

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

2^{ième} trimestre 2026



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 sa propre enquête de conjoncture.

L'enquête sonde l'opinion d'un échantillon représentatif des entreprises du secteur à propos de 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. 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 dans le cadre plus large de la 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 possède 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 termes 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 trimestre précédent. Afin d'obtenir l'image la plus fidèle possible 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 2 2026	Trimestre 1 2026	Trimestre 2 2025
---------------------	---------------------	---------------------

TRANSPORT NATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 1,5 %	- 8,3 %	- 2 %
Sous-traitance	S	- 1,9 %	- 2,8 %	- 2,1 %
Evolution du prix de revient	S	+ 27,8 %	+ 37,5 %	+ 4,7 %
Evolution du prix de vente	S	+ 13,6 %	+ 15,7 %	+ 0,9 %

TRANSPORT INTERNATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 2,3 %	- 6,9 %	- 4,2 %
Sous-traitance	S	- 0,9 %	- 2,6 %	- 2,1 %
Evolution du prix de revient	S	+ 7,9 %	+ 12,5 %	+ 3 %
Evolution du prix de vente	S	+ 4,9 %	+ 5,8 %	+ 0 %

SITUATION DU PERSONNEL

Chauffeurs	S	+ 0,3 %	- 1,4 %	- 0,8 %
Ouvriers non-chauffeurs	S	0 %	- 0,1 %	+ 0,2 %
Employés	S	+ 0,1 %	0 %	- 0,5 %

COEFFICIENT DE DISTANCE

Coefficient moyen de distance	%	68,6 %	71,3 %	69,7 %
-------------------------------	---	--------	--------	--------

SITUATION FINANCIERE

Difficultés de trésorerie	%	13,5 %	18 %	13,5 %
Délai de paiement accordé aux clients	Jours	36	38	35
Délai de paiement appliqué par les clients	Jours	42	44	41
Investissements réalisés	%	13,6 %	23,2 %	22 %

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.

Situation conjoncturelle en quelques lignes

Alors que l'économie belge a stagné par rapport au trimestre précédent, l'économie européenne a, quant à elle, enregistré une croissance. Le PIB a en effet augmenté de +0,4 % dans la zone euro et de +0,5 % dans l'Union européenne.

Le secteur belge du transport professionnel de marchandises par route présente des résultats légèrement meilleurs que lors de la période précédente, mais **l'activité de transport** a également ralenti au deuxième trimestre. Les soldes pondérés des réponses s'élèvent en effet à - 1,5 % pour l'activité de transport nationale (- 8,3 % au trimestre précédent) et à - 2,3 % pour le transport international (- 6,9 % lors de la période précédente). L'économie morose préoccupe naturellement de nombreuses entreprises de transport. La Belgique dispose d'une économie très ouverte, ce qui la rend plus vulnérable aux crises internationales. L'imprévisibilité de la politique américaine est notamment source d'une nervosité croissante.

Tant le **prix de revient** que le **prix de vente** ont augmenté par rapport au trimestre précédent. Les soldes pondérés du prix de revient atteignent + 27,8 % dans le transport national et + 7,9 % dans le transport international. Pour le prix de vente, ces soldes sont respectivement de + 13,6 % au niveau national et de + 4,9 % au niveau international. Non seulement les prix élevés du carburant, mais également leur évolution erratique, constituent une source de préoccupation pour de nombreuses entreprises. Le message est clair : il convient d'appliquer systématiquement la clause diesel dans le prix de vente. Certains transporteurs soulignent toutefois que l'on peut déjà s'estimer heureux lorsque l'on parvient à convaincre les clients de la nécessité de répercuter toutes les hausses du prix de revient sur les trajets aller. Pour les trajets retour, cela reste beaucoup plus difficile.

