y remédier. La région bruxelloise se dit fortement intéressée par l'offre de *Kowo* qui permettra à long terme de réduire le taux de congestion en ville. Le gouvernement bruxellois réfléchit actuellement aux leviers qui encourageraient ce type de covoiturage. **En conséquence, de telles initiatives permettent de réduire l'usage de la voiture** et donc le nombre de kilomètres effectués par an en voiture par les employés, reportant ainsi

à plus tard la nécessité de se rendre chez son concessionnaire pour un entretien ou une réparation.

13.2.1. *Impact du car-sharing sur la possession d'une voiture.*

Une étude publiée en juin 2016 et intitulée «*The impact of car-sharing on car ownership in German cities*» démontre l'impact de l'auto-partage sur la possession d'un véhicule par les ménages. L'étude est sans équivoque et indique qu'il existe une influence significative entre le nombre de voitures partagées disponibles et la diminution du pourcentage de ménages possédant au moins un véhicule (Giesel et Nobis, 2016). Par ailleurs, les auteurs constatent que l'auto-partage en «free-floating», proposé par Drive now et Zip car et l'auto-partage en «station-based » proposé par Cambio et Zen car participent tous deux à cette diminution, mais à des degrés différents. Le «free-floating» permet aux utilisateurs d'utiliser une voiture partagée et de la laisser là où ils le souhaitent en région bruxelloise contrairement à l'auto-partage en «station-based» où ceux-ci doivent ramener le véhicule dans une station prévue à cet effet. Par ailleurs, on constate que les utilisateurs de l'auto-partage en «station-based» sont un peu plus nombreux à renoncer à leur véhicule personnel (Giesel et Nobis, 2016).

Cette étude en mentionne d'autres réalisées précédemment et qui confirment également l'existence d'un impact de l'auto-partage sur la possession d'une voiture (Petersen, 1995 ; Maertins, 2006 et Krietemeyer, 2003 cités par Giesel et Nobis, 2016). Néanmoins, selon les auteurs, cet impact diffère selon les villes, qui ont, chacune, leurs propres caractéristiques. Dès lors, l'auto-partage affectera différemment la possession d'un véhicule à Bruxelles et à Munich. On peut, néanmoins, identifier à Munich les principales conditions, nécessaires pour que les utilisateurs de voitures partagées renoncent à leur véhicule privé par ordre d'importance (Giesel et Nobis, 2016) :

- 1) Car sharing : voitures partagées toujours disponibles
- 2) Coût élevé de la possession d'une voiture
- 3) Transports en commun bien interconnectés (train, métro, tram, bus, etc.)
- 4) Transport en commun efficace
- 5) Peu de places de stationnement

Les auteurs insistent donc clairement sur le fait que la présence du car-sharing n'est pas l'unique raison dans l'abandon d'un véhicule, mais que l'offre suffisante de voitures partagées est un facteur prépondérant dans le choix du délaissement de la voiture. Ces conditions nécessaires peuvent également se retrouver à Bruxelles.

Concernant la disponibilité de l'auto-partage, celle-ci s'est fortement renforcée depuis 2016 avec près de 1.300 véhicules disponibles. Cette offre est approximativement la même que celle proposée par les sociétés de car-sharing à Munich avec 1.500 véhicules disponibles (Von Ulrich, 2016). Avec une population plus ou moins identique à celle de la région bruxelloise ; 1.2 Millions pour 1.45 Millions à Munich, la proportion de véhicules proposés en car-sharing par rapport au nombre d'habitants est du même ordre de grandeur dans les deux villes. A

Bruxelles, cela représente un véhicule disponible en car-sharing pour 920 habitants, et à Munich, un véhicule pour 966 habitants.

D'un point de vue financier, la Belgique est dans le top dix des pays européens où la possession d'une voiture a le coût le plus élevé et de ce fait rejoint le facteur « coût élevé de la possession d'un véhicule ». Par contre, la possession d'un véhicule est moins onéreuse en Allemagne comparativement à la Belgique (LeasePlan CarCost index, 2016).

Concernant l'efficacité des transports publics, le taux de satisfaction des usagers de la STIB (métro, bus, tram) est largement positif avec un taux de satisfaction de 70% en 2016 (STIB, 2016). Par rapport au métro munichois, celui de Bruxelles est moins étendu avec 4 lignes et près de 60 stations contre 8 lignes et 100 stations pour Munich. A ce niveau, les deux villes se situent dans la même catégorie de villes « moyennes », malgré un réseau plus important de la ville allemande.

Pour ce qui est des places de stationnement, il devient de plus en plus complexe de trouver en moins de 30 minutes une place de parking dans certaines zones de la capitale. La région bruxelloise prévoit de diminuer encore davantage le nombre de places de parking, afin de réduire l'usage de la voiture. Enfin, Munich, quant à elle, subit un taux de congestion moins important, mais relativement proche de celui de Bruxelles. Le taux de congestion moyen s'établit à 30% en 2016, là où, à Bruxelles, il se situe à 38%. En conséquence, **les similitudes avec Munich permettent de faire une comparaison avec Bruxelles et anticiper un impact de l'auto-partage similaire à celui observé à Munich**

Dans la capitale bavaroise, la majorité des utilisateurs (72%) de voiture en auto-partage vivent dans des ménages ne possédant pas de voiture particulière. On constate que le nombre résiduel d'utilisateurs possédant au moins un véhicule (28%), conservent majoritairement leur voiture privée (78.2%), mais une proportion significative de **15.3% ont renoncé à leur voiture** après avoir souscrit un abonnement au système de car sharing. Au final, cela représente un peu plus de 4 personnes sur 100 renonçant à la possession d'un véhicule (Giesel et Nobis, 2016).

Cela démontre que ce système incite un nombre relativement important de personnes à renoncer à leur véhicule. Cependant, pour la majorité, le renoncement à la voiture n'est pas une option, et cela particulièrement pour les ménages avec enfants. Néanmoins, les effets observés à Munich en 2016 sont susceptibles d'être constatés dans une mesure similaire à Bruxelles, les deux villes possédant des points de similitude. La région bruxelloise prévoit un nombre d'**utilisateurs de voitures partagées de 25.000 pour 2020** (La capitale, 2016). Sur base des observations faites à Munich, on peut estimer que cela équivaudrait au **renoncement d'environ 1.070 véhicules privés par les utilisateurs bruxellois au profit du car sharing**.

Tableau 5 : Estimation du nombre de véhicules particuliers en moins à Bruxelles en 2020.

