

Bruxelles, le 14 décembre 2020

Dossier : L'année 2020 en six constats

Les immatriculations de voitures neuves enregistrent une chute sévère

- Le marché de l'automobile neuve perd plus de 20 % en raison de la fermeture des points de vente et des usines d'assemblage, couplée à l'incertitude économique
- Avec quelque 425.000 immatriculations de voitures neuves, l'année 2020 enregistre les chiffres les plus bas depuis plus de 20 ans

Le confinement imposé par la pandémie de coronavirus au printemps a provoqué un tel choc au niveau des ventes et des immatriculations de voitures neuves que le marché ne s'est toujours pas rétabli à ce jour. Le niveau le plus bas a été atteint en avril. À peine un peu plus de 5.000 voitures neuves ont été immatriculées ce mois-là, soit une chute de plus de 90% par rapport au même mois l'année précédente, du jamais-vu. Comment aurait-il pu en aller autrement, étant donné que tous les points de vente étaient fermés et qu'il était interdit de livrer les véhicules commandés aux clients particuliers ?

Les mois d'été ont été marqués par une brève reprise: en septembre, le marché de l'automobile neuve a même dépassé le niveau de 2019 – même si ce n'était que d'un pour cent à peine – pour chuter à nouveau quelques semaines plus tard en raison de la deuxième vague de coronavirus. Cette période a toutefois souligné la bonne santé intrinsèque du marché. Le client avait répondu présent, ce qui prouve à nos yeux que les garages avaient mis en œuvre et appliqué les protocoles de sécurité de façon convaincante. Le client n'a jamais cessé de nous faire confiance.

Pendant le deuxième pic de la pandémie, en octobre, les show-rooms ont dû refermer leurs portes mais la livraison des véhicules déjà commandés a heureusement été autorisée – qu'il s'agisse de clients particuliers ou professionnels. Par conséquent, novembre a été moins dramatique que le printemps et le recul s'est limité à 16% (-5,5 % sur le marché automobile de l'occasion).

La fermeture des show-rooms n'a cependant pas été le seul facteur à l'origine de la diminution des imma-

trications. La mise à l'arrêt du tourisme a également eu un impact important sur la location de véhicules à court terme. Les flottes de location ont donc été fortement réduites et n'ont pas été agrandies par la suite. Selon les estimations, ce seul aspect représente déjà 6.000 immatriculations de moins sur base annuelle.

Les entreprises ont également été contraintes de donner un coup de frein. Certaines ont reporté leur projet d'extension de flotte, d'autres ont dû mettre un terme à des activités et supprimer des flottes. En outre, énormément de contrats de leasing en cours ont été prolongés, ce qui a bien sûr influencé le remplacement des véhicules, le renouvellement du parc et le nombre total d'immatriculations.

Un troisième facteur explicatif est l'arrêt de l'assemblage automobile. À cause de la pandémie, la livraison de pièces et, par conséquent, la production des véhicules ont été paralysées. Cette situation se reflète également dans les chiffres des immatriculations de 2020, même si nous pouvons compter sur un mouvement de rattrapage l'an prochain.

Quoi qu'il en soit, la réouverture des concessions automobiles début décembre arrive trop tard pour compenser l'arriéré cumulé, qui est actuellement de -22 %. Avec un total annuel estimé à quelque 425.000 immatriculations de voitures neuves, les chiffres de l'année 2020 seront certainement les plus faibles depuis plus de 20 ans. Il faut en effet remonter en 1997 (396.240 immatriculations de voitures neuves) pour trouver des résultats encore plus bas.

Le marché de la moto se porte étonnamment bien

- Malgré les limitations liées au coronavirus, le marché de la moto affiche de bons résultats, supérieurs même à ceux de 2019. Le marché de l'occasion reste également stable
- La fermeture des points de vente au printemps a été rapidement compensée grâce aux immatriculations record durant l'été
- L'annulation des grands voyages estivaux a libéré du budget pour d'autres dépenses, ce qui semble avoir profité au secteur de la moto
- La « *mobilité individuelle dans une bulle* » a un effet positif sur le deux-roues motorisé

Compte tenu des conditions actuelles du marché et de l'économie, il est d'autant plus surprenant de constater que les immatriculations de deux-roues motorisés ont tenu bon. Les fermetures imposées au printemps et à l'automne ont bien entendu pesé lourdement sur les vendeurs de motos, mais la crise s'est déroulée d'une tout autre manière que sur le marché automobile.

