



RAPPORT ANNUEL

2023



LE SOMMAIRE

Mot du Président	4
Marché Automobile	6
Parc Automobile	10
Perspectives du marché automobile	12
Marché Deux-roues motorisés	13
Marché VU lourds	14
Marché VU légers	16
Who is Who?	18

MOT DU PRÉSIDENT

Philippe Dehennin

Cher lecteur,

Le Conseil d'administration de FEBIAC a choisi de porter Freddy De Mulder à sa présidence.

L'arrivée de Freddy offre une opportunité élargie

- de lever – en collaboration avec tous les stakeholders – les principaux obstacles à la mobilité fluide, accessible et durable voulue de tous
- de convaincre que l'offre de mobilité doit être adaptée aux réalités diversifiées de ceux qui la consomment
- de trouver les points d'équilibre pertinents.

Dans une crise économique et sociale sur fond de guerre en Ukraine aux répercussions inédites sur le pouvoir d'achat, les modes de vie, l'accès à l'alimentation, le logement, la santé, face à la difficulté des choix et l'ébranlement de la confiance dans les institutions, aucun citoyen ne saurait supporter une mobilité compromise.

Ni d'ailleurs aucune entreprise.

En soi déjà, la reprise après le Covid est une reprise compliquée. Là-dessus la décarbonation, véritable changement de paradigme, vient complètement rebattre les cartes.

Qu'il s'agisse de véhicules lourds pour le transport de marchandises ou de véhicules intermédiaires pour la logistique du dernier kilomètre, de l'acquisition de flottes électrifiées et concevoir un écosystème pour le transport routier décarboné, FEBIAC exhorte les Etats et les Régions à jouer un rôle majeur aux côtés des acteurs de l'industrie et des transporteurs pour accompagner la transition écologique du transport de marchandises.

Quant aux voitures à énergie nouvelle, pensées comme des plateformes logicielles, elles sont placées prioritairement sur les segments supérieurs. En effet, les constructeurs ont besoin de rentabilité pour financer l'innovation. En conséquence, trop



peu de modèles abordables sont proposés jusqu'à présent. Or le temps presse, les échéances se rapprochent.

Les bonus écologiques, primes à la conversion, incitants financiers à l'achat d'une voiture zéro carbone, n'existent pas en Belgique. C'est regrettable parce qu'en plus de procurer un véritable plaisir de conduire à son conducteur, rouler en électrique est meilleur pour l'environnement.

La moitié des bornes de recharge européennes se concentre dans quelques pays du Nord de l'Europe, tout comme en Belgique, la majorité d'entre elles se trouve dans le Nord du pays. Ailleurs le manque de bornes augmente le risque de voir le consommateur dans l'impossibilité de faire le pas. Or pour convaincre d'investir dans les bornes, le marché doit apporter plus de certitude sur l'adoption de voitures électriques en très grandes quantités.

La déductibilité aidant, les entreprises belges filent à grande vitesse vers l'électrification des voitures de société. Mais les flottes d'entreprise ne suffisent pas. Elles représentent en Belgique moins d'un cinquième du parc roulant.

C'est au particulier qu'il faut maintenant, à l'image du Luxembourg, tendre un plan crédible de migration.

Un plan qui se complète par une stratégie de transport partagé et de nouvelles formes de déplacement. Et par une stratégie industrielle pour l'Europe – pilotée par l'Europe – si nous ne voulons pas – nous qui avons inventé l'automobile – devenir le continent le plus vert avec des plus petits véhicules

qui majoritairement ne seraient pas produits chez nous simplement parce que, venus d'ailleurs, ils seront meilleur marché.

Il faut donc donner à la Chine et aux Etats-Unis de bonnes raisons d'ouvrir des usines en Europe comme l'on fait auparavant le Japon et la Corée, et l'opportunité de participer à la création d'emplois.

Car pour que les gens puissent s'acheter une voiture, il faut de l'emploi. Et l'emploi c'est aussi qu'on soit en capacité de produire nous-mêmes en Europe des voitures populaires zéro émission et ne pas nous reposer uniquement sur un approvisionnement qui ne viendrait que d'ailleurs parce qu'il serait meilleur marché.

Cette orientation vers l'emploi et le pouvoir d'achat est indispensable aux enjeux écologiques, la transformation du système énergétique étant elle-même soumise à l'exigence que l'infrastructure de charge soit capacitaire en couverture, en puissance de charge et en disponibilité d'électricité décarbonée.

La révolution du véhicule zéro émission est en marche. L'Europe doit y prendre part tant sur les segments de véhicules où ses grands acteurs sont déjà en pointe que sur les segments des plus petits véhicules, accessibles au particulier, pour lesquels l'intérêt de l'économie est aussi le développement sur son propre territoire de batteries et carburants de prochaine génération.

Dans nos conclusions, pour répondre à la rupture écologique, à la révolution de la connectivité et aux fortes attentes du consommateur pour plus de services à la mobilité, il faut une gouvernance collaborative de l'industrie, de l'énergie, de la mobilité et du climat.

Oser franchir de nouvelles étapes de fédéralisme où ça fait sens. Arrêter de prendre appui sur une coordination indicative, dont l'effectivité est incertaine. Doubler les budgets publics d'aide à la recherche-développement.

L'avenir est aussi d'avoir un choix plus large de solutions. La coexistence des technologies doit apporter une perspective à tous.

Bonne lecture de cette rétrospective qui couvre l'ensemble de nos segments, autos, vans, poids lourds, motos.