➤ Utilisateurs d'auto partagée en 2020 à Bruxelles	Estimation : 25.000 personnes
➤ 28% des utilisateurs disposant d'au moins un véhicule	7.000 véhicules
➤ 15.3% des utilisateurs renonçant à la voiture en raison du car sharing	1.071 véhicules

Paradoxalement, l'étude constate que le développement de l'auto-partage induit également un effet inverse au renoncement à voiture, tant chez les utilisateurs de l'auto-partage en « free-floating » que ceux en « station-based ». On observe la planification de l'achat d'un véhicule chez une petite part des utilisateurs ne possédant pas de voiture privée. Ainsi, ce type d'utilisateur a l'intention d'acquérir une voiture particulière pour deux raisons principales qui sont une plus grande flexibilité et indépendance, ainsi qu'un meilleur accès à la mobilité, ce que ne permet pas toujours le service d'auto-partage (Giesel et Nobis, 2016). L'impact de l'auto-partage est donc ambivalent, car il peut provoquer à la fois un renoncement à la voiture particulière, ainsi qu'en même temps favoriser l'achat d'un véhicule chez les personnes pour qui le service d'auto-partage ne s'avère pas suffisant (Giesel et Nobis, 2016). Néanmoins, si l'on transpose l'incidence observée à Munich sur Bruxelles, il ressort que l'impact de l'auto-partage sur les activités des concessionnaires reste limité malgré une présence de plus en plus importante de ce type de service en région bruxelloise. Cependant, l'offre d'auto-partage s'est considérablement renforcée depuis un an seulement, son impact est sans doute appelé à croître encore sur le long terme.

13.3. *Entretiens qualitatifs auprès de concessionnaires*

L'établissement d'indicateurs permettra de déterminer si les différentes mesures visant à réduire la congestion automobile en région bruxelloise impactent les activités des concessionnaires :

1) Budget mobilité : indicateur

- Pourcentage de véhicules de société vendus par rapport au nombre total de véhicules vendus dans la concession.

2) Développement des alternatives à la voiture : indicateurs

- Evolution du nombre de kilomètres moyens des Bruxellois et des Belges
- Evolution du volume d'activité d'après-vente (entretiens et réparations)

3) Développement du car-sharing : indicateurs

- Comparaison avec Munich
- Evolution des ventes chez les concessionnaires

13.3.1. Méthodologie

L'objectif de mon mémoire est de déterminer si les mesures visant à réduire la congestion routière que subit la région bruxelloise actuellement ont un impact sur les activités des concessionnaires automobiles agréés. Afin de déterminer si ces mesures affectent de manière similaire des concessions d'importance différente, j'ai constitué un échantillon qui comprend des concessions de différentes marques avec des chiffres d'affaires allant de 300.000 à près de 30 millions d'euros pour les plus grandes.

Lors de mes différentes interviews, j'ai pu m'entretenir avec des personnes ayant une bonne connaissance du marché et des forces en présence et dont la mission était de pérenniser les activités de la société. J'ai effectué une enquête qualitative classique avec des questions semi-ouvertes dans le but de récolter un maximum d'informations de la part des personnes rencontrées, mais également dans le but de connaître leurs impressions et leur ressenti par rapport au sujet étudié. De manière générale, la durée des entretiens variait de 20 à 30 minutes. Les retranscriptions des interviews se trouvent en annexe.

13.3.2. Résultats des entretiens qualitatifs

1) BMW Brussels – Concession BMW et Mini

Dénomination	BMW Brussels
Véhicules vendus (2016)	2.300 véhicules
Part de véhicules de société vendus (2016)	70% (environ 1.600 véhicules).
Evolution du volume d'affaires de l'après- vente	Stable par rapport aux années antérieures
Evolution des ventes	Evolution positive de + 2% (2016)

BMW Brussels a vendu en 2016 près de 70% de voitures de société par rapport au total de ses ventes. Malgré l'importance que représente la part de ce type de véhicule, l'introduction prochaine du budget mobilité ne semble pas inquiéter outre mesure le responsable de la concession. « *Actuellement, la Belgique et Bruxelles offrent-ils suffisamment d'alternatives efficaces à l'auto permettant à tout le monde de se déplacer de son lieu de résidence à son lieu de travail ? Non ! La majorité de nos clients habitent en dehors de Bruxelles et font beaucoup de kilomètres. Je pense que le budget mobilité pourrait intéresser ceux qui habitent en plein centre de Bruxelles mais ils ne représentent qu'une part marginale de nos clients. Je ne pense pas que le budget mobilité ait un impact significatif sur nos activités. De plus les montants évoqués en contrepartie semblent dérisoires* » (G. Goffoy, BMW Brussels)

Concernant les activités d'après-vente, BMW Brussels constate des intervalles de plus en plus longs entre deux services. Cet espace s'explique selon eux, comme nous l'avions suggéré, principalement par une meilleure **fiabilité** des véhicules par rapport aux années antérieures, mais également par des produits de meilleure **qualité**, plutôt que par une diminution du nombre de kilomètres effectués. Les huiles de moteur utilisées par BMW Brussels, par exemple, ont connu une amélioration constante de leur qualité permettant une meilleure

efficacité et performance. Néanmoins, malgré une diminution du nombre de services d'après-vente, la concession ne connaît pas de baisse de la rentabilité ni du chiffre d'affaires généré par les activités d'after-sales, car cette diminution est compensée par une **croissance continue du nombre de voitures vendues** et par conséquent, augmente le volume des activités en après-vente. En effet, BMW a considérablement étendu sa gamme de produits depuis une dizaine d'années, notamment avec le lancement de la série 1, mais aussi avec le développement des gammes I, X et M, ce qui a dynamisé les ventes de BMW Brussels.

De plus, la diminution du nombre moyen de kilomètres réalisés par les Bruxellois n'impacte pas de manière significative les activités d'after-sales pour plusieurs raisons. **Près de 60% des clients de BMW Brussels ne sont pas domiciliés à Bruxelles**, une partie importante d'entre eux est originaire de la périphérie bruxelloise. Près de 70% des véhicules gérés par la concession sont des voitures de société. Les personnes disposant de ce type de voiture réalisent plus de kilomètres que la moyenne. En outre, en ce qui concerne les entretiens des voitures de société, leur fréquence est basée par rapport à un durée prédefinie avec la société de leasing et non pas, par rapport au nombre de kilomètres effectués.

Enfin, **les ventes de BMW Brussels ne semblent pas être impactées par l'émergence de l'auto-partage** en région bruxelloise, car celles-ci connaissent une augmentation croissante. Néanmoins, l'importateur de BMW en Belgique, BMW Belux est actionnaire à hauteur de 50% de *Drive now Belgium* qui est le service d'auto-partage développé par BMW. BMW Brussels est partie prenante, car elle gère la flotte des 300 véhicules de *Drive now* basée à Bruxelles. Cet investissement dans le car sharing permet d'offrir une première expérience BMW aux utilisateurs de l'auto-partage qui favorisera le choix d'une BMW lors de l'acte d'achat quand le besoin d'une voiture individuelle se présentera. Par ailleurs, d'autres concessions BMW ont une attitude proactive par rapport au développement de l'auto-partage. Le *Groupe Ginion* qui dispose de plusieurs concessions a pris des participations dans le capital de *Zen car* pour près d'un demi-million d'euros, ce qui traduit un réel intérêt des concessions pour ce type de service.

