



2020

RAPPORT
ANNUEL

2020



Left

Table des matières

	Mot du Président	3
01.	Marché automobile	4
02.	Parc automobile	8
03.	Perspectives du marché automobile	9
04.	Perspectives du parc automobile	11
05.	Marché moto	12
06.	Marché des véhicules utilitaires lourds	14
07.	Parc des véhicules utilitaires lourds	15
08.	Marché des véhicules utilitaires légers	16
09.	Parc des véhicules utilitaires légers	17
	Who's who?	18



Mot du président

Cher lecteur,

Après la crise financière de 2008 et la pandémie COVID-19, voici notre industrie dans l'épreuve des conséquences de la pénurie de semi-conducteurs et des arbitrages industriels conditionnés par la hausse du coût des matières premières. En même temps qu'avec la hausse des prix de l'énergie et du prix des denrées alimentaires le consommateur découvre douloureusement sa vulnérabilité économique, nos marchés continuent d'enregistrer une croissance négative.

Dans ce temps l'Europe, pour donner corps au Green Deal, veut imposer des seuils d'émissions CO₂ si faibles dès 2030 que seule la mise à la route d'une majorité de voitures électriques permettra de les atteindre. Et qu'elle veut réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes neuves en 2035 ce qui en réalité revient à interdire la vente de véhicules à moteur thermique.

Nous sommes donc tenus, mais aussi les décideurs politiques, non pas d'évoluer mais d'engager un véritable plan d'accélération de l'essor de la voiture électrique en protégeant par des mesures adéquates la mobilité des moins nantis.

Les infrastructures publiques de recharge progressent au Grand-Duché de Luxembourg et au Nord de la Belgique mais demeurent insuffisantes ailleurs. Et nous devons être garantis d'une électricité verte, abordable, disponible à chaque borne. Dans ces circonstances et en l'absence d'incitants directs pour aider les automobilistes belges à se « convertir », le parc roulant des voitures particulières en Belgique restera âgé, principalement thermique, tandis que le parc roulant des entreprises, jeune, sera depuis longtemps électrifié. La fracture révélera les inégalités devant l'accès à une transition équitable.

Si avec l'électrique l'industrie automobile a trouvé le fil rouge de sa transformation énergétique, FE-BIAC demande aux décideurs politiques :

1. de suivre la trajectoire climat de l'Europe
2. d'accélérer le déploiement des infrastruc-

tures de recharge et d'électricité renouvelable au moyen d'un réseau dense et éprouvé

3. de prendre conscience de la vulnérabilité liée à la mobilité dans la transition écologique
4. de reconnaître les différentes réalités des besoins du consommateur
5. donc de n'exclure aucune solution pertinente en vue de la réduction des émissions de CO₂ pour assurer une transition équitable vers la neutralité technologique, de promouvoir les carburants durables et renouvelables permettant dès 2030 l'utilisation « zéro-émission net » du parc résiduel des véhicules à moteur thermique et servir de carburant de transition pour le secteur du transport routier.

Les temps que nous allons vivre seront difficiles mais exaltants. Notre industrie doit peser de tout son poids en faveur des décisions qui permettront à l'Europe d'atteindre ses objectifs sans rendre vulnérables ses entreprises et ses citoyens.

Animée par la culture « zéro-émission », notre fédération fera preuve de sa capacité à faire adopter les bonnes mesures -camionnettes, poids-lourds et deux-roues motorisés compris- pour les meilleures solutions.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce rapport préparé par nos équipes.

Philippe Dehennin
Président

Marché automobile

Le marché des voitures particulières neuves s'est établi en 2021 à 383.123 unités. En dépit d'un recul de 11,2% vis-à-vis d'un exercice 2020 déjà largement perturbé, le secteur automobile peut revendiquer deux évolutions positives : une percée historique des voitures électrifiées ainsi que des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves qui n'ont jamais été aussi faibles.



Après un exercice 2020 largement contrarié par le Covid-19, le secteur automobile a fait face en 2021 et lors du premier trimestre 2022 à un nouveau challenge : celui de produire et de livrer rapidement les véhicules neufs commandés par ses clients.

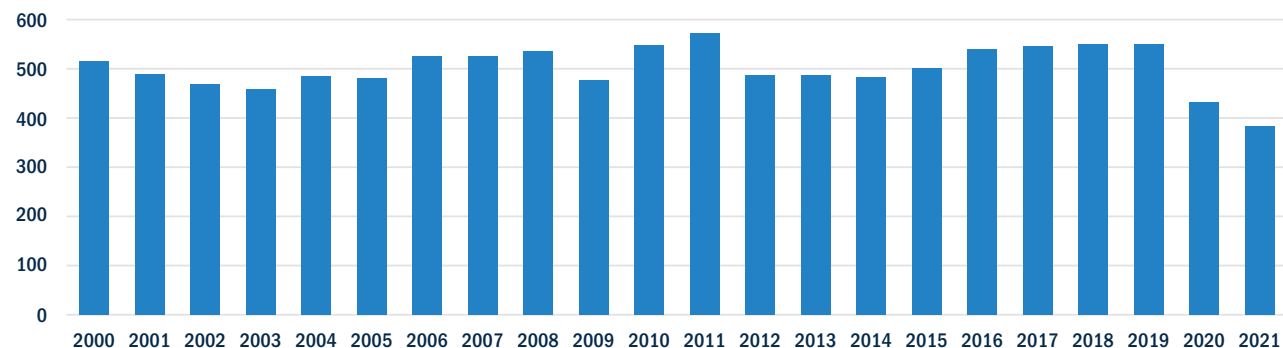
Amplement allongés suite à la pénurie de semi-conducteurs, les délais de production ont fait chuter les résultats de l'exercice 2021 au niveau le plus faible en Belgique depuis 1995. Une première sous la barre symbolique des 400.000 unités depuis l'entame du 21e Siècle.