Philippe Dehennin



MARCHÉ AUTOMOBILE

Le début de l'exercice 2022 fut délicat pour le marché des voitures neuves, qui accusait à l'issue du mois de mai une contraction cumulée de -16% par rapport à ses résultats de 2021. Grâce à un redressement qui s'est enclenché au mois d'août avec une reprise des livraisons de voitures neuves, le marché a conclu l'année sur un recul de -4,4%. Ce retour à une certaine forme de normalité lors de la seconde moitié de 2022 a placé l'évolution du marché belge entre les évolutions constatées aux Pays-Bas (-3,42% en 2022), au Grand-Duché de Luxembourg (-5,13%) et en France (-7,8%).

Enregistrées à partir du mois d'août, les 5 progressions mensuelles consécutives du marché belge se sont confirmées en 2023 avec des améliorations mensuelles constatées systématiquement entre janvier et mai 2023.

Les 366.303 voitures neuves immatriculées en 2022 ont impacté à la baisse le marché belge moyen depuis 2000, qui figure désormais sous la barre des 500.000 unités.

 **366.303 voitures neuves ont été immatriculées en Belgique au cours de l'exercice 2022. Un résultat en baisse (de -4,4%) pour la troisième année consécutive mais qui laisse néanmoins entrevoir quelques signes positifs, entre une reprise des livraisons constatées depuis le mois d'août 2022 et une électrification qui ne cesse de gagner du terrain.**

Les entreprises en soutien du marché

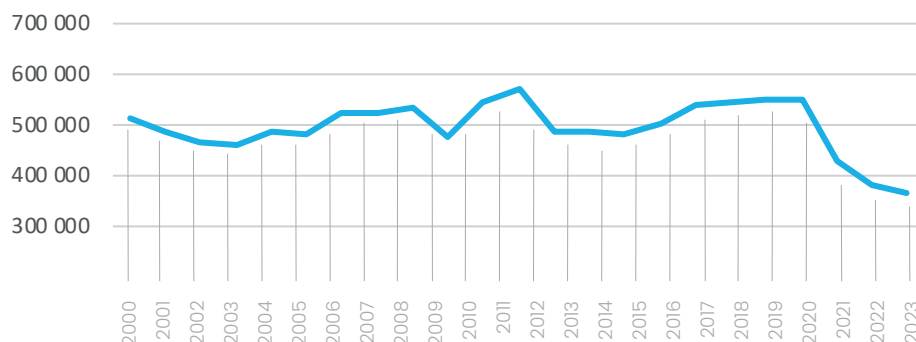
Plus encore qu'à l'accoutumée, le marché automobile belge a été soutenu en 2022 par les immatriculations attribuées aux entreprises. Alors que celles-ci composaient 57,7% des immatriculations en 2021, elles ont vu leur part grimper à 61,9% en 2022. Et si le marché total tous types de propriétaires confondus était en recul, celui des voitures immatriculées par les entreprises – en phase de reprise après avoir vu de nombreux contrats de leasing être prolongés durant la pandémie – affichait quant à lui une progression de +2,5%. Une bonne nouvelle pour le verdissement du parc automobile dès lors que les voitures immatriculées par les entreprises sont généralement les plus propres du marché.

Une voiture neuve sur trois était électrifiée !

Effet conjoint d'un marché dominé par les voitures de société, les voitures électrifiées (BEV, PHEV et HEV) ont continué de gagner des parts de marché en 2022. Alors qu'elles représentaient près d'une voiture neuve sur quatre en 2021, elles représentaient désormais plus d'une voiture neuve sur trois en 2022 !

La part de marché des voitures rechargeables par l'intermédiaire d'une prise de courant figurait elle-aussi en croissance : de 18,4% en 2021 à 26,5% en 2022.

Du côté des motorisations thermiques, la motorisation essence demeurait majoritaire au sein des immatriculations mais elle figurait pour la première fois depuis 2017 sous la barre des 50%. Quant à la motorisation diesel, elle poursuivait son recul entamé en 2018 lorsqu'elle concentrait encore 78,9% de parts de marché, et ne regroupait fin 2022 plus que 16,3% du marché des voitures neuves immatriculées.



IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

Particuliers et sociétés : deux marchés distincts

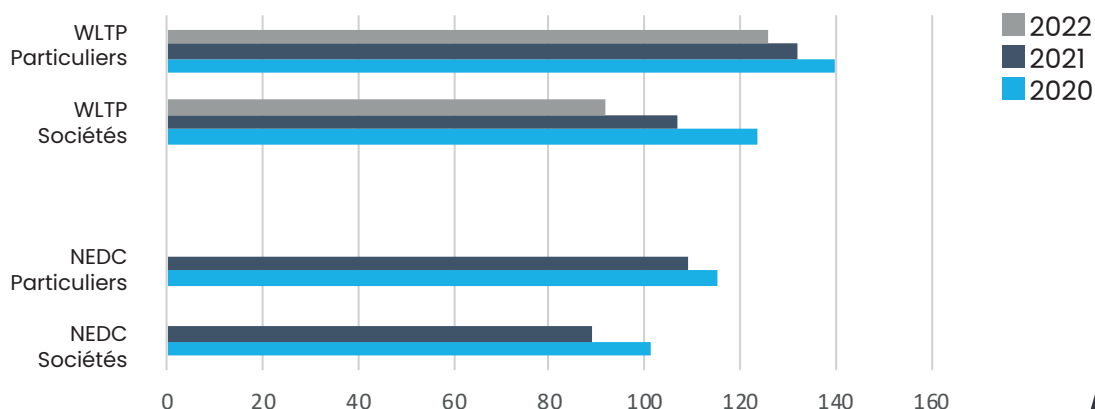
Si 2022 a marqué un nouveau record en matière d'immatriculations de voitures électrifiées : 124.372 unités, soit 37.619 BEV (100% électriques), 59.281 PHEV (hybrides rechargeables avec une prise) et 27.242 HEV (hybrides auto rechargeables), il est notable que le marché s'est segmenté de plus en plus entre les différents types de propriétaires.

