



L'Evolution conjoncturelle dans le secteur du transport professionnel routier de marchandises

3^{ième} trimestre 2024



INSTITUT TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE BELGIQUE asbl

Rue Archimède 5 – 1000 Bruxelles

http: www.itlb.be - Tél.: +32/(0)2 234 30 10

Toute reproduction d'un extrait quelconque de cette publication est uniquement autorisée moyennant la mention de la source.

Remarques préliminaires

1. Objet de l'enquête

Depuis 1977, l'Institut Transport routier et Logistique Belgique (ITLB) organise une enquête pour suivre la conjoncture dans le secteur du transport professionnel routier de marchandises. La méthodologie de base est la même que celle utilisée par la BNB pour leur propre enquête de conjoncture.

Jusqu'à l'année 2005 incluse, l'enquête de conjoncture de l'ITLB était *mensuelle* ; chaque mois, un questionnaire était envoyé à un échantillon représentatif d'entreprises du secteur afin de suivre et de mieux appréhender les problèmes spécifiques et tendances caractéristiques du secteur.

Afin de mieux pouvoir anticiper les évolutions et les défis auxquels le secteur sera confronté, à partir de 2006, cette enquête de conjoncture est métamorphosée. De mensuelle, elle devient trimestrielle. L'enquête sonde l'opinion d'un échantillon représentatif des entreprises du secteur sur l'évolution d'un certain nombre de facteurs. Ils servent à indiquer si la situation du trimestre en question est restée stable, s'est améliorée ou s'est dégradée par rapport à la situation précédente. En outre, les entreprises sont également interrogées sur les causes qu'elles identifient à cette tendance, leurs impressions et leurs prévisions quant aux missions de transport mais également du point de vue logistique.

2. Répartition des résultats selon la taille des entreprises

Les résultats de cette enquête sont ventilés, dans le présent rapport, en cinq classes suivant la taille des entreprises participantes. Celle-ci est fonction du nombre de véhicules moteurs que comporte l'entreprise.

1 (classe 1)	Entreprises ayant 1 véhicule moteur;
2 (classe 2)	Entreprises ayant de 2 à 5 véhicules moteurs;
3 (classe 3)	Entreprises ayant de 6 à 20 véhicules moteurs;
4 (classe 4)	Entreprises ayant de 21 à 50 véhicules moteurs;
5 (classe 5)	Entreprises ayant plus de 50 véhicules moteurs;
T (total)	Extrapolation des données à l'ensemble du secteur sur base d'une double clé de répartition : le nombre de véhicules moteurs et le nombre d'entreprises

3. Présentation des résultats

Les résultats concernant l'activité de transport, la situation du personnel, le prix de revient et le prix de vente sont présentés en terme de **solde pondéré** (S) des réponses des participants, c'est-à-dire la différence pondérée entre le pourcentage moyen d'entreprises signalant une augmentation (+) et le pourcentage moyen d'entreprises signalant une diminution (-) par rapport au mois précédent. Afin d'obtenir la reproduction la plus fidèle possible de l'image du secteur dans son ensemble (extrapolation), on a attribué un coefficient de pondération aux résultats de chaque catégorie ; il se base sur le nombre d'entreprises et le nombre de véhicules moteurs de chaque catégorie.

Le degré de chargement des véhicules est exprimé par un **coefficient moyen de distance** correspondant au rapport entre le nombre de kilomètres parcourus en charge et le nombre total de kilomètres parcourus (en charge et à vide).

Trimestre 3 2024	Evolution par rapport au trimestre précédent ⁽¹⁾	Trimestre 3 2023
---------------------	---	---------------------

TRANSPORT NATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 5,8 %	↘	- 8,8 %
Sous-traitance	S	- 3 %	↘	- 8,3 %
Evolution du prix de revient	S	+ 5,6 %	↗	+ 8,1 %
Evolution du prix de vente	S	+ 0,7 %	↗	+ 2,9 %

TRANSPORT INTERNATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 9,6 %	↘	- 9,5 %
Sous-traitance	S	- 5,4 %	↘	- 7,6 %
Evolution du prix de revient	S	+ 2,5 %	↗	+ 5,3 %
Evolution du prix de vente	S	+ 0,4 %	↗	+ 0,8 %

SITUATION DU PERSONNEL

Chauffeurs	S	- 1,6 %	↘	- 1,4 %
Autres ouvriers	S	- 0,3 %	↘	- 0,1 %
Employés	S	- 0,5 %	↘	0 %

COEFFICIENT DE DISTANCE

Coefficient moyen de distance	%	70,1 %	↘	70,1 %
-------------------------------	---	--------	---	--------

SITUATION FINANCIERE

Difficultés de trésorerie	%	16,6%	↗	11,6 %
Délai de paiement accordé aux clients	Jours	37	↔	38
Délai de paiement appliqué par les clients	Jours	43	↘	45
Investissement réalisé	%	19,9 %	↘	29,1 %

S Solde des réponses: La différence pondérée entre le nombre d'entreprises (en %) signalant une hausse et le nombre d'entreprises (en %) signalant une baisse par rapport au trimestre précédent.

⁽¹⁾ **Evolution par rapport au trimestre précédent:** elle reflète l'estimation de la situation par les participants à l'enquête par rapport à celle du trimestre passé.

Situation conjoncturelle en quelques lignes

Dans la zone euro, le PIB a augmenté de + 0,4 % sur base trimestrielle, dans l'UE, on a enregistré une croissance de + 0,3 %. L'économie belge a donc fait un peu moins bien avec une hausse du PIB de + 0,2 %.

Le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route continue cependant de décliner. L'**activité de transport** tant national qu'international a en effet ralenti par rapport au trimestre précédent. Les soldes pondérés des réponses sont de - 5,8 % pour le transport national et de - 9,6 % pour le transport international.

