



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

---

4<sup>ème</sup> trimestre 2024



**INSTITUT TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE BELGIQUE asbl**

Rue Archimède 5 - 1000 Bruxelles

**http: [www.itlb.be](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 sa 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.

---

<b>1 (classe 1)</b>	Entreprises ayant 1 véhicule moteur ;
<b>2 (classe 2)</b>	Entreprises ayant de 2 à 5 véhicules moteurs;
<b>3 (classe 3)</b>	Entreprises ayant de 6 à 20 véhicules moteurs;
<b>4 (classe 4)</b>	Entreprises ayant de 21 à 50 véhicules moteurs;
<b>5 (classe 5)</b>	Entreprises ayant plus de 50 véhicules moteurs;
<b>T (total)</b>	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 4 2024	Evolution par rapport au trimestre précédent <sup>(1)</sup>	Trimestre 4 2023
---------------------	---	---------------------

#### TRANSPORT NATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 3,9 %	↘	-10,2 %
Sous-traitance	S	- 2,3 %	↘	- 9,3 %
Evolution du prix de revient	S	+ 7,2 %	↗	+ 7,5 %
Evolution du prix de vente	S	+ 2,3 %	↗	+ 1,9 %

#### TRANSPORT INTERNATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 1,2 %	↘	- 12,1 %
Sous-traitance	S	- 2,7 %	↘	- 7,5 %
Evolution du prix de revient	S	+ 2,9 %	↗	+ 7,6 %
Evolution du prix de vente	S	+ 0,7 %	↗	+ 1,5 %

#### SITUATION DU PERSONNEL

Chauffeurs	S	- 2,5 %	↘	- 1,8 %
Autres ouvriers	S	+ 0,6 %	↗	0 %
Employés	S	- 0,1 %	↘	+ 0,3 %

#### COEFFICIENT DE DISTANCE

Coefficient moyen de distance	%	70,6 %	↗	69 %
-------------------------------	---	--------	---	------

#### SITUATION FINANCIERE

Difficultés de trésorerie	%	17,6%	↗	12,3 %
Délai de paiement accordé aux clients	Jours	36	↘	37
Délai de paiement appliqué par les clients	Jours	42	↘	45
Investissement réalisé	%	19,3 %	↘	25 %

**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.

<sup>(1)</sup> **Évolution 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

---

Par rapport au trimestre précédent, l'économie a progressé de + 0,1 % dans la zone euro, tandis qu'une hausse du PIB de + 0,2 % a été enregistrée tant dans l'UE qu'en Belgique, sur base trimestrielle.

Le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route a légèrement mieux fonctionné vers la fin de l'année, mais il reste encore coincé dans des chiffres négatifs. En effet, le solde pondéré des réponses est de - 3,9 % pour le **transport national** (en comparaison avec - 5,8 % au trimestre précédent et avec - 10,2 % lors de la période correspondante de l'année dernière). Pour le **transport international**, ce solde est de - 1,2 % (par rapport à - 9,6 % à la période précédente et à - 12,1 % il y a un an).

Lorsque nous interrogeons sur les principaux points noirs, ce sont les nombreux travaux routiers avec les embouteillages qui les accompagnent et les déviations inévitables qui sont indiqués à maintes reprises. En outre, les poids lourds sont limités autant que possible et parfois même exclus dans de plus en plus de centres-villes, ce qui oblige de nombreux transporteurs à parcourir à nouveau des kilomètres supplémentaires lorsque les interdictions d'accès ne sont pas suffisamment adaptées aux besoins de l'économie locale.

Tant le **prix de revient** que le **prix de vente** se sont accrus par rapport au trimestre précédent. Les soldes pondérés des réponses du prix de revient s'élèvent à + 7,2 % pour le transport national et à + 2,9 % pour le transport international. En ce qui concerne le prix de vente, ces soldes sont de + 2,3 % au niveau national et de + 0,7 % au niveau international. Certains transporteurs expliquent que les négociations sur le prix de vente n'ont lieu, pour eux, qu'une seule fois par an, généralement au début de l'année calendrier.

Les **effectifs** des chauffeurs et des employés ont légèrement diminué, tandis que celui des ouvriers non-chauffeurs a à peine augmenté. Au dernier trimestre de l'année, même si la demande en employés était particulièrement élevée, le manque de chauffeurs reste toutefois une problématique persistante. Pas moins de 42,2 % des entreprises signalent une offre d'emploi pour un employé. Pour les chauffeurs, cette proportion était de 20,7 %.

Le **coefficient moyen de distance** continue d'osciller autour de la barre des 70 % ce trimestre également. En effet, 70,6 % de la distance totale, en moyenne, a été parcourue en charge, en comparaison avec 70,1 % au trimestre précédent et avec 69 % il y a un an.

Le nombre d'entreprises signalant des **problèmes de liquidité** a à peine augmenté par rapport au trimestre précédent. Il s'élève à 17,6 %, par rapport à 16,6 % lors de la période précédente. Un an plus tôt, il était cependant nettement inférieur: il s'élevait alors en effet à 12,3 %.

Le **délai de paiement** moyen accordé s'élève à 36 jours, mais dans la pratique, les entreprises doivent attendre leur argent 6 jours de plus, en moyenne.

Le **taux d'investissement** n'a guère changé par rapport au trimestre précédent. 19,3 % des entreprises, en moyenne, indiquent avoir investi au cours du trimestre, par rapport à 19,9 % lors de la période précédente. À la même période de l'année dernière, la part s'élevait néanmoins à 25 %.