Ainsi, 87,1% des voitures BEV immatriculées en 2022 l'ont été par des sociétés ou des indépendants, les particuliers ne représentant « que » 12,9% des nouveaux propriétaires d'une voiture électrique.

Même constatation pour les voitures PHEV immatriculées en 2022 : 91,4% des nouvelles immatriculations étaient à créditer auprès de sociétés ou d'indépendants, contre 8,6% auprès des particuliers.

En matière d'électromobilité, les particuliers ont davantage favorisé la technologie HEV, au sein de laquelle ils représentaient 54,6% des nouveaux propriétaires en 2022. Et si les motorisations thermiques traditionnelles (essence et diesel) équipaient encore 79,4% des voitures des voitures immatriculées en 2022 par des particuliers, elles n'étaient plus prisées que par 57,2% des sociétés et indépendants.

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



**IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES
PAR TYPE DE CARBURANT**

	2020	2021	2022	Evo.22 Vs 21
Essence	51,80%	52%	48,90%	-3,10%
Diesel	32,90%	23,70%	16,40%	-7,30%
PHEV	7,30%	12,50%	16,20%	3,70%
HEV	3,50%	5,10%	7,50%	1,80%
BEV	3,50%	5,90%	10,30%	4,40%
CNG	0,70%	0,30%	0,10%	-0,20%
LPG	0,20%	0,50%	0,70%	0,20%
H2	0%	0%	0%	-
Electrifiées	14,30%	23,50%	34%	10,50%
Plug-ins	10,80%	18,40%	26,50%	8,10%

Plus de 200 modèles électrifiés sur le marché

En 2022, le secteur automobile a continué de développer son offre de produits électrifiés, passage incontournable actuellement pour l'atteinte des objectifs de réduction de CO2 imposés par l'Europe. Cet effort s'est reflété non seulement dans les immatriculations de voitures neuves mais également dans une offre de produits qui continue de s'étendre. Fin 2022, on dénombrait 81 modèles BEV, 98 modèles PHEV et 47 modèles HEV différents proposés à la vente dans notre pays. Un nouveau record en la matière.

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

	2019	2020	2021	2022
BEV	29	56	70	81
PHEV	35	67	87	98
HEV	50	35	35	47
Total	114	158	192	226

EMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES EN G/KM

	NEDC	WLTP
2023 (5 mois)	/	92
2022	/	105
2021	97,1	116,9
2020	107,9	130,7
2019	121,2	/
2018	119,2	/
2017	115,8	/
2016	115,8	/
2015	117,6	/
2010	134,7	/
2005	155,6	/
2000	167	/
1995	186	/

Nouveau recul significatif des émissions de CO₂

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.

Mesurées selon le test WLTP qui est désormais d'usage, les émissions moyennes de CO₂ sur un an sont tombées de 116,9 g/km en 2021 à 105 g/km en 2022 (WLTP), soit une réduction de plus de 10% en 1 an.

Avec une moyenne de 92 g/km, les voitures de société neuves immatriculées en 2022 affichaient assez logiquement un niveau moyen d'émissions de CO₂ largement inférieur à celui des voitures neuves immatriculées par des clients particuliers (126 gr/km).

Ce recul des émissions moyennes de CO₂ s'est poursuivi en 2023 avec un niveau moyen d'émissions par les voitures neuves, tous propriétaires confondus, établi à 92 gr/km au terme des 5 premiers mois de l'exercice 2023 (77 gr/km pour les voitures immatriculées par des professionnels et 122gr/km pour les voitures immatriculées par des particuliers) !



PARC AUTOMOBILE

Malgré trois reculs consécutifs des immatriculations de voitures neuves entre 2020 et 2022, le volume du parc automobile belge continue néanmoins de croître. Fort de 5.880.312 voitures au 31 décembre 2022, il affiche une progression de +0,5% en 12 mois, après avoir déjà progressé de +0,42% entre 2020 et 2021.

Depuis 2012, alors qu'il affichait 5.392.662 unités, le parc automobile belge présente une croissance de +9%.

Pour la toute première fois, les voitures répondant à la norme d'homologation Euro 6 étaient majoritaires au sein du parc automobile belge (50,9%) en date du 31 décembre 2022. Les voitures répondant à la norme d'homologation Euro 5 représentaient 22,8% du parc automobile belge contre 14,3% pour les voitures répondant à la norme d'homologation Euro 4. Avec 707.879 unités recensées au 31 décembre 2022, les voitures répondant aux normes d'homologation Euro 3 ou plus anciennes composaient encore 12% du parc automobile national.

Le parc automobile belge continue de vieillir. Alors que l'âge moyen du parc automobile belge était de 9 ans et 18 jours en 2019 avant la pandémie de Covid-19, celui-ci est désormais de 9 ans, 9 mois et 5 jours. C'est près de 4 mois de plus qu'en 2021 (9 ans, 5 mois et 19 jours).

