



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

Aperçu annuel 2023



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 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).

Situation conjoncturelle de 2023

1. La situation économique générale en 2023¹

Une période de forte reprise est arrivée après la pandémie. En 2023, la croissance de l'économie mondiale a continué à se normaliser. Les guerres en Ukraine et à Gaza causent beaucoup de souffrances indescriptibles, mais leur impact économique est resté tout compte fait limité. Le protectionnisme progresse cependant avec de plus en plus de barrières commerciales. La reprise après les différents chocs s'est déroulée de manière irrégulière dans les différentes régions.

Sur base annuelle, la croissance mondiale s'est quelque peu ralentie, mais cela est principalement dû à la zone euro.

Dans les pays en voie de développement, la relance s'est déroulée de manière un peu plus difficile parce que, pendant la pandémie, ils avaient moins de moyens à consacrer à la protection sociale.

Quant aux pays émergents, l'économie chinoise a moins fortement progressé que prévu. La Chine a été fermée plus longtemps afin d'empêcher toute nouvelle expansion de la pandémie.

Parmi les économies avancées, l'économie américaine, en particulier, a fortement progressé, mais le budget américain s'est détérioré en raison de la politique industrielle protectionniste. Dans la zone euro, la croissance a chuté. La demande intérieure était faible tandis que les exportations ont fortement reculé au cours de l'année. La compétitivité des entreprises européennes s'est détériorée. C'est essentiellement dû aux prix de l'énergie qui, malgré la récente baisse et en partie, en raison des mesures visant à favoriser la transition énergétique, restent beaucoup plus élevés qu'aux États-Unis et que dans les principaux pays émergents.

En Belgique, la croissance économique a été nettement meilleure que celle de nos pays voisins et de la zone euro. Sur base annuelle, la croissance s'élèverait à 1,5 % en 2023. Cette croissance est exclusivement soutenue par les dépenses intérieures car les exportations nettes belges décevantes ont plutôt freiné la croissance. Le pouvoir d'achat des familles belges s'est fortement accru sous l'influence de l'indexation automatique des salaires belge, mais les coûts salariaux ont aussi fortement augmenté, ce qui a affaibli la compétitivité des entreprises belges.

¹ Source: « Rapport 2023 », Banque Nationale de Belgique, mars 2024 (www.bnb.be)

PIB des principales économies						
<i>(pourcentages de variation en volume par rapport à l'année précédente)</i>						
				<i>p.m. Croissance moyenne</i>	<i>p.m. Contribution à la croissance mondiale</i>	<i>p.m. Part du PIB mondial (1)</i>
	2021	2022	2023	2000 - 2019	2022	2022
Economies avancées	5,6	2,6	1,6	1,9	0,7	41,7
dont:						
Etats-Unis	5,8	1,9	2,5	2,1	0,4	15,4
Japon	2,2	1,0	1,9	0,8	0,1	3,7
Zone euro	5,9	3,4	0,6	1,4	0,1	12,0
Royaume-Uni	8,7	4,3	0,5	1,8	0,0	2,2
Economies émergentes	6,9	4,1	4,1	5,5	2,4	58,3
dont:						
Chine	8,4	3,0	5,2	9,0	1,0	18,8
Inde ⁽²⁾	9,1	7,2	6,7	6,9	0,5	7,5
Russie	5,6	-1,2	3,0	3,7	0,1	2,3
Brésil	5,3	3,0	3,1	2,4	0,1	2,9
Monde	6,3	3,5	3,1	3,8	3,1	100,0
<i>p.m. Commerce mondial</i>	<i>10,9</i>	<i>5,2</i>	<i>0,4</i>	<i>4,9</i>		

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 la pandémie, l'économie néerlandaise et le secteur du transport routier ont enregistré une forte croissance en 2022. Cependant, la confiance des entrepreneurs en transport et logistique a ensuite plongé après l'éclatement de la guerre en Ukraine et la hausse des prix de l'énergie. La rentabilité des entreprises en transport et logistique a pris un sacré coup en raison d'une demande réduite, des coûts plus élevés et d'une hausse de la pression tarifaire en 2023.

Allemagne³:

L'économie allemande s'est essouffée en 2023 et le PIB a terminé l'année dans le négatif (- 0,3 % sur base trimestrielle). Les exportations de marchandises ont aussi rechuté en raison d'une baisse de la demande extérieure, des tensions géopolitiques et des prix élevés de l'énergie. A cause des résultats économiques décevants, la demande en transport est également médiocre. De plus, en décembre 2023, les tarifs du péage allemand ont considérablement augmenté. Le tarif de la Maut est déterminé par un certain nombre de composants tels que le nombre d'essieux du véhicule, les nuisances sonores et la pollution de l'air. Au 1^{er} décembre 2023, une taxe-CO₂ y a été ajoutée. L'organisation sectorielle allemande BGL considère cela comme un catalyseur de l'inflation dénué de sens, alors qu'il existe, à l'heure actuelle, trop peu d'infrastructures de ravitaillement et de chargement pour les véhicules à zéro émission.

France⁴:

L'économie française a également derrière elle une année difficile. Une demande plus faible provenant de l'étranger et une réduction de la demande intérieure pèsent dans le transport routier de marchandises français, de sorte que les tarifs du fret sont considérablement sous pression.

Le secteur représente de nombreux défis, parmi lesquels les prix de vente trop bas par rapport au niveau des coûts, les coûts salariaux en hausse, la transition vers des véhicules respectueux de l'environnement avec l'infrastructure correspondante.