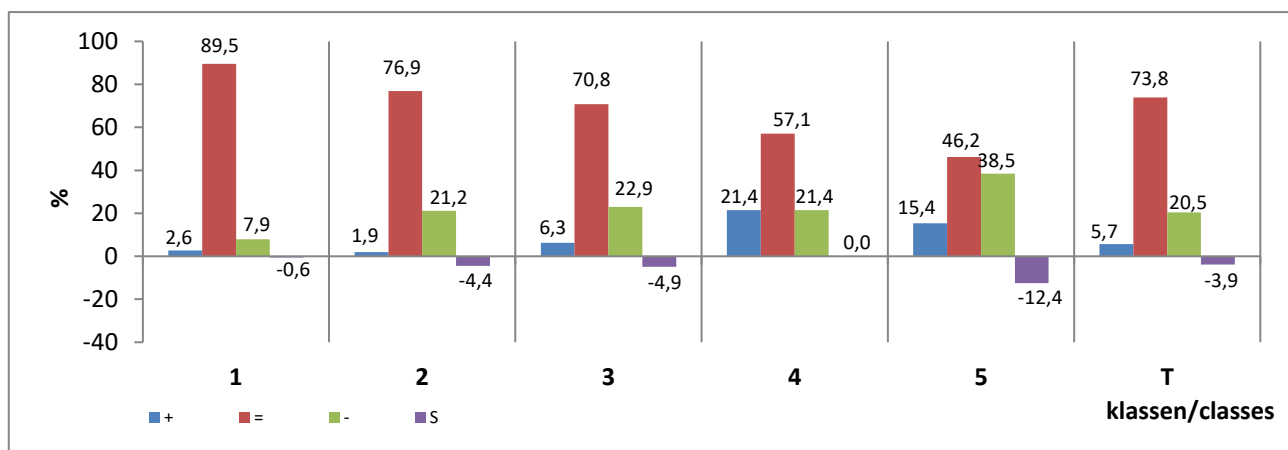
# Commentaire sur la situation conjoncturelle

## 1. TRANSPORT NATIONAL

### 1.1. Activité de transport

Selon l'estimation « flash » de la BNB, l'économie belge a progressé de + 0,2 % par rapport au trimestre précédent. En comparaison avec la même période de l'année dernière, la hausse du PIB s'élevait à + 1,1 %.

L'activité de transport national a cependant régressé, mais dans une moindre mesure qu'au trimestre précédent. Selon un certain nombre de transporteurs, la baisse moindre est liée à la période plus chargée de fin d'année. 73,8 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que leur activité est restée au même niveau par rapport à la période précédente, mais une nette majorité parmi les autres entreprises signalent un recul: 20,5 % indiquent une baisse et 5,7 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 3,9 %, par rapport à - 5,8 % au trimestre précédent et à - 10,2 % il y a un an.



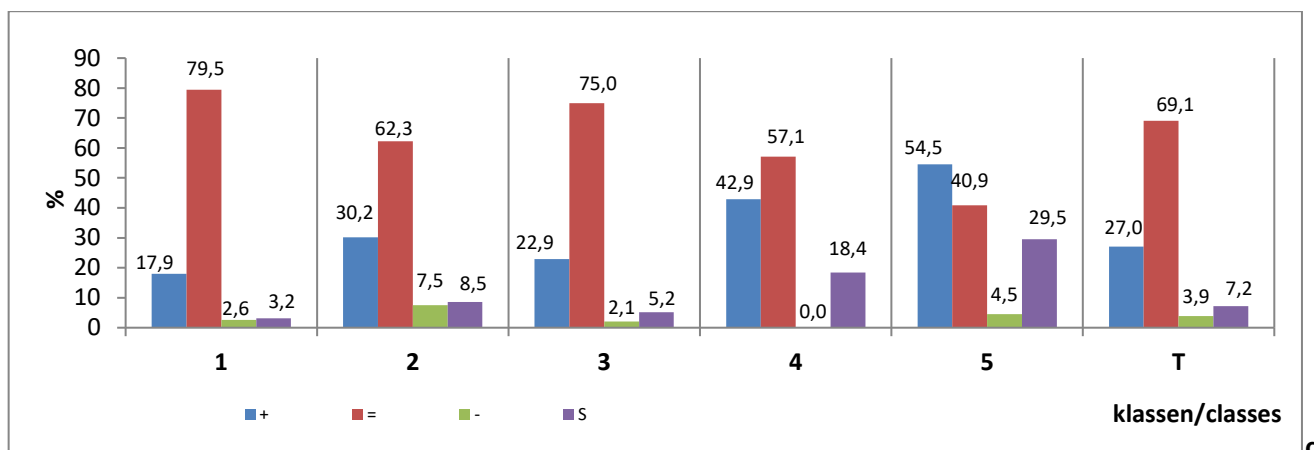
Graphique 1: Evolution de l'activité de transport national

Le nombre de commandes de transport données en sous-traitance a également diminué, en comparaison avec le trimestre précédent. En moyenne, 77,9 % rapportent un statu quo, 16,2 % indiquent une baisse et 5,9 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 2,3 %, par rapport à - 3 % lors de la période précédente et à - 9,3 % au dernier trimestre de l'année précédente.