Les **effectifs du personnel** des chauffeurs et des employés ont légèrement augmenté, tandis que ceux des ouvriers non-chauffeurs sont restés stables par rapport au trimestre précédent. Le nombre de postes vacants a certes diminué par rapport à la période précédente, mais il demeure élevé. En moyenne, 20,6 % des entreprises indiquent vouloir recruter un chauffeur (contre 24,4 % au premier trimestre de l'année) et, pour les employés, ce pourcentage atteint 36,2 % (contre 43,9 % lors de la période précédente).

Le **coefficient moyen de distance** est en légère baisse par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 68,6 % de la distance totale parcourue a été effectuée en charge, contre 71,3 % au trimestre précédent et 69,7 % un an auparavant.

Le nombre d'entreprises déclarant être confrontées à des **problèmes de liquidité** a diminué. Il s'élève en moyenne à 13,5 %, tant pour ce trimestre que pour la période correspondante de l'année 2025. Au premier trimestre de cette année, il atteignait 18 %.

Le **délai de paiement** moyen accordé est de 36 jours, alors qu'en pratique les entreprises doivent attendre en moyenne 6 jours supplémentaires avant de recevoir leur paiement.

Le nombre d'**investissements** réalisés a diminué par rapport au trimestre précédent. Il s'établit en moyenne à 13,6 %, contre 23,2 % lors de la période précédente et 22 % un an auparavant.

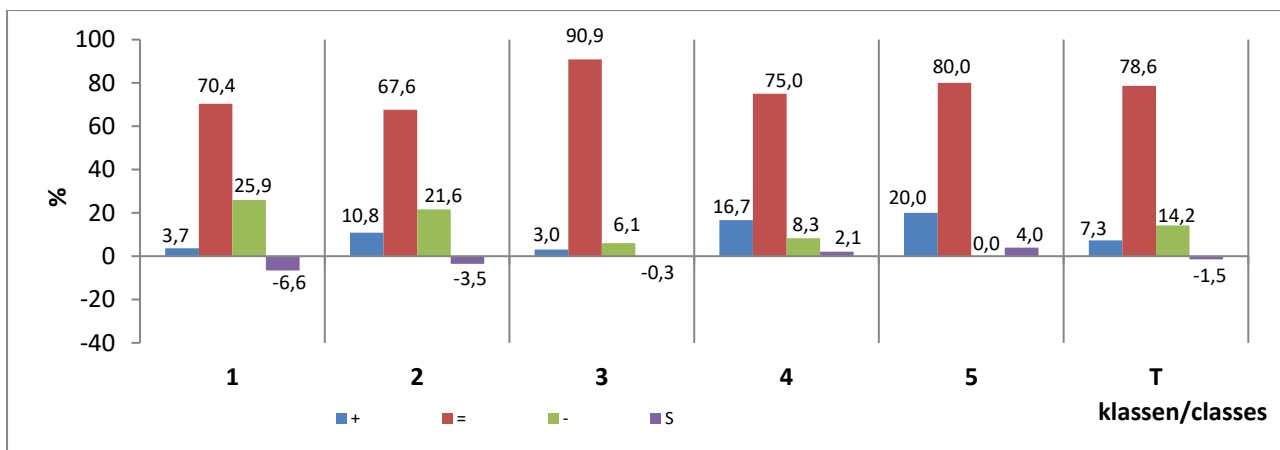
Commentaire sur la situation conjoncturelle

1. TRANSPORT NATIONAL

1.1. Activité de transport

Selon l'estimation de la BNB, l'économie belge a stagné par rapport au trimestre précédent. Sur une base annuelle, une croissance du PIB de +0,5 % a toutefois été enregistrée.

Le secteur belge du transport professionnel de marchandises par route présente des résultats légèrement meilleurs que lors de la période précédente, mais il ne parvient malgré tout pas à dépasser le seuil zéro. En moyenne, 78,6 % des entreprises signalent un statu quo par rapport au trimestre précédent, mais la majorité des autres transporteurs font état d'un ralentissement de leur activité : 14,2 % indiquent une diminution et 7,3 % une augmentation. Le solde pondéré des réponses s'élève à - 1,5 %, contre - 8,3 % au trimestre précédent et - 2,0 % au cours de la période correspondante de l'année précédente.