Les embouteillages, en particulier dans et autour des plus grandes villes, causent beaucoup de tracas à de nombreux planificateurs de transports. D'autant plus que des situations conflictuelles apparaissent souvent, en combinaison avec la réglementation stricte concernant les temps de conduite et de repos. Certains transporteurs se plaignent également des longs temps d'attente au port d'Anvers.

Aussi bien le **prix de revient** que le **prix de vente** du transport national et international ont augmenté, même si l'évolution du prix de vente est quelque peu en retard par rapport à celle du prix de revient. Les soldes pondérés des réponses du transport national s'élèvent à + 5,6 % pour le prix de revient et à + 0,7 % pour le prix de vente. Pour le transport international, ces soldes sont de + 2,5 % pour le prix de revient et de + 0,4 % pour le prix de vente.

Les **effectifs du personnel** ont légèrement diminué sur toute la ligne. Pourtant, le nombre de postes à pourvoir reste élevé. 30,7 % des entreprises de transport, en moyenne, signalent une offre d'emploi pour un chauffeur et en ce qui concerne les employés, cette part va même jusqu'à pas moins de 57,6 %.

Le manque de chauffeurs est une problématique connue, mais depuis quelque temps, beaucoup de sociétés éprouvent aussi des difficultés à pourvoir les postes vacants pour employés (planificateurs de transport, comptables, ...).

Le **coefficient moyen de distance** change à peine d'un trimestre à l'autre. Il s'élève à 70,1 %, en comparaison avec 70,3 % à la période précédente et avec, également, 70,1 % à la même période de l'année dernière.

Le nombre d'entreprises indiquant faire face à des **problèmes de liquidités** s'est accru, en comparaison avec le trimestre précédent. 1 entreprise sur 6, en moyenne, signale des pénuries de liquidités, par rapport à 1 sur 10 lors de la période précédente.

Le **délai de paiement** moyen accordé s'élève à 37 jours, mais, dans la pratique, il va jusqu'à 43 jours, en moyenne.

Le nombre d'**investissements** a quelque peu reculé par rapport à la période précédente. 20 % des entreprises, en moyenne, indiquent avoir investi au cours du trimestre, par rapport à 23 % au trimestre précédent et à 29 % il y a un an.

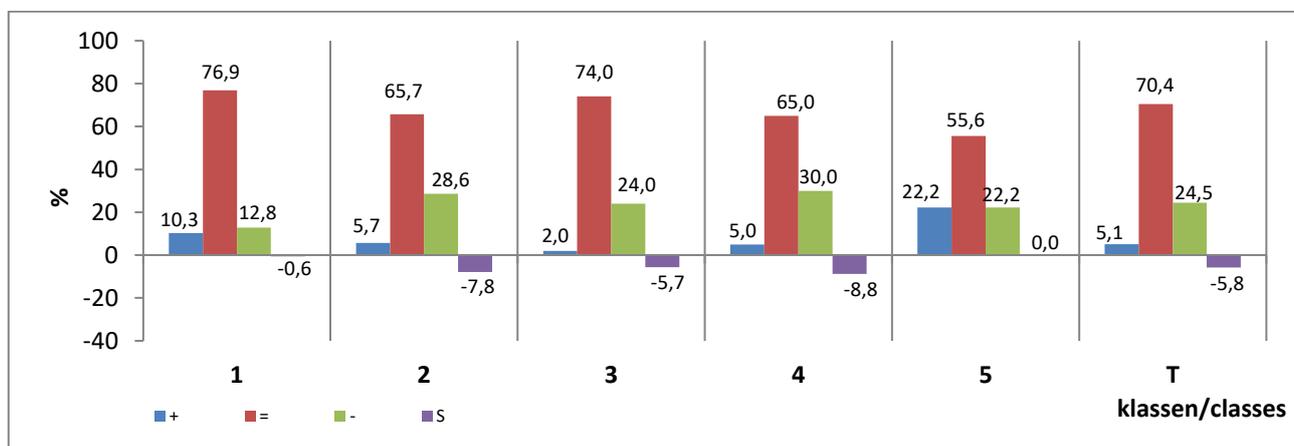
Commentaire sur la situation conjoncturelle

1. TRANSPORT NATIONAL

1.1. Activité de transport

Selon l'estimation « flash » de la BNB, l'économie belge a progressé par rapport au trimestre précédent. La croissance du PIB est en effet de + 0,2%, tout comme lors de la période précédente. En comparaison avec le troisième trimestre 2023, le PIB a augmenté de + 1 %.

Dans le transport national, l'activité a cependant ralenti par rapport au trimestre précédent. 70,4 % des sociétés, en moyenne, déclarent que l'activité de transport n'a pas changé, mais la plupart des autres entreprises signalent un recul: 24,5 % indiquent une baisse et 5,1 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 5,8 %, en comparaison avec - 5,6 % à la période précédente et avec - 8,8 % un an plus tôt.



Graphique 1: Evolution de l'activité de transport national

Le nombre de commandes de transport données en sous-traitance a également diminué, quoique dans une moindre mesure. Près de 76,9 % des entreprises signalent un statu quo par rapport au trimestre précédent, 18 % indiquent une baisse et 5,1 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 3 %, par rapport à - 3,6 % au trimestre précédent et à - 8,3 % à la même période de l'année dernière.

