



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

Aperçu annuel 2024



Toute reproduction d'un extrait quelconque de cette publication est uniquement autorisée moyennant la mention explicite 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, cette enquête de conjoncture a été métamorphosée à partir de l'année 2006. De mensuelle, elle est devenue 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 5 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 la charge utile.

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 sous forme 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).

Situation conjoncturelle de 2024

1. La situation économique générale en 2024¹

Malgré les tensions géopolitiques et les conflits militaires régionaux, l'économie mondiale s'est relativement bien comportée en 2024. Les prix du pétrole et du gaz sont restés inférieurs aux niveaux records d'il y a quelques années et, dans la plupart des pays, l'inflation est tombée à un niveau proche des objectifs fixés par les banques centrales.

Parmi les pays avancés, la forte expansion de l'économie américaine se distingue particulièrement, poussée par une forte hausse de la productivité. Bien que la résilience de l'économie ait été régulièrement mise en doute et qu'une récession ait même été redoutée, la croissance annuelle devrait toutefois finalement se situer autour des 3 %.

Les risques pour l'économie mondiale se sont clairement accrus. L'incertitude macroéconomique augmente, entre autres à cause de la situation géopolitique, mais le changement de cap des États-Unis y joue ici encore un grand rôle. De nombreuses économies ont recours à des restrictions commerciales accrues. Les mesures protectionnistes peuvent, à long terme, peser sur le pouvoir d'achat et mener à une fragmentation croissante des échanges.

Dans la zone euro, la vague d'inflation s'est fortement atténuée mais la croissance économique a été modérée en 2024 et est restée inférieure aux attentes. La Banque nationale de Belgique indique dans son rapport annuel que la dynamique de croissance limitée en Europe et le déclin de l'industrie ont, dans une large mesure, un caractère structurel. D'une part, l'économie européenne est confrontée à certains désavantages en termes de coûts, parmi lesquels les prix de l'énergie toujours plus élevés, et d'autre part, la croissance de la productivité est médiocre si, par exemple, on fait la comparaison avec celle des États-Unis.

Même si, au cours de l'année, l'économie belge n'a progressé qu'à un rythme modéré de 0,3 % par trimestre, en moyenne, elle a néanmoins fait un peu mieux que la moyenne dans la zone euro. L'industrie belge a pris part au malaise européen et a vu sa valeur ajoutée diminuer. La croissance économique a été, dans une large mesure, soutenue par une forte croissance des dépenses publiques. En comparant avec les autres pays de la zone euro, les perspectives budgétaires pour notre pays sont cependant très mauvaises. Parmi les pays de la zone euro ayant un taux d'endettement élevé, la Belgique a, avec la France, la plus forte hausse attendue de la dette.

¹ Source: « Rapport 2024 », Banque Nationale de Belgique, février 2025 (www.bnb.be)

PIB des principales économies						
<i>(pourcentages de variation en volume par rapport à l'année précédente)</i>						
				<i>p.m.</i> <i>Contribution à</i> <i>la croissance</i> <i>mondiale</i>	<i>p.m.</i> Part du PIB mondial ⁽¹⁾	
	2022	2023	2024	2024	2024	1999
Economies avancées	2,9	1,7	1,7	0,7	40,2	58,9
dont:						
Etats-Unis	2,5	2,9	2,8	0,4	15,0	20,7
Japon	1,2	1,5	-0,2	0,0	3,4	6,9
Zone euro	3,6	0,5	0,7	0,1	11,7	18,9
Royaume-Uni	4,8	0,3	0,9	0,0	2,2	3,3
Economies émergentes	4,0	4,4	4,2	2,5	59,8	41,1
dont:						
Chine	3,0	5,2	4,8	0,9	19,1	6,3
Inde ⁽²⁾	7,0	8,2	6,5	0,5	8,2	4,0
Russie	-1,2	3,6	3,8	0,1	3,6	2,9
Brésil	3,0	3,2	3,7	0,1	2,4	2,9
Monde	3,6	3,3	3,2	3,2	100	100

Sources: BCE, FMI

⁽¹⁾ Selon la définition du FMI et calculée sur la base des parités de pouvoir d'achat (version 2017).

⁽²⁾ Pour l'Inde, les chiffres de croissance couvrent l'année budgétaire, qui débute au deuxième trimestre de l'année en cours.

p.m. = *pro mémoire*

Tableau 1: PIB dans les principales économies

2. Le secteur du transport routier professionnel de marchandises dans les pays limitrophes

Pays-Bas²:

Après une baisse du chiffre d'affaires en 2023, le secteur du transport néerlandais a montré, au cours de l'année 2024, des signes réguliers de reprise avec une croissance substantielle du chiffre d'affaires. Malgré ces développements économiques positifs, le secteur reste confronté à de graves pénuries de personnel. 65 % des entreprises, en moyenne, ont déclaré au troisième trimestre de l'année qu'elles considéraient le manque de main-d'œuvre comme le plus grand obstacle à leurs activités.

Allemagne³:

L'économie allemande se trouve depuis quelque temps dans la tourmente. Ainsi, le PIB a baissé de - 0,2 % par rapport à l'année précédente. Ce recul est d'autant plus inquiétant vu l'importance de ce pays pour l'économie européenne.

Dans la foulée de ces résultats décevants, l'activité de transport s'est également ralentie. Malgré les tarifs des péages en hausse, les recettes des péages sont en effet restées stables. La crise dans le secteur industriel, entre autres, a entraîné une baisse du nombre de commandes de transport. De plus, le manque de chauffeurs ne cesse de s'aggraver. Selon les estimations, 39 % des chauffeurs professionnels ont au moins 55 ans.