Graphique 1: Evolution de l'activité de transport national

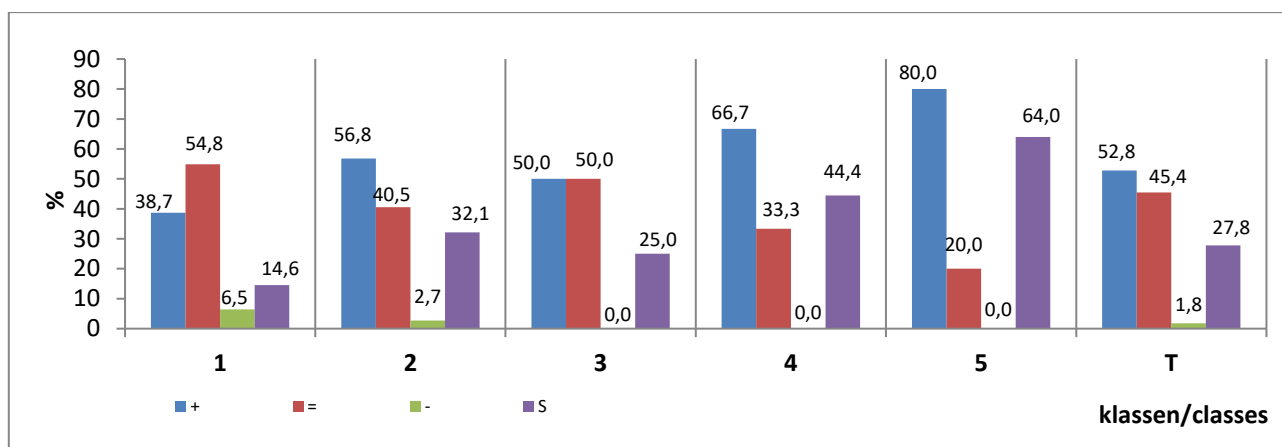
Le nombre de missions de transport confiées à des sous-traitants a également diminué. En moyenne, 75,7 % des entreprises indiquent que ce nombre est resté au même niveau que durant le trimestre précédent. Parmi les autres entreprises, la plupart enregistrent toutefois une baisse : 16 % signalent une diminution, tandis que 8,3 % font état d'une augmentation. Le solde pondéré des réponses s'élève à - 1,9 %, contre - 2,8 % au trimestre précédent et - 2,1 % il y a un an.

La conjoncture économique morose préoccupe naturellement de nombreuses entreprises de transport. La Belgique possède en effet une économie très ouverte et dépend donc fortement du commerce international. La politique protectionniste et imprévisible du président Trump alimente la nervosité sur les marchés.

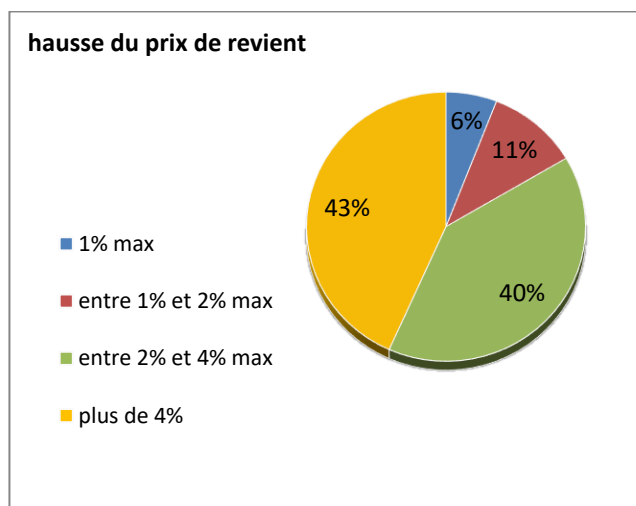
Plus concrètement pour le secteur, de nombreux transporteurs se plaignent explicitement des temps d'attente aux terminaux du port d'Anvers. Le travail quotidien déjà exigeant des planificateurs de transport est encore compliqué par de nombreux chantiers routiers.