² Sources: Sectorinstituut Transport en Logistiek, ttm.nl

³ Sources: Bundesamt für Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL), Statistische Bundesamt

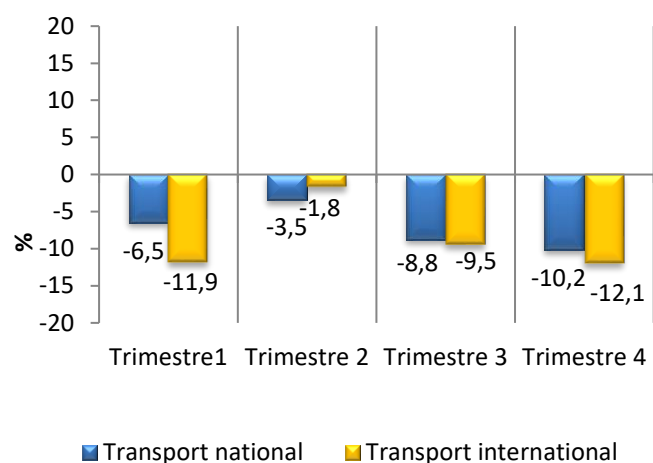
⁴ Sources: Comité National Routier, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Aperçu de la situation conjoncturelle par thème pour 2023

1. Activité de transport

En 2023, l'économie belge a montré plus de résilience que l'européenne, mais la confiance des entreprises⁵ s'est détériorée au cours de l'année en raison de l'affaiblissement du commerce international, des coûts de financement élevés et de l'accroissement de l'instabilité géopolitique. De nombreuses entreprises de transport ont donc remarqué, au cours de l'année de référence, que la demande en transport était médiocre.

Le secteur du transport a connu une année décevante avec des chiffres négatifs sur l'ensemble de l'année. Très souvent, le deuxième trimestre de l'année est la meilleure période pour le transporteur. C'est aussi le cas cette année, même si c'est une maigre consolation, vu que l'activité de transport s'est également détériorée.



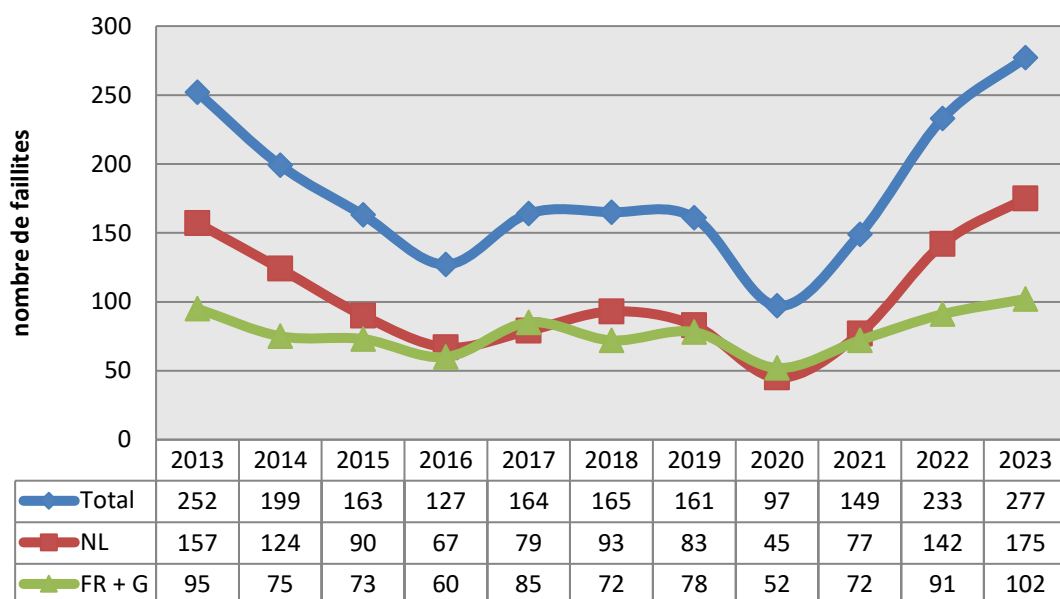
Les soldes moyens pondérés des réponses de cette année-là sont de $-7,2\%$ dans le transport national ($-3,5\%$ pour l'année 2022) et de $-8,8\%$ sur le plan international ($-5,5\%$ lors de l'année précédente).

Graphique 1: Activité de transport national et international

Le nombre de sous-traitances de commandes de transport a également régressé. En transport national, le solde moyen pondéré des réponses est de -7% , en comparaison avec $-3,1\%$ lors de l'année précédente. En transport international, ce solde est de $-6,1\%$, par rapport à $-4,2\%$ en 2022.

Au cours de l'année, de nombreuses entreprises ont remarqué que la demande en transport était invariablement médiocre. C'est la crise dans le secteur de la construction qui a souvent été pointée du doigt. Ce secteur a connu une année difficile. Il a été confronté à une grande pénurie de main-d'œuvre. L'industrie du bâtiment est en effet un secteur à forte intensité de main-d'œuvre.

⁵ Source: KBC

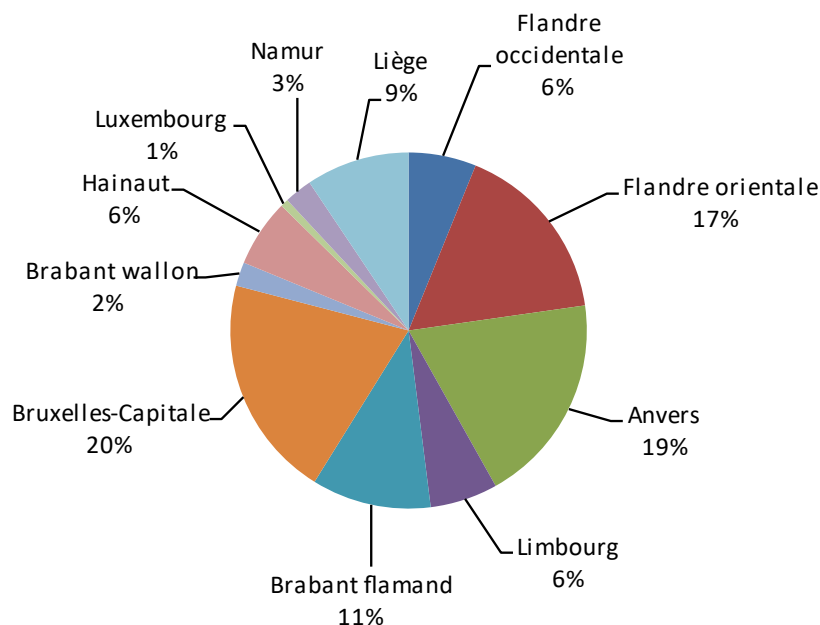


Graphique 2: Nombre de faillites (basées sur le nombre d'autorisations de transport) au sein du secteur⁶

En 2023, un nombre record d'entreprises de transport ont fait faillite. Pas moins de 277 sociétés ont été déclarées en faillite.