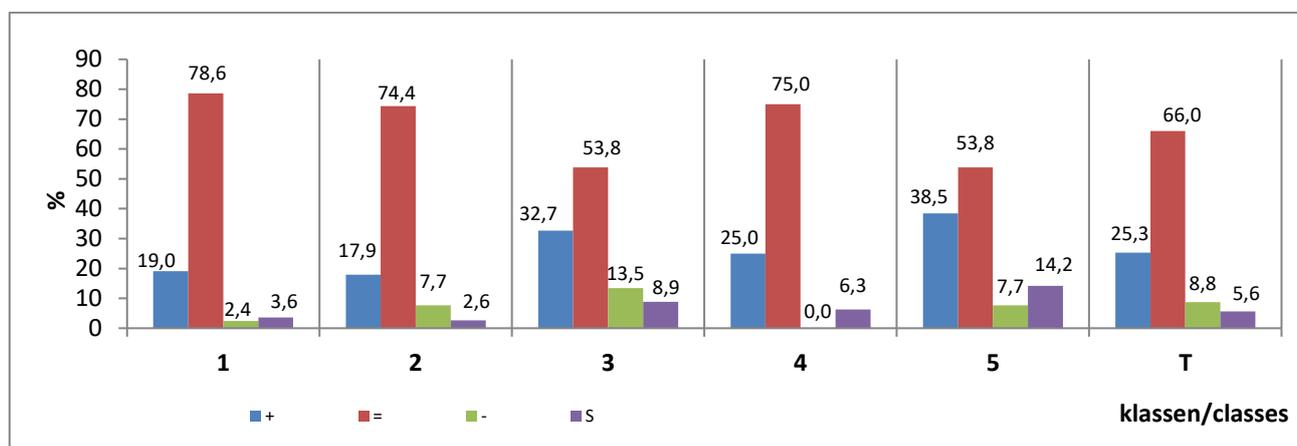
Lorsqu'on interroge sur les points noirs, c'est surtout la difficile recherche en personnel qualifié et motivé qui est évoquée.

Les embouteillages, en particulier dans et autour des grandes villes, sont également souvent cités. D'autant plus que la combinaison avec les temps de conduite et de repos stricts cause pas mal de maux de tête à de nombreux planificateurs de transport.

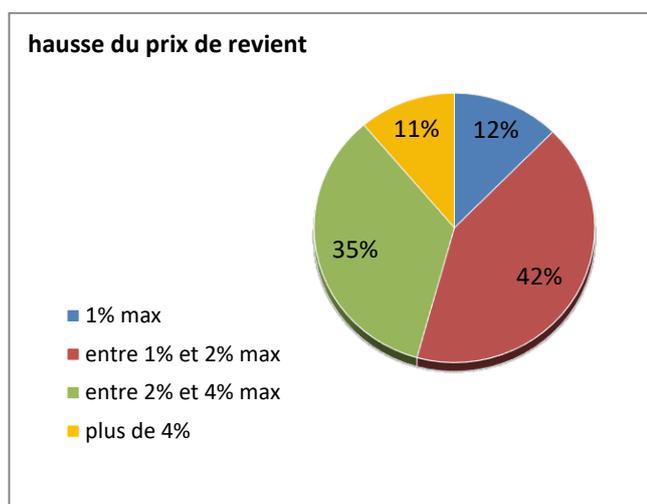
Certains transporteurs se plaignent aussi des longs temps d'attente au port d'Anvers.

1.2. Prix de revient

66 % des sociétés de transport rapportent que le prix de revient du transport national est resté au même niveau qu'au trimestre précédent, mais la majorité des autres entreprises signalent un accroissement. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 5,6 %, par rapport à + 4,9 % au trimestre précédent et à + 8,1 % à la période correspondante de l'année 2023.



Graphique 2: Evolution du prix de revient en transport national



Graphique 3: Ecart de hausse du prix de revient



Graphique 4: Diesel, bas soufre, EUR/L (10 ppm, TVA incl.): évolution des prix maxima

(source: Fédération Pétrolière Belge)

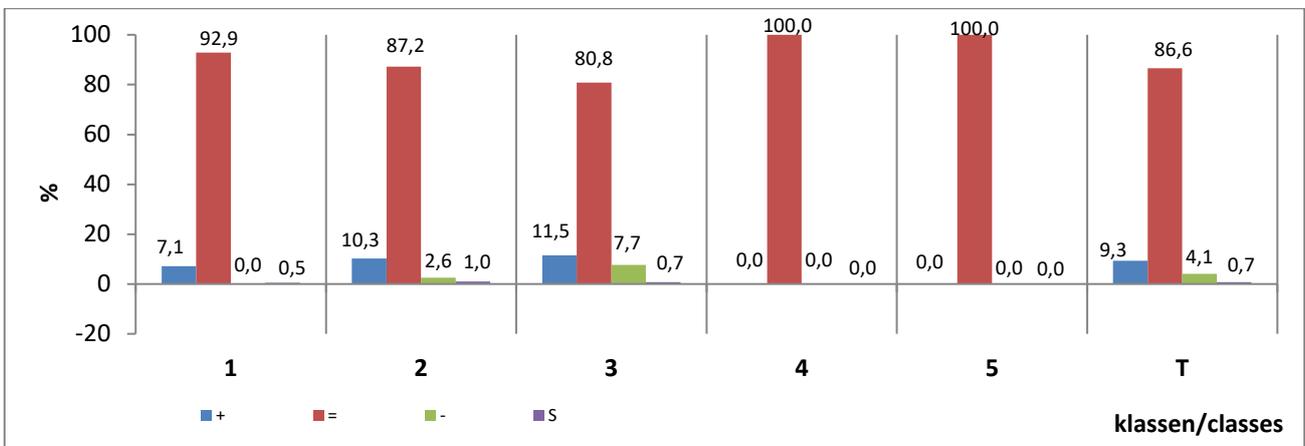
42 % des sociétés affichant une augmentation du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une hausse comprise entre 1 % et 2 % maximum.

Au cours de ce trimestre, même si l'évolution du prix du diesel affecte un peu moins les entreprises (voir graphique 4), de nombreux transporteurs expliquent toutefois la hausse de leur prix de revient en indiquant d'autres causes, parmi lesquelles les coûts d'entretien élevés, l'augmentation des coûts de péage et l'impact du problème de la congestion.