Le 18 mars, les concessionnaires de motos ont eux aussi été contraints de fermer leurs portes et le client a dû ronger son frein jusqu'à la mi-mai pour découvrir le bruit du moteur de sa nouvelle machine. Cette fermeture ne pouvait tomber au plus mauvais moment car le printemps est traditionnellement la saison où l'envie d'acheter une moto est la plus forte.

Fin novembre, les immatriculations dépassaient même d'1% les chiffres de 2019

On aurait dès lors pu s'attendre à un lourd impact sur les ventes annuelles. Or, on n'observe rien de tout cela sur le marché de la moto : fin novembre, les immatriculations dépassaient même d'un pour cent les chiffres de 2019. Ce rattrapage rapide repose en partie sur le fait que l'on vend beaucoup plus souvent des motos de stock et que les stocks en question étaient déjà disponibles au début de la saison moto, avant la fermeture obligatoire.

En avril, les immatriculations avaient chuté de 70%. En mai, le recul n'était plus que de 6 %. Tous les re-

cords ont de nouveau été battus en juin, avec une hausse de 53 % par rapport à juin 2019. Ce rattrapage s'est maintenu au cours des mois suivants: même en novembre, lorsque seuls le click&collect ou la livraison de motos achetées précédemment étaient autorisés, les chiffres ont progressé de 3% par rapport à novembre 2019. Le secteur de la moto est donc indéniablement en plein essor.

FEBIAC voit deux explications à ce phénomène. D'une part, le coronavirus a contraint beaucoup de gens à annuler leurs vacances annuelles à l'étranger. Dans certains ménages, cela a libéré du budget pour d'autres loisirs, rêves ou envies. Les uns ont investi dans une piscine ou une véranda, les autres dans une moto ou un scooter. D'autre part, le travail à domicile est devenu la règle pour beaucoup depuis le début de la pandémie et ceux qui devaient tout de même se rendre sur leur lieu de travail ont privilégié un moyen de déplacement individuel plutôt que les transports en commun. Le succès des modèles 125cc illustre probablement ce dernier point puisqu'ils représentent le plus grand nombre d'immatriculations : 29% de l'ensemble des motos et scooters nouvellement immatriculés. La part importante de ce segment est liée au fait qu'un permis B suffit pour conduire ces deux-roues motorisés (si votre permis B a été délivré après 2011, vous pouvez, au bout de deux ans, encore suivre quatre heures de formation afin de pouvoir conduire une 125cc. Si vous avez obtenu votre permis B avant 2011, cette formation n'est pas exigée).

Le marché de l'occasion présente des spécificités liées au coronavirus

- Le marché automobile de l'occasion limite son recul à 6%
- L'incertitude économique incite davantage de Belges, tant des citoyens que des entreprises, à envisager l'achat d'un véhicule d'occasion
- La disponibilité immédiate des véhicules d'occasion constitue un atout supplémentaire

Il est remarquable que le nombre de voitures d'occasion immatriculées de juin à octobre 2020 ait été supérieur à celui de la même période l'an dernier. Cela explique pourquoi le recul du marché global de l'occasion est nettement plus limité (-6%) que celui du marché des voitures neuves (-22%).

Les bons résultats du marché de l'occasion sont liés au fait qu'en cette période d'incertitude économique, un plus grand nombre de gens choisissent d'acheter une voiture d'occasion plutôt qu'une neuve. En d'autres termes, il faut y voir l'effet combiné de la conjoncture et de la confiance des consommateurs. Certains ont également décidé de se déplacer temporairement en voiture (d'occasion), qui offre une «*bulle individuelle*» rassurante par rapport aux transports en commun.