2) D'ieteren car center Ixelles – Concession : VW - Skoda- Audi- Seat

Dénomination	D'ieteren car center Ixelles
Véhicules vendus (2016)	2.060
Part de véhicules de société vendus (2016)	58%
Evolution du volume d'activité de l'après- vente	-3%
Evolution des ventes	Stable

Le D'ieteren car center d'Ixelles a vendu au total près de 2.000 véhicules en 2016 et 58% d'entre eux étaient des véhicules de société. Néanmoins, de la même manière que chez BMW Brussels, le budget mobilité ne semble pas inquiéter le management. « *Selon moi, le budget mobilité n'impactera pas notre volume d'affaires de manière significative. On parle d'un montant moyen inférieur à 400 euros et donc ce montant aujourd'hui ne compense*

absolument pas une voiture. Les ménages qui bénéficient de deux ou trois voitures pourraient être éventuellement intéressés. Je ne pense pas qu'il y aura un tsunami pour 2018. Ce que propose le gouvernement est une première étape. Il faudra probablement s'attendre en 2019 à des mesures un peu plus fortes. » (E. Cortois, D'leteren car center Ixelles).

Pour ce qui est de l'après-vente, le D'leteren car center d'Ixelles prévoit une **diminution** annuelle de 3% du volume d'activités liées à l'après-vente. Cette diminution s'explique principalement par une **meilleure qualité des véhicules et des produits d'entretien** qui permettent un espace plus long entre les services d'entretien. Par ailleurs, le développement des ventes de voitures hybrides et électriques explique aussi cette diminution. « *Le développement sans cesse croissant des véhicules électriques et hybrides auront un impact significatif sur le nombre d'entrées en atelier mécanique. Un véhicule électrique nécessite très peu d'entretien. C'est une évolution qui sera encore plus prononcée d'ici les dix prochaines années* » (E. Cortois, D'leteren car center Ixelles). Enfin, la diminution du nombre moyen de kilomètres réalisés par les Bruxellois ne semble pas expliquer de manière significative la réduction des activités d'après-vente. Les entretiens sont plutôt réalisés sur base de la durée et moins en fonction des kilomètres.

Concernant les ventes, celles-ci se sont **stabilisées** par rapport aux années précédentes. Elles ne souffrent pas de la concurrence exercée par le développement de l'auto-partage à Bruxelles. Néanmoins, le management semble prendre conscience du tournant qui est en train de s'opérer et souhaite rentrer dans le marché de l'auto-partage. « *Il est évident que la propriété est un concept qui va disparaître, même si le Belge reste attaché à la propriété de sa voiture, mais on offre des tas de possibilités de location, de financement. Nous sommes prêts à cela. Ce qu'il faut c'est que le Belge ne soit plus demandeur d'acquérir la propriété d'un véhicule. Est-ce que cela aura un impact sur le parc total de voitures ? Peut-être. En termes d'action concrète, on a conclu récemment un accord de partenariat avec Drivy, une plate-forme d'auto-partage. On est dans ce business model qui n'est pas rentable actuellement, mais on se doit d'y être.* » (E. Cortois, D'leteren car center Ixelles). Par conséquent, on constate que les activités des concessionnaires s'orientent dans une certaine mesure vers l'**économie de la fonctionnalité** qui consiste à substituer la vente d'un produit physique à la vente de l'usage de ce même produit. Dans cette optique, le consommateur acquiert de la mobilité plutôt qu'un véhicule.

3) Deman Brussels – Concession Mercedes-Benz

Dénomination	Deman Brussels
Véhicules vendus (2016)	2.000
Part de véhicules de société vendus (2016)	80 %
Evolution du volume d'activités de l'après- vente	Stable
Evolution des ventes	Evolution positive +- 3% (2016)

Près de 80% du parc automobile de Deman est constitué de voitures de société. L'impact du budget mobilité sur les activités de la concession sera marginal. « *Nous sommes situés à Auderghem, à l'entrée de Bruxelles, une partie importante de nos clients viennent du Brabant. Le budget mobilité en l'état actuel s'adresse davantage aux citadins qui sont bien connectés en termes de transports en commun. De plus, la faible contrepartie n'incite pas à se séparer de son véhicule. Un montant de 700 à 800 euros serait à mon sens plus approprié. Le manque à gagner occasionnel devrait être compensé par une plus grande quantité de véhicules vendus* » (A. Sylvère, Deman Mercedes). Néanmoins, on peut constater que la part de véhicules de société est assez importante et particulièrement chez des concessions de marques premium (BMW et Mercedes), ce qui rend celles-ci **fortement dépendantes du marché fleet**. Des mesures plus fortes à l'encontre des véhicules de société pourraient donc impacter de manière significative leur volume d'activité.

En ce qui concerne l'évolution des activités d'après-vente, celles-ci se portent bien, notamment suite à l'augmentation de la gamme se traduisant par un élargissement des modèles de la marque, ce qui a dynamisé les ventes et, par conséquent, les activités d'après-vente. De plus, chez Mercedes, l'entretien est à faire une fois par an, ou après 25.000 km. En conséquence, la diminution du nombre de kilomètres des automobilistes bruxellois n'a pas un impact significatif sur ce type d'activité, car la plupart des entretiens se font sur base annuelle. Néanmoins, certaines pièces sont remplacées moins souvent, mais cela impacte la concession de manière relativement marginale.

Enfin, l'évolution des ventes de la concession est positive, notamment en raison de la sortie de la classe A et de la GLA qui sont des succès commerciaux. A titre d'exemple, Mercedes a immatriculé 13.475 véhicules durant les quatre premiers mois de l'année contre 12.200 à la même période l'année passée. Cela traduit un réel engouement pour les modèles proposés. L'impact du développement du car sharing à Bruxelles ne semble pas affecter le volume d'activités de Deman. « *Il y aura un impact probable, mais pas sur la majorité de notre clientèle. Le car sharing est toujours à ses débuts et est principalement efficace en ville. L'automobile reste encore aujourd'hui un produit qui plaît et dans lequel le conducteur peut s'identifier* » (A. Sylvère –Deman Mercedes). La concession n'envisage pas actuellement de mesures visant à s'adapter à la dépossession automobile contrairement à D'Ieteren. « *Il est encore trop tôt pour imaginer un changement radical d'ici peu. Il va falloir rester en veille et suivre l'évolution de ce phénomène et s'adapter si nécessaire* ».