Toujours impacté par la pénurie de semi-conducteurs, à laquelle se sont ajoutées les conséquences du conflit armé en Ukraine, le premier trimestre 2022 a suivi la même tendance avec un recul de -13,5% des immatriculations cumulées de voitures particulières neuves à l'issue des trois premiers mois.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR TYPE DE CARBURANT

	2020	2021	Evo. 2020 Vs 2021	2022 (3 mois)
Essence	51,80%	52%	0,20%	49,10%
Diesel	32,90%	23,70%	-9,20%	18,70%
PHEV	7,30%	12,50%	5,20%	14,80%
HEV	3,50%	5%	1,50%	7,20%
BEV	3,50%	5,90%	2,40%	9,30%
CNG	0,70%	0,30%	-0,40%	0,70%
LPG	0,20%	0,50%	0,30%	0,10%
H2	0%	0%	x	0%
Plug-ins	10,80%	18,40%	7,60%	24,10%
Electrifiées	14,30%	23,50%	9,20%	31,30%

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



Les entreprises portent les immatriculations

En 2021, le marché des voitures neuves a été principalement supporté par les clients professionnels, qui ont ensemble immatriculé près de 6 voitures neuves sur 10 (59,8% contre 56,4% en 2020). La part de marché des clients particuliers a quant à elle reculé de 43,6% en 2020 à 40,2% en 2021. Ce déséquilibre s'est encore renforcé lors du premier trimestre de 2022 avec une part de marché des clients particuliers qui a reculé à 38,1%, contre 61,9% pour les clients professionnels.

Si le marché national a affiché un recul de -11,2% en 2021, le marché en Région Flamande est parvenu à limiter sa contraction à -9,6%. La Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ont quant à elles affiché des contractions respectives de -13,3% et -14,1%.

L'électrification au même niveau que le diesel

Avec 52% de parts de marché parmi les voitures neuves immatriculées en 2021 (+0,2%), la motorisation essence est restée largement plébiscitée par les automobilistes belges. Malgré un léger sursaut en 2020 (+1,1% Vs 2019), la motorisation diesel a vu sa part de marché repartir à la baisse avec un recul de -9,2 points par rapport à 2020.

Cette marche arrière du diesel a profité en grande partie aux voitures équipées d'une motorisation hybride rechargeable avec prise (PHEV) ou auto-rechargeable (HEV). Celles-ci, qui représentaient 10,8% du marché en 2020, ont progressé jusqu'à 17,5% du marché en 2021.

De progression, il a également été question pour les voitures 100% électriques (BEV) : de 3,5% du marché en 2020 à 5,9% en 2021.

En progression de 63,8% de leur volume en 1 an,

EVOLUTION DE L'OFFRE DE VOITURES ÉLECTRIFIÉES SUR LE MARCHÉ BELGE

	BEV	PHEV	HEV	
2021	70	86	33	189
2020	55	67	35	157
2019	28	36	50	114
2018	23	31	40	94

les voitures électrifiées (hybrides et électriques) ont concentré 23,5% de parts de marché et ont atteint un niveau semblable aux motorisations diesel.

Les voitures rechargées avec une prise de courant, à savoir les 100% électriques (BEV) et les hybrides rechargeables (PHEV) ont concentré 18,4% des parts de marché.

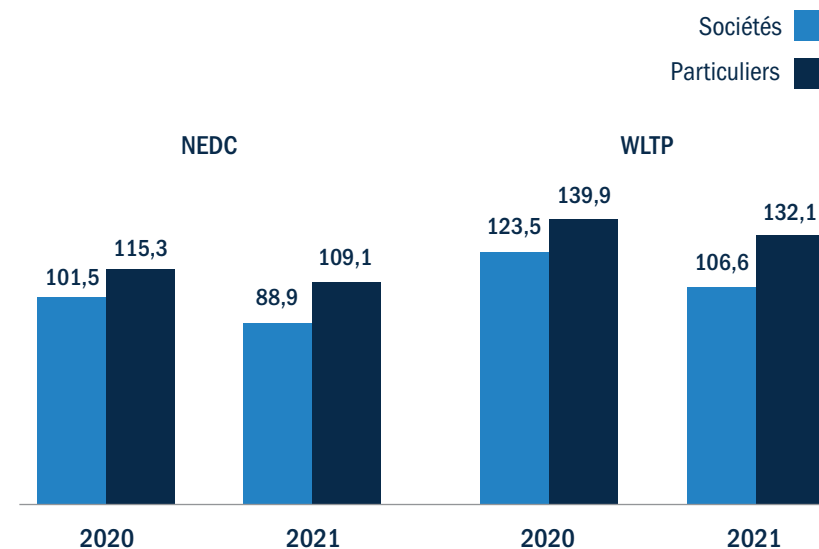
Enfin, les voitures hybrides auto-rechargeables (HEV) ont atteint en 2021 une part de marché de 5% à partir de laquelle on peut désormais parler de motorisation bien établie.

Les voitures particulières neuves immatriculées lors du premier trimestre 2022 ont confirmé les tendances de l'exercice 2021, avec des parts de marché pour les motorisations essence et diesel respectivement réduites à 49,1% et 18,7%, et une nouvelle progression marquée des motorisations électrifiées : 9,3% de BEV, 14,7% de PHEV et 7,2% de HEV ensemble bon pour 31,3%.

EMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES EN G/KM

	NEDC	WLTP
2022 (3 mois)	x	108,3
2021	97,1	116,9
2020	107,9	130,7
2019	121,2	x
2018	119,2	x
2017	115,8	x
2016	115,8	x
2015	117,6	x
2010	134,7	x
2005	155,6	x
2000	167	x
1995	186	x

EMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES PAR TYPE DE PROPRIÉTAIRE EN G/KM



IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE TRANSMISSION

	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Inconnue	7.267	1,50%	1.619	0,30%	1.052	0,20%	5.033	0,90%	17.329	3,20%	19.401	4,50%	26.238	6,90%
Assimilée Auto	115.652	23,10%	151.443	28,10%	186.389	34,10%	210.574	38,30%	235.709	42,90%	213.154	49,40%	216.598	56,50%
Manuelle	378.147	75,50%	386.457	71,60%	359.117	65,70%	334.025	60,80%	296.965	54,00%	198.936	46,10%	140.197	36,60%
TOTAL	501.066	100,00%	539.519	100,00%	546.558	100,00%	549.632	100,00%	550.003	100,00%	431.491	100%	383.033	100,00%

Les boîtes de vitesses automatiques deviennent majoritaires

Effet conjugué du développement technologique qui a rendu ce type de transmission plus efficace et plus confortable, mais aussi de la popularité grandissante des motorisations électriques et hybrides qui en sont équipées d'origine, les transmissions automatiques sont, en 2021 et pour la toute première fois, devenues majoritaires parmi les voitures neuves immatriculées en Belgique.

Alors que ce type de transmission n'équipait encore « que » 23,1% des voitures neuves immatriculées en Belgique en 2015, il a, depuis, vu sa part de marché grimper au fil des ans pour atteindre 49,4% de parts de marché en 2020 puis devenir majoritaire en 2021 avec 56,1% de voitures neuves immatriculées équipées de ce type de transmission.

Les voitures de société dopent les ventes de motorisations électrifiées

Si 22.669 voitures 100% électriques (BEV) ont été immatriculées en 2021 en Belgique - nouveau record absolu -, près de 9 BEV sur dix (87,7%) ont été immatriculés par des entreprises ou des indépendants. Les clients particuliers n'ont représenté « que » 12,2% des nouvelles immatriculations de BEV en 2021.

Même constatation pour les voitures hybrides rechargeables avec une prise (PHEV) : 47.815 nouvelles immatriculations, dont plus de 9 sur 10 (90,3%) par des entreprises ou des indépendants,

les clients particuliers représentant 9,7% des acheteurs de PHEV en 2021.

Le marché a été davantage équilibré du côté des voitures hybrides auto-rechargeables (HEV), dont les 19.516 nouvelles immatriculations étaient réparties à 52,7% pour les clients particuliers et à 47,3% par les sociétés et les indépendants.

Le premier trimestre 2022 a été marqué par une nouvelle progression des motorisations électrifiées réalisée au détriment des motorisations thermiques traditionnelles. Entre le 1er janvier et le 31 mars 2022, près d'une voiture neuve immatriculée sur trois (31,3%) était équipée d'une motorisation électrifiée (PHEV, HEV ou BEV), soit une progression de +7,8% face aux résultats enregistrés sur l'ensemble de l'exercice 2021.

Par ailleurs, près d'une voiture neuve immatriculée sur quatre (24,1%) était équipée d'une prise de recharge électrique (BEV ou PHEV). Du jamais vu dans notre pays !

L'offre électrifiée ne cesse de s'étendre

Le développement exponentiel de l'offre de voitures électrifiées sur le marché n'est pas étranger à cette percée des véhicules à batterie. Le secteur automobile investit massivement dans le développement et la commercialisation de produits électrifiés et cet effort se reflète non seulement dans les immatriculations de voitures neuves, mais également dans une offre de produits qui n'a de cesse de s'étendre. Fin 2021, on dénombrait 70 modèles BEV différents

et 86 modèles PHEV différents proposés à la vente dans notre pays. Un record !

Nouveau recul significatif des émissions de CO₂

L'électrification galopante des gammes de voitures neuves et la popularité grandissante des motorisations BEV, PHEV et HEV, surtout auprès des sociétés, a permis au marché automobile d'atteindre un nouveau record à la baisse en matière d'émissions moyennes de CO₂. Alors que cette moyenne était encore de 107,9 g/km en 2020 selon l'ancien test NEDC, elle est tombée à 97,1 g/km en 2021 (NEDC). Mesurées selon le nouveau test WLTP, les émissions moyennes de CO₂ sur un an sont passées de 130,7 g/km à 116,9 g/km en 2021 (WLTP).

Bien aidées par la popularité des motorisations BEV et PHEV, les voitures de société neuves immatriculées en 2021 affichaient assez logiquement un niveau moyen d'émissions de CO₂ largement inférieur à celui des voitures neuves immatriculées par des clients particuliers.

Ce recul des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves immatriculées s'est poursuivi lors du premier trimestre 2022, avec un résultat moyen désormais fixé à 108,3 g/km WLTP.

Parc automobile

2021

Les deux reculs consécutifs du marché des voitures particulières neuves en 2020 et 2021 n'ont pas eu d'impact négatif sur le parc automobile. Celui-ci reste en effet sur deux légères progressions successives et s'établissait fin 2021 à 5,85 millions de voitures (+0,42% par rapport à 2020).

Sur l'ensemble des dix dernières années, le parc automobile belge a connu une croissance de +8,51%, passant de 5.392.662 unités fin 2012 à 5.851.476 fin 2021.

Au-delà du chiffre total, d'importantes variations sont à constater au sein des différents types de motorisations qui composent le parc automobile belge.