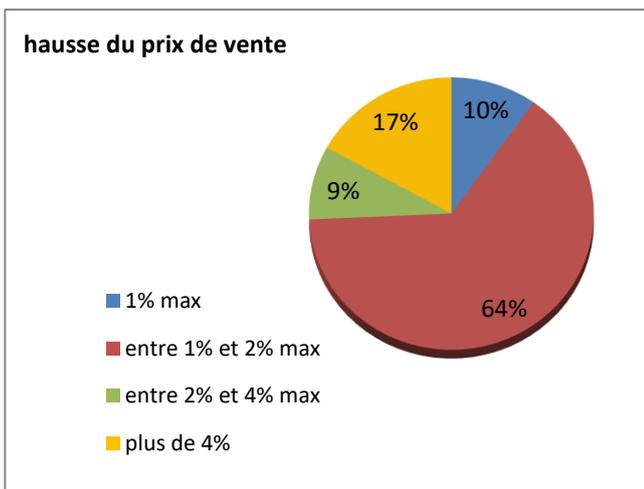
1.3. Prix de vente

En comparaison avec le trimestre précédent, 86,6 % des entreprises, en moyenne, signalent que leur prix de vente n'a pas été modifié, 9,3 % indiquent une hausse et 4,1 %, une baisse. En moyenne, le prix de vente n'a donc pratiquement pas changé. En effet, le solde pondéré des réponses n'est que de + 0,7 %, par rapport à + 0,5 % au trimestre précédent et à + 2,9 % il y a un an.

Un certain nombre de transporteurs remarquent qu'il est difficile d'adapter correctement et à temps le prix de vente à l'évolution du prix de revient. La pression sur les tarifs reste élevée en raison de la forte concurrence dans le secteur, ce qui fait que de nombreux donneurs d'ordre peuvent se montrer très exigeants. En outre, dans beaucoup d'entreprises, les négociations portant sur le prix de vente n'ont souvent lieu qu'une fois par an.



Graphique 5: Evolution du prix de vente en transport national



Graphique 6: Ecarts de hausse du prix de vente

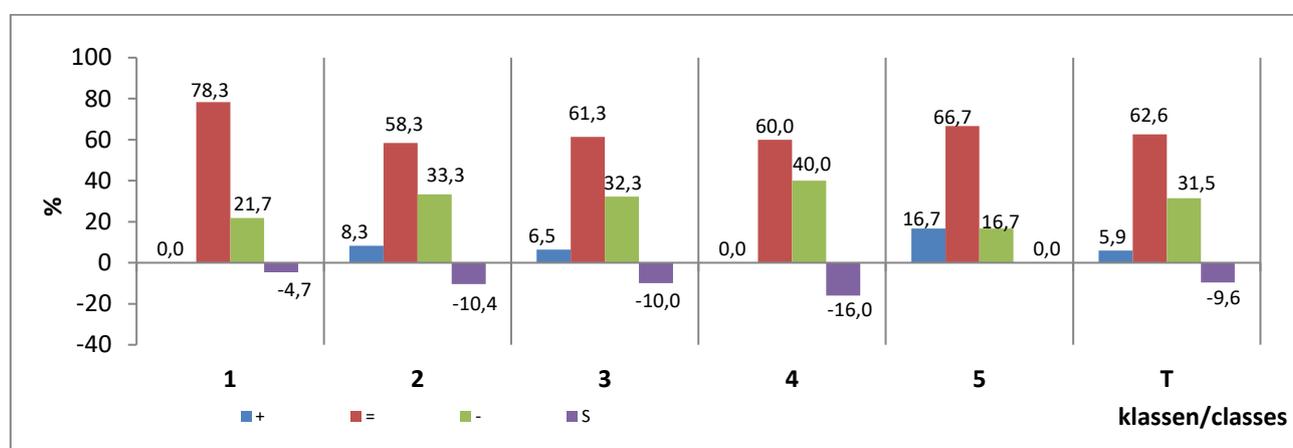
64 % des sociétés affichant une hausse du prix de vente font savoir qu'il s'agit d'une augmentation comprise entre 1 % et 2 % maximum.

2. TRANSPORT INTERNATIONAL

2.1. Activité de transport

Dans la zone euro, le PIB a augmenté de + 0,4 % et dans l'UE, de + 0,3 %, par rapport au trimestre précédent. Sur base annuelle, l'activité économique a progressé de + 0,9 % dans la zone euro et de + 1 % dans l'UE.

Bien que 62,6 % des transporteurs, en moyenne, indiquent que l'activité de transport international est restée au même niveau, en comparaison avec le trimestre précédent, une importante majorité parmi les autres entreprises constatent toutefois un recul: 31,5 % indiquent une baisse et 5,9 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 9,6 %, par rapport à - 5,6 % lors de la période précédente. A la même période de l'année dernière, ce solde était quasiment le même (il était alors de - 9,5 %).



Graphique 7: Evolution de l'activité de transport international

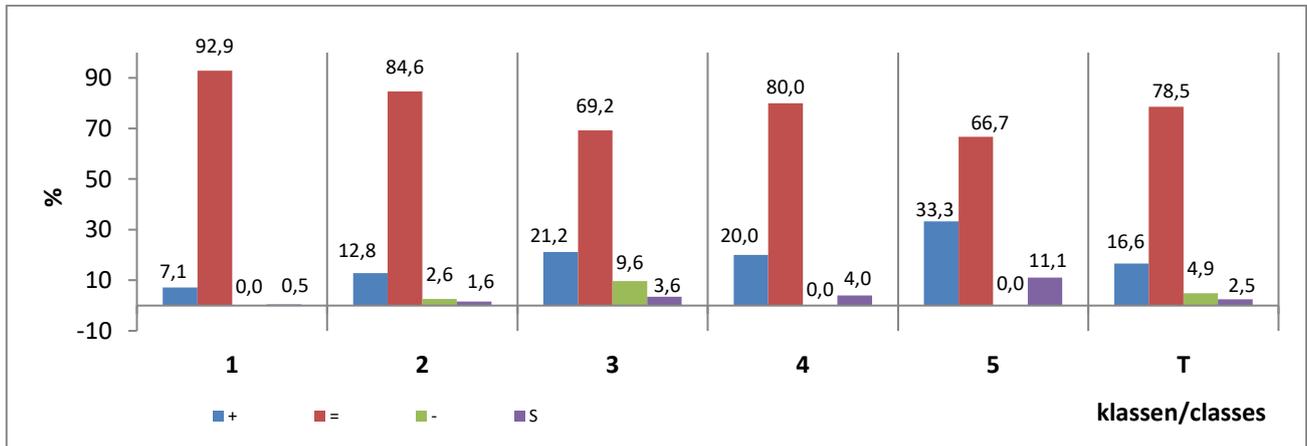
Le nombre de sous-traitances de commandes de transport international a diminué par rapport au second trimestre de l'année. 72,2 % des sociétés de transport, en moyenne, signalent un statu quo, 23,6 % indiquent une hausse et 4,2 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de - 5,4 %, en comparaison avec - 2,7 % lors de la période précédente et avec - 7,6 % un an plus tôt.