4) Toyota telle père telle fils – Concession Toyota

Dénomination	Toyota telle père telle fils
Véhicules vendus (2016)	400
Part de véhicules de société vendus (2016)	20 à 30%
Evolution du volume d'activité de l'après- vente	En diminution
Evolution des ventes	+- 2%

Toyota telle père telle fils est une concession moins importante en termes de vente de véhicules par rapport à BMW Brussels ou Mercedes Deman. La concession réalise 400 transactions par an dont seulement 20 à 30% sont des ventes fleet ce qui est peu par rapport aux marques premium. « *Toyota n'est pas une des marques les plus populaires pour les clients fleet, ils préfèrent en général rouler en BMW ou en Audi* » (P. Eggericks, Toyota telle père telle fils). Par conséquent, **le budget mobilité n'aura qu'un impact très limité**, d'autant plus que les **montants proposés sont faiblement incitatifs**. « *De plus, le marché fleet est un marché à faible rentabilité. On réalise des marges de 3% sur la vente de ce type de véhicule elle est de 7% pour la vente de véhicules pour particuliers* ».

A côté de cela, la concession connaît un ralentissement des activités liées à l'après-vente. « *Nos clients ont tendance à tirer sur la corde et à remettre l'entretien à plus tard. Nous leur proposons de passer tous les 15.000 km ou une fois par an* ». Par ailleurs, ils constatent également une diminution des activités de réparation. « *Cette évolution à la baisse peut s'expliquer principalement par une meilleure fiabilité de nos produits, mais aussi par une diminution de l'usage de la voiture qui accentue cette baisse. Notre concession est située dans le centre d'Ixelles et la majorité de nos clients sont bruxellois et disposent d'alternatives de plus en plus nombreuses à la voiture* ». Toyota telle père telle fils a acquis en 2015 une nouvelle concession à Auderghem, à l'entrée de Bruxelles, afin d'attirer une clientèle provenant de l'extérieur de Bruxelles. La concession compense le ralentissement des activités d'after-sales par une augmentation du volume des ventes.

Quant à l'évolution des ventes, elle connaît une croissance positive et ne semble actuellement pas être impactée de manière significative par la présence croissante de l'auto-partage. Cependant, la dépossession automobile est une tendance qui devrait s'affirmer dans les années à venir. « *On se dirige clairement vers cela. L'arrivée de nouvelles alternatives (car sharing, covoiturage, amélioration des transports publics) à la voiture en ville fait qu'en posséder une devient de moins en moins intéressant. Nous réfléchissons à cette problématique et nous projetons de proposer des véhicules à disposition en free-floating d'ici quelques années* ».

5) Peugeot Tomberg – Concession Peugeot

Dénomination	Garage Woluwe Motor S.A
Véhicules vendus (2016)	250
Part de véhicules de société vendus (2016)	Environ 25%
Evolution du volume d'affaires de l'après-vente	En augmentation +- 5%
Evolution des ventes	En augmentation (surtout depuis 2016)

La concession Peugeot Tomberg est de petite taille et ne réalise qu'environ 250 ventes par an dont 30% concernent des ventes fleet. Tout comme la concession Toyota, les ventes de véhicules de société ne représentent qu'une part minoritaire du total des ventes, ce qui devrait limiter l'impact du budget mobilité.

En ce qui concerne les activités d'après-vente, celles-ci connaissent une croissance importante depuis 2016. « *Il y a de moins en moins de concessions à Bruxelles, de ce fait, nous sommes le réceptacle d'un nombre important de clients d'anciennes concessions Peugeot.* » (B. Therras, gérant Peugeot Tomberg). Le phénomène de consolidation que l'on constate, du fait de la disparition d'un nombre important de petites concessions, explique ce regain d'activité. Parallèlement, on observe pour ces mêmes activités, une érosion de la rentabilité dans la concession qui est due en partie au coût élevé des pièces de rechange et à la difficulté à en répercuter totalement le coût sur le client, qui, le cas échéant, s'adressera probablement à la concurrence. De plus, le constructeur impose un nombre considérable de normes à respecter et de formations à suivre qui sont autant de coûts qui diminuent les performances financières de la concession.

Néanmoins, cette faible rentabilité des activités est limitée pour des raisons propres à Peugeot Tomberg « *Le gros avantage ici, par rapport à d'autres concessionnaires, est que ma concession m'appartient à 100%, je n'ai pas de crédit hypothécaire à rembourser, ce qui signifie moins de charges financières et, par conséquent, une meilleure rentabilité. Je pense que si cela n'avait pas été le cas, j'aurais déjà stoppé mon activité* » (B. Therras, Peugeot Tomberg). Enfin, Il est compliqué de déterminer l'impact de la diminution du nombre de kilomètres sur les activités d'après-vente, car un impact potentiel pourrait être caché dernière l'augmentation importante du nombre de clients provenant d'anciennes concessions Peugeot. Malgré tout, la concession ne pense pas que la diminution de l'usage de la voiture impacte leurs activités de manière significative. « *Concernant les entretiens, nous proposons à nos clients de passer une fois par an ce qui rend le nombre de kilomètres réalisés moins important. C'est en soi ce que les constructeurs préconisent. Donc, le nombre de kilomètres n'a pas vraiment d'importance à ce niveau-là* » (B. Therras, Peugeot Tomberg).

Les ventes connaissent également une augmentation par rapport aux années antérieures. Cette croissance s'explique encore par la fermeture de concessions Peugeot à Bruxelles, ce qui permet à Peugeot Tomberg de récupérer une partie des clients.

Cependant, la rentabilité sur les ventes de véhicules est faible « *Nos marges réalisées sur la vente de voitures sont très basses, voire anémiques, mais leur vente nous permet de capter de nouveaux clients qui augmentent nos activités d'after-sales, plus rentables.* » (B. Therras, Peugeot Tomberg). En définitive, Il est difficile de déterminer si l'émergence de l'auto-partage à Bruxelles impacte les activités de la concession actuellement. La fermeture de concessions dynamise temporairement le volume d'affaires de Peugeot Tomberg. Néanmoins, la concession anticipe plutôt un tassement ou une très légère augmentation du nombre de ventes pour les années à venir. « *La population bruxelloise ne faisant qu'augmenter, je pense que l'on continuera à vendre des véhicules, mais certainement pas beaucoup plus qu'aujourd'hui.* » (B. Therras, Peugeot Tomberg)

Enfin, le phénomène de dépossession automobile a été identifié par la concession. « *Le constructeur est aussi conscient de cette évolution. D'ailleurs, je pense que c'est une des*

raisons pour laquelle il encourage le regroupement des marques Peugeot et Citroën sous le même toit, afin de réduire les coûts de fonctionnement. Il a aussi pris récemment des participations dans Koolicar, une société d'auto-partage française.» Fin 2016, le groupe PSA est devenu le partenaire principal de cette start-up permettant le partage de véhicules entre particuliers. Pour faire face à cette nouvelle tendance de dépossession automobile, la concession propose de nouveaux services. « *Depuis moins de deux ans nous proposons de plus en plus de véhicules à la « location long terme » avec des tarifs intéressants sur 3 ans / 15.000 km par an maximum, avec assurance tout compris. Nous vendons donc des packages plutôt que des voitures. Cette tendance devrait s'accentuer sur les dix prochaines années. »* (B. Therras, Peugeot Tomberg).