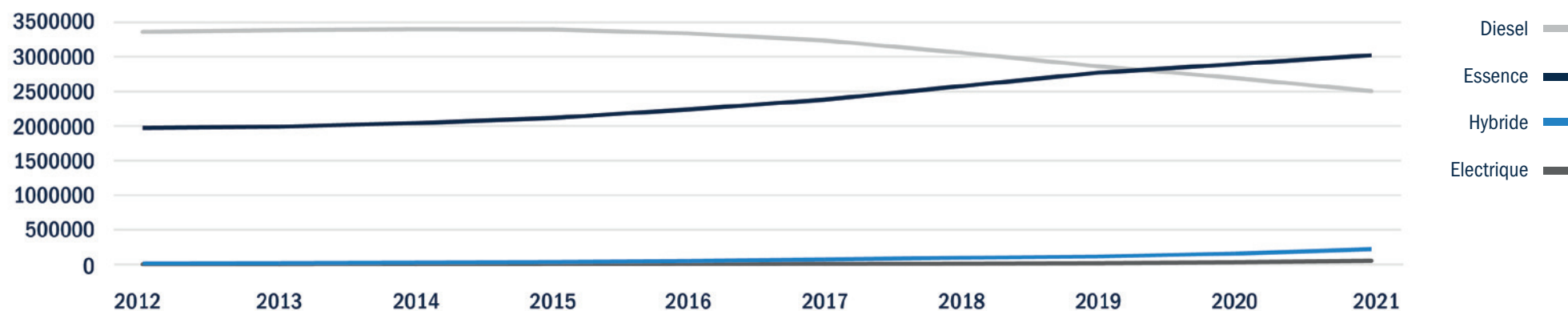
Avec 51,6% de représentativité fin 2021, la motorisation essence compose la majorité du parc automobile belge. Dans le même temps, la motorisation diesel, qui composait encore 62,3% du parc

automobile belge il y a 10 ans, ne représente plus « que » 42,8% du parc automobile belge.

Du côté des motorisations électrifiées, trois caps majeurs ont été franchis en 2021 :

- Le parc roulant des motorisations hybrides a pour la première fois passé le cap des 200.000 unités et compose 3,74% du parc automobile, avec un développement légèrement plus important des hybrides rechargeables (PHEV) que des hybrides auto-rechargeables (HEV).
- Le parc roulant des voitures 100% électriques a passé pour la première fois la barre des 50.000 unités et représente près de 1% du parc automobile.
- L'ensemble des véhicules électrifiées représente entretemps presque 5% du parc roulant (4,6%), soit plus de 271.000 unités.

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE PAR TYPE DE CARBURANT



HYBRIDE

	ESSENCE		DIESEL		LPG		CNG		HEV		PHEV		ELECTRIQUE		PILE À COMBUSTIBLE		AUTRES		TOTAL	Evo.
	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	Pdm %	Quantité	
2012	1.970.819	36,5	3.361.880	62,3	26.346	0,5	218	0	13.612	0,3	103	0	824	0	-	-	18.860	0,3	5.392.662	0,006
2013	1.991.291	36,6	3.386.307	62,3	22.265	0,4	344	0	18.735	0,3	301	0	1.202	0	-	-	18.850	0,3	5.439.295	0,009
2014	2.042.731	37,1	3.400.191	61,7	19.648	0,4	1.232	0	25.258	0,5	962	0	2.203	0	1	0	18.854	0,3	5.511.080	0,013
2015	2.115.906	37,9	3.396.314	60,8	17.110	0,3	1.860	0	30.276	0,5	3.790	0,1	3.307	0,1	1	0	18.851	0,3	5.587.415	0,014
2016	2.239.107	39,5	3.338.351	58,9	15.561	0,3	4.161	0,1	37.641	0,7	10.898	0,2	5.194	0,1	1	0	18.850	0,3	5.669.764	0,015
2017	2.381.099	41,5	3.235.978	56,4	14.640	0,3	6.988	0,1	47.350	0,8	22.842	0,4	7.517	0,1	18	0	18.848	0,3	5.735.280	0,012
2018	2.576.726	44,6	3.058.386	52,9	14.307	0,2	11.128	0,2	59.986	1	32.528	0,6	10.748	0,2	26	0	18.849	0,3	5.782.684	0,008
2019	2.770.848	47,7	2.862.460	49,2	13.836	0,2	14.619	0,3	73.142	1,3	41.430	0,7	18.523	0,3	38	0	18.875	0,3	5.813.771	0,005
2020	2.895.250	49,7	2.693.666	46,2	14.213	0,2	17.304	0,3	84.711	1,5	71.551	1,2	31.529	0,5	48	0	18.923	0,3	5.827.195	0,002
2021	3.022.271	51,6	2.505.531	42,8	15.578	0,3	17.879	0,3	101.264	1,7	117.857	2	52.084	0,9	52	0	18.960	0,3	5.851.476	0,004

Perspectives du marché automobile



Tenant compte d'un impératif de réduction d'émissions de CO₂ par les voitures neuves de -15% en 2025 et -55% en 2030 par rapport à 2021; de l'impact de la trajectoire fiscale des voitures de société à l'horizon 2030 qui stipule, entre autres, le maintien du régime fiscal actuel à partir de 2026 uniquement pour les voitures sans émission de CO₂ ; et enfin, d'une pénétration progressivement plus prononcée des voitures de société électriques, lesquelles arrivant en fin de contrat viendront alimenter le marché de l'occasion, FEBIAC projette comme suit l'évolution future du marché de la voiture particulière dans notre pays :

Sur le marché global, tous types de propriétaires confondus, FEBIAC projette dès 2026 – année à partir de laquelle seules les voitures zéro émission seront encore déductibles pour les entreprises et les indépendants – un marché total au sein duquel les voitures 100% électriques (BEV) représenteront 45% des immatriculations et les voitures hybrides rechargeables (PHEV) 15% des immatriculations, soit un total de 60% de voitures rechargeables avec une prise. En 2030, FEBIAC estime que les voitures BEV comp-

teront pour 65% des immatriculations annuelles et les voitures hybrides rechargeables pour 12,5%, soit un total de 77,5% de voitures rechargeables avec une prise.