Au niveau des différentes motorisations, les tendances constatées ces dernières années se sont encore renforcées en 2022. La motorisation essence continue de composer la majorité du parc automobile belge avec 53,1% de parts de marché (+3,4% en 2022). Dans le même temps, la motorisation diesel, qui avait atteint un pic à 62,3% du parc automobile belge en 2013, ne représente plus « que » 39,3% (-7,9%) du parc automobile belge.

Du côté des motorisations électrifiées, le parc roulant des motorisations hybrides a pour la première fois franchi le cap des 300.000 unités et compose 5,1% du parc automobile. La motorisation hybride rechargeable (PHEV) est désormais largement majoritaire (178.000 unités) par rapport

EVOLUTION DU PARC DES VOITURES PAR TYPE DE CARBURANT

	ESSENCE			DIESEL			LPG			CNG			HEV		
	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var
2012	1 970 819	36,5	-0,5%	3 361 880	62,3	+1,3%	26 346	0,5	-12,1%	218	0,0	+58,0%	13 612	0,3	+40,0%
2013	1 991 291	36,6	+1,0%	3 386 307	62,3	+0,7%	22 265	0,4	-15,5%	344	0,0	+57,8%	18 735	0,3	+37,6%
2014	2 042 731	37,1	+2,6%	3 400 191	61,7	+0,4%	19 648	0,4	-11,8%	1 232	0,0	+258,1%	25 258	0,5	+34,8%
2015	2 115 906	37,9	+3,6%	3 396 314	60,8	-0,1%	17 110	0,3	-12,9%	1 860	0,0	+51,0%	30 276	0,5	+19,9%
2016	2 239 107	39,5	+5,8%	3 338 351	58,9	-1,7%	15 561	0,3	-9,1%	4 161	0,1	+123,7%	37 641	0,7	+24,3%
2017	2 381 099	41,5	+6,3%	3 235 978	56,4	-3,1%	14 640	0,3	-5,9%	6 988	0,1	+67,9%	47 350	0,8	+25,8%
2018	2 576 726	44,6	+8,2%	3 058 386	52,9	-5,5%	14 307	0,2	-2,3%	11 128	0,2	+59,2%	59 986	1,0	+26,7%
2019	2 770 848	47,7	+7,5%	2 862 460	49,2	-6,4%	13 836	0,2	-3,3%	14 619	0,3	+31,4%	73 142	1,3	+21,9%
2020	2 895 250	49,7	+4,5%	2 693 666	46,2	-5,9%	14 213	0,2	+2,7%	17 304	0,3	+18,4%	84 711	1,5	+15,8%
2021	3 022 271	51,6	+4,4%	2 505 531	42,8	-7,0%	15 578	0,3	+9,6%	17 879	0,3	+3,3%	101 264	1,7	+19,5%
2022	3 123 725	53,1	+3,4%	2 308 461	39,3	-7,9%	17 647	0,3	+13,3%	17 175	0,3	-3,9%	124 369	2,1	+22,8%

à la motorisation hybride auto-rechargeable (HEV – 124.000 unités).

Le parc roulant des voitures 100% électriques (BEV) a pour la première fois franchi la barre symbolique de 1% de représentativité dans le parc automobile belge. Fin 2022, ce sont en effet non moins de 89.398 voitures électriques qui circulaient en Belgique, soit 1,5% du parc automobile.

Cumulé, l'ensemble des véhicules électrifiées représente entre-temps presque 7% du parc roulant (6,7%), soit près de 400.000 unités.



PHEV			ELECTRIQUE			PILE À COMBUSTIBLE			AUTRES			TOTAL	
Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Pdm %	Var	Quantité	Var
103	0,0	+930,0%	824	0,0	+156,7%	-	-	-	18 860	0,3	-0,1%	5 392 662	+0,6%
301	0,0	+192,2%	1 202	0,0	+45,9%	-	-	-	18 850	0,3	-0,1%	5 439 295	+0,9%
962	0,0	+219,6%	2 203	0,0	+83,3%	1	0,0	-	18 854	0,3	+0,0%	5 511 080	+1,3%
3 790	0,1	+294,0%	3 307	0,1	+50,1%	1	0,0	+0,0%	18 851	0,3	-0,0%	5 587 415	+1,4%
10 898	0,2	+187,5%	5 194	0,1	+57,1%	1	0,0	+0,0%	18 850	0,3	-0,0%	5 669 764	+1,5%
22 842	0,4	+109,6%	7 517	0,1	+44,7%	18	0,0	+1700%	18 848	0,3	-0,0%	5 735 280	+1,2%
32 528	0,6	+42,4%	10 748	0,2	+43,0%	26	0,0	+44,4%	18 849	0,3	+0,0%	5 782 684	+0,8%
41 430	0,7	+27,4%	18 523	0,3	+72,3%	38	0,0	+46,2%	18 875	0,3	+0,1%	5 813 771	+0,5%
71 551	1,2	+72,7%	31 529	0,5	+70,2%	48	0,0	+26,3%	18 923	0,3	+0,3%	5 827 195	+0,2%
117 857	2,0	+64,7%	52 084	0,9	+65,2%	52	0,0	+8,3%	18 960	0,3	+0,2%	5 851 476	+0,4%
177 950	3,0	+51,0%	89 398	1,5	+71,6%	66	0,0	+26,9%	18 953	0,3	-0,0%	5 877 744	+0,4%

PERSPECTIVES DU MARCHÉ AUTOMOBILE

Depuis 2010, le marché belge des voitures neuves peut être divisé en quatre périodes distinctes :

En 2010 et 2011, le marché fut grandement supporté et influencé par les primes fédérales attribuées aux voitures rejetant peu de CO₂, avec un pic historique à 572.211 unités immatriculées en 2011. La motorisation diesel régnait alors en maître sur le marché avec plus de 7 voitures neuves écoulées sur 10 qui étaient équipées de cette technologie.