13.3.2.1. *Pistes de réflexion*

Les entretiens réalisés auprès des différentes concessions montrent que celles-ci ont bien identifié un phénomène de dépossession automobile qui va probablement s'affirmer dans les années à venir. L'émergence de plus en plus importante d'offres d'auto-partage, ainsi que le développement d'autres alternatives à la voiture comme « *Villo* » accentuent ce phénomène. Les constructeurs décident donc de réorienter leurs activités, à l'instar de *Peugeot* ou encore de *BMW* qui ont toutes deux élargi leurs activités à l'auto-partage. Au niveau local, certains concessionnaires ont également décidé d'investir et de prendre directement des participations dans des sociétés ayant ce type d'activité. Néanmoins, il s'agit généralement de concessions de taille importante qui disposent d'un capital humain et financier suffisant pour se lancer dans de telles opérations. A contrario, les concessions de petite et moyenne taille n'ont pas pris des mesures proactives, afin d'accompagner cette évolution. *Peugeot Tomberg* en est une illustration, la concession est composée d'une équipe de six personnes et de moins d'une dizaine d'ouvriers. Le personnel est multitâche et se concentre principalement sur les activités opérationnelles de la concession. Il n'y a, en conséquence, pas de personne, ni de département en interne qui se consacre à la problématique de la mobilité. Par ailleurs, ce type de concession ne possède pas la capacité financière d'investissement que peuvent avoir les grandes concessions pour se diversifier dans d'autres activités liées à la mobilité. Si l'émergence de l'auto-partage s'accroît fortement au cours des prochaines années, quels services les petites concessions situées à Bruxelles pourraient-elles offrir pour conserver leur attractivité ?

Enfin, la part très importante que représentent les voitures de société chez certains concessionnaires et en particulier chez les concessionnaires de marques premium indique une forte dépendance au marché fleet. Si l'Etat était amené à prendre des mesures plus strictes à l'encontre des véhicules de société, comme le préconise l'OCDE, et qu'il deviendrait moins intéressant pour les entreprises d'octroyer un véhicule à leurs employés, ces concessions seraient probablement plus durement touchées qu'avec le budget mobilité dans sa forme actuelle. Comment ces concessions pourraient-elles faire face à une mesure qui réduirait de manière substantielle le nombre de véhicules de société en Belgique ?

Conclusion

14. Conclusion générale

En définitive, nous pouvons affirmer que les mesures visant à réduire la congestion routière en région bruxelloise n'ont qu'un impact assez limité tant pour les activités de vente de véhicules que pour les activités d'après-vente. Tout d'abord, le budget mobilité, conçu initialement pour limiter le nombre de voitures de société à Bruxelles, passe à côté de cet objectif en proposant des montants qui ne compensent pas les bénéfices que procure aux salariés ce type de véhicule. En conséquence, la popularité d'une telle mesure pose question et seule une part marginale de salariés pourrait être tentée d'y renoncer. Les concessions de marques premium, potentiellement les plus exposées, ne s'attendent pas à une diminution radicale de leurs ventes de véhicules de société et l'impact significatif pressenti par la fédération des distributeurs automobiles il y a quelques mois n'aura donc pas lieu.

Concernant les politiques de développement des modes de transport alternatifs et en particulier des transports en commun, le volontarisme de la région bruxelloise ne suffit pas à diminuer le taux de congestion, qui est en augmentation par rapport aux années précédentes. Cela provient, en partie, du fait de l'explosion démographique à Bruxelles qui engendre une croissance du parc automobile. Néanmoins, le nombre moyen de kilomètres parcourus par les Bruxellois diminue graduellement depuis 2009, ce qui permet de supposer un impact de l'amélioration des transports en commun sur l'usage de la voiture. L'érosion de la rentabilité des activités d'après-vente a principalement pour origine des facteurs exogènes à la diminution de l'utilisation de la voiture. Il s'agit principalement de l'amélioration continue de la fiabilité des véhicules, ainsi que des produits d'entretien connexes qui permettent une diminution importante du nombre d'entrées de véhicules pour des services d'entretien et de réparation. En outre, les concessions proposent majoritairement à leurs clients des entretiens sur base annuelle plutôt qu'en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Cependant, les établissements situés dans le centre-ville, dont la clientèle est majoritairement issue de la région bruxelloise, admettent que les intervalles plus espacés pour ce type d'activité sont probablement accentués par l'offre importante de transport public, qui réduit l'usage de la voiture. Il est à préciser que la baisse de son usage peut s'expliquer davantage par des facteurs économiques que par les mesures visant à réduire la congestion. Il ressort des entretiens que la mesure principale pour compenser la perte de rentabilité de ce type d'activité, est l'augmentation du volume des ventes, que l'on peut constater pour toutes les concessions rencontrées.

L'émergence de l'auto-partage à Bruxelles, encouragée par les autorités pour lutter contre la congestion, particulièrement depuis 2016, ne semble pas affecter les ventes des concessionnaires actuellement. Néanmoins, les concessionnaires observent majoritairement une tendance à la dépossession automobile, qui ne fera que croître au cours des prochaines années et qui est encouragée par la présence de plus en plus importante de véhicules partagés

et de l'amélioration des transports publics. La plupart d'entre eux anticipent cette évolution en diversifiant leurs activités de différentes manières, que ce soit en prenant des participations dans des sociétés d'auto-partage, en planifiant de proposer des véhicules en « free-floating » ou encore en proposant de nouvelles solutions de *private lease*. Cette évolution amène donc les concessionnaires à repenser les services qu'ils proposent en fonction de cette nouvelle donne. En conséquence, les solutions proposées par les concessions pour la mobilité de leurs clients s'orientera davantage vers des services de location que de la vente d'un véhicule.

14.1. *Limites de recherche*

Il est difficile d'estimer précisément l'impact occasionné, entre autres, par l'émergence de l'auto-partage sur les ventes de véhicules. L'augmentation quasi générale des ventes dans les concessions rencontrées peut s'expliquer par de nombreux facteurs dont le phénomène de consolidation du réseau de distribution. Néanmoins, sur base de comparaison avec une ville similaire, on peut supposer que son impact reste actuellement relativement restreint. Par ailleurs, ce type de service étant assez récent, sa pleine mesure n'est pas encore constatale.