56 % des faillites ont été prononcées pour des entreprises de transport établies dans la Région de Bruxelles-Capitale, à Anvers ou en Flandre orientale.

2023

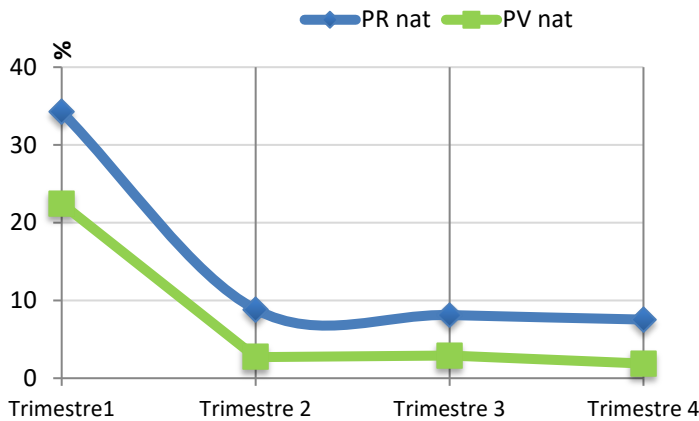


Graphique 3: Nombre de faillites (basées sur le nombre d'autorisations de transport) par province⁷

⁶ Source: SPF Mobilité & Transport

⁷ Source: SPF Mobilité & Transport

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



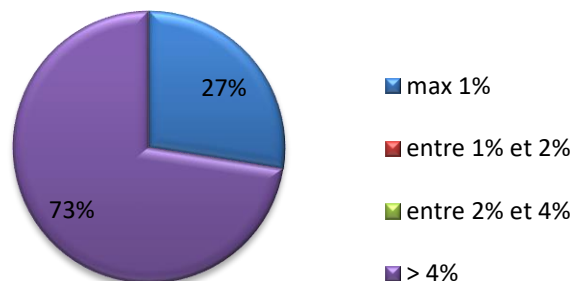
Graphique 4: Evolution du prix de revient et du prix de vente

Bien que 54,5 % des entreprises de transport, en moyenne, font savoir que le prix de revient est resté égal, la plupart des autres sociétés (37,3 %) indiquent toutefois une hausse. En considérant l'ensemble de l'année, le solde moyen pondéré des réponses s'élève à + 14,7 %, en comparaison avec + 34,7 % lors de l'année dernière.

Pour le prix de vente, près de 70 % des transporteurs, en moyenne, rapportent un statu quo, 24,8 % nous apprennent avoir appliqué une hausse du prix de vente. Le solde moyen pondéré des réponses est de + 7,5 %, par rapport à + 23,9 % lors de l'année précédente.

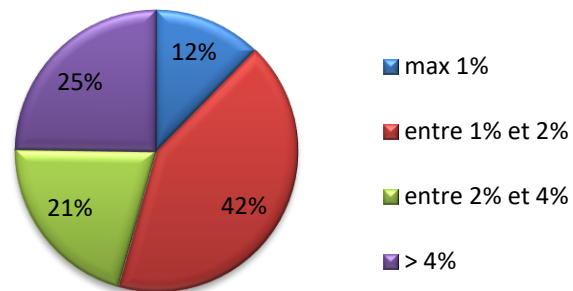
Les soldes des réponses élevés au début de l'année sont dus à la hausse des prix de l'énergie de cette période. Même si cette évolution a déjà connu une situation plus calme, le prix de revient national moyen a bel et bien augmenté en 2023. En interrogeant sur les causes, ce sont les frais d'entretien élevés, les prix des pneus, les coûts de péage et les coûts salariaux élevés qui sont souvent désignés.

Près des trois quarts des entreprises affichant une augmentation du prix de revient indiquent qu'il s'agit d'une hausse de plus de 4 %.

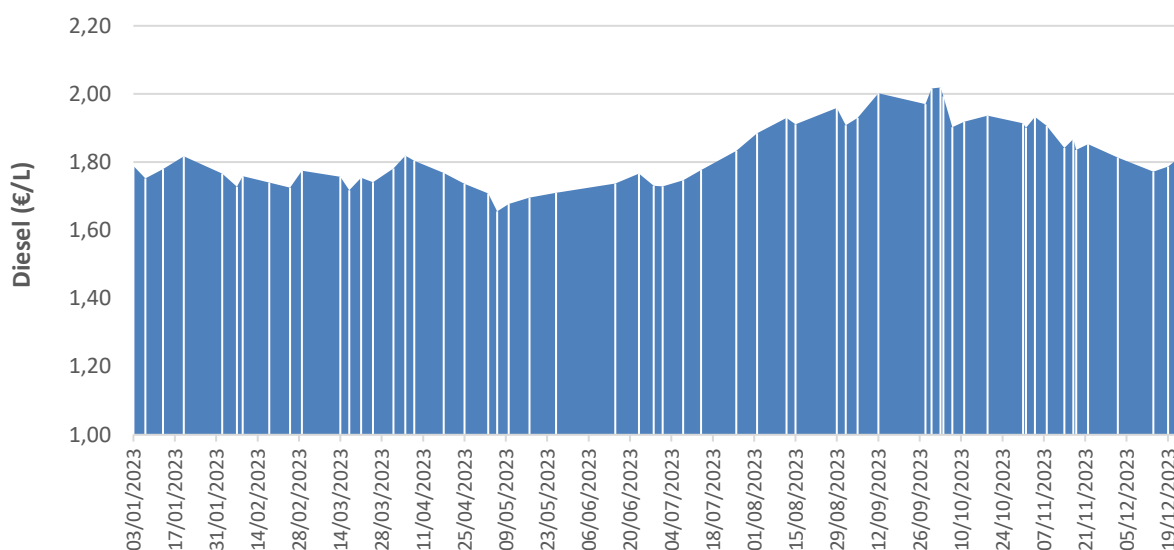


Graphique 5: Marges de hausse du prix de revient

Concernant le prix de vente, les résultats sont plus partagés. 42 %, en moyenne, ont augmenté le prix de vente entre 1 % et 2 %, au cours de l'année.

