

Alexander De Croo (VLD), le ministre des Télécommunications, a inauguré le premier réseau actif 5G de Belgique dans un parc technologique de Hasselt. © REPORTERS



ÉCONOMIE

Malgré ses désagréments, l'auto a un succès dément

CONSOMMATION En Belgique, les ventes de voitures connaissent une bonne année

- ▶ En Europe, l'automobile renoue avec ses performances d'avant la crise financière.
- ▶ Un succès paradoxal à l'heure où elle pose tant de problèmes de mobilité, d'environnement et de santé.
- ▶ Mais l'achat automobile reste partiellement irrationnel.

Alors que le Salon de l'auto bat son plein à Bruxelles, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) livre les chiffres d'immatriculations de voitures neuves dans l'Union. Le secteur affiche une forme insolente : il retrouve son niveau d'avant la crise financière et bancaire de 2008, en repassant pour la première fois depuis dix ans au-dessus des 15 millions d'autos vendues (15,9 millions en 2007). Cela représente une croissance de 3,4 % par rapport à 2016 et une quatrième année de hausse consécutive.

En Belgique, cette augmentation n'est « que » de 1,3 % en un an. Mais, avec 546.000 véhicules neufs de plus en circulation dans le royaume, le secteur accomplit son 3^e record de vente, derrière 2010 (547.000) et surtout 2011 (572.000). Cette embellie s'explique par l'amélioration de la situation économique et de la confiance des ménages, selon la Febiac. La fédération de l'auto et du cycle y voit aussi un effet mécanique. Le pic de 2011 a été atteint grâce aux primes fédérales pour l'achat de véhicules émettant moins de CO₂, avec un rush sur les petits modèles diesel. « On a assisté l'an dernier à la première grande vague de remplacement de ces voitures

arrivées en fin de vie, » selon Christophe Dubon, porte-parole de la Febiac.

« De surcroît, souligne son collègue Joost Kaesemans, le marché belge de l'auto présente un facteur particulier de stabilité : les voitures de société. » Toujours avantageuses fiscalement pour les entreprises, elles dépendent de l'activité économique, en l'occurrence repartie à la hausse. Et elles sont généralement renouvelées tous les 4 à 5 ans. Aujourd'hui, elles représentent une auto sur cinq en circulation ; 1,1 million sur un total de 5,7 millions pour être précis. Et, l'an dernier, indique la Febiac, 54 % des immatriculations de voitures neuves ont été effectuées au nom d'une société.

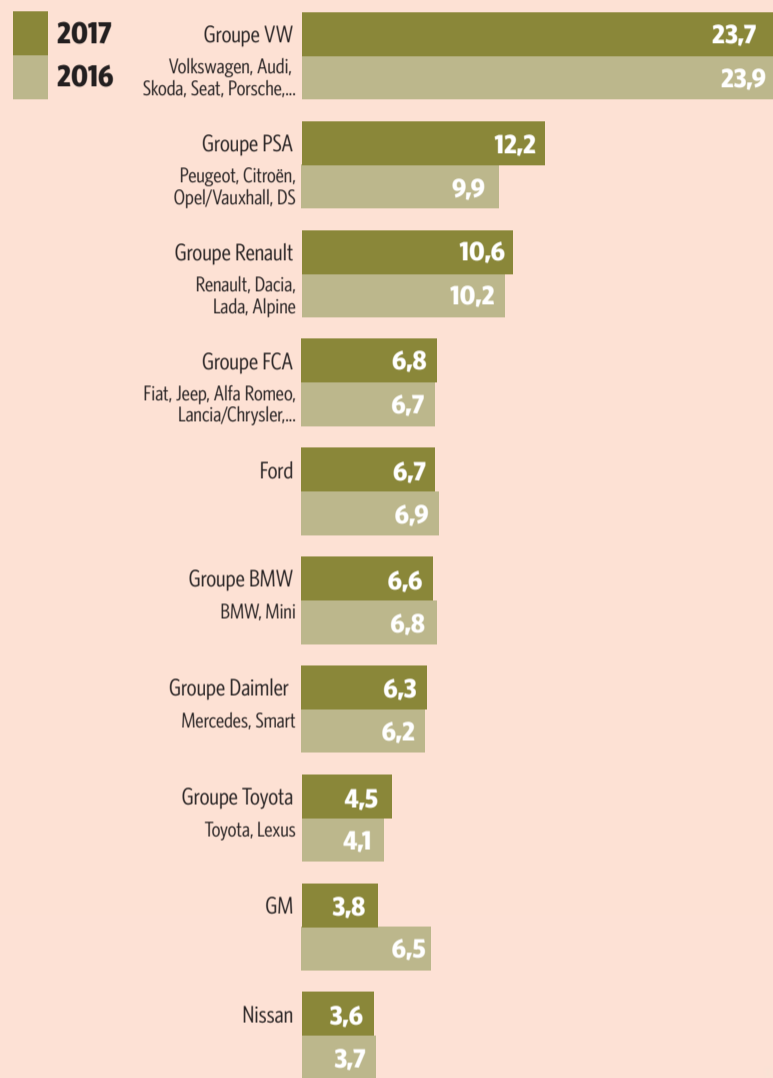
« L'auto est encore assimilée à une prolongation de la maison, à un cocon protecteur »