France⁴:

2024 a été, sur le plan politique, une année tumultueuse. Après les élections au printemps, le Premier ministre Michel Barnier a dû s'atteler à la tâche difficile d'élaborer un budget rigoureux, marqué par des coupes sombres et des augmentations d'impôts. Cela s'est avéré être un trop grand défi, après quoi le gouvernement a dû démissionner vers la fin de l'année. Dans ce contexte économique négatif, le secteur français du transport professionnel de marchandises a du mal à se maintenir, d'autant plus que la rentabilité de nombreux transporteurs français est, de toute manière, déjà sous pression en raison des coûts salariaux, d'entretien et de péages élevés.

² Source: Sectorinstituut Transport en Logistiek, ttm.nl

³ Source: Bundesamt für Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL), Statistische Bundesamt
<https://www.verkehrsrundschau.de/>

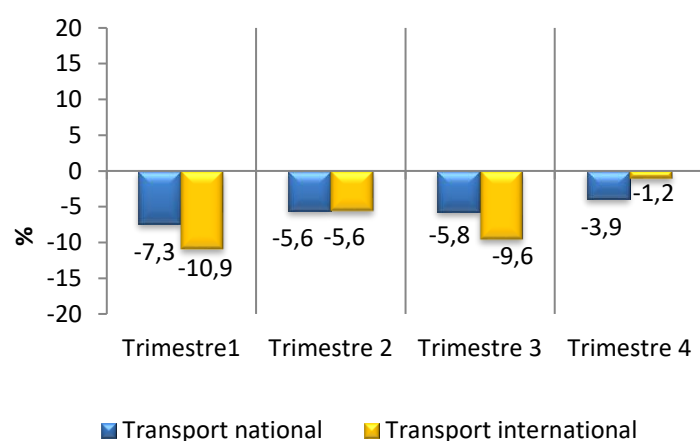
⁴ Source: Comité National Routier, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Aperçu de la situation conjoncturelle par thème pour 2024

1. Activité de transport

Malgré les tensions géopolitiques, l'économie mondiale s'est relativement bien comportée, même si l'économie européenne a derrière elle une année difficile. Bien que l'économie belge ait progressé, au cours de l'année, à un rythme modéré de 0,3 % par trimestre, en moyenne, elle a fait légèrement mieux que la moyenne dans la zone euro.

Comme le montre le graphique 1, le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route a connu une année en mode mineur. En effet, tant l'activité de transport national qu'international a reculé sur toute la ligne.



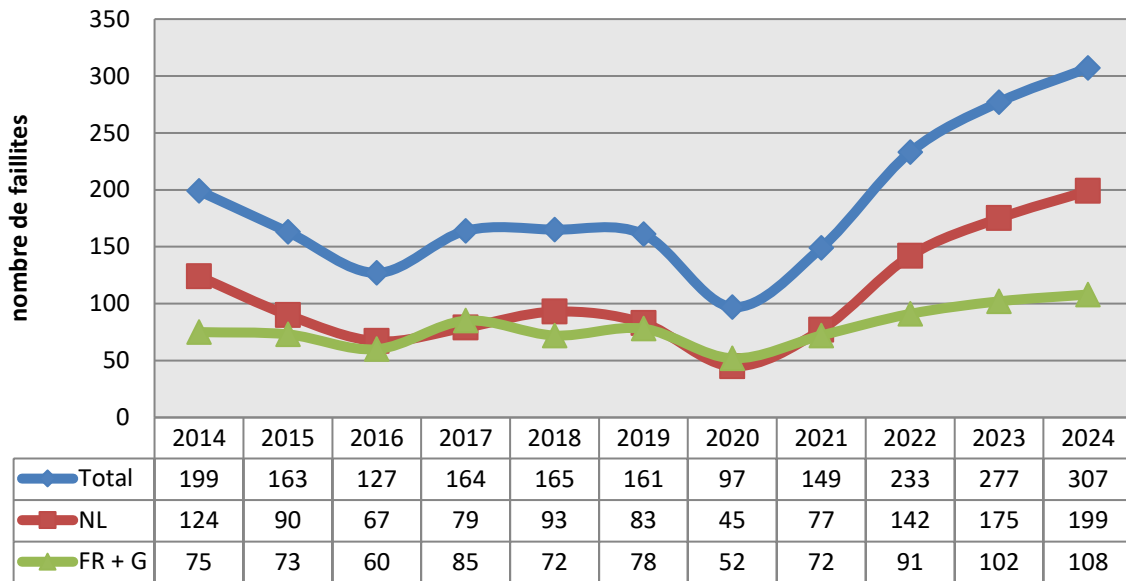
Les soldes moyens pondérés des réponses de cette année sont de - 5,6 % en transport national (- 7,2 % pour l'année 2023) et de - 6,8 % en transport international (- 8,8 % lors de l'année précédente).

L'activité de transport a un peu moins ralenti que l'année dernière, mais il s'agit donc encore d'un recul.

Graphique 1: Activité de transport national et international

Le nombre de sous-traitances de commandes de transport a également diminué, mais dans une mesure légèrement moindre que l'activité de transport. En transport national, le solde moyen pondéré des réponses est de - 4 %, en comparaison avec - 7 % lors de l'année précédente. En transport international, ce solde est de - 5 %, par rapport à - 6,1 % en 2023.