1.2. Prix de revient

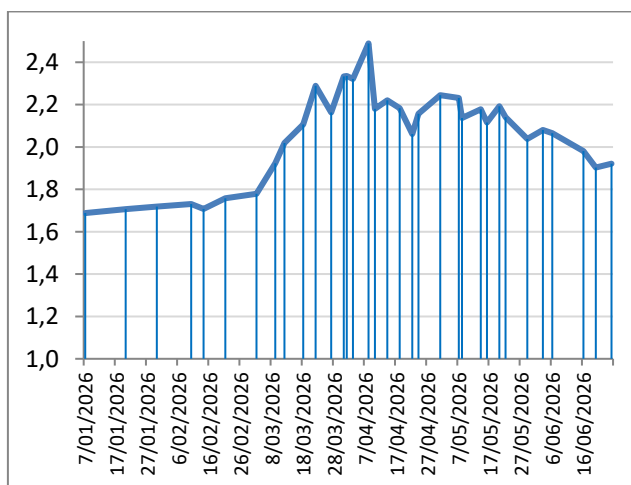
Un peu plus de la moitié des entreprises de transport (52,8 %) indiquent que leur prix de revient a augmenté par rapport à la période précédente. Les autres entreprises signalent majoritairement un statu quo (45,4 %). Le solde pondéré des réponses est inférieur à celui du trimestre précédent, mais il reste élevé. Il s'établit à + 27,8 %, contre + 37,5 % au trimestre précédent. Au cours de la période correspondante de l'année 2025, il était nettement plus faible puisqu'il atteignait seulement + 4,7 %.



Graphique 2: Evolution du prix de revient en transport national



Graphique 3: Marges de hausse du prix de revient

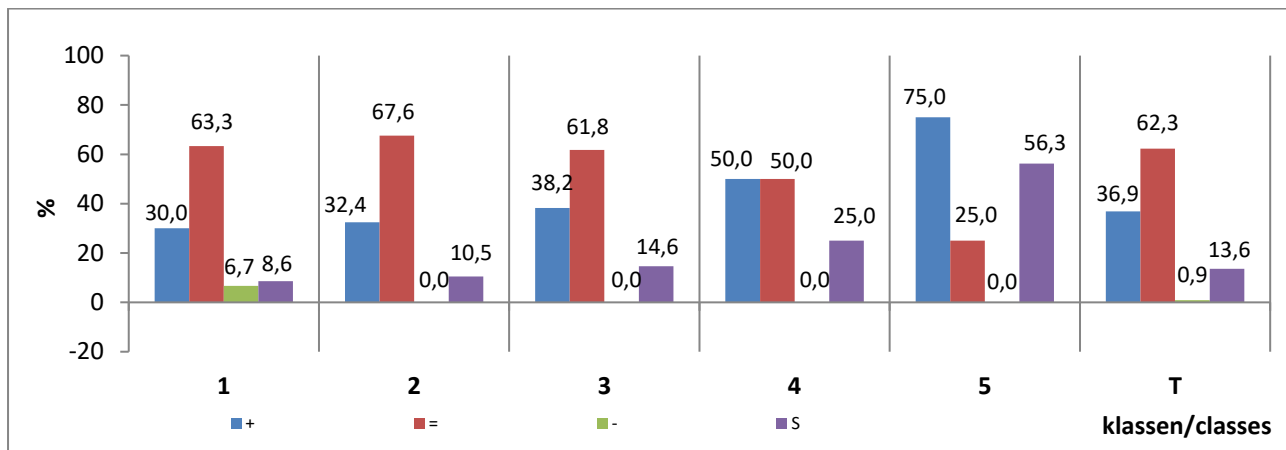


Graphique 4: Diesel, à faible teneur en soufre, EUR/L (10 ppm, TVA incl.) : évolution des prix maxima (source : Energia)