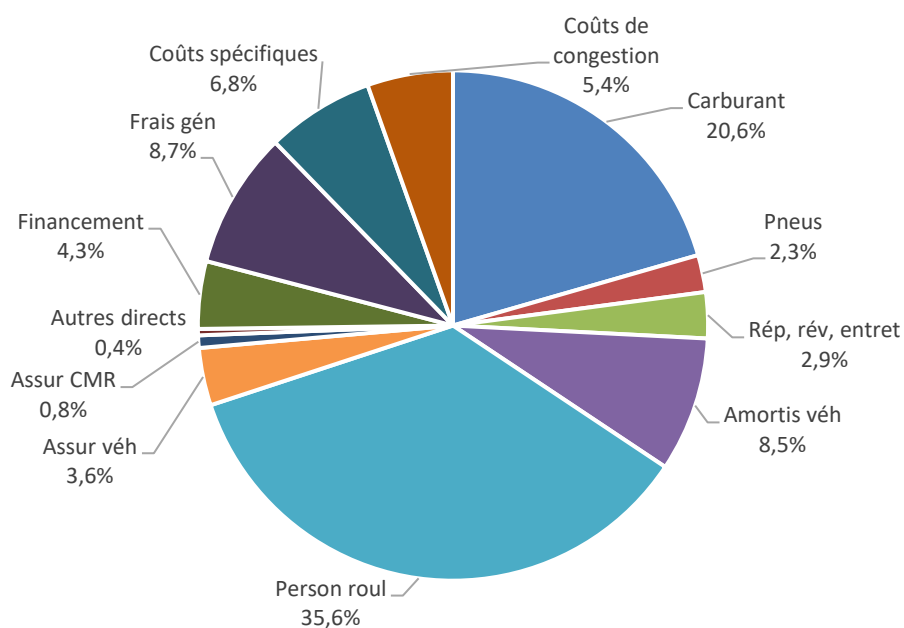


Graphique 6: Marges de hausse du prix de vente



Graphique 7: Evolution des prix maximum: diesel, EUR/L (TVA comprise)⁸

Les deux postes de coûts les plus importants du transport national sont le "personnel roulant" (35,6 %) et le "carburant" (20,6 %), représentant ensemble 56,2 % du prix de revient national (pour l'année 2022, cette part combinée s'élevait à 57,3 %).

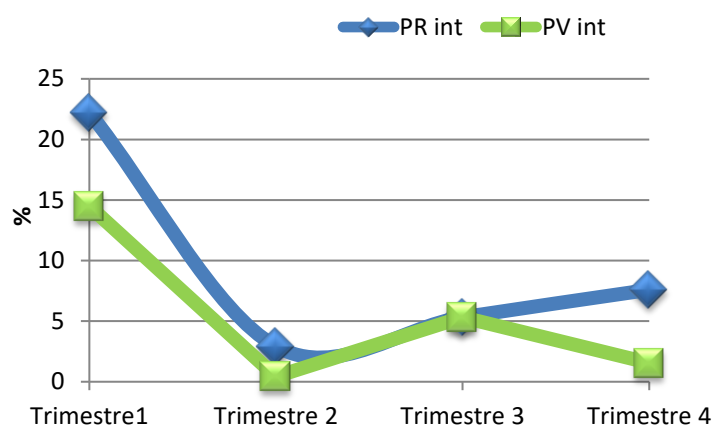


Graphique 8: Structure du prix de revient en transport national (situation au 1^{er} décembre 2023)⁹

⁸ Source: Energia (Fédération Pétrolière Belge)

⁹ 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



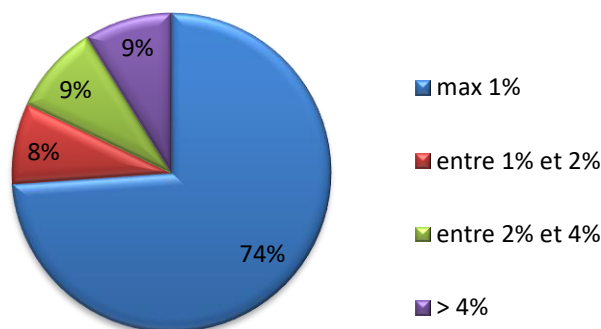
Graphique 9: Evolution du prix de revient et du prix de vente

Dans le transport international, 64,5 %, en moyenne, notent un statu quo du prix de revient, en comparaison avec 50,5 % lors de l'année précédente. Pour le prix de vente, cette part s'élève à 73,9 %.

Les sociétés restantes enregistrent majoritairement une hausse.

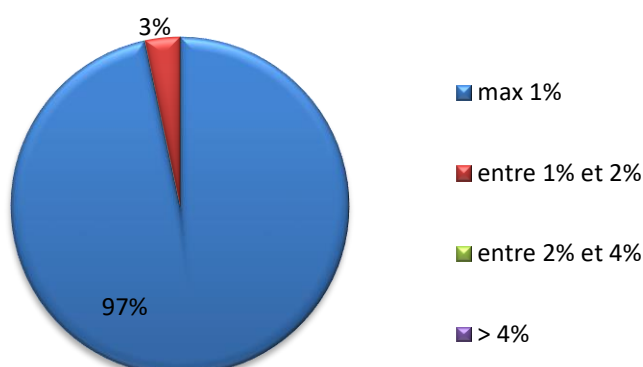
Les soldes moyens pondérés des réponses sont de + 9,5 % pour le prix de revient (+ 18,8 % en 2022) et de + 5,4 % pour le prix de vente (+ 17,3 % lors de l'année dernière).