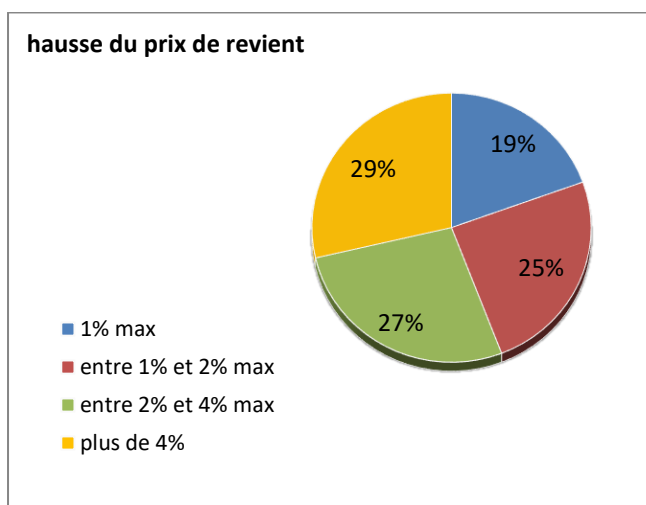
Lorsque l'on interroge sur les principaux problèmes, outre la difficulté de trouver et de garder du personnel motivé avec l'expérience adéquate, les nombreux travaux routiers et les déviations qui en découlent sont aussi régulièrement soulignés. En outre, de plus en plus de villes prennent des mesures pour exclure autant que possible des centres les poids lourds, ce qui entraîne de nouveau des kilomètres parcourus supplémentaires.

## 1.2. Prix de revient

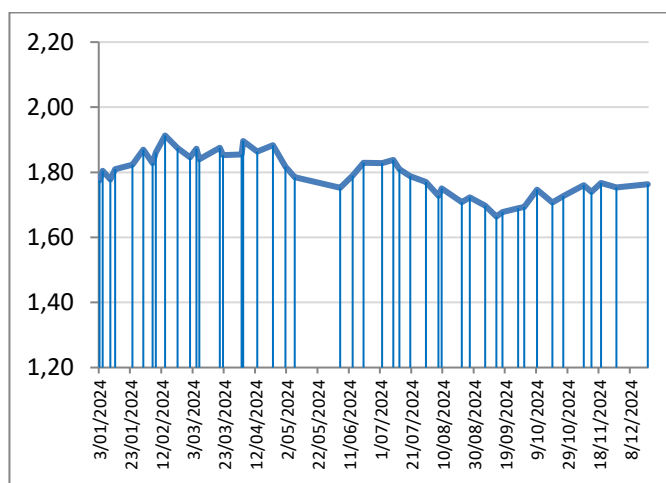
Près de 70 % des transporteurs font savoir que leur prix de revient est resté au même niveau qu'au trimestre précédent. Les sociétés restantes signalent en majeure partie une augmentation: 27 % indiquent une hausse et 3,9 %, seulement, une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 7,2 %, par rapport à + 5,6 % au trimestre précédent et à + 7,5 % lors de la période correspondante de l'année dernière.



Graphique 2: Evolution du prix de revient en transport national



Graphique 3: Ecarts de hausse du prix de revient



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

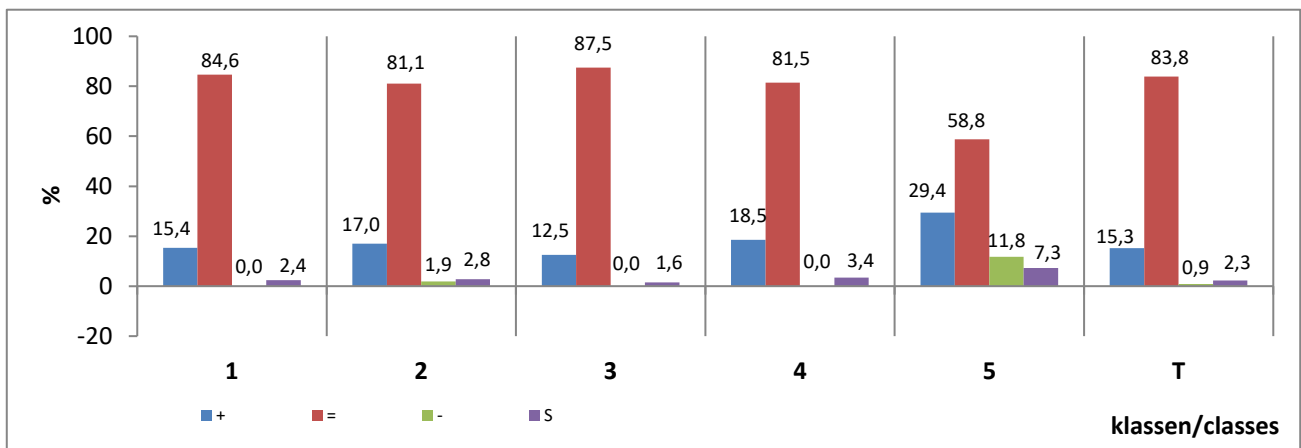
Pour 29 % des entreprises dont le prix de revient a augmenté, il s'agit d'une hausse de plus de 4 %.

Lorsque nous interrogeons sur les causes des augmentations du prix de revient, ce sont les coûts d'entretien en hausse ainsi que les prix élevés des pneus et des pièces de rechange qui sont les plus souvent cités. En outre, le prix du diesel s'est de nouveau légèrement accru vers la fin de l'année (voir graphique 4).

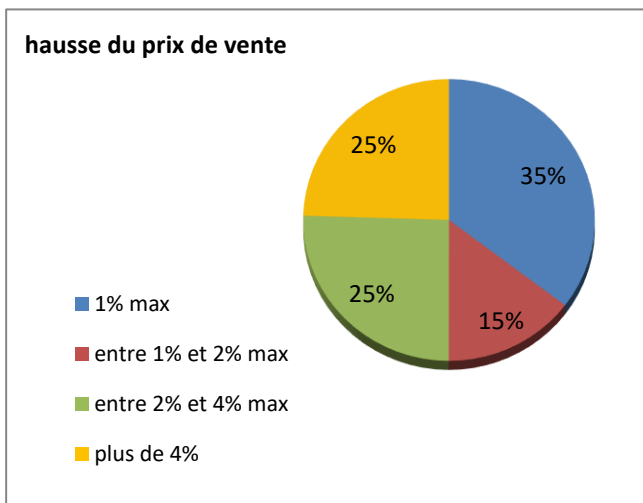
### 1.3. Prix de vente

Au dernier trimestre de l'année, 83,8 % des entreprises de transport, en moyenne, déclarent que leur prix de vente n'a pas changé, en comparaison avec le trimestre précédent. La majorité des autres sociétés rapportent avoir adapté leur prix de vente à la hausse: 15,3 % indiquent une augmentation et 0,9 %, à peine, une diminution. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 2,3 %, par rapport à + 0,7 % lors de la période précédente et à + 1,9 % un an plus tôt.