Pour l'exécution de commandes de transport international, la plupart des transporteurs restent dans nos pays voisins.

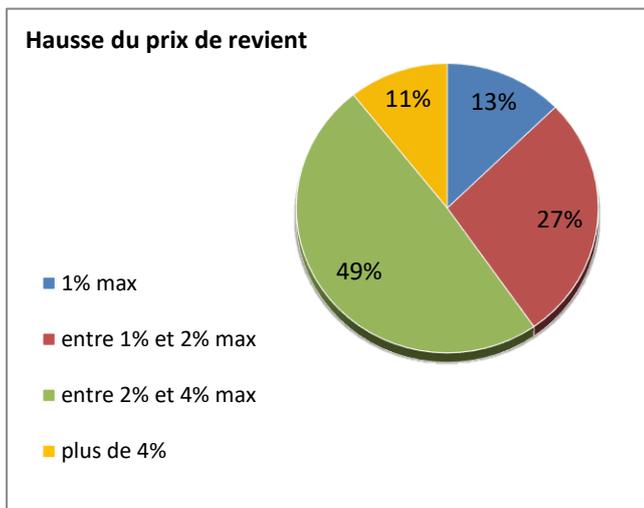
La concurrence avec les transporteurs étrangers est souvent féroce, notamment parce que la pression exercée sur les prix est forte et que le handicap salarial belge est considérable. Par ailleurs, la pénurie en chauffeurs joue des tours à beaucoup d'entreprises. De nombreux jeunes chauffeurs préfèrent des horaires de travail fixes et des trajets plus courts dans leur propre pays, alors que les trajets internationaux exigent plus de flexibilité.

2.2. Prix de revient

78,5 % des sociétés indiquent que le prix de revient n'a pas changé, en comparaison avec le trimestre précédent. La plupart des autres transporteurs signalent une augmentation: 16,6 % indiquent une hausse et 4,9 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 2,5 %, en comparaison avec + 1,8 % lors de la période précédente et avec + 5,3 % il y a un an.



Graphique 8: Evolution du prix de revient en transport international

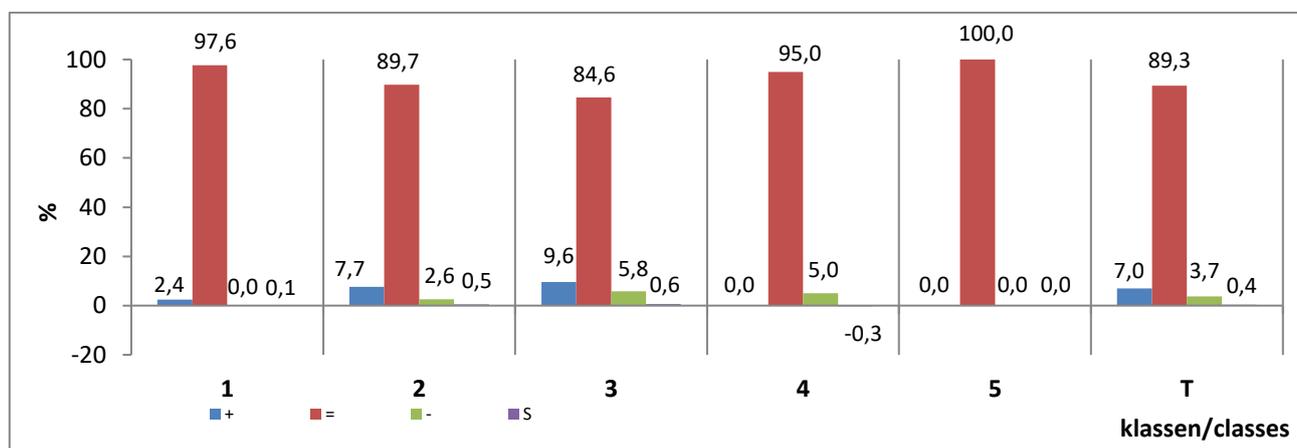


Graphique 9: Ecarts de hausse du prix de revient

Près de la moitié des entreprises affichant une augmentation du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une hausse comprise entre 2 % et 4 % maximum.