De 2012 à 2015, le marché s'est normalisé en étant supporté par les immatriculations attribuées aux voitures de société, celui-ci se stabilisant autour de 489.000 immatriculations en moyenne par année.

De 2016 à 2019, le marché a grimpé autour d'une moyenne de 546.000 voitures/an et a été marqué par le Dieselgate qui, s'il n'a pas provoqué de recul des immatriculations, a accéléré le recul de la demande de voitures diesel pour favoriser la motorisation essence et, graduellement, une montée en puissance de la motorisation hybride HEV, principalement auprès des clients particuliers.

De 2020 à 2022, c'est la pandémie de Covid-19 et ses conséquences sur la production automobile

qui ont rythmé le marché, réduisant celui-ci à une moyenne de 394.000 immatriculations lors de ces trois années.

Depuis août 2022, et plus encore au début de l'année 2023, le marché des voitures neuves retrouve un rythme normalisé de ses livraisons avec des chiffres en constante amélioration sur base annuelle, même si ceux-ci demeurent inférieurs à ceux de la situation d'avant pandémie. Cependant, suite à la mise en œuvre de la nouvelle fiscalité sur les voitures de société, le Centre de connaissances de FEBIAC s'attend à un ralentissement dans les prises de commandes B2B à compter du mois de juillet 2023.

Croissance jusqu'en 2025, stabilisation dès 2027

Toujours impacté par le décalage entre les prises de commandes en showroom et la production – et donc la livraison et les enregistrements – des véhicules, le marché automobile belge devrait néanmoins continuer de croître tant en 2023 qu'en 2024 et 2025.

Les prévisions effectuées par le Centre de connaissances de FEBIAC selon trois modèles de simulation différents estiment qu'en 2025, le marché atteindra un pic de 450.000 immatriculations (selon le modèle pessimiste), 500.000 immatriculations (selon le modèle conservateur) ou 550.000 immatriculations (selon le modèle optimiste). Le Centre de connaissances de FEBIAC estime qu'un retour à un marché normalisé et stabilisé se fera en Belgique à compter de l'année 2027, après un léger recul probable, en 2026.



MARCHÉ DEUX-ROUES MOTORISÉS

Après avoir particulièrement bien traversé les exercices 2020 et 2021, avec à la clé deux résultats annuels supérieurs à ceux des années « pré-Covid », le marché des deux-roues motorisés a enregistré en 2022 un léger recul de -2,9% de ses immatriculations, revenant dès lors au même niveau que celui qui était le sien avant l'éclatement de la pandémie.

Réuni derrière l'appellation générique « moto », le marché a ainsi recensé 24.683 nouvelles immatriculations en Belgique entre le 1er janvier et le 31 décembre 2022. Après exclusion des engins de type Trikes et Quads, on dénombrait 23.140 immatriculations de deux-roues motorisés en Belgique en 2022 contre 23.988 en 2021.

Malgré le léger recul général du marché, les motos et scooters d'une cylindrée maximale de 125cc ont augmenté leur volume en 2022, avec 6.798 immatriculations recensées contre 6.635 en 2021. Caractérisés par leur légèreté et leur maniabilité, ces engins de mobilité urbaine dont la conduite est 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), ont obtenu une part de marché de 29,4% en 2022 contre 27,7% en 2021.

Avec 5.130 unités écoulées (22,2% de parts de marché), le segment Basic/Roadster est dans l'absolu celui qui est parvenu à convaincre le plus grand nombre de motards en 2022. Après avoir effectué une progression marquante en 2021, le segment des Trails s'est stabilisé à la deuxième place avec 4.760 unités écoulées, devant les Scooters de maximum 125cc qui ont complété la troisième place de ce podium avec 4.081 immatriculations.

Avec 3.353 immatriculations, c'est en province d'Anvers que le plus grand nombre de motos et scooters ont été immatriculés en 2022. Suivaient les provinces Flandre Orientale (3.059), Liège (3.004), Hainaut (2.821) et Brabant-Flamand (2.476).

L'essence toujours largement dominante

Sans grande surprise, la motorisation essence restait très largement majoritaire parmi les immatriculations de motos et scooters neufs. Avec 97,4% de parts de marché cette année, elle affichait néanmoins en léger recul par rapport aux 98,7% de parts de marché recensés en 2021, ce qui a profité aux motos et scooters électriques qui ont entamé une très légère percée avec 2,6% de parts de marché.

Près d'une moto neuve sur cinq immatriculée en Belgique en 2022 l'a été au nom d'une entreprise (19,5%). Les clients particuliers ont compté pour 80,5% des immatriculations de motos ou scooters, dont 8,7% de femmes.

Davantage de Speedpedelecs et de voiturettes sans permis

Considérés comme des cyclomoteurs de classe B, les Speed Pedelecs continuent de convaincre de plus en plus d'utilisateurs. 16.916 unités ont été immatriculées en 2022, contre 12.101 en 2021.