Certains transporteurs expliquent qu'ils mènent des négociations sur le prix de vente avec leurs clients une seule fois par an, le plus souvent au début de l'année calendrier.



Graphique 5: Evolution du prix de vente en transport national



Graphique 6: Ecart de hausse du prix de vente

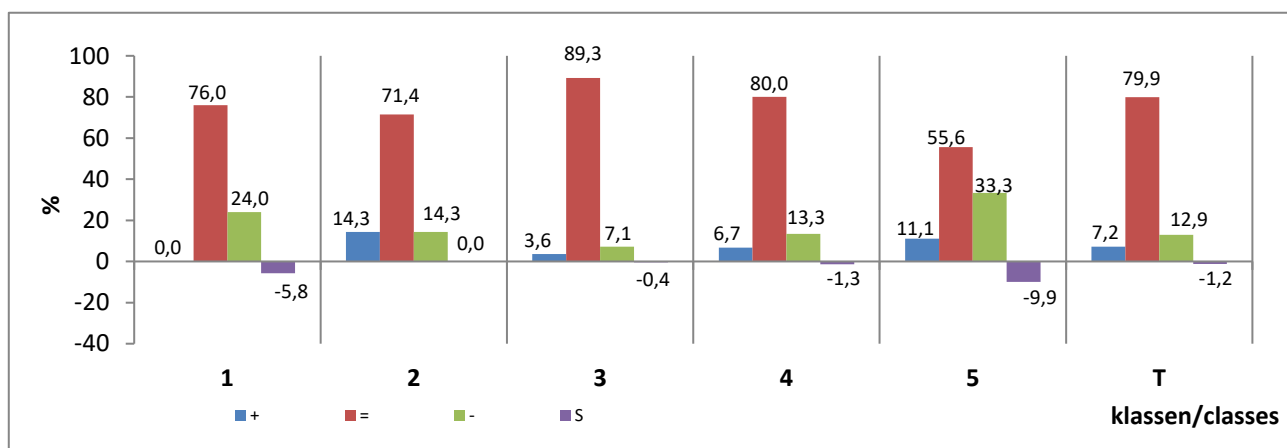
Un quart des sociétés affichant une hausse du prix de vente indique qu'il s'agit d'une augmentation de plus de 4 %.

## 2. TRANSPORT INTERNATIONAL

### 2.1. Activité de transport

Sur base trimestrielle, le PIB a augmenté de + 0,1 % dans la zone euro et de + 0,2 % dans l'UE. En comparaison avec la période correspondante de l'année dernière, l'économie a progressé de + 0,9 % dans la zone euro et de + 1,1 % dans l'UE.

Près de 80 % des entreprises, en moyenne, rapportent un statu quo dans l'activité de transport international par rapport au trimestre précédent. Une petite majorité parmi les autres entreprises indique un recul: 12,9 % signalent une baisse et 7,2 %, une hausse. Bien que le solde pondéré des réponses évolue dans la bonne direction, il reste toutefois dans le négatif. Il est de - 1,2 %, en comparaison avec - 9,6 % lors de la période précédente et avec - 12,1 % il y a un an.



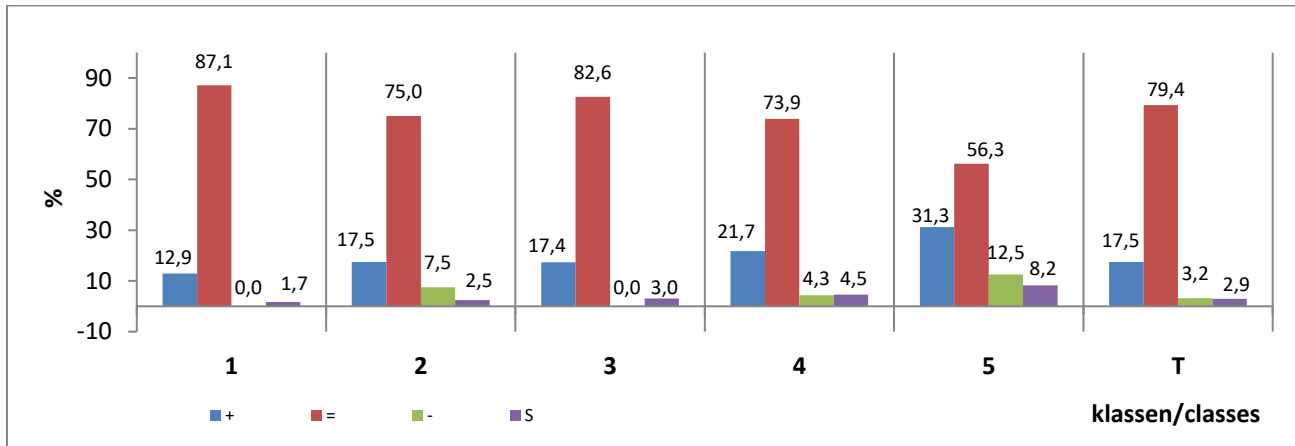
Graphique 7: Evolution de l'activité de transport international

Le nombre de commandes de transport international données en sous-traitance a régressé par rapport au trimestre précédent. Près de 80 % des entreprises, en moyenne, enregistrent un statu quo, tandis que la plupart des autres signalent un recul: 16,7 % indiquent une hausse et 3,6 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de - 2,7 %, en comparaison avec - 5,4 % lors de la période précédente et avec - 7,5 % un an plus tôt.