Concernant la diminution de l'usage de la voiture à Bruxelles, il est également compliqué de déterminer précisément la part qui peut être imputée aux mesures visant à diminuer la congestion en région bruxelloise et celle relative, entre autres, aux facteurs économiques. Une analyse quantitative auprès de nombreuses personnes se déplaçant quotidiennement à Bruxelles et utilisant plus rarement la voiture pourrait donner des éléments de réponse.

Enfin, l'indicateur *TomTom Congestion Index* qui permet de déterminer le taux de congestion en région bruxelloise, en indiquant le pourcentage de temps de parcours supplémentaire, dû directement à la congestion de la chaussée, est remis en question. Certains ouvrages scientifiques ne souhaitent pas utiliser ce type de données car ils n'ont aucune indication quant à la méthodologie utilisée pour arriver à ces chiffres.

14.2. *Perspective de recherche*

Le sujet laisse entrevoir certaines pistes de réflexion permettant d'aller davantage en profondeur. L'analyse de l'évolution des concessions automobiles dans des villes similaires où le développement d'alternatives à la voiture est déjà largement une réalité permettrait de faire une comparaison avec la situation des concessionnaires bruxellois. En outre, cela permettrait d'anticiper les conséquences de la dépossession automobile déjà observable dans la capitale et de voir si des mesures similaires pourraient être adoptées dans les concessions bruxelloises.

De plus, les concessions constitutives de l'échantillon sont différentes les unes des autres. Les concessions de plus petite taille auront probablement plus de difficultés à faire face à cette nouvelle donne, par manque de moyens financiers et humains. Il serait intéressant d'avoir une analyse plus précise de leur situation afin de déterminer dans quelle mesure celles-ci pourraient initier des changements.

Bibliographie

- Arau Action Urbaine. (2017). *Créer des parkings de dissuasion à Bruxelles, une fausse bonne idée*. Récupéré le 5 juin 2017 de <http://www.arau.org/fr/urban/detail/355/creer-des-parkings-de-dissuasion-a-bruxelles-une-fausse-bonne-idee>
- Bailly, F. (2014, 1 avril). L'avenir de la distribution automobile passe par la consolidation en Belgique. *L'Echo*. Récupéré de <http://www.lecho.be/nieuws/archief/L-avenir-de-la-distribution-automobile-passe-par-la-consolidation-en-Belgique/9484785>
- Barefoot. (2017). *Kowo facilite le covoiturage défiscalisé pour les entreprises*. Récupéré le 10 juin 2017 de <https://www.barefoot-studio.be/blog/?p=741>
- Bastin, G. (2014). *Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale*. Bruxelles – Bilan de la situation 2011 : Bruxelles mobilité. Récupéré de <http://www.environnement.brussels/etat-de-lenvironnement/synthese-2011-2012/environnement-pour-une-ville-durable/bilan-des-plans-de>
- Belga. (2016). *Car2go, le service d'auto-partage en libre-service, débarque à Bruxelles*. Récupéré le 3 juin 2017 de <http://www.belga.be/fr/press-release/details-55522/?langpr=FR>
- Berns, D. (2017, 1 juillet). Le gouvernement fédéral valide le « Cash for Car ». *Le soir*. P19
- Bertrand, P., David, T., Hubert, M., Schollaert, J., Tackoen, X., Thys, M. (2014). Quelle politique à Bruxelles en matière de P+R? *Le moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, (40), 14-27. Récupéré de www.avcb-vsgb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-40.pdf
- Brandelee, C., Ermans, T., Hubert, M., Janssens, I., Lannoy, P., Loir, C., Vanderstraeten, P., (2016). *Le partage de l'espace public en région de Bruxelles-Capitale*. Bruxelles : Cahier de l'observatoire de la Région de Bruxelles-Capitale
- Breteau, V. (2011). *Manifestations spatiales de la congestion et localisation des emplois des ménages* (Thèse de doctorat), Université Paris-Est, Paris. Récupéré de <http://www.theses.fr/2011PEST1134.PDF>
- BruxellesEspacesPublics. (2016). *Démolition du viaduc Reyers et aménagement d'un boulevard urbain*. Récupéré le 3 août 2017 de <http://www.bruxellesespacespublics.irisnet.be/places-et-voiries/demolition-du-viaduc-reyers-et-amenagement-dun-bou/>
- Bruxelles mobilité (2010). Iris 2 plan de mobilité Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles : Bruxelles mobilité. Récupéré de <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/articles/na/163/iris-2-plan-de-mobilite-region-de-bruxelles-capitale.pdf>.
- Bruxelles mobilité (2013). *Mieux se garer pour mieux bouger. Plan Régional de Politique du stationnement*. Bruxelles : Bruxelles mobilité. Récupéré de be.brussels/a-propos-de-la-region/les-organismes-regionaux/parking-brussels

Bruxelles mobilité. (2017). *Plan de déplacements des entreprises*. Récupéré le 3 juin 2017 de <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises>.

Chevallier, N. (2010). Garages automobiles : définitions. *Encyclauto*. Paris : Encyclauto. Récupéré de <http://www.encyclauto.fr/definitions/Garage-auto-1.html>.

Conseil Central de l'Economie (2017). *Avis concernant le budget mobilité*. Bruxelles : CCE. Récupéré de www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc17-885.pdf.

Cornet, F. (2017). Concessionnaires automobiles, les défis restent de taille! *Traxio magazine* (174), 62-63.

Cortois, E. (2017, 27 juin). *Directeur D'ieteren Car Center*. [Entretien]. Ixelles

Dagnies, J. (2013). *Vers un réseau express de covoitage*. Bruxelles : Centre d'études politiques économiques et sociales. Récupéré de www.cepess.be/223/

De Caevel, C. (2015, 14 juillet). Les ménages belges moins riches qu'il y a dix ans. *Trends tendance*. Récupéré de <http://trends.levif.be/economie/politique-economique/les-menages-belges-moins-riches-qu-il-y-a-dix-ans/article-normal-405503.html>

De Paepe, P. (2017). (2017, 3 juillet). Un budget mobilité pour « l'Aldi ». *Fleet magazine*. Récupéré de <http://www.fleet.be/un-budget-mobilite-pour-laldi/?lang=fr>

De Witte, A., Hollevoet, J., Dobruszkes, F., Hubert, M. (2013). Linking modal choice to mobility : A comprehensive review. *Transportation Research Part A*, 49, 329-341. Récupéré de <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/.../datastream/PDF.../view>