En moyenne, 74 % des transporteurs affichant une augmentation du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une hausse de maximum 1 %.

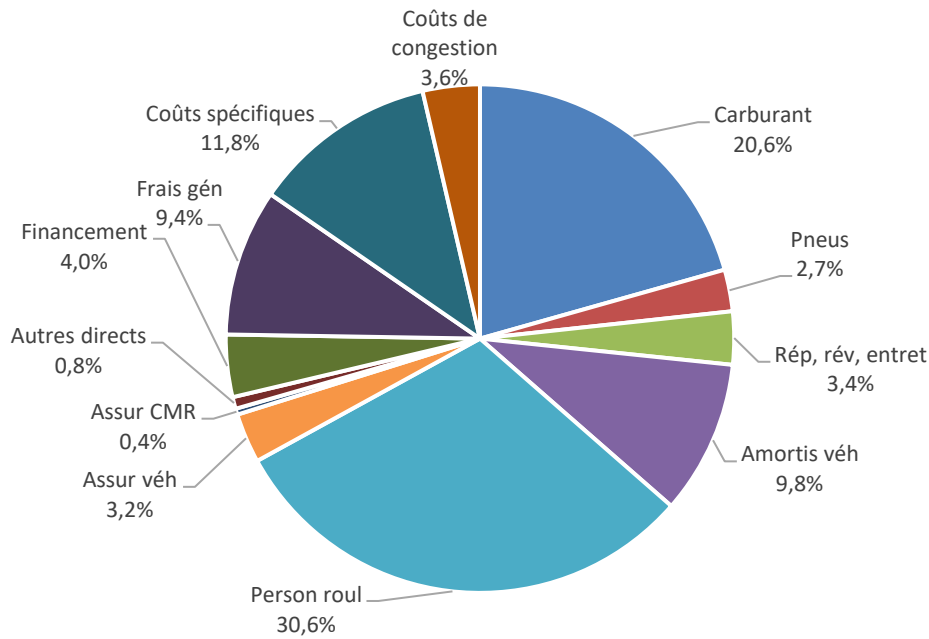


Graphique 10: Marges de hausse du prix de revient

Presque toutes les entreprises qui ont ajusté leur prix de vente à la hausse indiquent qu'il s'agit d'une augmentation de maximum 1 %.



Graphique 11: Marges de hausse du prix de vente

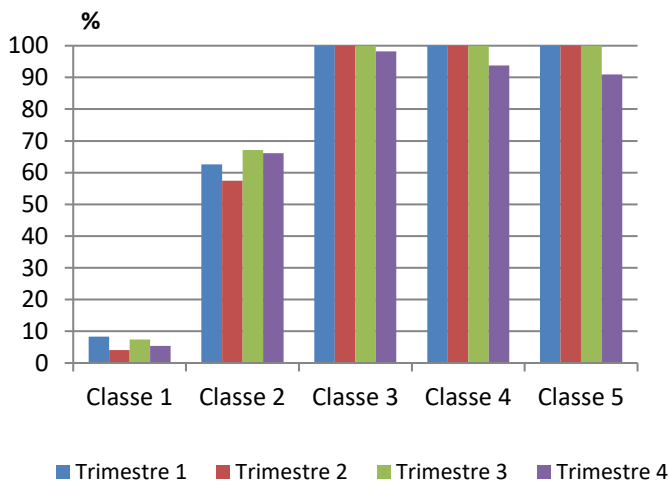


Graphique 12: Structure du prix de revient en transport international (situation au 31 décembre 2023)

Les deux postes de coûts les plus importants du transport international sont les coûts salariaux du personnel roulant et les coûts de carburant: ensemble, ils représentent 51,2 % du prix de revient international total (51,9 % lors de l'année dernière).

De nombreux transporteurs indiquent que leur position concurrentielle sur le marché international s'est affaiblie en raison de l'indexation salariale automatique belge. En outre, les coûts de péage en France et en Allemagne ont considérablement augmenté. En Allemagne, les frais de péage ont même presque doublé en décembre en raison de l'introduction d'une taxe-CO₂.

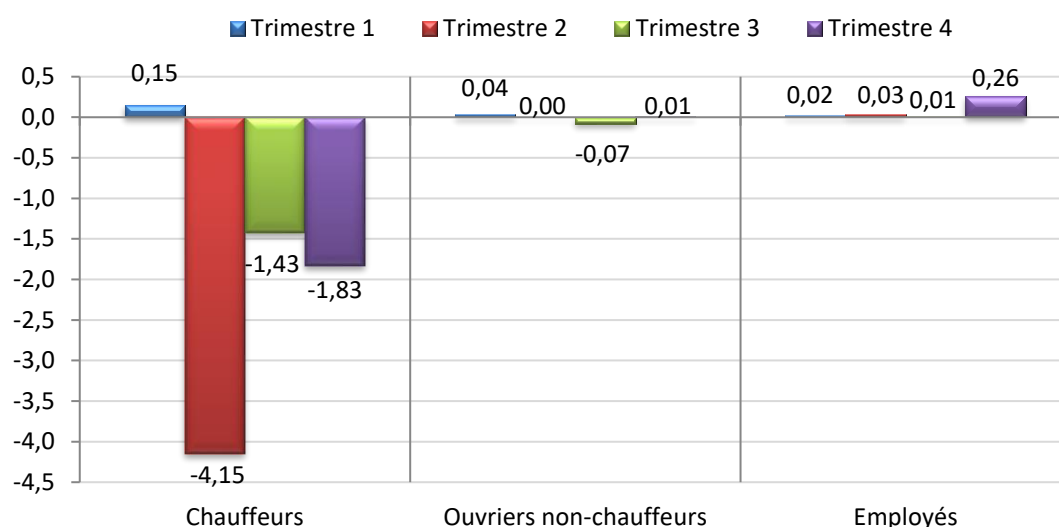
4. Personnel



En moyenne, 6,3 % des entreprises de transport de la classe 1 déclarent avoir du personnel. Dans la classe 2, cette part va jusqu'à 63,3 % tandis que presque toutes les sociétés des autres classes emploient des personnes.