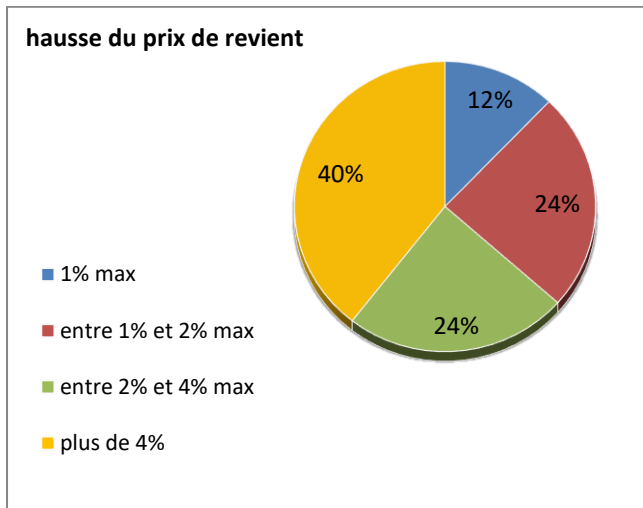
La plupart des transporteurs restent dans nos pays voisins pour l'exécution de commandes de transport international. D'autres pays qui sont aussi régulièrement mentionnés sont l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni.

## 2.2. Prix de revient

79,4 % des sociétés, en moyenne, font savoir que leur prix de revient est resté au même niveau par rapport au trimestre précédent. La grande majorité des autres transporteurs signalent une progression: 17,5 % indiquent une hausse et 3,2 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 2,9 %, en comparaison avec + 2,5 % à la période précédente et avec + 7,6 % lors de la période correspondante de l'année dernière.



Graphique 8: Evolution du prix de revient en transport international

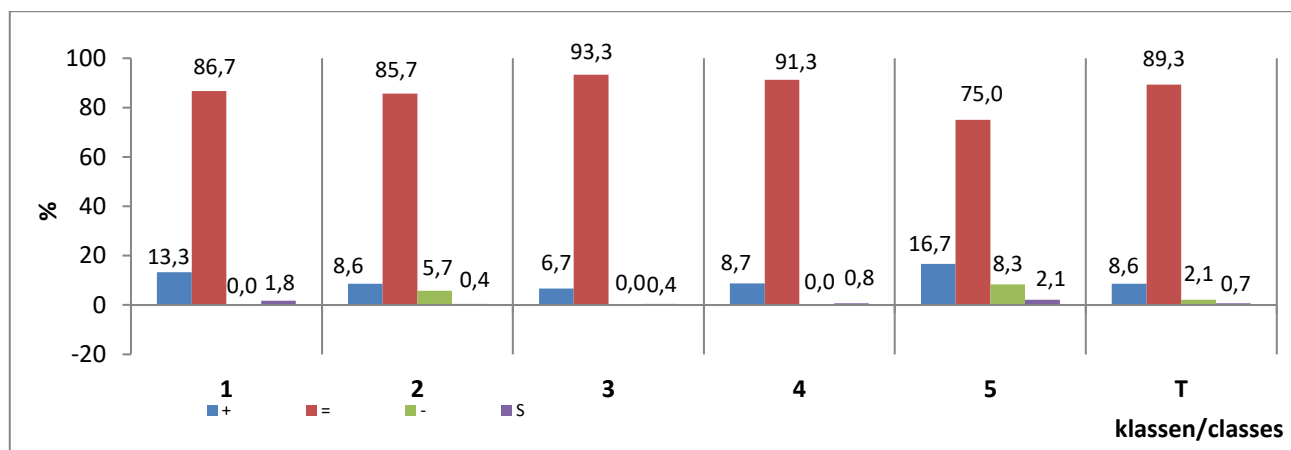


Graphique 9: Ecart de hausse du prix de revient

En moyenne, 40 % des entreprises de transport affichant une hausse du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une augmentation de plus de 4 %.

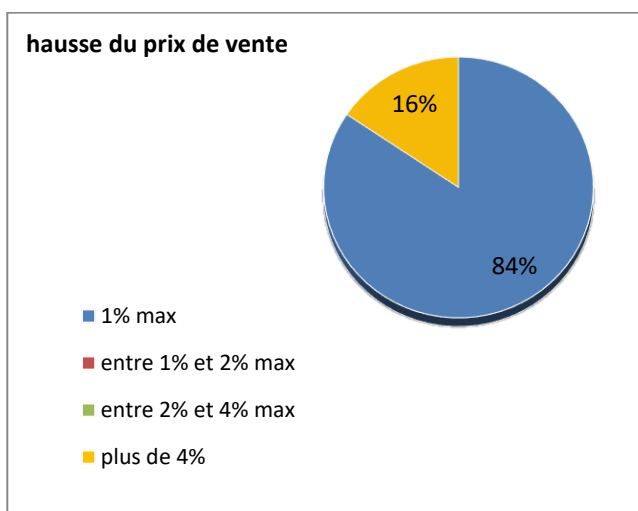
### 2.3. Prix de vente

Près de 90 % des transporteurs, en moyenne, indiquent qu'ils n'ont pas modifié leur prix de vente, en comparaison avec la période précédente. Les entreprises restantes signalent en majeure partie un ajustement à la hausse: 8,6 % indiquent une augmentation et 2,1 %, une diminution. Le solde pondéré est de + 0,7 %, par rapport à + 0,4 % au trimestre précédent et à + 1,5 % un an plus tôt.