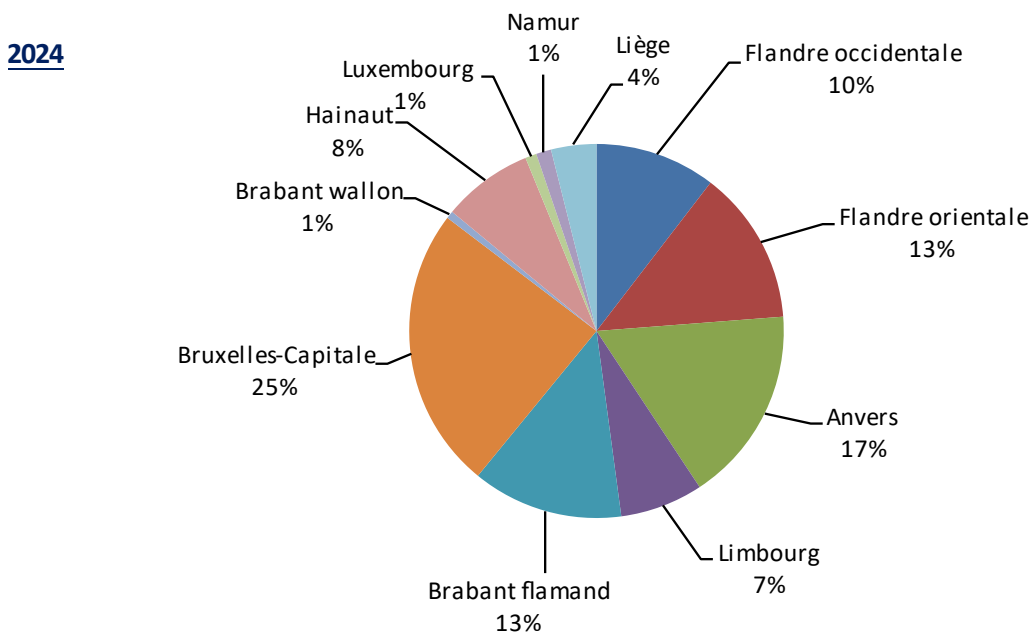
Un certain nombre de transporteurs remarquent, surtout lors de la première moitié de l'année, que l'économie capricieuse a causé bien des maux de tête à de nombreux planificateurs de trajets. Une bonne occupation du parc de véhicules exige souvent le meilleur des casse-têtes. Beaucoup d'entreprises se sont en outre fréquemment plaintes des embouteillages, de la pléthore de travaux routiers avec les déviations qui en découlent. De plus en plus de villes tentent par ailleurs d'exclure autant que possible les poids lourds des centres-villes, avec pour résultat, à nouveau des kilomètres supplémentaires.



Graphique 2: Nombre de faillites (basées sur le nombre d'autorisations de transport) au sein du secteur⁵

Le nombre d'entreprises de transport déclarées en faillite repart à la hausse après 2020, avec un nombre record de 307 faillites en 2024. La baisse en 2020 est en majeure partie due à diverses mesures gouvernementales visant à limiter l'impact économique du coronavirus.

Un quart de toutes les faillites déclarées ont eu lieu dans la Région de Bruxelles-Capitale.

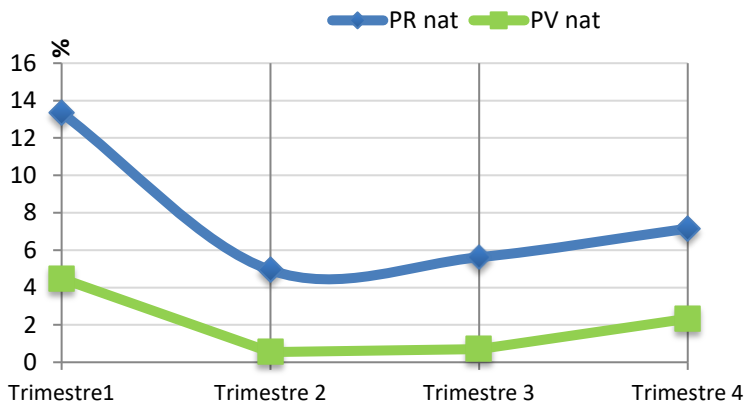


Graphique 3: Nombre de faillites (basées sur le nombre d'autorisations de transport) par province⁶

⁵ Source: SPF Mobilité & Transport

⁶ Source: SPF Mobilité & Transport

2. Le prix de revient et le prix de vente en transport national



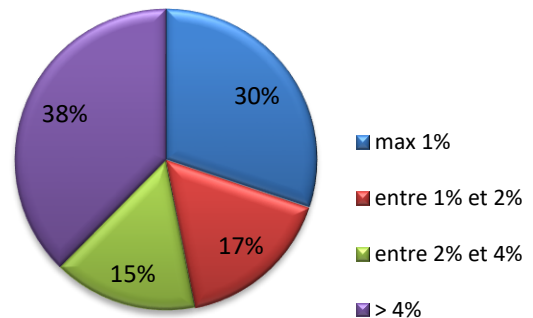
Graphique 4: Evolution du prix de revient et du prix de vente

65,7 % des entreprises de transport, en moyenne, déclarent que le prix de revient était resté inchangé au cours de l'année. Les autres sociétés signalent en majeure partie une augmentation (28,1 %). Le solde moyen pondéré des réponses s'élève à + 7,8 %, en comparaison avec + 14,7 % lors de l'année dernière.

Concernant le prix de vente, 81,7 % des transporteurs, en moyenne, enregistrent un statu quo, tandis que 14,1 % ont procédé à une hausse du prix de vente. Le solde moyen pondéré des réponses est de + 2 %, par rapport à + 7,5 % lors de l'année précédente.

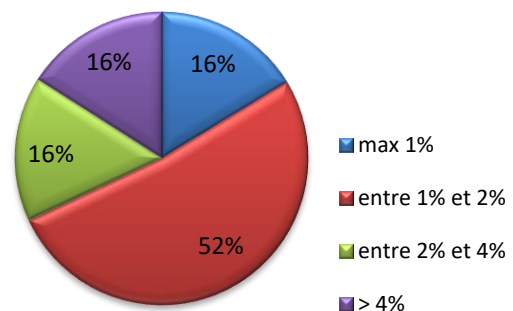
Les soldes élevés des réponses au début de l'année sont liés aux prix élevés de l'énergie de l'époque. Même si cette évolution a pu alors naviguer dans des eaux plus calmes, le prix de revient national moyen a bel et bien augmenté en 2024. En interrogeant sur les causes, ce sont les coûts salariaux élevés, l'accroissement des coûts d'entretien avec les prix des pièces de rechange en hausse, ainsi que les coûts de péage en constante augmentation qui sont souvent pointés du doigt.

38 % des sociétés affichant une hausse du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une augmentation de plus de 4 %.