Si la percée des motorisations électrifiées est inéluctable, FEBIAC constate cependant d'énormes différences dans les choix de motorisation selon les différents canaux : entreprises d'une part, particuliers de l'autre.

S'agissant du **canal particuliers**, FEBIAC s'attend pour 2030 à un mix énergétique équilibré parmi les immatriculations de voitures neuves, avec 30% de voitures essence et hybrides auto-rechargeables, 30% de voitures électriques, 25% de voitures hybrides rechargeables et 15% de motorisations diesel. S'agissant du **canal entreprises**, FEBIAC estime que pour la fin de l'exercice 2022, les voitures 100% électriques et les hybrides rechargeables devraient représenter 40% des immatriculations des voitures neuves, pour 60% d'immatriculations en diesel et essence, y compris les hybrides auto rechargeables. En 2026, quand seules les voitures zéro émission seront encore déductibles pour les entreprises et

indépendants :

- les immatriculations de voitures 100% électriques seront passées à 80%, venant de 9% en 2021;
- les immatriculations de voitures hybrides rechargeables à 15%, venant de 19% en 2021 ;
- les immatriculations de voitures diesel à 5%, venant de 30% en 2021 ;
- les immatriculations de voitures essence à une quantité négligeable, venant de 40% en 2021.

Il est essentiel d'ajouter quelques nuances à ces prédictions :

- Les professionnels « gros rouleurs » et/ou sans possibilités de recharge, pour lesquels l'électrique ne constitue pas une option, auront la possibilité de rouler en diesel avec leur voiture privée et pourront se faire rembourser les frais de déplacements professionnels à €0,37/km.
- Sans oublier les nombreux professionnels pour qui la voiture de sport ou de luxe restera une source de plaisir et une opportunité d'évasion.
- Nous avons repris ces voitures dans les immatriculations essence et diesel du canal privé.

Perspectives du parc automobile

Ces évolutions dans les immatriculations annuelles de voitures particulières neuves auront un impact considérable au taux de remplacement du parc roulant.

Si l'on estime qu'en 2030, le parc roulant sera toujours majoritairement composé de motorisations essence avec 2,1 millions de voitures, la voiture 100% électrique aura atteint 1 million et demi d'unités dans le parc automobile belge. Le diesel apparaîtra au 3e rang des motorisations avec 1 million d'unités, tandis que les voitures hybrides rechargeables avec prise représenteront un demi-million d'unités, un chiffre qui sera stabilisé à compter de 2025.

En clair : le parc automobile belge comptera en 2030 plus de 2 millions de voitures rechargeables avec une prise sur un total de 5,1 millions d'unités.

Au niveau des particuliers, le parc roulant devrait présenter un volume stabilisé par rapport à celui que nous connaissons aujourd'hui, soit 4 millions d'unités. En outre, il restera fortement dominé par les motorisations essence et diesel. Si rien ne change dans la politique actuelle, les voitures 100% électriques et les voitures rechargeables avec prise

ne dépasseront pas le cap des 500.000 unités en 2030 au sein du parc des particuliers.

Au niveau des voitures de société, l'essence et le diesel auront quasiment disparu du parc des flottes d'entreprise, tandis que les voitures 100% électriques se tailleront la part du lion avec 1 million d'unités. Les voitures hybrides rechargeables avec prise compteront pour 100.000 unités.

Effectuées par le Centre de connaissance de FE-BIAC, ces prédictions indiquent que la transition énergétique est en marche, qu'elle ne s'arrêtera plus, mais que son déploiement dépend fortement du profil du consommateur et de l'incitant fiscal qui lui est proposé.

Si l'électrification du parc des véhicules d'entreprise constitue une mesure efficace pour verdir le million deux cent mille véhicules en usage professionnel, d'autres registres seront ouverts pour accompagner vers la conduite zéro émission les trois millions et demi d'automobilistes qui ne rouleront pas en véhicule électrifié en 2030.

Par ailleurs, dans ses ambitions climatiques, le monde politique ne doit pas détourner les yeux des technologies autres que la propulsion électrique. Pour ceux qui rouleront encore avec une voiture à moteur thermique à l'avenir, le politique peut se concentrer sur les e-carburants produits avec de l'électricité verte, grâce à laquelle le CO₂ est extrait de l'atmosphère puis stocké et réutilisé.

L'industrie automobile est prête. L'électrification des flottes est engagée mais le canal particulier montre un préoccupant retard à l'allumage qui ne pourra être résorbé que par :

- des incitants financiers sérieux à l'achat d'une voiture électrique,
- un réseau adéquat de bornes de recharge publiques capable de supporter le parc roulant qui ne passe pas la nuit dans un garage,
- des réseaux de transport d'électricité de grande puissance et des capacités d'accueil partout où cette électricité doit arriver ainsi que la garantie de la disponibilité d'une électricité 100% verte à un prix abordable.

Marché moto

05

Sorti renforcé d'une année 2020 marquée par une longue fermeture des concessions mais qu'il était pourtant parvenu à conclure sur une hausse de 3,5% de ses immatriculations, le marché des deux-roues motorisés a préservé en 2021 des résultats supérieurs à ceux enregistrés avant l'apparition de la pandémie.