Même constatation pour les immatriculations de voiturettes sans permis de conduire, dont il s'est écoulé 911 unités en 2022 contre 839 en 2021.

	Qty	Evo
2010	26 440	
2011	27 024	2,21%
2012	25 276	-6,47%
2013	22 152	-12,36%
2014	22 022	-0,59%
2015	22 922	4,09%
2016	25 507	11,28%
2017	22 247	-12,78%
2018	24 704	11,04%
2019	24 930	0,91%
2020	25 807	3,52%
2021	25 422	-1,49%
2022	24 683	-2,91%
Marché moyen depuis 2010	24 549	

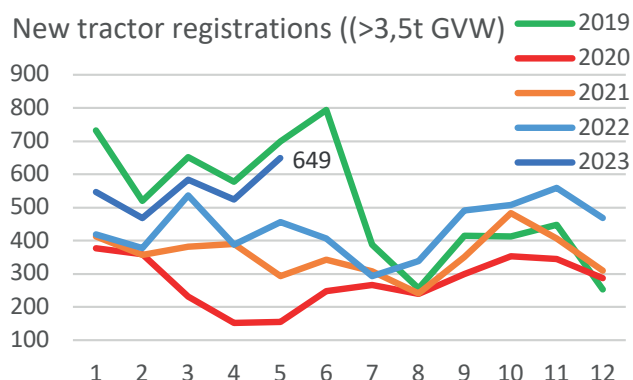
MARCHÉ

VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS

Lourdement impacté en 2020 par les fermetures relatives à la pandémie, le marché des véhicules utilitaires lourds se redresse petit à petit. Aux 7.516 utilitaires lourds immatriculés en 2020 (contre 11.510 en 2019) ont succédé les 8.179 immatriculations de 2021 puis les 8.567 enregistrements de 2022.

C'est principalement aux tracteurs routiers de plus de 16 tonnes que le marché doit ses résultats de 2022, ceux-ci ayant vu leurs immatriculations progresser de 23,2% sur base annuelle pendant que les immatriculations de porteurs de plus de 16 tonnes perdaient 7,6% de leur volume et que les utilitaires lourds de moins de 16 tonnes – tracteurs et porteurs confondus – voyaient leurs résultats chuter de 28,6%.

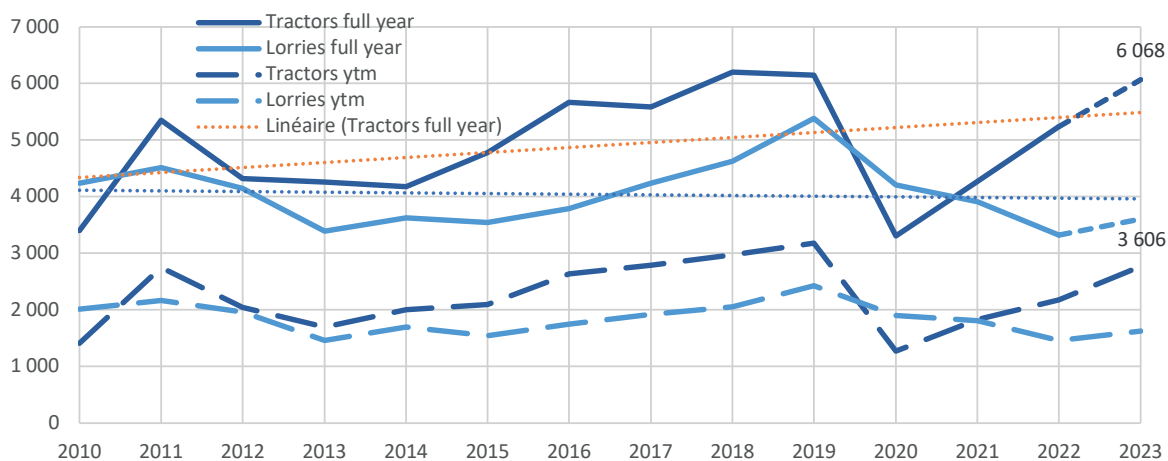
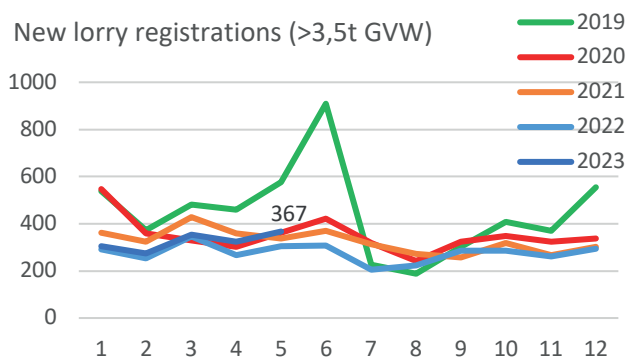
Le début de l'exercice 2023 a vu le marché des tracteurs routiers continuer sur sa lancée de 2022. Entre les mois de janvier et mai, ce sont 27,5 % d'immatriculations supplémentaires qui ont été enregistrées sur le marché des tracteurs routiers par rapport à cette même période en 2022. Selon les estimations du Centre de connaissances de FEBIAC, le marché des tracteurs routiers devrait retrouver en 2023 les niveaux élevés qui étaient le sien en 2018 et 2019 (6.000+ unités).