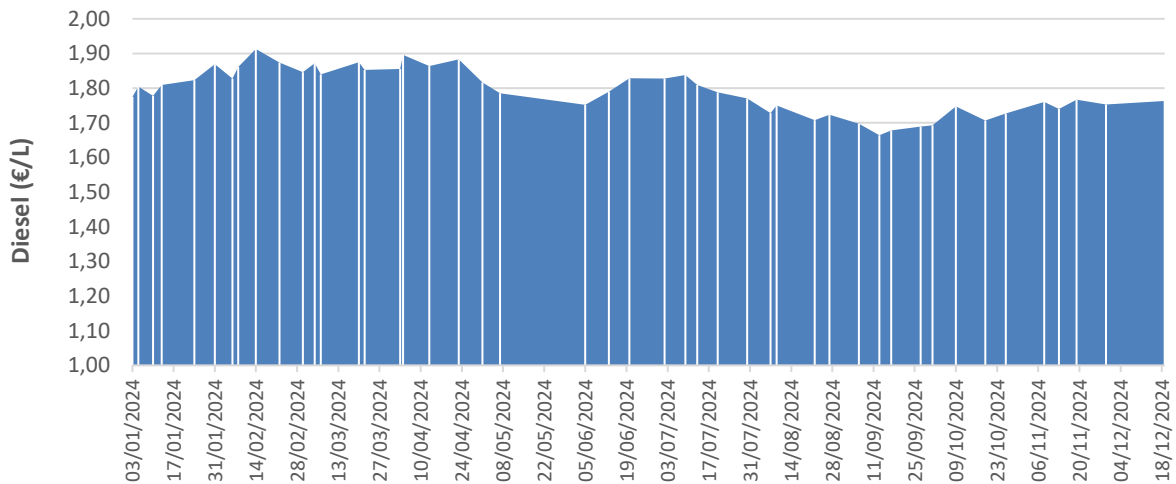


Graphique 5: Marges de hausse du prix de revient

Un peu plus de la moitié des entreprises ayant procédé à un ajustement à la hausse du prix de vente, indiquent qu'il s'agit d'une augmentation se situant entre 1 % et 2 % maximum.

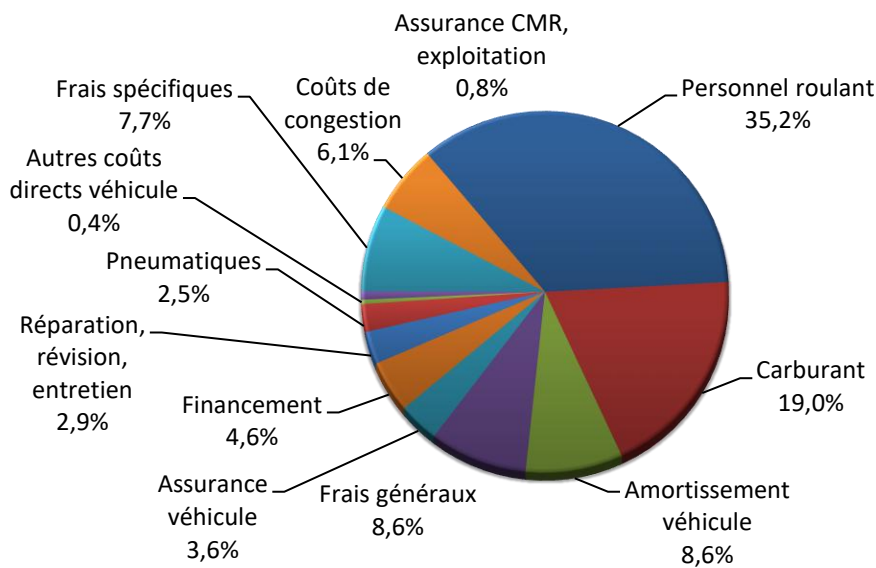


Graphique 6: Marges de hausse du prix de vente



Graphique 7: Evolution des prix maximum: diesel, bas soufre, EUR/L (TVA comprise)⁷

Les deux postes de coûts les plus importants du transport national sont le "personnel roulant" (40,9 %) et le "carburant" (22 %), représentant ensemble pas moins de 54,2 % du prix de revient national (pour l'année 2023, cette part combinée s'élevait à 56,2 %).

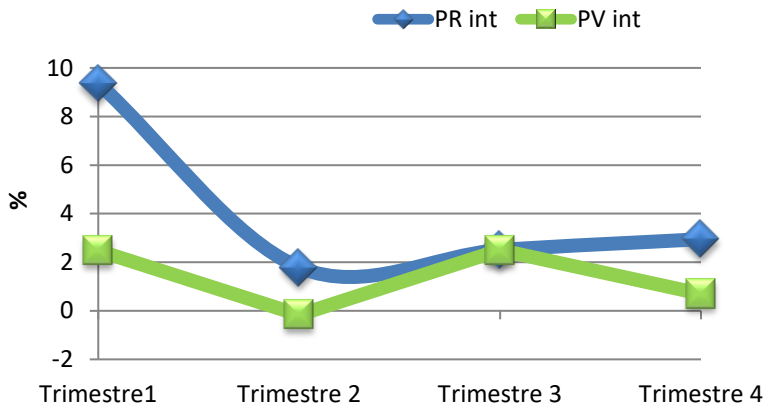


Graphique 8: Structure du prix de revient en transport national (situation au 1^{er} décembre 2024)⁸

⁷ Source: Energia (Fédération Pétrolière Belge)

⁸ Source: Indices du prix de revient de l'ITLB, à consulter sur www.itlb.be

3. Le prix de revient et le prix de vente en transport international



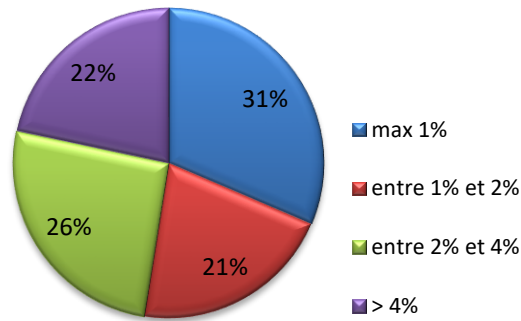
Graphique 9: Evolution du prix de revient et du prix de vente

En transport international, 75 % des entreprises, en moyenne, notent un statu quo du prix de revient (64,5 % lors de l'année précédente), alors que 20 % signalent une progression.