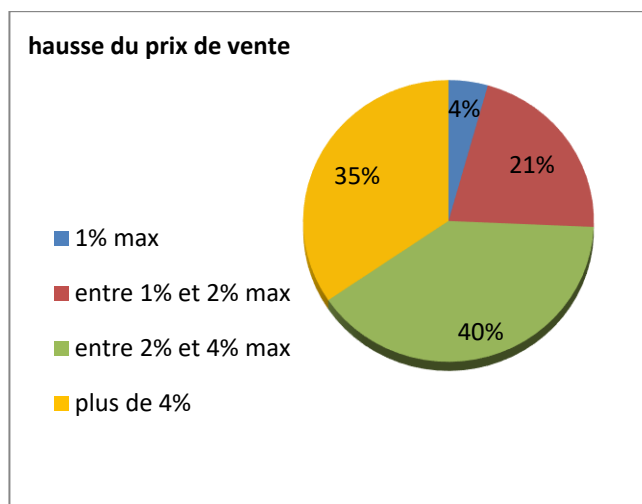
Parmi les entreprises dont le prix de revient a augmenté, 43% ont subi une hausse substantielle supérieure à 4 %. En ce qui concerne les principales causes de cette hausse, les points suivants sont fréquemment cités: le prix élevé du carburant (voir graphique 4), l'augmentation des tarifs de péage ainsi que la hausse des tarifs horaires des garages.

1.3. Prix de vente

La plupart des entreprises (62,3 %) indiquent que le prix de vente n'a pas évolué par rapport au trimestre précédent. Toutefois, une écrasante majorité signale une hausse : 36,9 % font état d'une augmentation, contre à peine 0,9 % qui mentionnent une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 13,6 %, contre + 15,7 % au cours de la période précédente, alors qu'il n'était que de + 0,9 % un an plus tôt.



Graphique 5: Evolution du prix de vente en transport national



Graphique 6: Marges de hausse du prix de vente

En moyenne, 40 % des entreprises ayant augmenté leur prix de vente indiquent que cette hausse est supérieure à 2 %, mais ne dépasse pas 4 %. 35 % des entreprises ont toutefois relevé leur prix de vente de plus de 4 %, en moyenne.

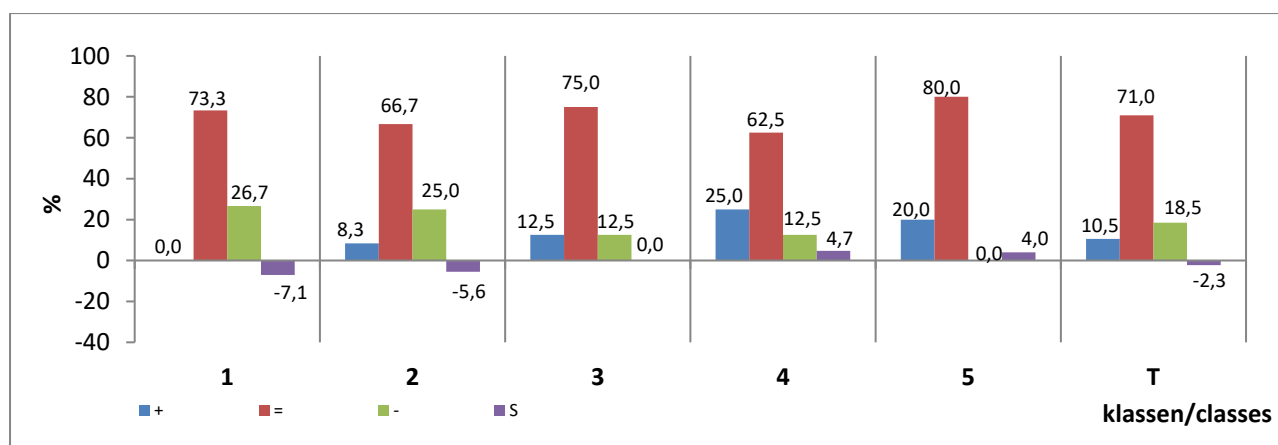
De nombreuses entreprises de transport soulignent l'importance de l'application automatique de la clause diesel, d'autant que, dans de nombreuses entreprises, les négociations relatives au prix de vente ont uniquement lieu en début d'année. Certains transporteurs ajoutent que, s'il est déjà difficile de répercuter correctement et en temps voulu les hausses du prix de revient sur les trajets aller, cela s'avère encore plus compliqué pour les trajets retour.