Après 3 années consécutives de baisse, le marché des porteurs semble se redresser légèrement mais difficilement : fin mai 2023, le volume d'immatriculations de ce marché a franchi la barre des 1.600 unités après avoir connu un niveau faible historique de 1.461 immatriculations à la même période l'an dernier. Le Centre de connaissances de FEBIAC estime qu'il est possible que le plafond de 3.500 nouvelles immatriculations soit atteint en 2023 par ce marché.

Du côté des motorisations des véhicules utilitaires lourds, l'électrification semble lentement devoir s'imposer, même si les volumes demeurent encore modestes : après 4 mois en 2023, 31 nouveaux porteurs et 5 nouveaux tracteurs ont été immatriculés avec une motorisation entièrement électrique.





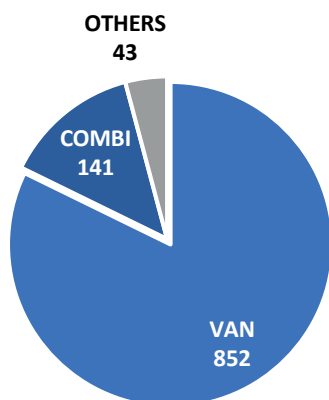
MARCHÉ

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2022, le marché des véhicules utilitaires légers neufs s'est établi à 56.102 unités. Un résultat synonyme de recul de -26,1% par rapport au marché de l'exercice 2021. C'est principalement le premier semestre qui a pénalisé les enregistrements de véhicules utilitaires, les livraisons étant contrariées par la pénurie de semi-conducteurs sur les marchés mondiaux. Dès le mois de juillet, le marché s'est redressé pour signer des résultats mensuels certes inférieurs mais globalement plus en phase avec ceux de l'exercice précédent.

un rebond et améliore de près de 20% ses résultats cumulés de 2022. Le Centre de connaissances de FEBIAC estime que la barre des 65.000 unités immatriculées devrait être atteinte en 2023. Une amélioration de 9.000 unités par rapport à l'exercice 2021 mais qui resterait bien en deçà

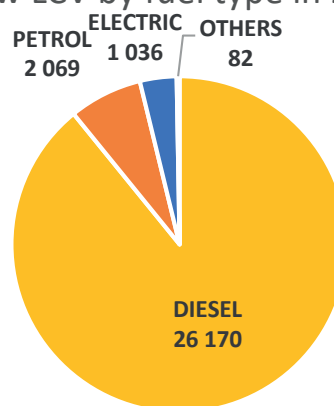
New e-LCV by bodytype in 2023



Le marché moyen des véhicules utilitaires légers entre 2010 et 2022 s'établit désormais à 64.557 unités.

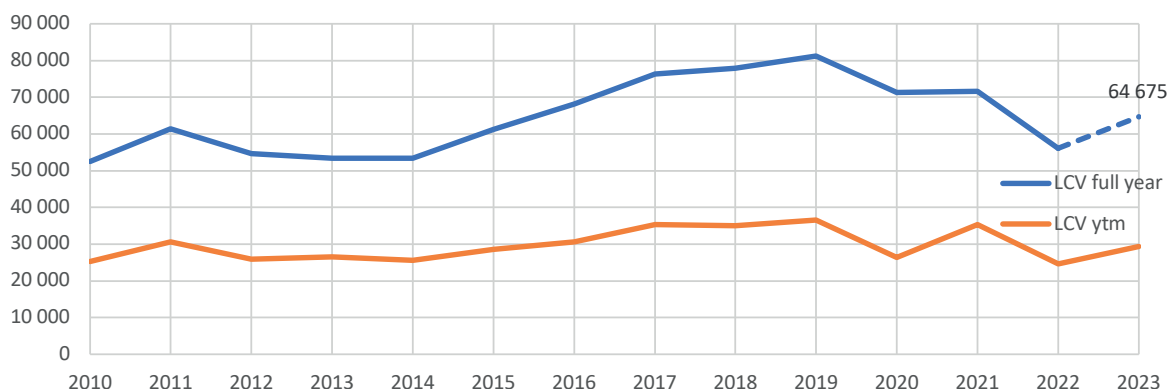
Au terme des 5 premiers mois de l'exercice 2023, le marché des véhicules utilitaires légers connaît

New LCV by fuel type in 2023



des volumes annuels de la période record 2017-2019, lorsque le marché atteignait plus de 81.000 immatriculations.

Il reste maintenant à voir comment le marché évoluera dans les mois à venir. Après avoir comparé les chiffres mensuels des années précédentes, on ne peut pas (encore) conclure que le marché a commencé à rattraper son retard. Les chiffres modestes ne peuvent pas non plus être attribués au changement de régime fiscal en