La disponibilité immédiate des voitures d'occasion représentait un atout supplémentaire

Par ailleurs, il ne faut certainement pas oublier que la disponibilité immédiate de ces voitures d'occasion représentait un atout supplémentaire au moment où les délais de livraison moyens de véhicules neufs étaient considérablement allongés en raison de la crise du coronavirus.

Les véhicules utilitaires légers d'occasion se sont bien mieux écoulés que les véhicules utilitaires légers neufs. Une tendance similaire à celle des voi-

tures particulières se dessine ici, voire mieux même car il semble que les chiffres de cette année seront identiques à ceux de l'année dernière. Un certain nombre de sociétés et d'entrepreneurs indépendants ont choisi d'acheter un véhicule utilitaire léger d'occasion plutôt qu'un véhicule neuf : tout cela est évidemment dû à l'incertitude. Un véhicule d'occasion est moins cher et sa période de dépréciation peut être plus courte. En outre, la perte éventuelle est moindre si un véhicule d'occasion devait être vendu si les choses ne se passaient pas aussi bien que prévu. La disponibilité immédiate joue également un rôle. Sans compter le fait que certaines entreprises utilisent des camionnettes supplémentaires pour transporter leur personnel vers les chantiers de construction. En raison des limites des mesures d'hygiène, le nombre de personnes pouvant être transportées par véhicule est en effet moindre.

Dans le cas des poids lourds, la baisse du marché de l'occasion reste également plus faible que celle du marché du neuf. Les poids lourds entre 3,5 et 12 tonnes perdent 8,5%, mais les chiffres sont plus positifs pour la catégorie des plus de 12 tonnes: les poids lourds voient leurs immatriculations augmenter de 4,6% et les tracteurs ne baisser que de 3,5%. Dans l'ensemble, il s'agit d'un bon résultat.

Le marché des motos d'occasion reste élevé: à ce jour, +7,2% de motos d'occasion de plus que l'année dernière ont été immatriculées.

Le Belge continue de se déplacer et privilégie plus que jamais les solutions de mobilité individuelles

- La diminution du nombre de kilomètres parcourus en raison de la réduction des activités a un impact négatif sur l'industrie : moins d'entretiens, moins de réparations et moins de remplacements des pièces d'usure
- Pendant la période COVID, le Belge a davantage misé sur une approche multimodale. Le transport dans notre propre bulle a été préféré
- Les déplacements, motorisés ou non, effectués dans le cadre des loisirs restent très nombreux et compensent en partie la diminution des déplacements domicile - lieu de travail

Les lockdowns, le travail à domicile, la fermeture des magasins non essentiels, l'arrêt des activités culturelles, les vacances passées dans notre propre jardin... tout cela a impacté nos déplacements. Le fait que nous ayons parcouru beaucoup moins de kilomètres donne encore matière à réflexion sur les recherches relatives à la mobilité, mais le secteur automobile y voit des indications claires sur base des résultats relatifs aux entreprises. Moins d'entretiens, moins de réparations et moins de remplacements de pièces d'usure sont autant de constatations que doivent dresser de nombreuses entreprises automobiles. Outre la baisse des chiffres de vente, ces réalités impactent également leurs résultats d'exploitation.

Le Belge est devenu plus multimodal, avec une préférence marquée pour les moyens de transport individuels

Le vélo est incontestablement le grand gagnant de la crise du coronavirus, et en particulier la variante à assistance électrique. Le vélo électrique avait déjà le vent en poupe depuis un certain temps mais les ventes se sont envolées l'été dernier. Un grand nombre de marchands et de distributeurs de vélos ont tout simplement épuisé leurs stocks. Attendu que la plupart des événements ont été annulés en raison des mesures liées au coronavirus et que la possibilité de voyager était sensiblement réduite, on a vu se libérer du temps réservé aux loisirs. L'augmentation du travail à domicile a également fait gagner du temps à beaucoup, qui l'ont mis à profit pour prendre soin d'eux-mêmes ou de leur famille. Ce temps libre a en partie été consacré à des balades à vélo ou à pied.