2. TRANSPORT INTERNATIONAL

2.1. Activité de transport

Contrairement à la Belgique, une croissance limitée a été enregistrée en Europe. Selon les estimations provisoires d'Eurostat, le PIB a augmenté de + 0,4 % dans la zone euro et de + 0,5 % dans l'Union européenne par rapport au trimestre précédent.

L'activité de transport international a néanmoins ralenti par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 71 % des transporteurs font état d'un statu quo, mais parmi les autres entreprises, la majorité signale une baisse de l'activité : 18,5 % indiquent une diminution et 10,5 % une augmentation. Le solde pondéré des réponses s'élève à - 2,3 %, contre - 6,9 % lors de la période précédente et - 4,2 % au cours du même trimestre de l'année précédente.



Graphique 7: Evolution de l'activité de transport international

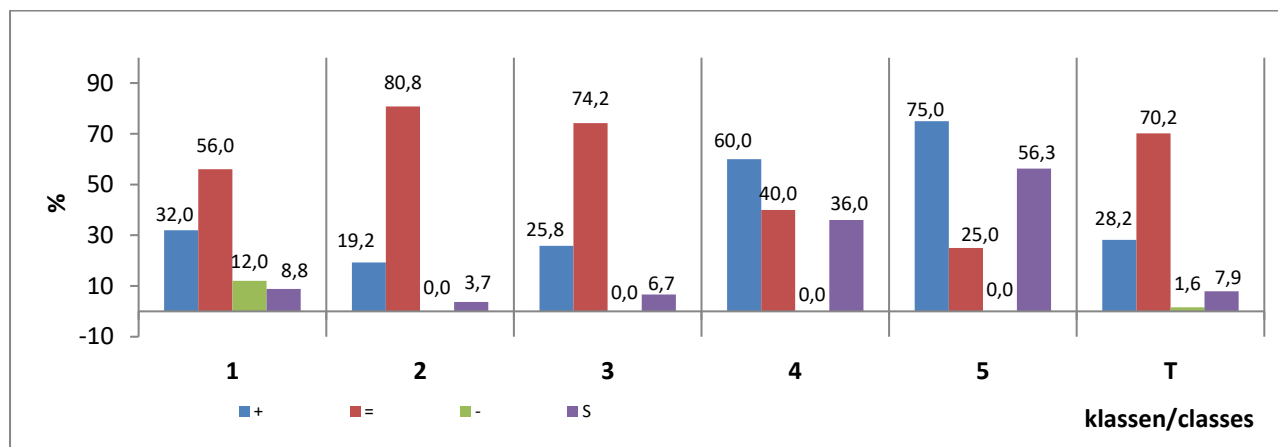
Le nombre de missions confiées à des sous-traitants a également diminué par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 83,7 % des transporteurs indiquent que ce nombre est resté inchangé, 11 % signalent une baisse, tandis que 5,3 % constatent une hausse. Le solde pondéré des réponses s'établit à - 0,9 %, contre - 2,6 % au trimestre précédent et - 2,1 % un an plus tôt.

L'incertitude économique liée aux tensions géopolitiques et à la politique fluctuante du gouvernement américain incite de nombreuses entreprises à adopter une attitude prudente. Cela entraîne une diminution du nombre de missions de transport dans un secteur déjà caractérisé par une forte concurrence.