86 % des transporteurs, en moyenne, déclarent que leur prix de vente est resté au même niveau, tandis qu'une petite majorité indique une hausse.

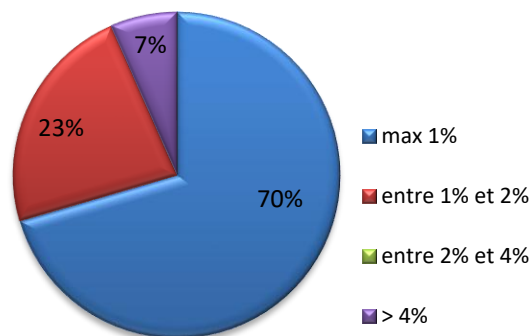
Les soldes moyens pondérés des réponses s'élèvent à 4,2 % pour le prix de revient (9,5 % en 2023) et à 1,4 % pour le prix de vente (5,4 % lors de l'année dernière).

Près de la moitié (48 %) des transporteurs avec un prix de revient à la hausse font savoir qu'il s'agit d'une augmentation de plus de 2 %.

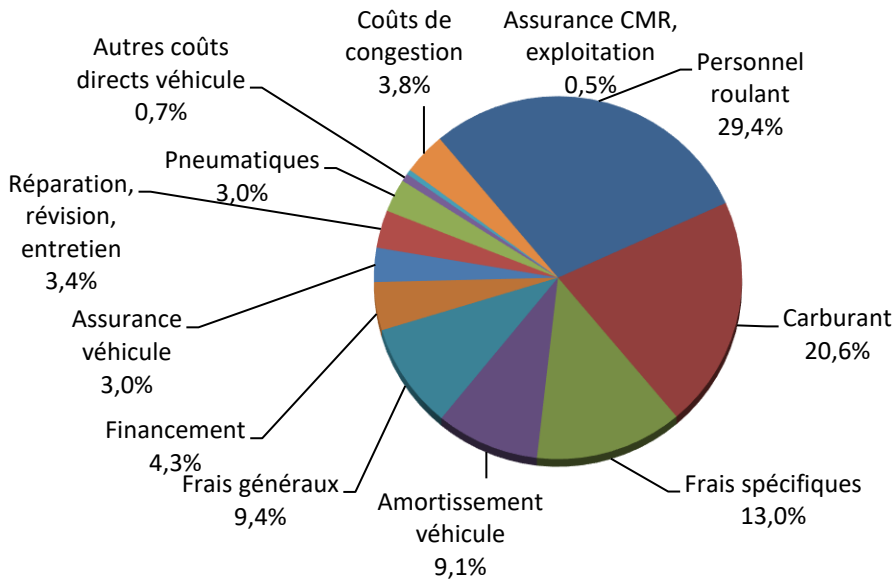


Graphique 10: Marges de hausse du prix de revient

En moyenne, 70 % des sociétés affichant une augmentation de leur prix de vente nous informent qu'il s'agit d'une hausse limitée de maximum 1 %.



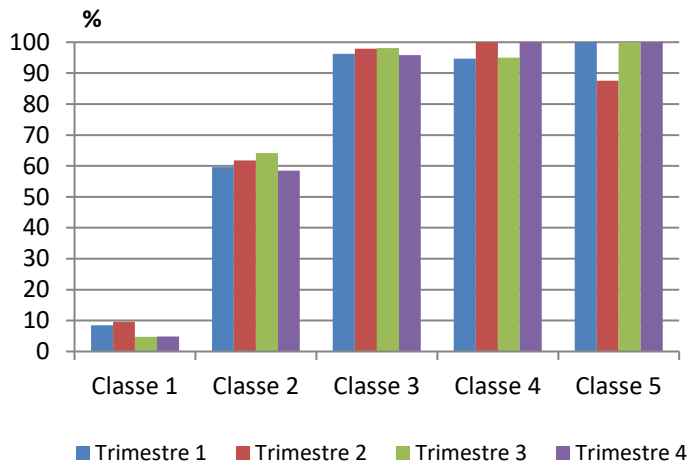
Graphique 11: Marges de hausse du prix de vente



Graphique 12: Structure du prix de revient en transport international (situation au 31 décembre 2024)

Les deux postes de coûts les plus importants du transport international (les coûts salariaux du personnel roulant et les coûts de carburant) forment ensemble 50 % du total du prix de revient du transport international, soit presque autant que l'année dernière (la part s'élevait alors à 51,2 %).