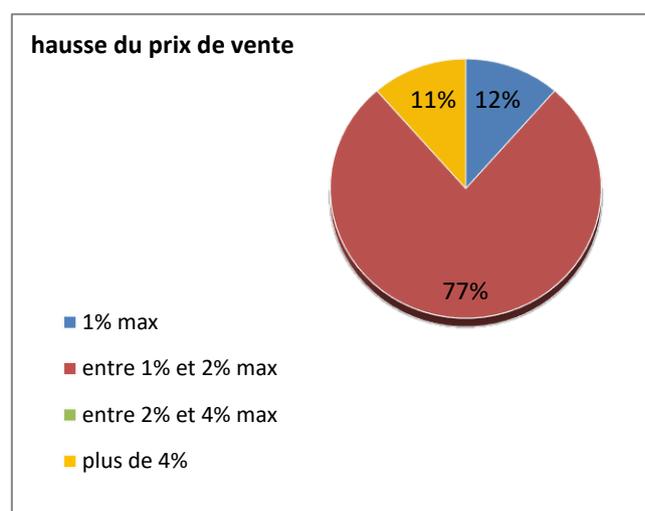
2.3. Prix de vente

89,3 % des sociétés de transport font savoir que leur prix de vente n'a pas changé, en comparaison avec le trimestre précédent. Une petite majorité parmi les autres entreprises rapportent une augmentation: 7 % indiquent une hausse et 3,7 %, une baisse. Le solde pondéré s'élève à + 0,4 %, par rapport à - 0,2 % au trimestre précédent et à + 0,8 % à la période correspondante de l'année dernière.



Graphique 10: Evolution du prix de vente en transport international

La grande majorité des entreprises (77 %) ayant adapté leur prix de vente à la hausse indiquent qu'il s'agit d'une augmentation comprise entre 1 % et 2 % maximum.



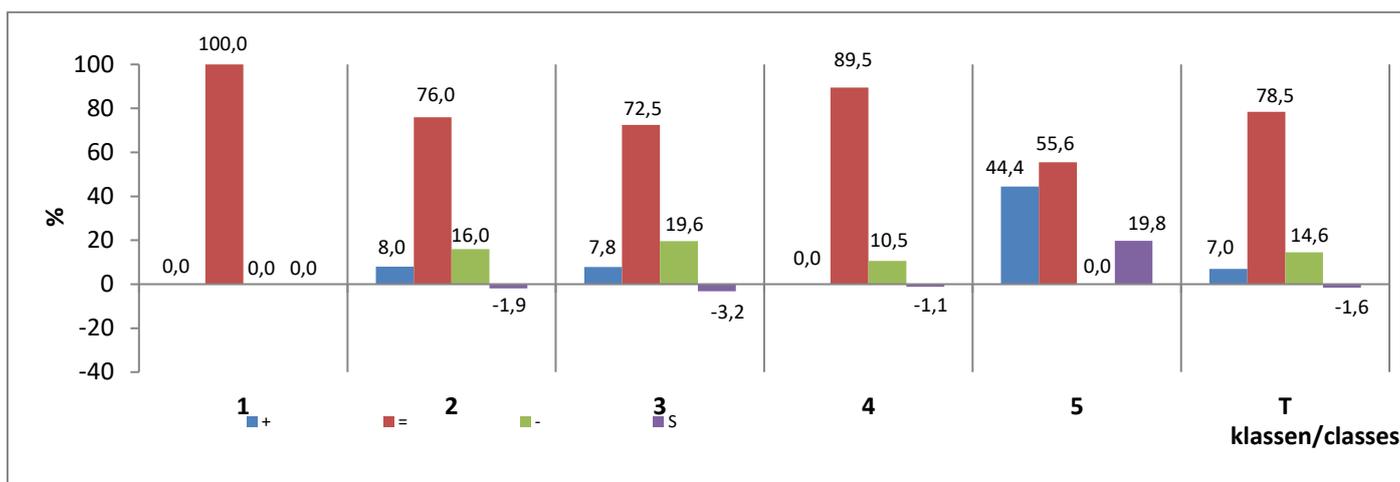
Graphique 11: Ecart de hausse du prix de vente

3. PARAMÈTRES GÉNÉRAUX

3.1. Personnel

4,8 % des entreprises de la classe 1, en moyenne, rapportent que leur société a du personnel, cette part s'élève à 64,1 % en classe 2, elle atteint près de 100 % en classes 3 & 4 et enfin, en classe 5, toutes les entreprises emploient des personnes. En extrapolant à l'ensemble du secteur, 73,6 % des sociétés, en moyenne, disposent de personnel.

Les effectifs de tant les chauffeurs que les ouvriers non-chauffeurs et les employés ont diminué.



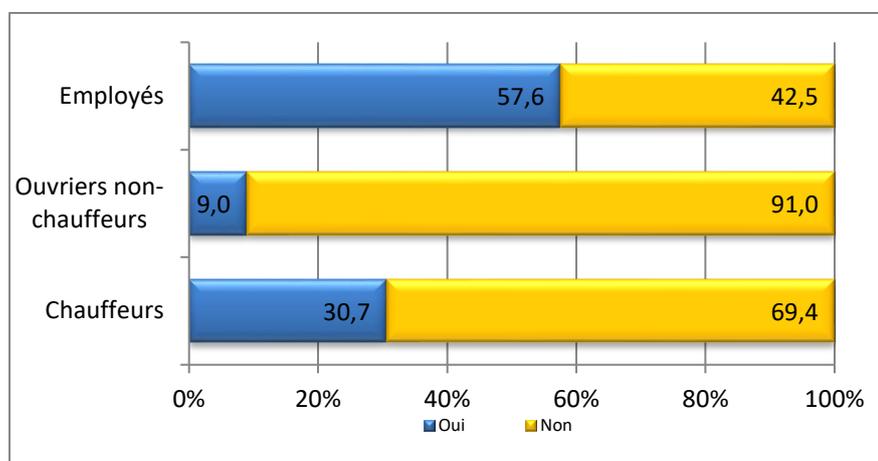
Graphique 12: Situation du personnel chauffeur

78,5 % des entreprises de transport, en moyenne, nous informent que le nombre de **chauffeurs** salariés est resté inchangé, en comparaison avec le trimestre précédent. Parmi les sociétés restantes, la majorité d'entre elles indiquent une régression: 14,6 % signalent une baisse et 7 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 1,6 %, par rapport à - 1,9 % au trimestre précédent et à - 1,4 % à la période correspondante de l'année dernière.