Graphique 10: Evolution du prix de vente en transport international

Pour les sociétés qui ont augmenté leur prix de vente par rapport au trimestre précédent, il s'agit, pour la plupart, d'une hausse limitée de 1 % maximum.



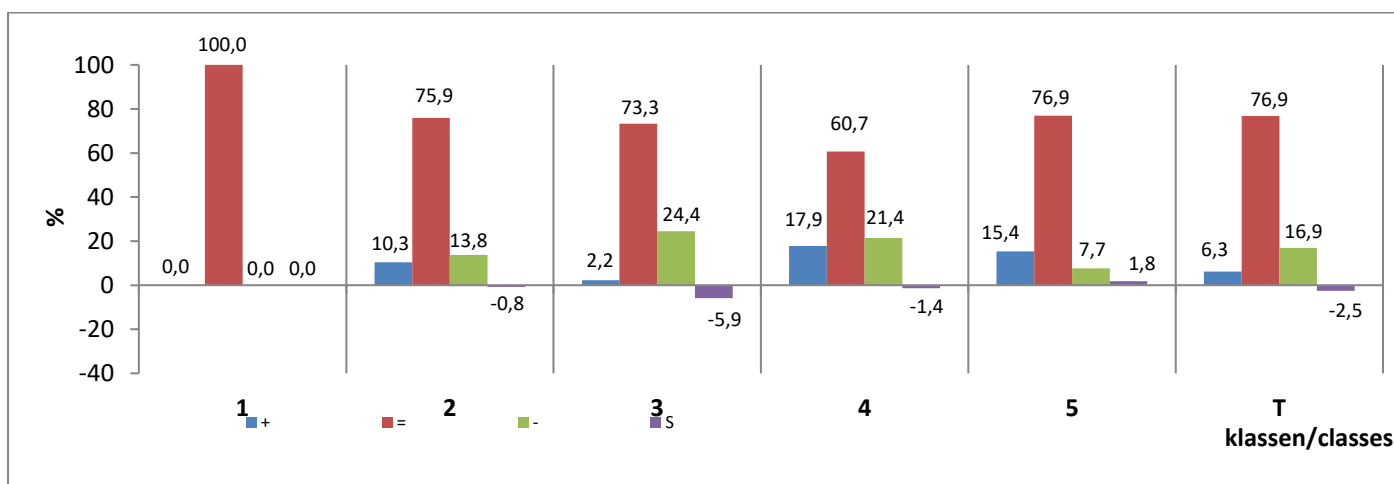
Graphique 11: Ecarts de hausse du prix de vente

### 3. PARAMÈTRES GÉNÉRAUX

#### 3.1. Personnel

En classe 1, 4,9 % des entreprises de transport, en moyenne, signalent employer du personnel. En classe 2, un peu plus de la moitié (58,5 %) déclare avoir des salariés. En classe 3, cette proportion atteint 95,8 %. Enfin, dans les classes 4 et 5, toutes les sociétés emploient des personnes. En extrapolant à l'ensemble du secteur, 71,1 % des entreprises, en moyenne, disposent de personnel.

Les effectifs des chauffeurs et des employés ont légèrement diminué, tandis que celui des ouvriers non-chauffeurs a à peine augmenté.



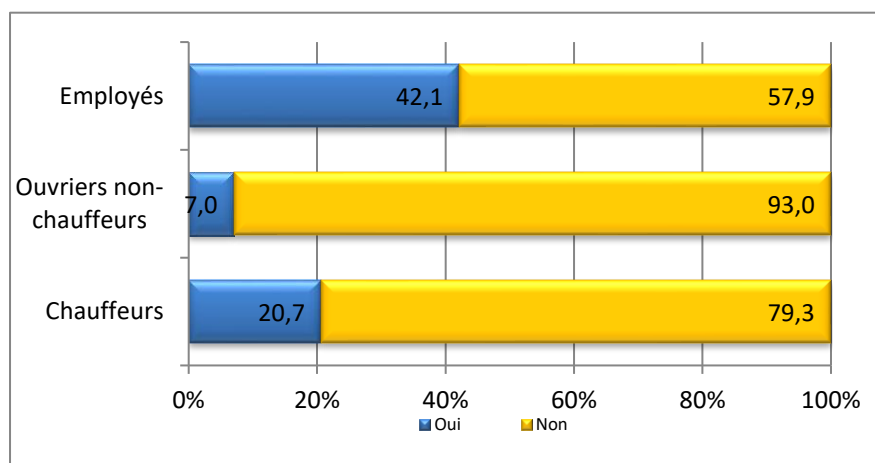
Graphique 12: Situation du personnel chauffeur

76,9 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que le nombre de **chauffeurs** salariés est resté le même par rapport à la période précédente. Parmi les entreprises restantes, le nombre d'entre elles rapportant une diminution est majoritaire: 16,9 % indiquent une baisse et 6,3 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 2,5 %, par rapport à - 1,6 % lors de la période précédente et à - 1,8 % au même trimestre de l'année dernière.

En ce qui concerne les **ouvriers non-chauffeurs**, 89,1 % des transporteurs, en moyenne, indiquent un statu quo, tandis qu'une petite majorité parmi les autres entreprises enregistrent une progression: 8,2 % signalent une hausse et 2,8 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de + 0,6 %, par rapport à - 0,3 % au trimestre précédent. Au cours de la période correspondante de l'année dernière, cet effectif était resté inchangé.