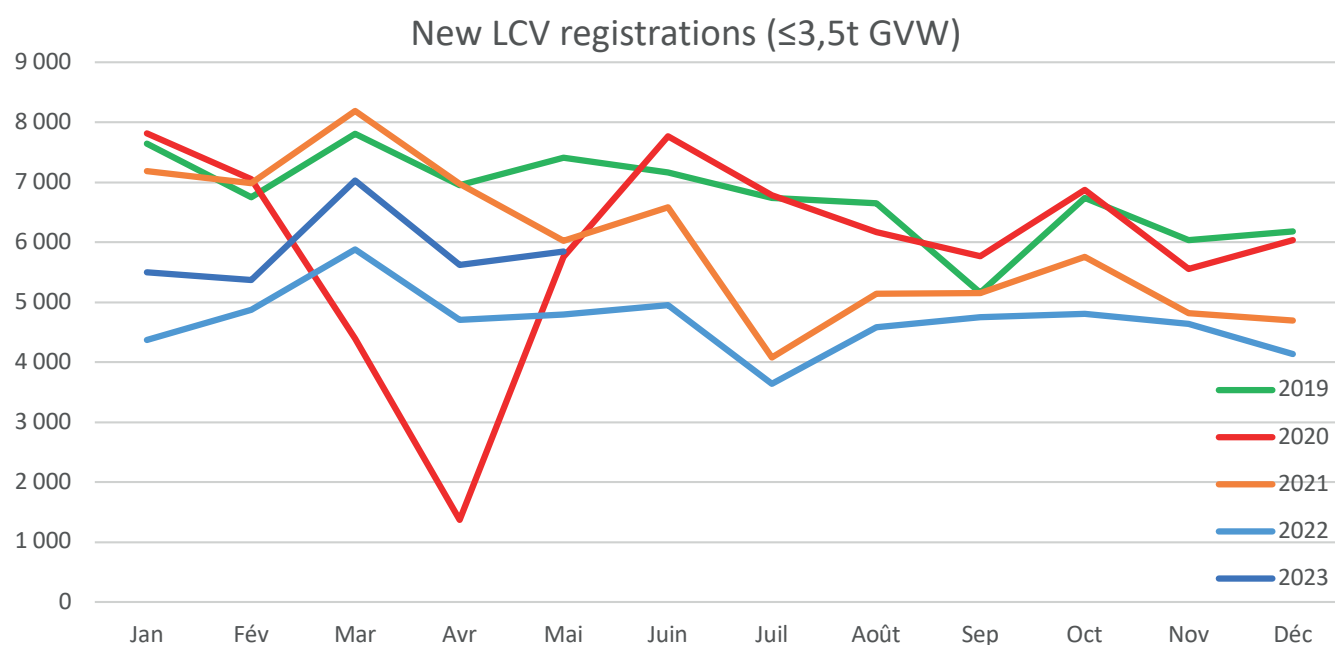


Flandre où, depuis le 1er janvier 2023, les pick-up et châssis-cabines au nom de particuliers sont taxés comme des voitures particulières. Dans l'ensemble, ces deux types de carrosseries ont fortement progressés ces derniers mois, respectivement de +40% et +62% par rapport à la même période de l'année dernière. Les volumes d'immatriculations élevés pourraient encore être un effet partiel des commandes de 2022, étant donné qu'elles figurent encore sous le régime fiscal favorable antérieur.

Le diesel reste le roi des motorisations

La motorisation diesel représente toujours la majeure partie du marché des nouveaux véhicules

utilitaires légers (89 %), suivi par l'essence. Cependant, les immatriculations de véhicules utilitaires légers électriques sont en nette progression : presque toutes les marques proposent désormais des modèles électriques, et le nombre d'immatriculations d'utilitaires légers électriques a doublé au cours des cinq derniers mois par rapport à la même période l'année dernière : il est passé de 500 à un peu plus de 1.000 unités. 85 % d'entre elles sont des fourgonnettes, qui ouvrent la voie à l'électrification du marché du transport léger de marchandises.



WHO IS WHO ?

PRÉSIDENCE ET DIRECTION

Présidence

Philippe DEHENNIN
Président

jusqu'au 21 juin 2023

Denis GORTEMAN
Vice-président

Jean-Paul RENAUX
Vice-président

Comité de direction

Thierry BEFFORT

Peter BERTIN

Peter BROCK

Pierre-Emmanuel
CHARTIER

Andreas CREMER

Philippe DEHENNIN

Denis GORTEMAN

Christian LAMBERT

Ingrid LOCKLEY

Jean-Paul RENAUX

Michaël ROOSEN

Olivier SERMEUS

Dr. Alexander WEHR

Martin DOMISE

Florian KRAFT

Siegfried
VAN BRABANDT

WHO IS WHO ?

MEMBRES DU PERSONNEL

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 Images
& Projets spéciaux

christophe.dubon@febiac.be

Public affairs

Kris GYSELS
Directeur

kris.gysels@febiac.be

Steven SOENS

Conseiller poids-lourds,
réglementation des véhicules

steven.soens@febiac.be

Data services

Pascal CAPPELMANS
Directeur

pascal.cappelmans@febiac.be

Nadine ATANASSOFF

Cellule informatique - BI Manager

nadine.atanassoff@febiac.be

Pascale VAN HOOVELD

Analyst Programmer

pascale.vanhooveld@febiac.be

Rodrigo MORALES

Cellule informatique - Data Scientist

rodrigo.morales@febiac.be

Vincent GORLLER

Technicar - Database Expert

vincent.gorller@febiac.be

Virginie VERGAUWEN

Technicar - Database Officer

virginie.vergauwen@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

Greta WILLOCX

Technicar - Sales Support

greta.willocx@febiac.be

Shared services (HR/Finance/legal)

Gwenaëlle JACQUES
Directeur

gwenaëlle.jacques@febiac.be

Martine DE ROOVER

Chef de service & Controller

martine.deroover@febiac.be

Vera DE SMET

Comptabilité

vera.desmet@febiac.be

Lucky ISHIMWE

Comptabilité

lucky.lshimwe@febiac.be

CONTACT FEBIAC

FEBIAC a.s.b.l.

Boulevard de la Woluwe 46 bte 6
1200 Bruxelles

T 02 / 778.64.00

F 02 / 762.81.71

E-mail : info@febiac.be