En ce qui concerne les **ouvriers non-chauffeurs**, le nombre d'entre eux indiquant un statu quo est nettement plus élevé. Ainsi, 91,9 % des entreprises, en moyenne, signalent que cet effectif est resté le même par rapport au trimestre précédent, tandis qu'une petite majorité parmi les autres transporteurs rapporte une diminution: 5,6 % signalent une baisse et 2,5 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,3 %, par rapport à - 0,1 % au trimestre précédent et à - 0,1 %, également, à la même période de l'année dernière.

L'effectif des **employés** a aussi quelque peu diminué, en comparaison avec le trimestre précédent. 90,7 % des entreprises, en moyenne, signalent un statu quo, 7,3 % indiquent une baisse et 2 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,5 %, par rapport à - 0,1 % à la période précédente. Lors de la période correspondante de l'année dernière, cet effectif était resté stable, car ce solde était alors de 0 %.

Le nombre de postes vacants pour chauffeurs a légèrement diminué, même s'il reste élevé. Ce sont surtout les offres d'emploi pour employés qui ne cessent d'augmenter.



Graphique 13: Postes vacants

Près de 60 % des transporteurs indiquent vouloir embaucher un employé. Au trimestre précédent, cette part était de 40,6 %.

Le nombre de postes vacants pour ouvriers non-chauffeurs s'est également accru, en comparaison avec le trimestre précédent. Il s'élève à 9 %, en moyenne, par rapport à 4,3 % à la période précédente.

30,7 % des sociétés, en moyenne, signalent un poste vacant pour un chauffeur. Cela représente une légère baisse par rapport au trimestre précédent (le pourcentage s'élevait alors à 34,5 %). Un an plus tôt, la part était de 28,6 %.

La problématique du personnel dans le secteur est bien démontrée par le décalage entre la diminution des effectifs par rapport au trimestre précédent, d'une part, et le nombre élevé d'offres d'emploi, d'autre part. Même si, pendant longtemps, c'était surtout le manque de chauffeurs qui constituait la plus grande pierre d'achoppement pour la politique du personnel d'une entreprise de transport, de nombreuses entreprises éprouvent toutefois, depuis quelque temps, des difficultés à pourvoir les postes vacants pour employés (planificateurs de transports, comptables, ...).

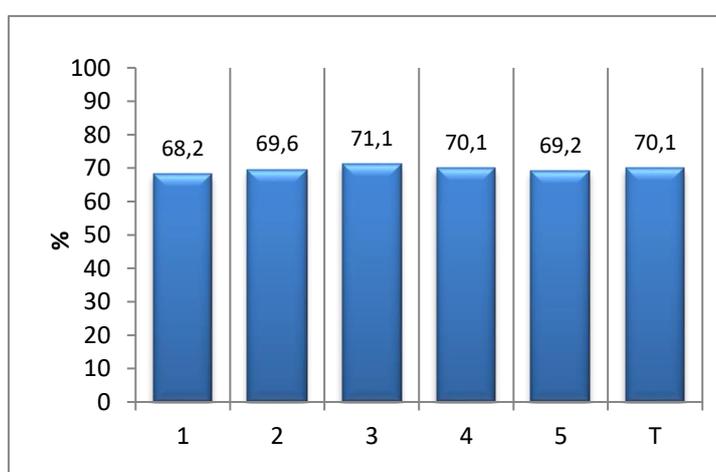
3.2. Coefficient de distance

Coefficient moyen de distance =

$$\frac{\text{Nombre de kilomètres parcourus en charge}}{\text{Nombre de kilomètres totaux parcourus}}$$

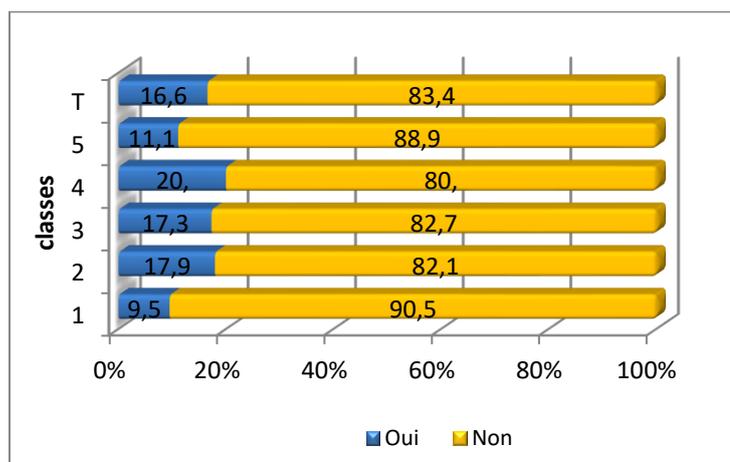
Ce coefficient change à peine d'un trimestre à l'autre.

En moyenne, 70,1 % de la distance totale a été parcourue en charge, par rapport à 70,3 % lors de la période précédente et à 70,1 %, également, un an plus tôt.