En extrapolant à l'ensemble du secteur, 74,4 % des sociétés de transport, en moyenne, signalent disposer de personnel, en comparaison avec 74,6 % lors de l'année dernière.

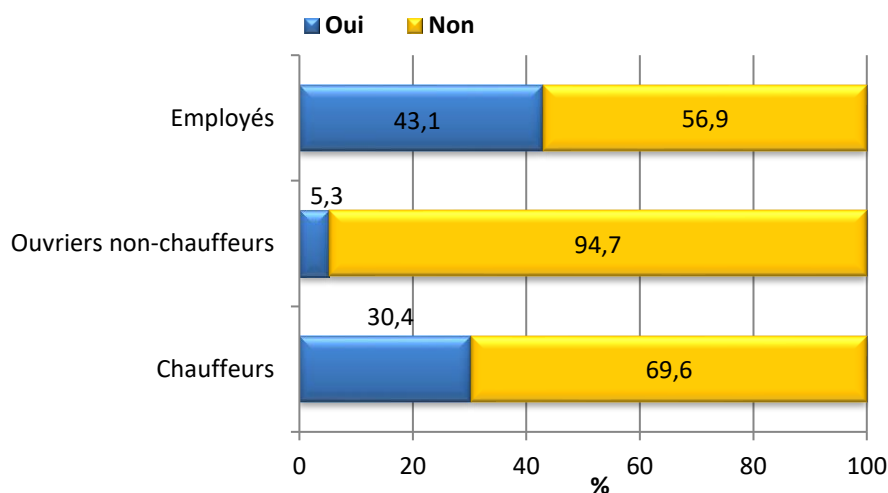
Graphique 13: Personnel engagé



Graphique 14: Evolution de la situation du personnel

Les effectifs des ouvriers non-chauffeurs et des employés n'ont presque pas changé tout au long de l'année. Ces soldes moyens pondérés des réponses atteignent donc, respectivement, 0 % et + 0,1 %.

L'effectif des chauffeurs a néanmoins régressé, c'est surtout au deuxième trimestre de l'année qu'un recul assez net a été constaté. Le solde moyen pondéré des réponses est de - 1,8 %. Ce solde était aussi négatif l'année dernière (il était alors de - 1,7 %).



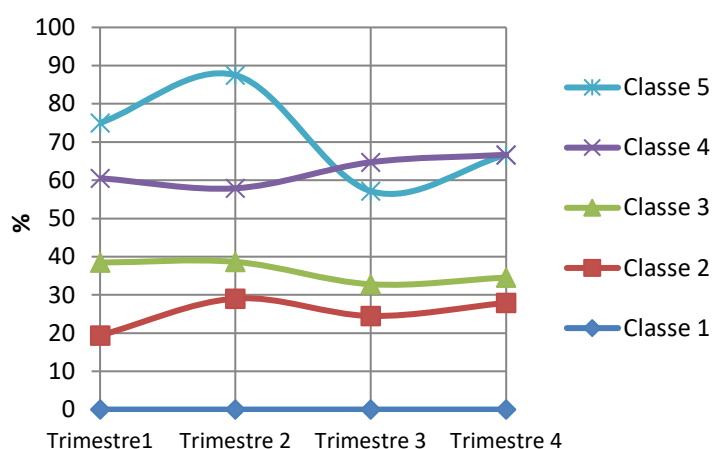
Graphique 15: Nombre moyen de postes vacants en 2023

Lorsque nous examinons les postes vacants, nous obtenons une tout autre image. La pénurie de chauffeurs est une problématique connue. 30,4 % des entreprises de transport, en moyenne, ont indiqué vouloir embaucher un chauffeur au cours de l'année. C'est un peu moins que l'année précédente (36,6 %), mais cela reste un nombre élevé.

Depuis un an, environ, de nombreux transporteurs se plaignent aussi de la difficulté à pourvoir les postes vacants pour employés, surtout les planificateurs de voyages et les comptables. En 2021, 3,9 % des entreprises, en moyenne, ont rapporté une offre d'emploi pour un employé, mais l'année suivante, ce pourcentage a grimpé à 24,5 % et cette année, il est encore plus élevé, à savoir 43,1 %, en moyenne.

La situation est beaucoup plus calme en ce qui concerne les ouvriers non-chauffeurs. En moyenne, 5,3 % signalent un poste vacant, c'est un pourcentage un peu plus élevé que l'année précédente, où il était alors de 4,7 %.

Chauffeurs

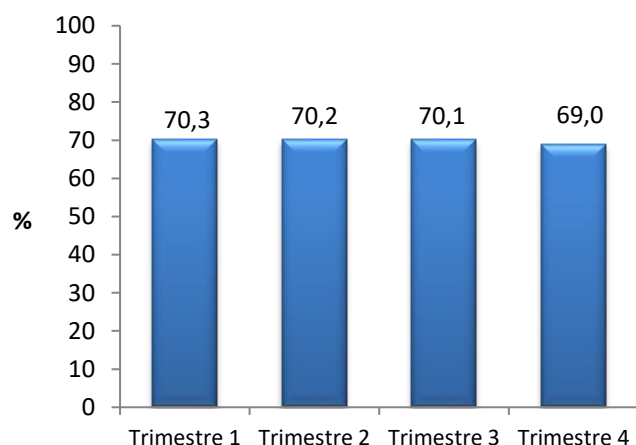


Le nombre de postes vacants est resté assez stable tout au long de l'année, excepté dans la classe des plus grandes entreprises.