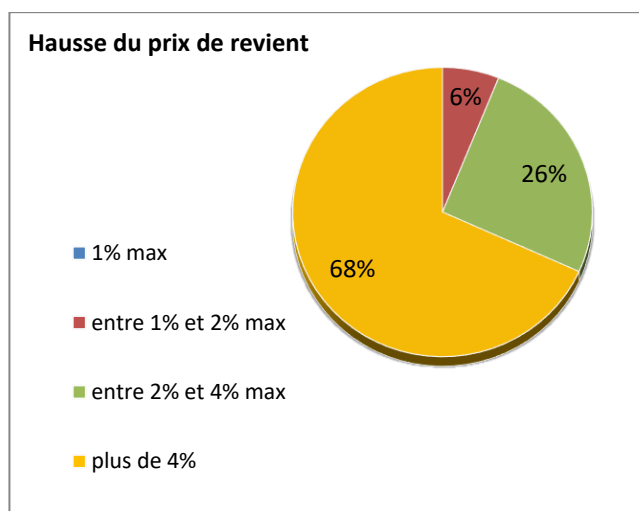
La plupart des transporteurs qui sont actifs dans le transport international se limitent aux pays voisins de la Belgique.

2.2. Prix de revient

Presque 70 % des transporteurs indiquent que le prix de revient n'a pas évolué par rapport au trimestre précédent. Parmi les autres entreprises, la grande majorité fait état d'une augmentation : 28,2 % signalent une hausse, contre seulement 1,6 % qui mentionnent une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 7,9 %, contre + 12,5 % durant la période précédente et + 3 % un an auparavant.



Graphique 8: Evolution du prix de revient en transport international

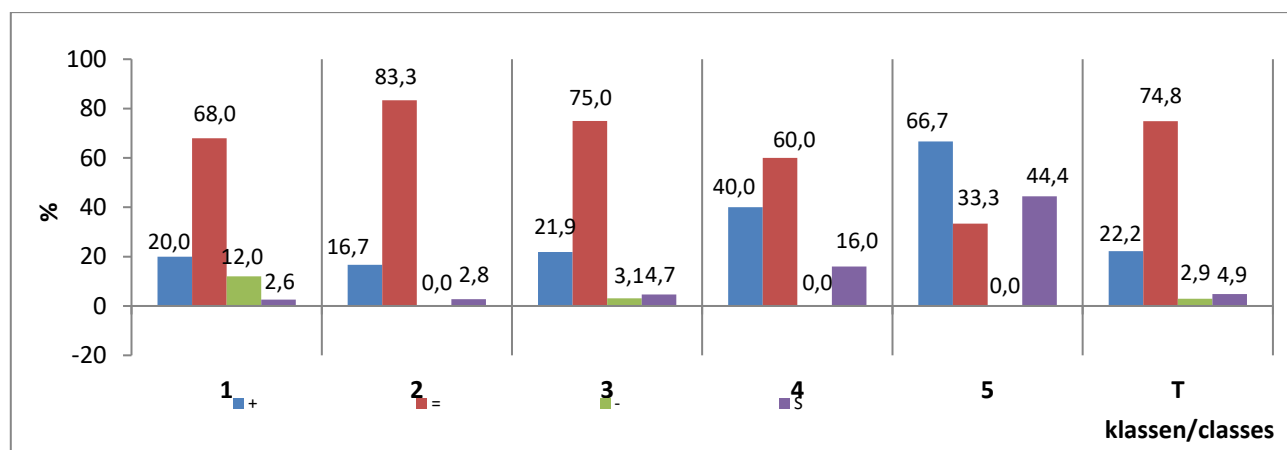


Graphique 9 : Marges de hausse du prix de revient

Pour 68 % des transporteurs ayant enregistré une hausse de leur prix de revient, celle-ci est supérieure à 4 %.