Le marché réuni derrière l'appellation générique « moto » a recensé entre le 1er janvier et le 31 décembre 2021 non moins de 25.422 immatriculations en Belgique. Après exclusion des engins de type Trikes et Quads, on dénombrait 23.972 immatriculations de deux-roues motorisés en Belgique en 2021.

Volonté de se déplacer efficacement dans sa propre bulle sanitaire, souhait de privilégier la mobilité individuelle plutôt que la mobilité collective, assurance de ne plus être impacté par la congestion routière et disponibilité d'un budget épargné durant la période

de confinement sont les principaux arguments qui justifient la bonne santé du marché des deux-roues motorisés. Il convient par ailleurs de garder à l'esprit que ces résultats auraient encore pu être meilleurs sans la pénurie mondiale de semi-conducteurs à laquelle l'industrie des deux-roues motorisés fait face, au même titre que les autres segments du marché.

Engins de mobilité par excellence et véritable porte d'entrée à la conduite du deux-roues motorisé puisqu'ils sont instantanément accessibles aux titulaires d'un permis B - pour voiture - obtenu avant 2011 (si le permis B a été obtenu après 2011, il est possible après deux ans de suivre une formation de quatre heures pour pouvoir conduire une moto en Belgique), les motos et scooters d'une cylindrée maximale de 125cc concentraient en 2021 plus d'une nouvelle immatriculation sur 4. Forts de 27,7% de parts de marché, ils accusaient néanmoins un léger recul par rapport à l'année 2020

(29,8%), principalement suite à la contraction du segment des scooters de max. 125cc.

Avec près de 23,4% de parts de marché, le segment Basic/Roadster était dans l'absolu celui qui parvenait à convaincre le plus grand nombre de motards (+0,35%). Néanmoins, c'est le segment des Trails qui réalisait la progression la plus marquante durant l'exercice 2021, avec désormais 20,7% de parts de marché (+3,4%). Des parts de marché principalement grapillées aux scooters de maximum 125cc (-1,9%) ainsi qu'aux Enduros (-2,1%). Les motos d'une cylindrée comprise entre 500 et 750 cc ont vu leurs résultats s'améliorer (offre plus importante, prix, facilité de conduite). A noter que l'on recensait moins d'enregistrements dans les grandes agglomérations mais qu'une croissance globale était perceptible dans le Limbourg, en Flandre occidentale ainsi qu'en Wallonie.



L'essence toujours largement dominante

Sans surprise, la motorisation essence restait très largement majoritaire parmi les immatriculations de motos et scooters neufs. Avec 98,7% de parts de marché cette année, elle progressait même encore de 0,2% par rapport à 2020. Pourtant, l'offre de motos et scooters électriques continue de se développer avec 53 modèles électriques disponibles sur le marché en 2021 contre 35 en 2020.

Près d'une moto neuve sur cinq immatriculée en Belgique en 2021 l'a été au nom d'une entreprise (19%). Les clients particuliers ont compté pour 76,4% des immatriculations, dont 8,9% de femmes (en légère progression).

Marché des véhicules utilitaires lourds

Le marché total des véhicules utilitaires neufs de plus de 3,5 tonnes MMA (porteurs + tracteurs) a terminé l'année 2021 avec 8.182 immatriculations, soit presque 9 % de plus que l'année 2020 marquée par la pandémie de COVID-19. Cependant, le marché est resté inférieur de plus de 22% par rapport aux résultats de l'année record 2019 et de 8,6% par rapport à la moyenne du marché sur 10 ans.

L'année dernière, ce segment de marché était composé de 17% de porteurs de poids moyen (1.320 <16 tonnes) et de 29% de porteurs de poids lourd (2.589 de >16 tonnes) ; le reste du marché (4.273 ou 54%) était composé par les tracteurs routiers.

En 2021, ce marché des tracteurs routiers a également connu le plus fort rebond des trois catégories : +29,2% par rapport à 2020, qui était l'année la plus faible depuis la crise financière de 2008-2009. Cependant, le marché des tracteurs routiers ne s'est pas encore totalement redressé : il est toujours inférieur de plus de 12% à la moyenne du marché des

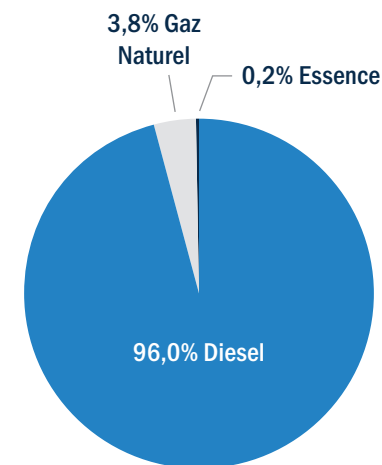
10 dernières années et est maintenant également en proie à des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement en raison de la pénurie de pièces et du conflit en Europe de l'Est.

Il n'est donc pas surprenant que certains clients, en l'absence de nouveaux tracteurs routiers, se tournent vers le marché de l'occasion : en 2021, il a atteint un niveau sans précédent de 4.139 immatriculations, soit un quart de plus que la moyenne sur 10 ans sur le marché de l'occasion.

Dans presque tous les segments de marché au-dessus de 3,5 tonnes MMA, le diesel reste le roi des carburants : 96% des 8.182 camions nouvellement enregistrés fonctionnent au diesel. Le gaz naturel était le carburant de 313 nouveaux véhicules lourds en 2021, dont deux tiers de tracteurs routiers.