ALEXANDRA BALIKDJIAN, ULB

Il n'empêche, ces excellentes performances de vente semblent paradoxales à une époque où il n'est plus à démontrer que la voiture individuelle pose de solides soucis de mobilité dans les grandes villes et sur leurs voies d'accès. De plus, en attendant l'électrification du parc, recourant à de l'énergie massivement renouvelable, l'auto et ses multiples émissions nocives restent un poids considérable pour l'environnement et pour la santé. Paradoxe mais explicable. « Si le parc automobile augmente d'un pourcent par an depuis quelques années, tente d'éclaircir Joost Kaesemans. La population s'accroît et, avec elle, le nombre d'automobilistes. Et même si les jeunes passent leur permis de plus en plus tard, les seniors, eux, roulent de plus en plus longtemps. »

On pourrait malgré tout s'attendre à ce

Top 10 des parts de marché des constructeurs dans l'Union européenne



que les politiques publiques décourageant la voiture individuelle et poussant à emprunter les transports en commun aient porté leurs fruits. « Mais, s'il existe des alternatives en ville, comme le métro ou le vélo, ce n'est pas le cas en milieu périurbain, pointe Isabelle Thomas, géographe à l'UCL. Il manque toujours de concertation entre l'aménagement du territoire et la politique des transports. » A cela, se greffe cette autre réalité : « Dans leurs habitudes de mobilité, les gens privilégient le confort et la facilité d'organisation, constate Amélie Cardyn, chef de projet « mobilité » au bureau d'étude Agora. Ils se dirigent vers les moyens de transport les plus efficaces à leurs yeux, sans que l'argument de l'environnement prenne le dessus. C'est ainsi que des ménages peuvent acquérir un deuxième véhicule, juste pour faciliter les déplacements de leurs enfants le mercredi après-midi et le week-end. Quant au poids financier total d'une automobile, manifestement, ils le méconnaissent ou le sous-estiment... »

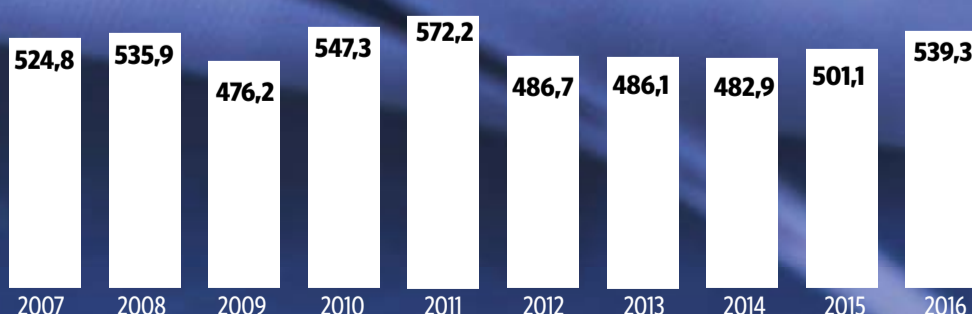
De plus, de nombreux Belges, encore à mille lieues d'une prise de conscience de la mobilité alternative, continuent à attacher une importance irrationnelle et donc un budget considérable à la voiture. « Elle reste assimilée à une prolongation de la maison, à un cocon protecteur, selon Alexandra Balikdjian, psychologue de la consommation à l'ULB. C'est un lieu de transition entre l'univers professionnel et la vie privée. » Les constructeurs l'ont compris en rendant leurs modèles de plus en plus confortables et connectés. « De plus, reprend l'experte des comportements d'achats, l'auto reste un produit d'identification, de personnalisation, de différenciation sociale. C'est un objet qu'on montre pour parler de soi. » Et si la tentation de changer régulièrement de véhicule titille bien des automobilistes, c'est pour porter ce message : « celui du changement, de l'innovation. En ce moment, c'est afficher son engagement pour la planète avec des voitures plus propres, à essence, hybride, voire électriques qui respecteraient la planète. Les marques jouent sur ces associations d'idées ». Cela ne tient pourtant pas la route, contrairement à cette évidence : la lutte contre le réchauffement climatique passe notamment par une réduction du nombre de voitures construites et mises en circulation. ■

JULIEN BOSSELER

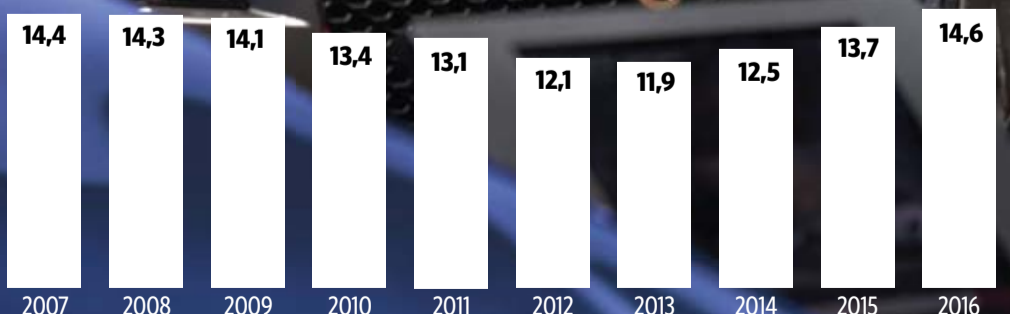


Immatriculations de véhicules neufs depuis 2007

En Belgique, en milliers



Dans l'Union européenne, en millions



LE SOIR - 18.01.18 - Source : ACEA