Si l'on dresse un parallèle entre le succès des ventes de vélos, celui des ventes de motos et les bons résultats inattendus du marché automobile de l'occasion, la triple conclusion est limpide: le Belge a misé davantage sur l'approche multimodale, avec une préférence marquée pour les moyens de transport individuels. Il continue à se déplacer même si c'est nettement moins nécessaire dans le cadre professionnel et si les possibilités de voyage et de détente sont beaucoup plus limitées.

Tout le monde s'accorde à le reconnaître : le fait que le Belge donne un caractère de plus en plus multimodal à ses déplacements est une bonne chose. Sa préférence pour les moyens de transport individuels plutôt que collectifs suscite parfois de la grogne ou de l'envie. Le doigt moralisateur n'est jamais bien loin d'être brandi, alors que l'on se rend parfaitement compte de la difficulté à assurer le respect des distances et l'absence de contacts dans les transports en commun, malgré tous les efforts des sociétés concernées.

Le fait que nous éprouvions tous un grand besoin de continuer à nous déplacer incite néanmoins certains à introduire soudainement des mesures restrictives ou limitatives, qui visent en particulier la circulation des voitures et des motos. Nous nous posons dès lors des questions. Si le besoin de se déplacer reste aussi important en cette période exceptionnelle, la seule conclusion qui s'impose est la suivante : la mobilité, sous toutes ses formes, fait partie intégrante de ce que nous sommes et de notre façon de fonctionner, en tant qu'individu et en tant que société. Nous devons dès lors respecter et préserver cette particularité.

Les hybrides ont la cote, le diesel se maintient

- Plus d'une voiture neuve sur dix a une motorisation électrique ou hybride
- Les hybrides rechargeables sont les plus populaires et enregistrent la plus forte croissance dans ce segment
- Le diesel conserve un tiers du marché

Retour au marché automobile, où l'on note un nombre croissant de voitures neuves électriques ou hybrides. La part de marché des voitures électriques à batterie a pratiquement doublé et est passée de 1,5% à 2019 à 2,9% en 2020. Celle des voitures hybrides a progressé de façon encore plus marquée, passant de 4,6% à 9,5%. Les hybrides rechargeables (plug-in) surtout ont le vent en poupe, ce qui n'est guère étonnant dans un pays prospère qui compte très peu de bornes de recharge et dont la plupart des habitants font moins de 50 kilomètres par jour en voiture. Pour peu que l'on prenne la peine de recharger la batterie comme il se doit, la majeure partie du trajet peut être parcourue en mode électrique et sans rejet d'émissions au niveau local. Il faut toutefois savoir qu'un hybride plug-in entièrement chargé est loin d'offrir la même autonomie en mode électrique qu'une voiture 100 % électrique. En revanche, un hybride plug-in peut être rechargé sur une prise de courant ordinaire – un avantage non négligeable dans un pays où l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques laisse encore beaucoup à désirer.

Les diesels représentent cette année 33% du marché, ce qui est légèrement plus élevé qu'en 2019 (31%)

Nul n'ignore que la domination du moteur diesel est révolue, mais son recul semble se stabiliser. Les diesels représentent cette année 33 % du marché, soit une

très légère augmentation par rapport à 2019 (31 %). À présent que les moteurs diesel de dernière génération sont capables de réduire radicalement les émissions d'oxydes d'azote en plus des émissions de suie, les avantages du diesel pèsent de nouveau plus lourd du point de vue de la consommation de carburant (et donc des émissions de CO2). Un diesel est en effet un choix légitime et logique lorsqu'on parcourt beaucoup de kilomètres ou pour le transport de lourdes charges, et il devrait le rester quelque temps encore.

Comme en 2019, les SUV et les crossovers restent les modèles les plus populaires. Quatre voitures neuves sur dix ont une hauteur de caisse surélevée par rapport à une berline, un break ou un véhicule à hayon classique et sont classés dans la catégorie des SUV ou crossovers.

Les SUV moyens représentent le segment le plus populaire puisqu'ils s'octroient 23% du marché automobile, devant la petite familiale (19,8%) et le petit SUV (13,9%). Ceux qui assimilent systématiquement les SUV à des véhicules aux dimensions hors normes doivent examiner la part de marché des grands SUV : inférieure à 4%, elle correspond donc à une petite niche. Dans la catégorie des grands véhicules, les grands breaks et les familiales font d'ailleurs mieux que les SUV.