Avec 3 immatriculations en 2021, le camion à moteur électrique ne joue pas (encore) un rôle important.

MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS >3,5 TONNES MMA



Parc des véhicules utilitaires lourds

Depuis quelques années, la flotte belge de véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes MMA (porteurs + tracteurs) évolue autour de 145.000 unités : fin 2021, le Service fédéral d'immatriculation des véhicules (DIV) dénombrait 147.239 camions. Parmi eux, un tiers étaient des tracteurs routiers et deux tiers étaient des fourgons rigides.

Ce niveau est nettement plus élevé que celui de la flotte néerlandaise, qui compte 167.421 camions pour une fois et demie plus d'habitants. Il s'agit peut-être d'une surestimation de la flotte réelle de camions belges.

Cette probable surestimation de la flotte belge peut également être déduite du nombre de camions qui passent le contrôle technique obligatoire chaque année. Sur cette base, la flotte belge réellement utilisée serait d'environ 120.000 camions.

Une analyse plus poussée des chiffres du parc illustre que de nombreux véhicules anciens sont encore enregistrés auprès de la DIV. Si nous ne tenons pas compte des véhicules de plus de 30 ans, le vo-

lume de la flotte belge tombe à 125.000 unités.

Le diesel reste le carburant de transport dominant au niveau du parc, tout comme pour le marché : fin 2021, 99% des camions étaient équipés d'un moteur diesel. Le pourcentage restant est principalement composé de la motorisation au gaz naturel, qui alimente actuellement près de 1.200 véhicules.

PARC ROULANT DES VÉHICULES UTILITAIRES >3,5 TONNES MMA PAR TYPE DE CARBURANT

Situation au 31/12/2021	Fourgons		Tracteurs		Fourgons & Tracteurs		
	Total	<30 ans	Total	<30 ans	Total	<30 ans	
DIESEL	85.979	76.885	49.658	46.601	135.637	123.486	99%
ESSENCE	2.239	81	242	6	2.481	87	0%
LPG	171	98	9		180	98	0%
GAZ NATUREL	550	550	618	618	1.168	1.168	1%
HYBRIDE + DIESEL	17	17			17	17	0%
ELECTRIQUE	13	12	4		17	12	0%
INCONNU	4.035	2	3.704	16	7.739	18	0%
TOTAL	93.004	77.645	54.235	47.241	147.239	124.886	100%

Source: SPF Mobilité et transport & FEBIAC

Marché des véhicules utilitaires légers



De tous les marchés de notre pays, c'est celui des véhicules utilitaires légers qui a le moins souffert de la pandémie de coronavirus.

Grâce à la forte croissance des commandes en ligne et des livraisons porte-à-porte associées durant les lockdowns, la perte du marché des utilitaires légers au cours des deux dernières années a été limitée à -12% par rapport à l'année 2019 pré-COVID-19.

À ce titre, 2019 fut une année record absolue pour le marché des utilitaires légers : la barre des 80.000 nouvelles immatriculations avait été dépassée pour la première fois. Pour les « années covid » 2020 et 2021, le marché a encore pu présenter de bons chiffres d'immatriculations avec à chaque fois plus de 71.000 nouveaux véhicules, un volume qui est presque +7% supérieur à la moyenne du marché sur 10 ans (66.920).

Type de carrosserie

L'an dernier, deux tiers des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers étaient des combis. Avec une part de marché de 8,1%, la deuxième place était occupée par les combis, un segment de marché qui est en hausse depuis plusieurs années et qui, depuis l'année dernière, a dépassé les segments des pick-ups (7,4%) et des breaks (7,2%). Les fourgonnettes sont des véhicules dérivés des minibus qui ont été transformés pour transporter plus de marchandises. Leur polyvalence peut expliquer ce succès.

Mix énergétique

Le diesel reste prédominant sur le marché des nouveaux véhicules utilitaires légers et demeure le carburant choisi par 93% des acheteurs. Le gaz naturel est en légère décroissance en 2021 par rapport

à l'année précédente (de 1,4 % à 1,0 % de part de marché), tandis que la propulsion 100 % électrique (BEV) gagne du terrain : sa part de marché grimpe de 0,6 % à 1,0 %, représentant 699 nouvelles immatriculations en 2021. À noter que 2 nouveaux BEV sur 3 sont des fourgonnettes, 1 sur 8 est un combi.

Le moteur électrique devrait encore gagner des parts de marché, étant donné les objectifs européens ambitieux en matière de CO₂ pour les nouveaux véhicules légers actuellement en cours de négociation : des réductions d'émissions de CO₂ de -50% d'ici 2030 et même de -100% d'ici 2035 (par rapport à l'année de référence 2021) sont actuellement sur la table. Cela signifie que le nouveau marché des utilitaires légers devra s'électrifier à un rythme rapide pour atteindre ces objectifs ambitieux.

Parc des véhicules utilitaires légers

La flotte belge de véhicules utilitaires légers continue son ascension régulière : depuis 2015, la croissance est en moyenne de +4% par an, y compris au cours des deux dernières années. Fin 2021, on dénombrait 861.373 véhicules utilitaires légers en circulation. Et avec près de 150.000 camions également en circulation, nous avons passé la barre du million d'utilitaires l'année dernière.