Le nombre d'**employés** salariés a quelque peu diminué par rapport au trimestre précédent. 90,7 % des sociétés, en moyenne, indiquent un statu quo, 5,3 %, une baisse et 4 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,1 %, en comparaison avec - 0,5 % lors de la période précédente et avec + 0,3 % il y a un an.

Même si le nombre d’emplois vacants a diminué sur toute la ligne, il s’agit toutefois d’une baisse frappante pour les chauffeurs. Au trimestre précédent, 30,7 % des entreprises, en moyenne, ont indiqué vouloir embaucher un chauffeur, alors que pour cette période, cette part est tombée à 20,7 %, en moyenne.



Graphique 13: Postes vacants

La demande en employés reste entre-temps élevée. 42,1 % des entreprises, en moyenne, signalent un poste vacant. C’est un pourcentage élevé, mais lors de la période précédente, celui-ci s’élevait à pas moins de 57,6 %.

Le nombre de postes vacants pour les ouvriers non-chauffeurs a légèrement diminué. Il s’élève à 7 %, en moyenne, par rapport à 9 % au trimestre précédent.

Comme déjà indiqué ci-dessus, le nombre d’offres d’emploi pour chauffeurs a régressé: près d’1 entreprise de transport sur 5, en moyenne, a un poste vacant pour un chauffeur.

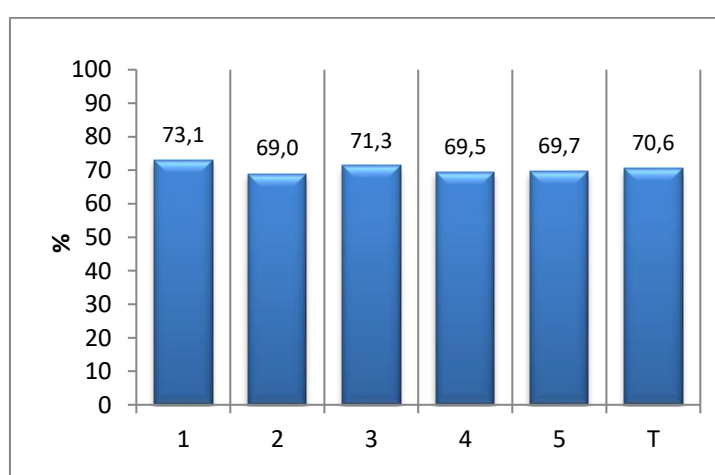
Bien que la pénurie en chauffeurs reste importante malgré cette baisse et que la problématique concernant les employés prenne de plus en plus d’ampleur, certaines entreprises font toutefois mention d’une certaine réticence en prévision des inévitables mesures économiques du nouveau gouvernement fédéral.

### 3.2. Coefficient de distance

Coefficient moyen de distance =

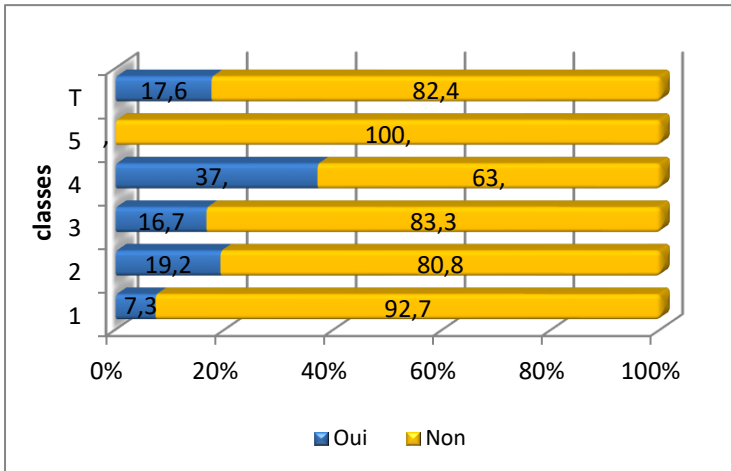
$$\frac{\text{Nombre de kilomètres parcourus en charge}}{\text{Nombre de kilomètres totaux parcourus}}$$

En moyenne, 70,6 % de la distance totale a été parcourue en charge, par rapport à 70,1 % au trimestre précédent et à 69 % il y a un an.



Graphique 14: Coefficient moyen de distance

### 3.3. Situation de trésorerie



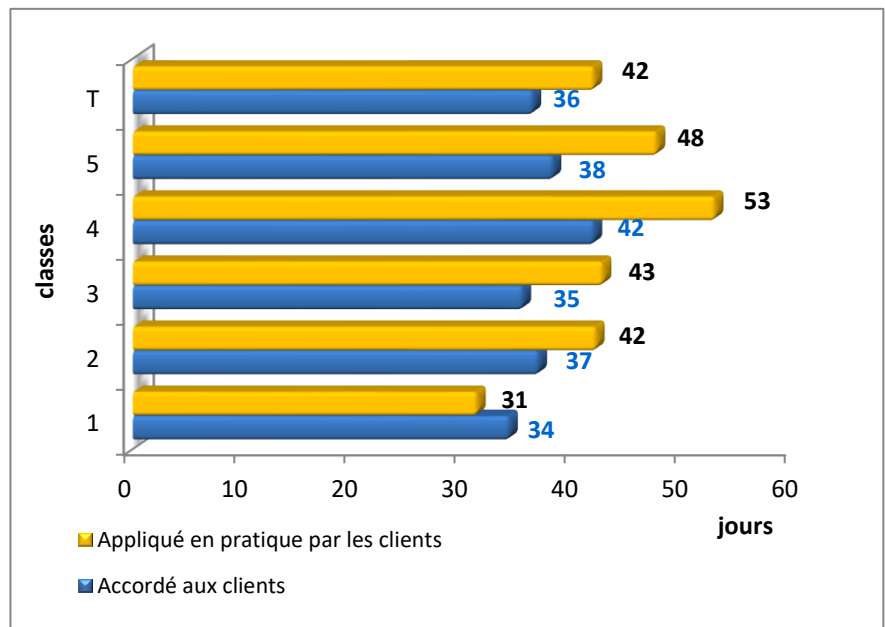
Graphique 15: Difficultés de trésorerie

Même si le nombre de transporteurs rapportant des difficultés de trésorerie a augmenté, en comparaison avec le trimestre précédent, il s'agit toutefois d'une hausse limitée.