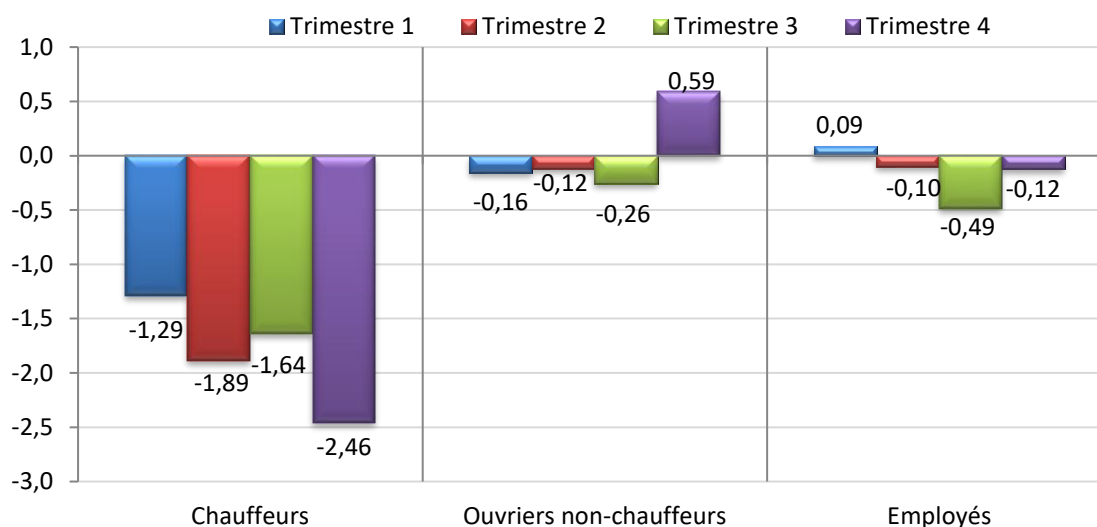
4. Personnel



Graphique 13: Personnel engagé

En classe 1, 6,9 %, en moyenne, déclarent disposer de personnel. En classe 2, ce pourcentage atteint 61 %, tandis que presque toutes les entreprises des classes 3, 4 et 5 ont des salariés.

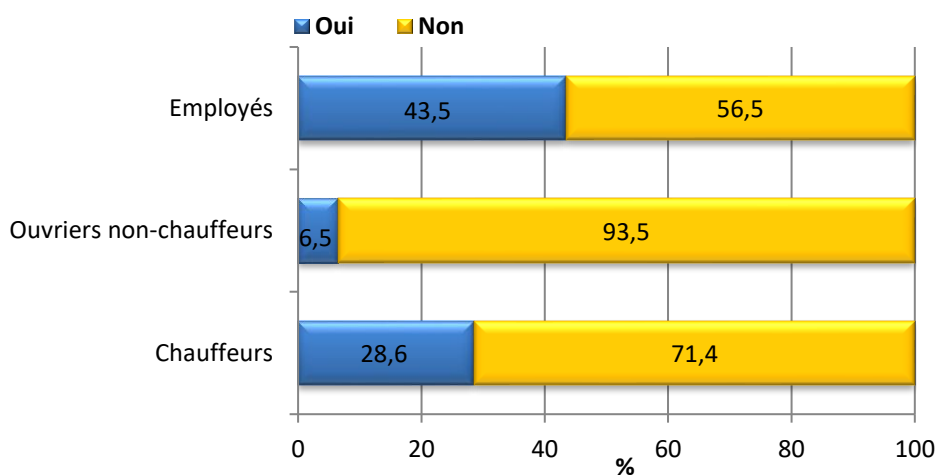
En extrapolant à l'ensemble du secteur, 72,5 % des sociétés de transport, en moyenne, rapportent avoir du personnel, en comparaison avec 74,4 % lors de l'année précédente.



Graphique 14: Evolution de la situation du personnel

Les effectifs des ouvriers non-chauffeurs et des employés ont à peine changé au cours de l'année. Les soldes moyens pondérés des réponses sont donc, respectivement, de 0 % et de - 0,1 %.

L'effectif des chauffeurs a néanmoins diminué. Le solde moyen pondéré des réponses est, tout comme l'année dernière, de - 1,8 %.



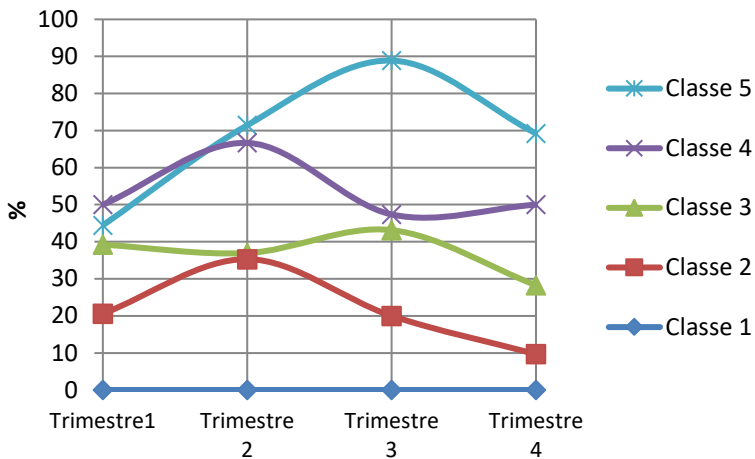
Graphique 15: Nombre moyen de postes vacants en 2024

Le décalage entre les changements minimes dans l'effectif des employés, d'une part, et le nombre élevé de postes vacants, d'autre part, met le doigt sur la plaie. 43,5 %, en moyenne, ont déclaré, au cours de l'année, vouloir engager un employé, soit à peu près autant que l'année dernière (la part s'élevait alors à 43,1 %). Durant l'année 2022, cette proportion était déjà plutôt élevée (24,5 %), mais en 2021, ce ne sont que 3,9 % des entreprises de transport, en moyenne, qui ont rapporté un emploi vacant pour un employé. Ainsi, dans le secteur, il s'agit principalement de planificateurs de trajets et de comptables.

La pénurie en chauffeurs remonte déjà à un certain temps. 28,6 % des entreprises, en moyenne, signalent une offre d'emploi pour un chauffeur, par rapport à 30,4 % en 2023.

En ce qui concerne les ouvriers non-chauffeurs, la situation est moins grave. 6,5 % des transporteurs, en moyenne, ont offert un poste vacant au cours de l'année 2024, en comparaison avec 5,3 % lors de l'année précédente.