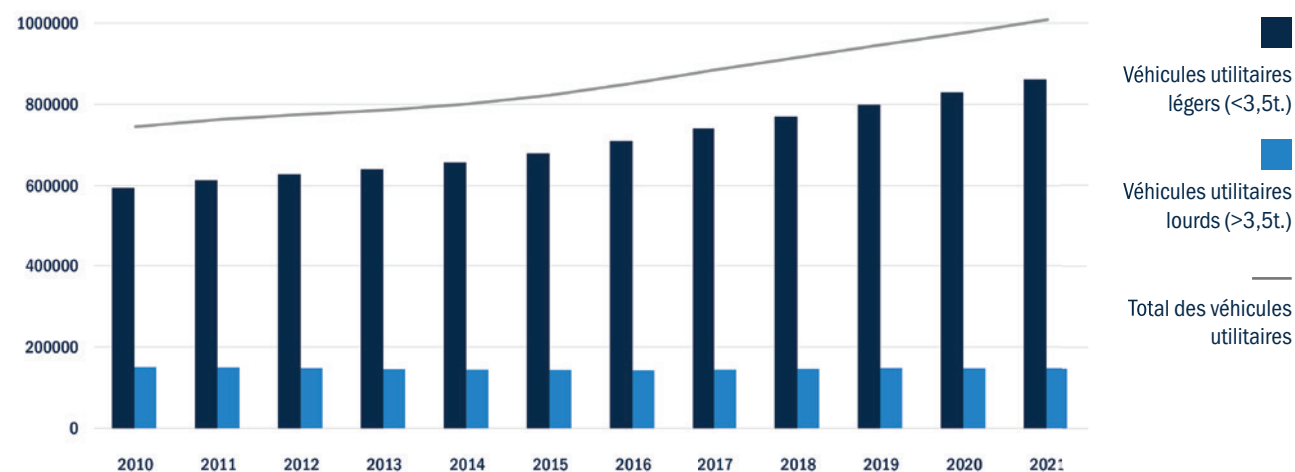
Carrosseries et carburants

Les conclusions sur le nouveau marché en termes de carrosserie et de type de carburant mentionnées précédemment peuvent plus ou moins être étendues au niveau de la flotte.

Plus des trois quarts de la flotte des utilitaires légers aujourd'hui sur la route sont des fourgons. Les segments des pick-up et des utilitaires dérivés d'une voiture (break, monovolume, hatch et liftback) représentent chacun une part de 7% à 7,5%. Les cabines simples/doubles avec châssis ou plancher de chargement représentent 5,5 %.

Neuf véhicules sur dix roulent au diesel, tandis que l'essence alimente 6,5% des véhicules, soit près de 55.000 véhicules. Les carburants gazeux (GPL + gaz naturel) représentent 2 % de la flotte, soit plus de 18.000 véhicules. Enfin, il y a près de 3.000 véhicules électrifiés en circulation (BEV + PHEV) qui, avec 0,4 %, restent pour l'instant un segment marginal du parc total, mais ce sont ceux qui montrent la plus grande amélioration.

PARC ROULANT DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET LOURDS - 2010-2021



Who's who

PRÉSIDENCE ET COMITÉ DE DIRECTION

Philippe DEHENNIN	Président
Denis GORTEMAN	Vice-président
Jean-Paul RENAUX	Vice-président

Comité de direction

Peter BERTIN	Damien HEYMANS
Peter BROCK	Christian LAMBERT
Andreas CREMER	Stéphane LEVI
Philippe DEHENNIN	Ingrid LOCKLEY
Denis GORTEMAN	Jean-Paul RENAUX
Eddy HAESENDONCK	

MEMBRES DU PERSONEL

DIRECTION GÉNÉRALE

Andreas CREMER
Administrateur délégué
andreas.cremer@febiac.be

Jennifer ROELANDTS
Assistante de la direction générale
jennifer.roelandts@febiac.be

COMMUNICATION

Gabriel GOFFOY
Directeur
gabriel.goffoy@febiac.be

Christophe DUBON
Porte-parole, conseiller image & projets spéciaux
christophe.dubon@febiac.be

PUBLIC AFFAIRS

Laurent WILLAERT
Directeur
laurent.willaert@febiac.be

Steven SOENS
Conseiller, Affaires réglementaires et Technologies
steven.soens@febiac.be

MEMBER SERVICES & FEBIAC LUXEMBOURG

Guido Savi
Directeur
guido.savi@febiac.be

DATA SERVICES

Pascal CAPPELMANS
Directeur
pascal.cappelmans@febiac.be

Cellule informatique

Nadine ATANASSOFF
BI Manager
nadine.atanassoff@febiac.be

Pascale VAN HOOVELD
Analyst Programmer
pascale.vanhooveld@febiac.be

Rodrigo MORALES
Data Scientist
rodrigo.morales@febiac.be

Technicar

Vincent GORLLER
Database Expert
vincent.gorller@febiac.be

Virginie VERGAUWEN
Database Officer
virginie.vergauwen@febiac.be

Greta WILLOCKX
Sales Support
greta.willockx@febiac.be

POLICY RESEARCH & KNOWLEDGE

Michel MARTENS
Directeur, Politique et Fiscalité
michel.martens@febiac.be

Philippe PLANCHON
Conseiller, Homologation et Conformité du marché
philippe.planchon@febiac.be

Stijn VANCUYCK
Conseiller, Moto
stijn.vancuyck@febiac.be

SHARED SERVICES (HR/FINANCE/LEGAL)

Gwenaëlle JACQUES
Directrice
gwenaelle.jacques@febiac.be

Comptabilité et finances

Martine DE ROOVER
Chef de service & Controller
martine.deroover@febiac.be

Vera DE SMET
Comptabilité
vera.desmet@febiac.be

Lucky ISHIMWE
Comptabilité
lucky.ishimwe@febiac.be



FEBIAC a.s.b.l.

Boulevard de la Woluwe 46, 1200 Bruxelles

T 02 / 778.64.00 info@febiac.be

F 02 / 762.81.71 www.febiac.be