D'ieteren (2015). *Agir aujourd'hui pour écrire le futur*. [Brochure]. Récupéré le 23 juin 2017 de <http://www.dieteren.com/sites/default/files/auto.pdf>

Dobruszkes, F., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K. (2013). La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantier prioritaires. *Brussels studies*

Drive Now. (2017). Drive Now : Voitures partagées à Bruxelles. Récupéré le 5 juin 2017 de <https://www.drive-now.com/be/fr/brussels>

European Conference of Ministers of Transport (2007). *Managing urban traffic congestion*. Paris : Organisation de coopération et de développement économique. Récupéré de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/07congestion.pdf>

Eggerickx, P. (2017, 4 juillet). *Administrateur délégué Toyota telle père telle fils*. [Entretien]. Ixelles

Febiac (2015). *Etude des consommateurs : l'utilisation et la possession d'une voiture*. Bruxelles : Febiac. Récupéré de http://www.febiac.be/documents_febiac/publications/2015/Etude-de-consommateurs-FEBIAC/docs/Etude-de-consommateurs-FEBIAC.pdf

- Febiac (2015). *Evolution du parc des voitures par type de propriétaire et par région*. [Excel]. Récupéré le 20 mai 2017 de <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>
- Gofoy, G. (2017, 19 juin). *General manager de la concession BMW Brussels*. [Entretien]. Evere.
- Goodall, W., Dovey, T., Bornstein, J., Bonthron, B. (2017). The rise of mobility as a service. *Deloitte University Press*, 20. Récupéré de <https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/deloitte-review/issue-20/smart-transportation-technology-mobility-as-a-service.html>
- Giesel, F., Nobis, C. (2016). The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities. *Transportation Research Procedia*, 19, 215-244. doi :10.1016/j.trpro.2016.12.082
- Goodwin, P. (2012). *Peak Travel, Peak Car and the future of mobility. Evidence unresolved issues, policy implication and a research agenda*. London : International Transport Forum. Récupéré de <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5k4c1s3l876d-en.pdf?expires=1500721966&id=id&accname=guest&checksum=1DA058F075175EB8441F13BA66E98C53>
- Harding, M. (2014). *Personal tax treatment of company's cars and commuting expenses : Estimating the fiscal and environmental costs*. *OECD Taxation working papers*, No.20, OECD publishing. Récupéré de <http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en>
- Hubert, M. (2006). Expo '58 and « the car as king ». What future for Brussels's urban road infrastructure? *Brussels studies*
- Hubert, M., Dobruszkes, F., Macharis, C., (2009). La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles. *Brussels studies*. Récupéré de <http://brussels.revues.org/873>
- Idea Consult (2016). *Etude de rentabilité : Concessionnaires et agents belges*. Bruxelles : Traxio. Récupéré de <http://www.traxio.be/media/401534/20160222-traxio-etude-de-rentabilite-des-concessionnaires-et-agents-belges.pdf>
- Infrabel. (2017). *Un réseau express régional à Bruxelles*. Récupéré le 23 mai 2017 de <https://www.infrabel.be/fr/reseau-express-regional-a-bruxelles>
- Rensonnet, J. (2016, 1 juin). Le « free floating », car sharing en libre-service, lancé à Bruxelles : « 40% des automobilistes ne devraient pas posséder leur propre voiture ». *L'avenir*. Récupéré de http://www.lavenir.net/cnt/dmf20160601_00834746/le-free-floating-carsharing-en-libre-service-lance-a-bruxelles-40-pct-des-automobilistes-ne-devraient-pas-posseder-leur-propre-voiture
- KPMG (2012). *Rapport d'étude – Company vehicles. Une notion aux multiples facettes*. Bruxelles : KPMG
- L'avenir. (2016, 15 septembre). « La voiture personnelle c'est le passé » : Zipcar lance 250 peugeot en free floating à Bruxelles. *L'avenir*. Récupéré de http://www.lavenir.net/cnt/dmf20160915_00880589/la-voiture-personnelle-c'est-le-passe-zipcar-lance-250-peugeot-en-freefloating-dans-bruxelles

La Capitale. (2017, 17 septembre). Bruxelles : deux fois plus d'usagers de voitures partagées en cinq ans. *La Capitale*. Récupéré de <http://www.lacapitale.be/1674564/article/2016-09-17/bruxelles-deux-fois-plus-d-usagers-de-voitures-partagees-en-cinq-ans>

La Libre Belgique. (2013, 25 juillet). Les embouteillages à Bruxelles coûtent 511 millions. *La Libre Belgique*. Récupéré de <http://www.lalibre.be/actu/belgique/les-embouteillages-a-bruxelles-coutent-511-millions-51f09cdd3570ebbf8dfe5e30>

La Libre Belgique (2016, 26 mai). Des trams et des bus encore plus lents à Bruxelles. *La Libre Belgique*. Récupéré de <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/des-trams-et-des-bus-encore-plus-lents-a-bruxelles-57468fdb35702a22d7ba2008>

La Libre Belgique. (2016, 24 juillet). On n'a jamais passé autant de temps dans les embouteillages que ses 6 derniers mois. *La Libre Belgique*. Récupéré de <http://www.lalibre.be/actu/belgique/on-n-a-jamais-passe-autant-de-temps-dans-les-embouteillages-que-ces-6-derniers-mois-57873a6d357086b3e0d06959>

La Libre Belgique. (2017, 28 mars). Voici le futur visage de la Petite ceinture. *La Libre Belgique*. P12-13

Lannoy, P. (2001). *L'intelligence des feux rouges. Sociologie d'une entreprise gestionnaire* (Thèse de doctorat). Université catholique de Louvain, Louvain-La-Neuve. Récupéré de https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A4837/datastream/PDF_12/view

LeasePlan. (2016). *LeasePlan car cost index 2016*. Récupéré le 28 mai 2017 de <https://www.leaseplan.be/fr/insight/leaseplan-carcost-index-2016>

Lebrun, K., Hubert, M., Huynen, P., De Witte, A., Macharis, C. (2012). *Les pratiques de déplacements à Bruxelles*. Bruxelles : Cahier de l'observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale.

Lebrun, K., Hubert, M., Huynen, P., Patriarche, G. (2014). *Les pratiques de déplacements à Bruxelles : analyses approfondies*. Bruxelles : Cahier de l'observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale.