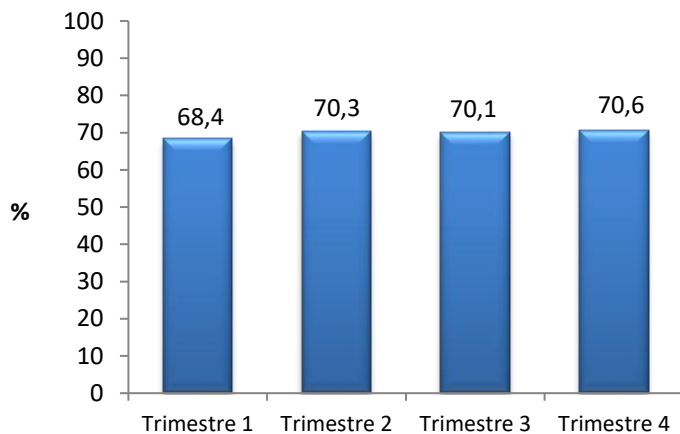
Chauffeurs



Parmi les plus grandes entreprises de la classe 5, près de 90 % des sociétés ont signalé un poste vacant pour un chauffeur au troisième trimestre de l'année.

Graphique 16: Postes vacants pour chauffeurs

5. Coefficient de distance

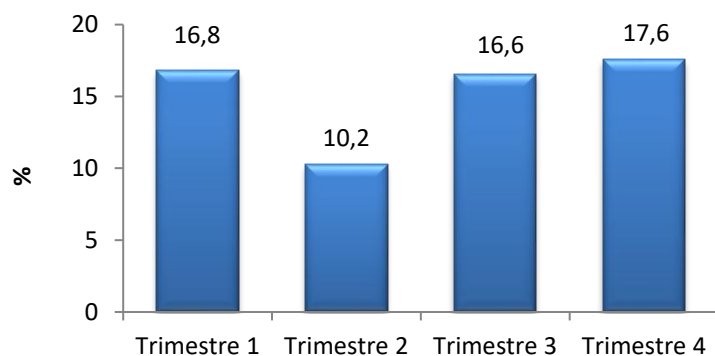


$$\text{Coefficient moyen de distance} = \frac{\text{Nombre de km parcourus en charge}}{\text{Nombre de km totaux parcourus}}$$

En 2024, 69,8 %, en moyenne, de la distance totale a été parcourue en charge. L'année précédente, ce coefficient de distance s'élevait à 69,9 %.

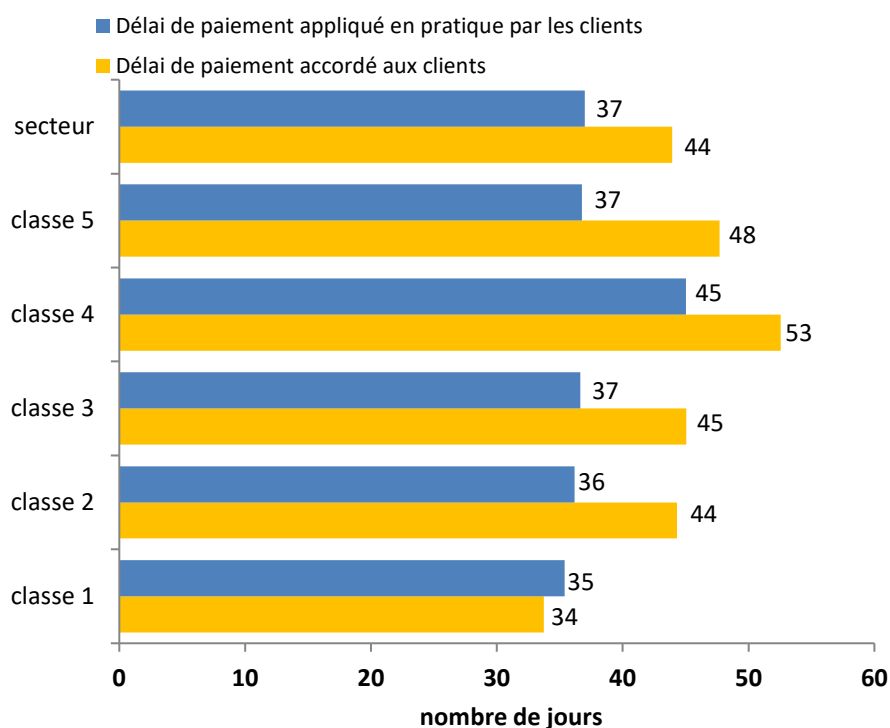
Graphique 17: Coefficient moyen de distance

6. Situation de trésorerie



Près d'1 entreprise de transport sur 7 (15,3 %) rapporte être confrontée à des difficultés de trésorerie. L'année précédente, la proportion était de presque 1 sur 9 (11,6 %).

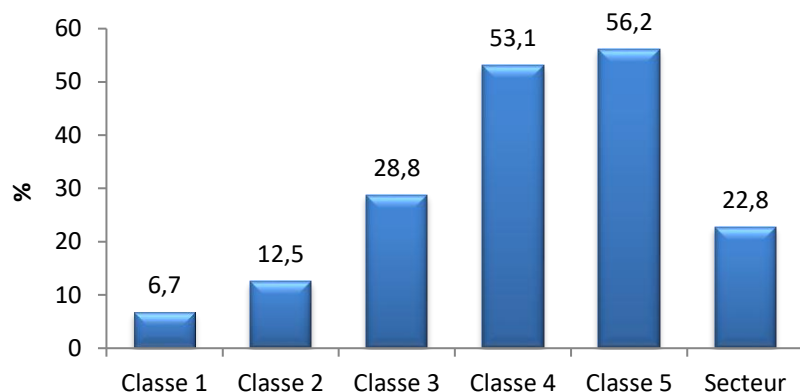
Graphique 18: Problèmes de liquidité



Graphique 19: Délai de paiement

Le délai moyen de paiement accordé aux donneurs d'ordre s'élève à 37 jours, en moyenne, alors que dans la pratique, il atteint 44 jours, en moyenne.