17,6 % des entreprises, en moyenne, signalent des pénuries de liquidités, par rapport à 16,6 %, en moyenne, au trimestre précédent. Lors de la même période de l'année dernière, la part était néanmoins beaucoup plus basse (12,3 %).

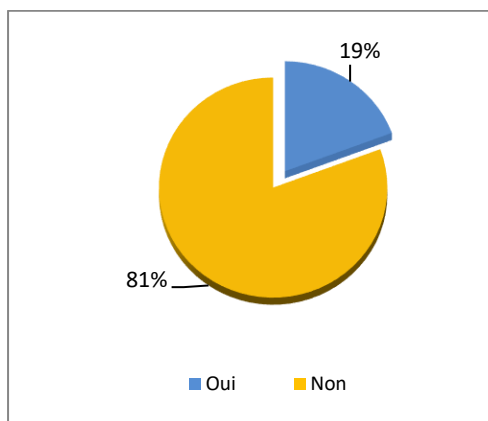
De nombreux transporteurs continuent d'insister sur la difficulté de convaincre les donneurs d'ordre de respecter à temps leurs obligations de paiement, d'autant plus que ceux-ci menacent vite de passer à la concurrence. Une situation de liquidité instable est souvent due à un concours de circonstances: des commandes de transport insuffisantes combinées à des coûts élevés et à un prix de vente mis sous pression.

En extrapolant au secteur, les entreprises de transport accordent un délai de paiement moyen de 36 jours. Dans la pratique, le délai va jusqu'à 42 jours, en moyenne.

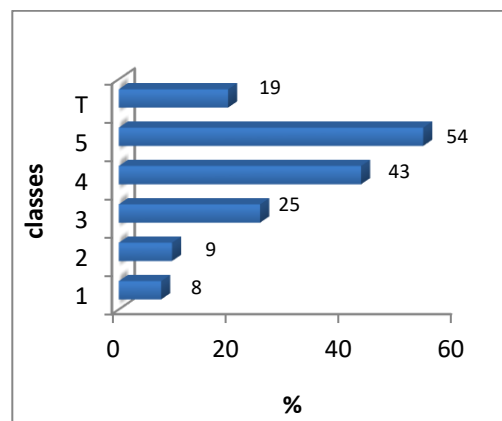


Graphique 16: Délai de paiement

### 3.4. Investissements

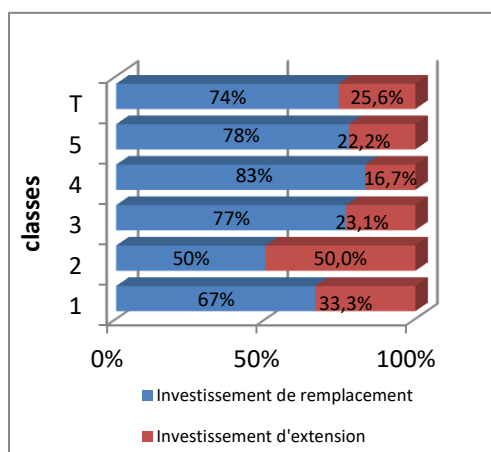


Graphique 17: Investissements réalisés



Graphique 18: Investissements réalisés, par classe

19 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que leur entreprise a réalisé un investissement au cours du trimestre. Lors de la période précédente, cette proportion s'élevait à 20 % et, un an plus tôt, elle était de 25 %.



Graphique 19: Extension ou remplacement

En extrapolant au secteur, près des trois quarts des entreprises indiquent qu'il s'agit d'un investissement de remplacement, surtout en véhicules moteurs.

15,3 % des entreprises ont supprimé du matériel roulant sans le remplacer, en comparaison avec 14,1 % au trimestre précédent et avec 14 % lors de la période correspondante de l'année dernière.

---

## CONCLUSIONS

*Dans la zone euro, l'économie a progressé de + 0,1 % par rapport au trimestre précédent, tandis qu'une croissance du PIB de + 0,2 % a été enregistrée, aussi bien dans l'UE qu'en Belgique.*

*En comparaison avec tant la période précédente que le trimestre correspondant de l'année dernière, le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route a un peu mieux fonctionné vers la fin de l'année, mais on reste encore coincé dans le négatif. Les soldes pondérés des réponses sont de - 3,9 % pour le transport national et de - 1,2 % pour le transport international.*

*Le prix de revient ainsi que le prix de vente se sont légèrement accrus dans le transport national et international.*

*Les effectifs des chauffeurs et des employés ont diminué, tandis que celui des ouvriers non-chauffeurs a quelque peu augmenté. Le manque de chauffeurs est une problématique connue. En moyenne, 1 entreprise de transport sur 5 a un poste vacant pour un chauffeur. Depuis quelque temps, de nombreuses sociétés se plaignent aussi de la difficulté à pourvoir des postes pour employés. Pour ce trimestre, 42,2 % des transporteurs, en moyenne, signalent un emploi vacant pour un employé.*

---