



SHUTTERSTOCK

Le test d'aptitude est finalement peu fréquent

Un test d'aptitude est parfois requis. Ce n'est pas la situation la plus fréquente. Chez AG Insurance, quelque 100 conducteurs ont été concernés par une telle épreuve en 2018. Chez Axa, c'est 0,2 % des conducteurs seniors qui, en général, doivent prouver qu'ils sont toujours aptes à tenir un volant. Quand un tel test est-il requis? "Nous sommes parfois sollicités par des enfants inquiets qui nous demandent que leurs parents soient soumis à un test d'aptitude", témoigne Olivier De Backer (Fédérale Assurance).

Plus fréquemment, c'est la survenance d'un sinistre qui met la puce à l'oreille de l'assureur. "Ce n'est que lorsque l'on observe des signes qui pourraient refléter une diminution des facultés du client senior, comme circuler dans un sens interdit, franchir un signal 'Stop', que le conducteur est invité à passer un test d'aptitude à la conduite", remarque Chloé Tillieux (Axa). "Suggérer ce type de test se fait toujours en concertation avec le courtier ou l'agence bancaire", affirme Laurene Gijs (AG Insurance). "Le client décide de passer le test ou non, et décide de nous communiquer les résultats ou non. Chaque dossier est différent. La conclusion varie fortement d'un test à l'autre. Suite au test, le conducteur décide parfois de vendre sa voiture. Parfois, il lui est recommandé de ne rouler que la journée."

La résiliation n'est pas la seule option

C'est généralement le centre Cara, qui dépend de l'institut de la sécurité routière Vias, qui organise de tels tests. Ethias collabore avec DKH (Driving know how, coaching des seniors à domicile). "Il ne s'agit pas d'une démarche de 'la dernière chance', mais d'une démarche positive pour garder à niveau les aptitudes dans un environnement de mobilité de plus en plus complexe", déclare Serge Jacobs. La résiliation pure et simple est l'une des options, bien entendu. L'assureur peut toutefois décider de poursuivre la relation, mais à de nouvelles conditions. "Il peut s'agir d'une augmentation de prime, d'une augmentation de la franchise ou encore une combinaison des deux", indique Bart Walraet (Baloise Insurance).

P. D.-D.

En Bourse, Solvay subit l'effet papillon

■ Petites causes, grands effets : une légère baisse de prévisions et ça dérape.

Hier, après l'annonce de résultats trimestriels plutôt satisfaisants, Solvay a subi de plein fouet la défiance des investisseurs, lors de la pire séance à la Bourse de Bruxelles depuis le début de l'année. Au plus fort des turbulences, le titre lâchait 8,25 %. Au premier trimestre, le groupe de chimie de spécialité a vu son bénéfice net progresser de 18 %, à 289 millions d'euros. Cela a fait dire à Ilham Kadri, CEO depuis le 1^{er} mars : "Les résultats de Solvay au premier trimestre étaient conformes à nos attentes."

C'est vrai, mais à côté de cela, selon l'analyste Xavier Servais, il a suffi d'"un petit entrefilet sur les perspectives annuelles, prévenant que le contexte général se détériore", pour faire plonger l'action.

En effet, après avoir annoncé, en février, lors de la présentation de ses résultats annuels une croissance "modeste", Solvay dit maintenant tabler sur un Ebitda (bénéfice d'exploitation) "stable voire légèrement en baisse." petit revirement que les investisseurs n'ont pas apprécié du tout. Selon Xavier Servais, administrateur-délégué de la société de Bourse Deland&Cie, il s'agit d'une "réaction un peu excessive le jour de l'annonce. Solvay a pâti d'un effet de surprise."

Curieux tout de même, étant donné que l'un des marchés dont dépend fortement le groupe, l'automobile européenne, accuse un léger déclin depuis plus de six mois... Bien sûr, Solvay comptait y augmenter ses ventes, mais le secteur encaisse mal le passage au nouveau cycle

d'homologation WLTP ainsi que la pression des normes CO₂ poussant des constructeurs comme BMW à faire, outre des investissements colossaux, d'énormes provisions.

Le groupe belge se plaint également d'une baisse de la demande dans les secteurs pétroliers et gaziers, notamment aux États-Unis. Mais, d'après Xavier Servais, il s'agit d'une "description de trimestres passés. On entend que la hausse des prix va favoriser l'expansion du gaz de schiste."

Via sa filiale américaine Cytec, Solvay est aussi un grand pourvoyeur de matériaux composites pour l'aéronautique. Pas de souci pour l'instant du côté de Lockheed Martin et du F-35, dont toute la peau est faite de composite.

+3,2 %

Chiffre d'affaires

Au premier trimestre, le chiffre d'affaires de Solvay s'est élevé à 2,571 milliards d'euros, en hausse de 3,2 %.

Et Boeing dans tout ça ?

Et la crise du Boeing 737 MAX, qui ralentit la production et bloque les livraisons pour plusieurs mois encore ? Le 737 reste un vieil avion modernisé, ne comportant que

très peu de composites, dans les aubes des parties froides du turbo réacteur par exemple. A priori rien à craindre de ce côté-là non plus.

"La transformation vers les produits à haute valeur ajoutée reste très favorable à Solvay", note encore Xavier Servais, qui considère l'action comme "à conserver voire à acheter si la baisse se poursuivait."

Les autres acteurs du secteur, comme Arkana ou BASF, ont un peu mieux anticipé ce léger repli pour 2019, et encaissent donc moins à l'annonce de leurs résultats trimestriels. Avant l'avertissement sur résultats, le rapport cours/bénéfices de Solvay était de 11,5 à 12, dans la moyenne pour une entreprise de ce type. Avec "des perspectives bonnes à moyen et long terme."

Dominique Simonet

SOLVAY

EURONEXT BRUXELLES, CLÔTURE **96,72 €**

-6,69 %