Graphique 14: Coefficient moyen de distance

3.3. Situation de trésorerie



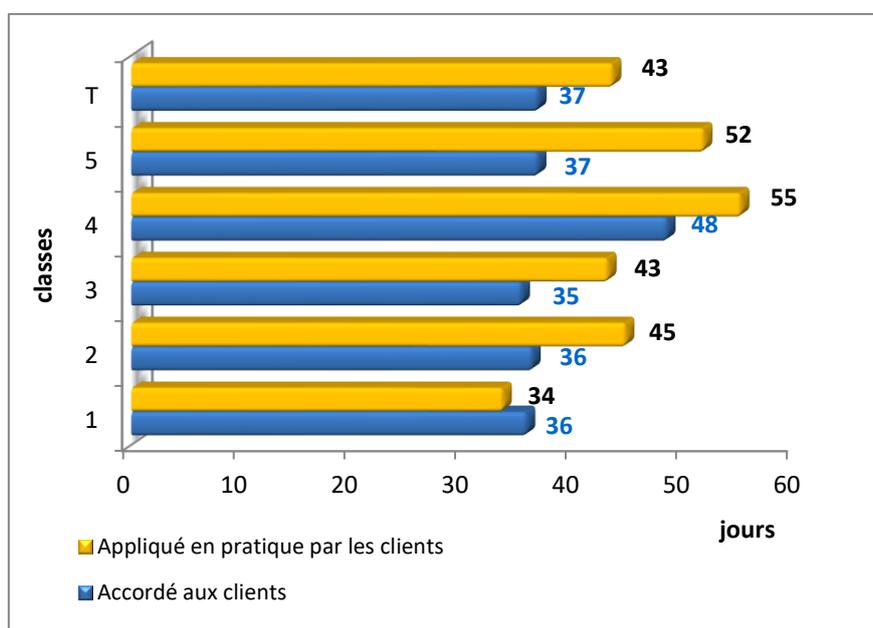
Graphique 15: Difficultés de trésorerie

Le nombre d'entreprises de transport signalant des pénuries de liquidités a augmenté par rapport au trimestre précédent.

1 société sur 6, en moyenne, indique faire face à des problèmes de trésorerie, par rapport à 1 sur 10, en moyenne, au trimestre précédent. Lors de la même période de l'année dernière, la proportion était de près de 1 sur 9, en moyenne.

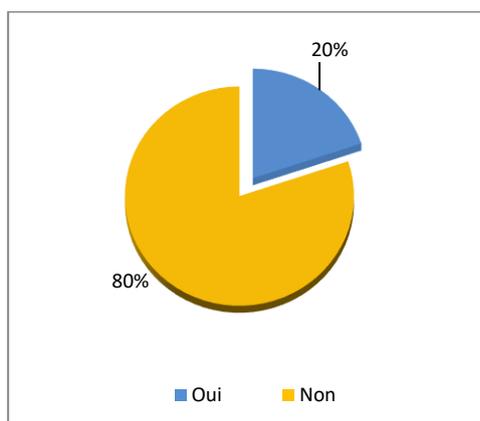
Les retards de paiement des clients sont, comme toujours, la principale cause des difficultés de trésorerie. De nombreux transporteurs hésitent à faire pression sur les donneurs d'ordre pour qu'ils respectent quand même à temps leurs obligations de paiement, en raison de la forte concurrence dans le secteur. De nombreux donneurs d'ordre menacent vite de s'adresser à un autre transporteur.

En extrapolant au secteur, les entreprises de transport accordent un délai de paiement moyen de 37 jours, alors qu'en réalité, les sociétés doivent attendre leur argent 6 jours de plus, en moyenne.

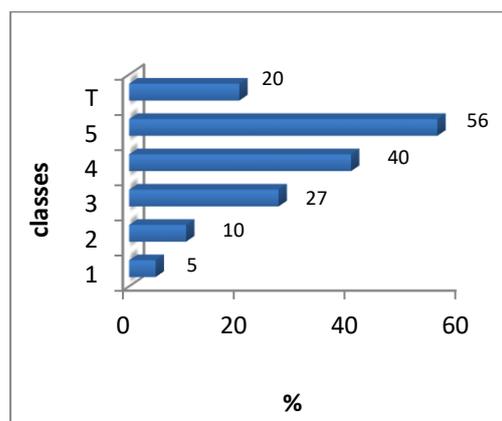


Graphique 16: Délai de paiement

3.4. Investissements

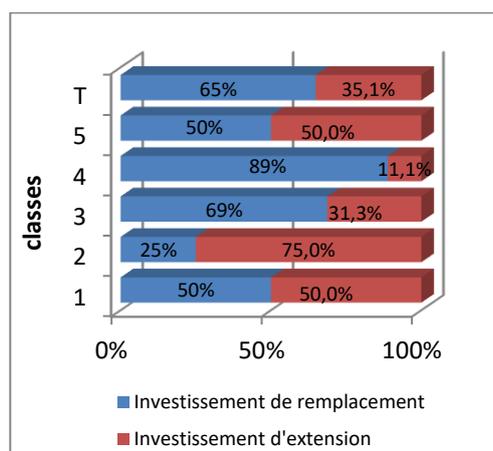


Graphique 17: Investissements réalisés



Graphique 18: Investissements réalisés, par classe

Le taux d'investissement a un peu diminué, par rapport au trimestre précédent. 20 % des entreprises de transport, en moyenne, nous apprennent avoir réalisé un investissement, en comparaison avec 23 % lors de la période précédente. Un an plus tôt, le niveau d'investissement était légèrement supérieur (29,1 %).



Graphique 19: Extension ou remplacement

En extrapolant au secteur, 65 % des entreprises rapportent qu'il s'agit d'un investissement de remplacement, surtout en véhicules moteurs.

14,1 % des entreprises ont supprimé du matériel roulant sans le remplacer, en comparaison avec 11,8 % au trimestre précédent et avec 16,1 % un an plus tôt.

CONCLUSIONS

Dans la zone euro, le PIB a progressé de + 0,4 % sur base trimestrielle, dans l'UE, on a enregistré une croissance de + 0,3 %. L'économie belge a donc fait un peu moins bien avec une hausse du PIB de + 0,2 %.

Le secteur du transport professionnel de marchandises par la route continue de décliner avec un ralentissement de l'activité, tant sur le plan national qu'international. Les soldes pondérés des réponses sont de - 5,8 % pour le transport national et de - 9,6 % pour le transport international.

Tant le prix de revient que le prix de vente ont légèrement augmenté, même si l'évolution du prix de vente est légèrement en retard par rapport à celle du prix de revient.

Les effectifs ont légèrement régressé sur toute la ligne, mais le nombre de postes vacants reste élevé. 30,7 % des sociétés de transport veulent embaucher un chauffeur et en ce qui concerne les employés, ce pourcentage va même jusqu'à 57,6 %.