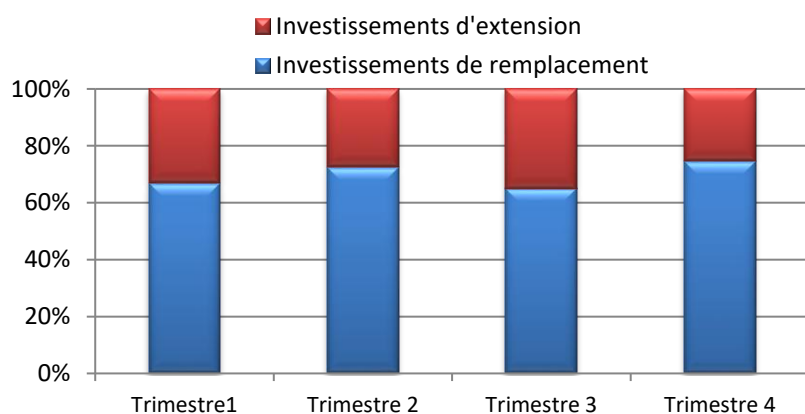
7. Investissements



Graphique 20 : Investissements réalisés

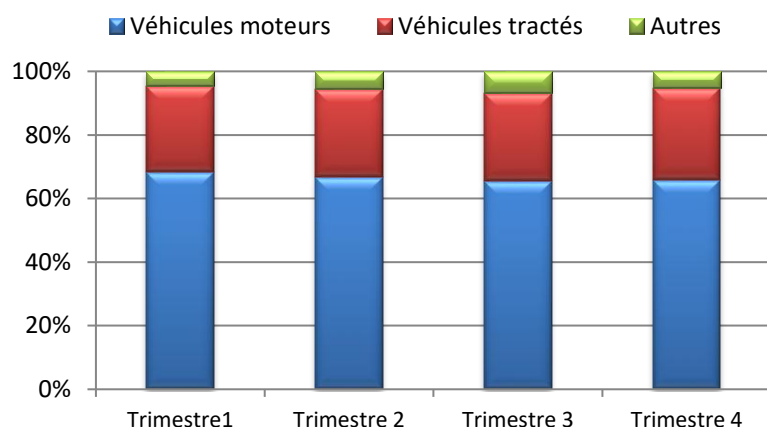
Le taux d'investissement a diminué par rapport à l'année 2023.

22,8 % des transporteurs, en moyenne, déclarent que leur entreprise a réalisé un investissement au cours de l'année, en comparaison avec 28,7 % lors de l'année dernière.



Graphique 21: Investissements de remplacement ou d'extension

Il s'agissait, dans 69,6 % des cas, d'un investissement de remplacement, par rapport à 66,3 % un an plus tôt.



Graphique 22: Investissements de remplacement

Quant aux investissements de remplacement, il s'agit, en majeure partie, de véhicules moteurs.

La situation conjoncturelle en 2024 en quelques lignes

Malgré les tensions géopolitiques, l'économie mondiale s'est relativement bien comportée, même si l'économie européenne a derrière elle une année difficile. Bien que l'économie belge n'ait progressé, au cours de l'année, qu'à un rythme modéré de 0,3 % par trimestre, en moyenne, elle a toutefois fait un peu mieux que la moyenne dans la zone euro.

Pour le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route, l'année a été légèrement meilleure qu'en 2023. Mais c'est une maigre consolation, vu que, pour cette année de référence, il s'agit d'un plus petit ralentissement de l'**activité de transport**. Les soldes moyens pondérés sont de - 5,6 % en transport national (- 7,2 % en 2023) et de - 6,8 % en transport international (- 8,8 % lors de l'année précédente).

Le **prix de revient** et, dans une moindre mesure, le **prix de vente** ont augmenté. Les soldes moyens pondérés des réponses dans le transport national s'élèvent à + 7,8 % pour le prix de revient et à + 2 % pour le prix de vente. Pour le transport international, ces soldes sont de + 4,2 % pour le prix de revient et de + 1,4 % pour le prix de vente. 65,7 % des entreprises de transport, en moyenne, enregistrent un statu quo du prix de revient en transport national et 75 %, en moyenne, en transport international. En ce qui concerne le prix de vente, cette part s'élève, en moyenne, à 81,7 % en transport national et à 86 % en transport international. Les sociétés restantes signalent, pour la plupart, une hausse du prix de revient et du prix de vente.

Durant l'année 2024, même si l'évolution des prix de l'énergie s'est peut-être quelque peu calmée, le prix de revient a pourtant bel et bien augmenté. En interrogeant sur les principales causes, ce sont les coûts salariaux élevés, les coûts d'entretien en hausse avec entre autres, des prix plus élevés pour les pièces de rechange, ainsi que les coûts de péage en constante augmentation qui sont fréquemment pointés du doigt.

Les **effectifs** des chauffeurs et des employés ont légèrement régressé, tandis que celui des ouvriers non-chauffeurs est resté inchangé. Même si le manque de chauffeurs est une problématique connue, c'est pourtant l'envol important du nombre de postes vacants pour employés qui est surtout frappant. Au cours de l'année, si 28,6 % des transporteurs, en moyenne, ont offert un poste vacant à un chauffeur, pour les employés, cette part atteint toutefois pas moins de 43,5 %, en moyenne. Il s'agit, notamment, surtout de planificateurs de trajets et de comptables.

Le **coefficient de distance** moyen n'a presque pas changé par rapport à l'année dernière. Il est de 69,8 %, en moyenne, par rapport à 69,9 % lors de l'année précédente. Formulé autrement: 30 % de la distance totale, environ, est parcourue sans charge.

Le nombre d'entreprises ayant des **problèmes de liquidités** s'est accru par rapport à l'année précédente. Au cours de 2024, près d'1 société sur 7, en moyenne, a signalé des pénuries de liquidités, en comparaison avec près d'1 sur 9 en 2023.

Le nombre d'**investissements** réalisés a diminué par rapport à l'année précédente. 22,8 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que leur société a réalisé un investissement, en comparaison avec 28,7 % lors de l'année 2023. Dans 69,6 % des cas, en moyenne, cela concerne un remplacement de véhicules moteurs, en majeure partie.