Le soir. (2015, 19 mai). Voici les futurs parkings de dissuasion à Bruxelles (Carte interactive). *Le soir*. Récupéré de <http://www.lesoir.be/archive/recup%3A%252F882684%252Farticle%252Factualite%252Fregions%252Fbruxelles%252F2015-05-19%252Fvoici-futurs-parkings-dissuasion-bruxelles-carte-interactive>

Le Vif. (2016, 30 novembre). Une taxe kilométrique pour tous les véhicules. *Le Vif*. Récupéré de <http://www.levif.be/actualite/belgique/une-taxe-kilometrique-pour-tous-les-vehicules/article-normal-579215.html>

Livis, G. (2016). Le budget mobilité vu par TRAXIO : rentabilité et emplois en danger dans la distribution automobile. *Fleet Magazine*. Récupéré de <http://www.fleet.be/le-budget-mobilite-vu-par-traxio-rentabilite-et-emplois-en-danger-dans-la-distribution/?lang=fr>

- Livis, G. (2017). Budget fédéral : ceci n'est pas un budget mobilité ! *Fleet Magazine*. Récupéré de <http://www.fleet.be/charles-michel-la-reforme-de-la-fiscalite-sur-la-carte-carburant-couplee-au-libre-choix-pour-la-mobilite/?lang=fr>
- Lovens, P. (2017, 5 mai). Kowo se voit en « Uber » belge de l'entreprise. *La Libre Belgique*. P33.
- Mymicroinvest. (2016). *Zen Car II*. Récupéré le 26 mai 2017 de <https://www.mymicroinvest.com/fr/financings/2242-zen-car>
- May, X. (2017) L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique. *Brussels studies*. Récupéré de <http://brussels.revues.org/1533>
- OCDE/FIT (2014), *Usage de la voiture particulière : les tendances à long terme*, table ronde 152, Edition OCDE/FIT. Récupéré de <http://dx.doi.org/10.1787/9789282105993-fr>
- Parking.brussels (2015). *Rapport annuel*. Bruxelles : Brussels.parking. Récupéré de <http://parking.brussels/fr/fichiers/rapport-annuel-2015>
- Politique scientifique fédérale (2010). *Belgian daily mobility*. Bruxelles : Politique scientifique fédérale. Récupéré de <http://www.beldam.be/>
- Queffelec, A. (2014). *Les constructeurs automobiles et leurs réseaux de distribution : je t'aime moi non plus!* (Thèse de doctorat). Université de La Rochelle, La Rochelle. Récupéré de https://www.researchgate.net/publication/283498688_Les_constructeurs_automobiles_et_leurs_reseaux_de_distribution_je_t'aime_moi_non_plus
- Reymond, M. (2005). *La tarification de la congestion automobile : acceptabilité sociale et redistribution des recettes du péage* (Thèse de doctorat). Université de Montpellier I. Récupéré de www.creden.univ-montp1.fr/downloads/theses/thesis_reymond.pdf
- RTBF.be (2017, 5 mai). Cambio, la voiture partagée, souffle ses 15 bougies et affirme son utilité. *RTBF*. Récupéré de https://www.rtbf.be/info/regions/detail_cambio-la-voiture-partagee-souffle-ses-15-bougies-et-affirme-son-utilite?id=9598688
- Rtl.be (2016, 1 août). Pourquoi le viaduc Hermann Debroux, point d'entrée essentiel dans la capitale, risque fort d'être démolie ? *Rtl.be*. Récupéré de <http://www.rtl.be/info/regions/bruxelles/pourquoi-le-viaduc-herman-debroux-point-d-entree-essentiel-dans-la-capitale-risque-fort-d-etre-demoli-839374.aspx>
- Therras, B. (2017, 12 juillet). *Administrateur délégué de Peugeot Tomberg*. [Entretien]. Woluwe-Saint-Lambert
- Thomsom, I., Bull, A. (2002). Urban traffic congestion : Its economic and social causes and consequences. *Cepal Review*, 76, 105-116. Récupéré de <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/10867>
- TomTom (2017). *Tomtom traffic index*. Récupéré le 15 mai 2017 de https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=ALL&country=ALL

Traxio. (2016). Dossier concessions (1/5) : Tendances globales. *Traxio magazine*. Récupéré le 20 avril 2017 de [http://www.traxio.be/fr/nouvelles/2016/01/dossier-concessions-\(15\)-tendances-globales/](http://www.traxio.be/fr/nouvelles/2016/01/dossier-concessions-(15)-tendances-globales/)

Traxio. (2017). Le « cash for car » signe l'arrêt de mort d'un véritable budget mobilité. Récupéré le 10 mai 2017 de <http://www.traxio.be/fr/nouvelles/2017/05/le-%C2%AB%C2%A0cash-for-car%C2%A0%C2%BB-signé-larr%C3%AAt-de-mort-dun-v%C3%A9ritable-budget-mobilit%C3%A9/>

Siep (2015). Le Belge passe beaucoup de temps dans les trajets domicile/travail. Récupéré le 25 mai 2017 de <http://metiers.siep.be/actus/le-belge-passe-beaucoup-de-temps-dans-les-trajets-domiciletravail/>

Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) (2015). *Rapport d'activités*. Bruxelles : Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Récupéré de www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/resource/RA_2015/FR/.../2015-STIB-FR.pdf

SPF économie (2015). *Ménages selon le registre national 2011-2015*. [Excel]. Récupéré le 17 mai de http://statbel.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/population/downloads/ménages_selon_le_registre_national.jsp

Sylvère, A. (2017, 10 juin). *Responsable après-vente de la concession Deman Mercedes*. [Entretien]. Auderghem

Febiac (2015). Evolution des immatriculations de voitures neuves et d'occasion. [Excel]. Récupéré le 10 juillet 2017 de <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>

SPF mobilité et transport (2015). *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2015*. Bruxelles : SPF mobilité et transport. Récupéré de https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2015_fr.pdf

Statistics Belgium (2015). *Chiffres clés : aperçu statistique de la Belgique*. Bruxelles : Stabel. Récupéré de http://statbel.fgov.be/fr/binaries/FR_kerncijfers_2015_WEB_COMPLET_tcm326-275721.pdf

Steenackers, J., Van Apeldoorn, R. (2016). Faut-il échanger sa voiture de société contre du cash ? *Trends tendance*, (45), 34-38.

Van Apeldoorn, R. (2016). L'impact des dernières mesures fiscales sur la voiture de société. *Trends tendance*, (45), 42-44.

Verset, J. (2016, 13 septembre). Le métro bruxellois en 2025 : une nouvelle ligne de 5 km et sept station. *RTBF.be*. Récupéré de https://www.rtbf.be/info/regions/detail_le-metro-bruxellois-en-2025-une-nouvelle-ligne-de-5-km-et-7-nouvelles-stations?id=9403229

Von Ulrich, L. (2016, 17 octobre). Immer mehr Carsharing in München. *Merkur*. Récupéré de <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/immer-mehr-carsharing-in-muenchen-6846279.html>

Zip Car (2016). *Zipcar has arrived in Brussels.* Bruxelles : Zip Car. Récupéré de www.zipcar.be/download/press_kit_en.pdf