Le marché des poids lourds subit l'impact de la crise du coronavirus

- Le secteur des poids-lourds, qui joue pourtant un rôle essentiel dans la lutte contre le coronavirus, ne se voit pas récompensé par de solides chiffres de vente
- Malgré l'augmentation des achats en ligne et des livraisons à domicile, les immatriculations de camionnettes reculent de 13 %
- Les immatriculations de poids lourds chutent de 38 %

Vous souvenez-vous des files interminables devant les supermarchés au printemps, lorsqu'il devenait évident qu'un confinement était inévitable ? Avez-vous remarqué que ni le virus ni ce comportement irrationnel et excessif qui poussait les gens à faire des stocks à tout prix n'ont engendré de problèmes au niveau de la logistique et de l'approvisionnement ? Le secteur essentiel du transport routier et de la logistique a joué un rôle fondamental dans la garantie d'approvisionnement de produits alimentaires ou non-alimentaires pour tous les ménages. Il ne peut y avoir le moindre doute à ce sujet ! La contribution du transport et de la logistique a été cruciale. Elle a permis de limiter les effets de la crise du coronavirus et de continuer à faire tourner les activités essentielles, mais cela ne s'est pourtant pas traduit par un maintien des ventes de véhicules utilitaires.

Les sociétés de location doivent parfois même décevoir leurs clients, bien que nombre d'entre elles aient agrandi leur flotte de camionnettes

Bien que la pandémie ait considérablement modifié nos comportements de consommation et d'achat – la livraison à domicile est de plus en plus

fréquente et semble banale pour un nombre croissant de consommateurs –, les immatriculations de camionnettes neuves ont reculé de 13 % en 2020. La situation est d'autant plus singulière qu'il y a actuellement une véritable pénurie d'utilitaires. Les sociétés de location doivent parfois même décevoir leurs clients, bien que nombre d'entre elles aient agrandi leur flotte de camionnettes.

Le recul est encore plus marqué dans le segment des poids lourds. Les camions de distribution de moins de 16 tonnes perdent 20 %, tandis que les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 16 tonnes dégringolent même de 38 %.

Comme le secteur du transport est très souvent le baromètre de la conjoncture et qu'il réagit très vite aux variations économiques, ce signal est inquiétant. La conclusion est donc on ne peut plus claire : parallèlement au rétablissement sanitaire, il est primordial d'assurer un rétablissement économique.

Ne pas publier

Un dossier plus détaillé sur l'évolution du parc roulant et sur le marché des véhicules pour toute l'année 2020 vous sera communiqué mi-janvier.

Plus d'infos

FEBIAC - Joost Kaesemans, Directeur Communication
jk@febiac.be - 0476/26.07.95

RENTA - Frank van Gool, Directeur Général
Fvangool@renta.be - 0475/20.52.54

TRAXIO - Filip Rylant, Porte-parole
filip.rylant@traxio.be - 0475/35.45.64

FEBIAC est la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle. Elle représente les fabricants et les importateurs de moyens de transport routier (voitures particulières, véhicules utilitaires, deux-roues motorisés) ainsi que les fournisseurs de nouvelle mobilité et de mobilité partagée en Belgique et au Luxembourg, au niveau européen, international, fédéral et régional.

RENTA est la Fédération Belge des Loueurs de Véhicules. Cette association chapeaute deux secteurs: la location à long terme et la location à court terme. Fin 2018, la flotte de tous les membres confondus de Renta atteignait largement les 430.000 véhicules. Renta représente ainsi pratiquement 95% du marché belge de la location.

TRAXIO est la fédération du secteur automobile et des secteurs connexes. TRAXIO représente quelque 10.000 travailleurs, répartis dans les trois régions. Ses membres exercent leurs activités dans divers domaines et branches économiques. De la vente et la réparation de véhicules neufs et d'occasion, motos, vélos, carrosserie, pneus aux carburants en passant par de nombreuses activités relevant du dénominateur de la 'mobilité'.