En effet, en classe 5, ce nombre a plongé dans la deuxième moitié de l'année.

Graphique 16: Postes vacants pour chauffeurs

5. Coefficient de distance

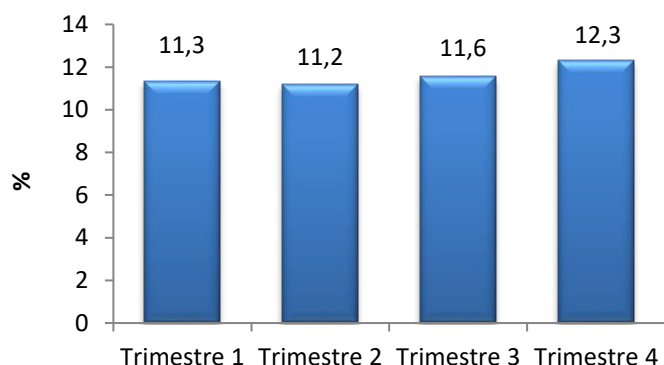


$$\text{Coefficient moyen de distance} = \frac{\text{Nombre de km parcourus en charge}}{\text{Nombre de km totaux parcourus}}$$

En 2023, 69,9 %, en moyenne, de la distance totale a été parcourue en charge, en comparaison avec 69,3 % lors de l'année dernière.

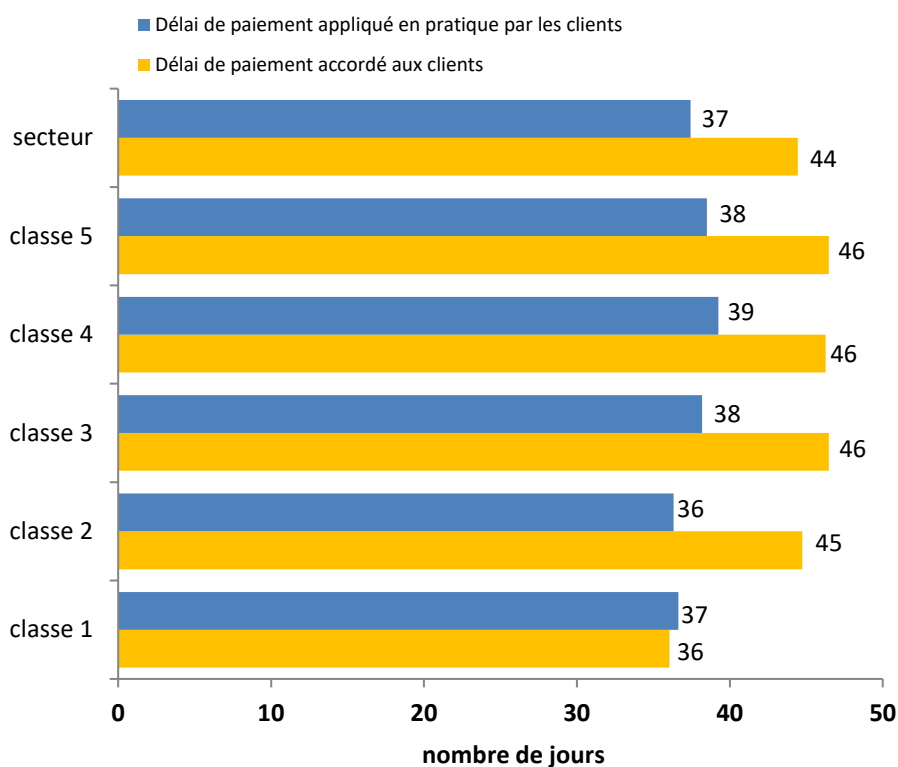
Graphique 17: Coefficient moyen de distance

6. Situation de trésorerie



En 2023, 11,6 % des entreprises de transport, en moyenne, ont rapporté des problèmes de liquidités. Non seulement ce pourcentage est resté plutôt stable au cours de l'année, mais il est resté presque le même par rapport à l'année précédente (il s'élevait alors à 11,7 %).

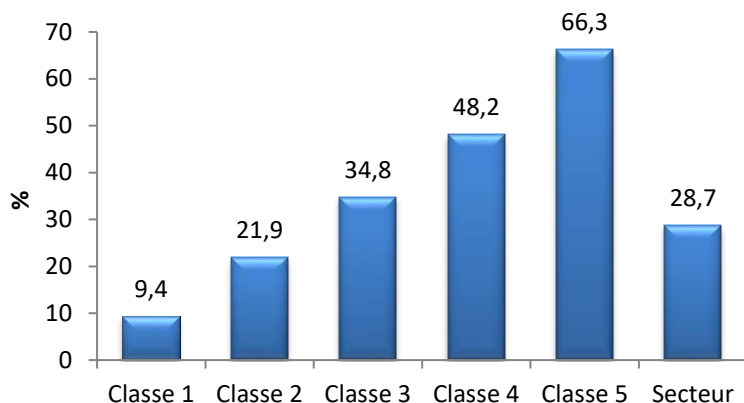
Graphique 18: Problèmes de liquidité



Graphique 19: Délai de paiement

Le délai moyen de paiement accordé aux donneurs d'ordre s'élève à 37 jours, en moyenne, alors que les transporteurs reçoivent leur argent une semaine plus tard, en moyenne.

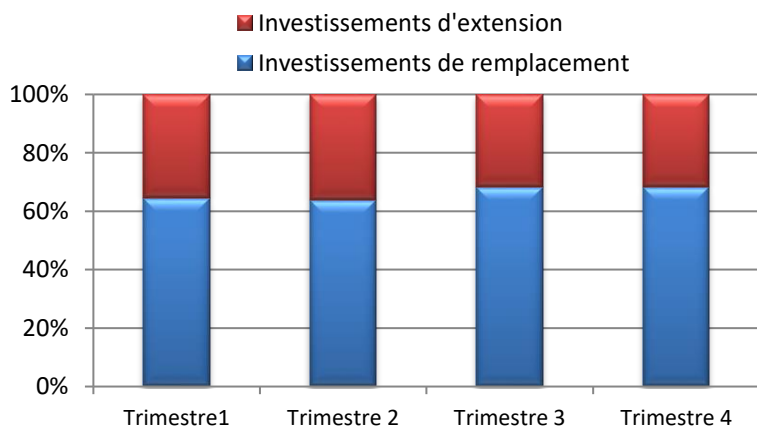
7. Investissements



Graphique 20 : Investissements réalisés

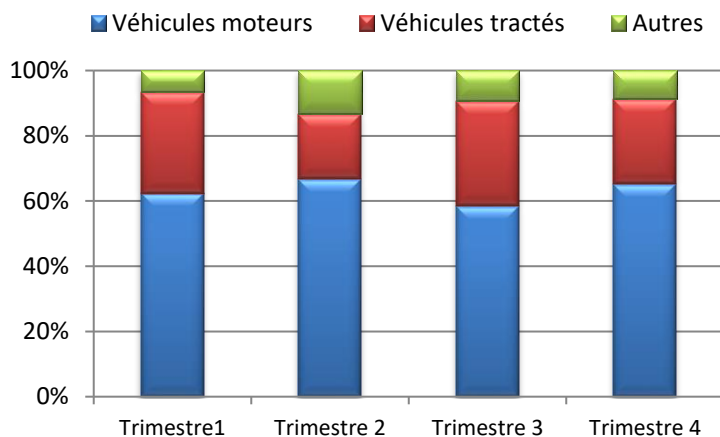
Le niveau d'investissement s'est légèrement accru par rapport à l'année 2022.

28,7 % des transporteurs, en moyenne, déclarent que leur entreprise a réalisé un investissement au cours de l'année, en comparaison avec 26,4 % lors de l'année dernière.



Graphique 21: Investissements de remplacement ou d'extension

Pour 66,3 % des investissements, en moyenne, cela concerne un remplacement, par rapport à 68,4 % lors de l'année précédente.



Graphique 22: Investissements de remplacement

Quant aux investissements de remplacement, il s'agit, pour la plupart, de véhicules moteurs.

La situation conjoncturelle en 2023 en quelques lignes

Après trois années mouvementées, les grandes économies ont retrouvé des eaux plus calmes. Sur base annuelle, même si la croissance mondiale a quelque peu reculé, c'est toutefois essentiellement dû à la zone euro. En Belgique, en revanche, la croissance économique a été nettement plus forte que celle de la zone euro. Sur base annuelle, le PIB belge a progressé de + 1,5 %. Cette croissance est soutenue par les dépenses intérieures, car les exportations nettes ont plutôt été un frein.

Le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route a connu une année difficile. L'**activité de transport** est restée dans le négatif pendant toute l'année. Les soldes moyens pondérés sont de – 7,2 % en transport national (– 3,5 % en 2022) et de – 8,8 % en transport international (– 5,5 % lors de l'année précédente).

Dans le transport national, 54,5 % des sociétés, en moyenne, enregistrent un statu quo du **prix de revient**. Pour le prix de vente, cela monte jusqu'à près de 70 %. Dans le transport international, 64,5 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que le prix de revient est resté le même et qu'en ce qui concerne le prix de vente, la part s'élève à 73,9 %. Les entreprises qui signalent bien un changement indiquent en majeure partie une hausse, un peu plus importante du côté du prix de revient que du côté du prix de vente. Les soldes moyens pondérés des réponses dans le transport national s'élèvent à + 14,7 % pour le prix de revient et à + 7,5 % pour le prix de vente. Pour le transport international, ces soldes sont de + 9,5 % pour le prix de revient et de + 5,4 % pour le prix de vente.

L'évolution des prix de l'énergie s'est peut-être stabilisée au cours de l'année, mais le prix de revient moyen a bel et bien augmenté en 2023. Les causes fréquemment énumérées sont l'augmentation des coûts d'entretien, les prix des pneus, les frais de péage et les coûts salariaux belges élevés, responsables de l'agrandissement de l'écart salarial et donc aussi de l'affaiblissement de la position concurrentielle des entreprises belges.

L'**effectif** des chauffeurs a régressé, celui des ouvriers non-chauffeurs n'a pas changé tandis que celui des employés a à peine augmenté. Lorsque nous examinons les postes vacants, nous obtenons une tout autre image. Même si le manque criant de chauffeurs est une vieille problématique, de plus en plus d'entreprises de transport font toutefois savoir qu'elles ont aussi des difficultés à pourvoir des emplois vacants pour employés, en particulier des planificateurs de trajets et des comptables. Le nombre moyen d'entreprises qui ont signalé en 2023 une offre d'emploi pour un chauffeur s'élève à 30,4 % et pour les employés, il va même jusqu'à 43,1 %, en moyenne (en 2022, il s'élevait à 24,5 %, mais en 2021, celui-ci n'était que de 3,9 %, en moyenne).

Le **coefficient de distance** moyen s'élève à 69,9 %, en moyenne, par rapport à 69,3 % lors de l'année dernière. En moyenne, c'est donc 30 %, environ, de la distance qui est parcourue sans charge.

Le nombre de sociétés ayant des **problèmes de liquidités** n'a presque pas changé par rapport à l'année 2022. Il est de 11,6 %, en moyenne, en comparaison avec 11,7 % lors de l'année précédente.

Le nombre d'**investissements** réalisés a légèrement progressé par rapport à l'année dernière. 28,7 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que leur société a effectué un investissement, en comparaison avec 26,4 % lors de l'année 2022. Pour 66,3 % des entreprises, en moyenne, il s'agit d'un investissement de remplacement, en majeure partie de véhicules moteurs.