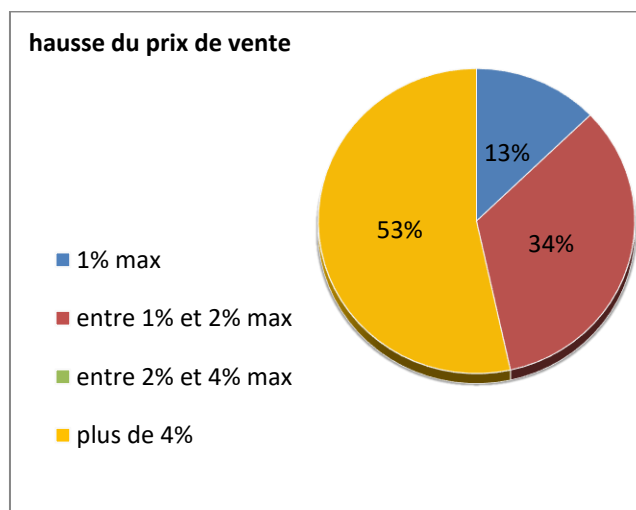
2.3. Prix de vente

En moyenne, trois quarts des entreprises indiquent que leur prix de vente n'a pas été modifié par rapport au trimestre précédent. Parmi les autres entreprises, la majorité signale une augmentation : 22,2 % indiquent une hausse, tandis que seulement 2,9 % font état d'une diminution. Le solde pondéré des réponses s'établit à + 4,9 %, contre + 5,8 % lors de la période précédente. Au cours de la période correspondante de l'année précédente, le prix de vente était resté stable et ce solde s'élevait donc à 0%.



Graphique 10: Evolution du prix de vente en transport international

En moyenne, 53 % des entreprises de transport ayant revu leur prix de vente à la hausse indiquent qu'il s'agit d'une augmentation supérieure à 4 %.

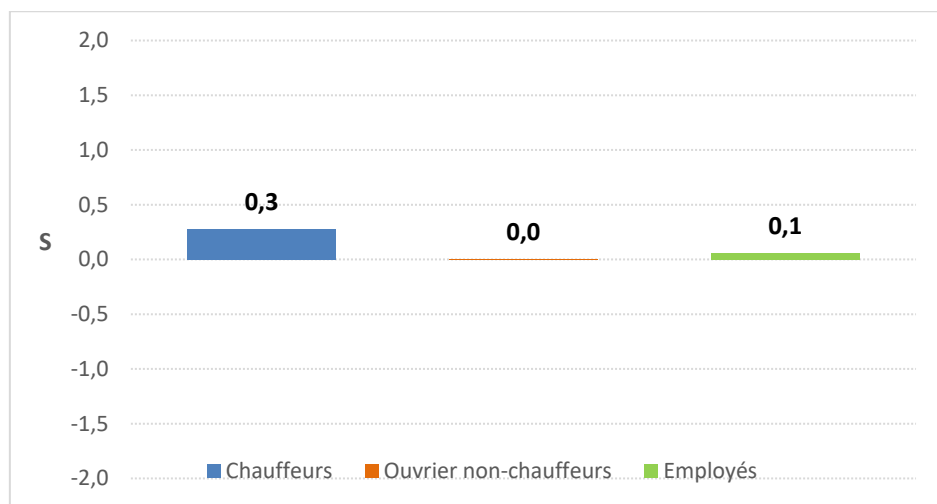


Graphique 11: Marges de hausse du prix de vente

3. PARAMÈTRES GÉNÉRAUX

3.1. Personnel

Dans la classe 1, qui regroupe les plus petites entreprises disposant d'au maximum un véhicule moteur, aucune entreprise ne déclare avoir du personnel. Dans la classe 2, un peu plus de la moitié des entreprises (56,8 %) disposent de personnel, tandis que toutes les entreprises de transport des trois autres classes emploient du personnel. Après extrapolation à l'ensemble du secteur, il apparaît qu'en moyenne 71,6 % des entreprises de transport emploient du personnel.



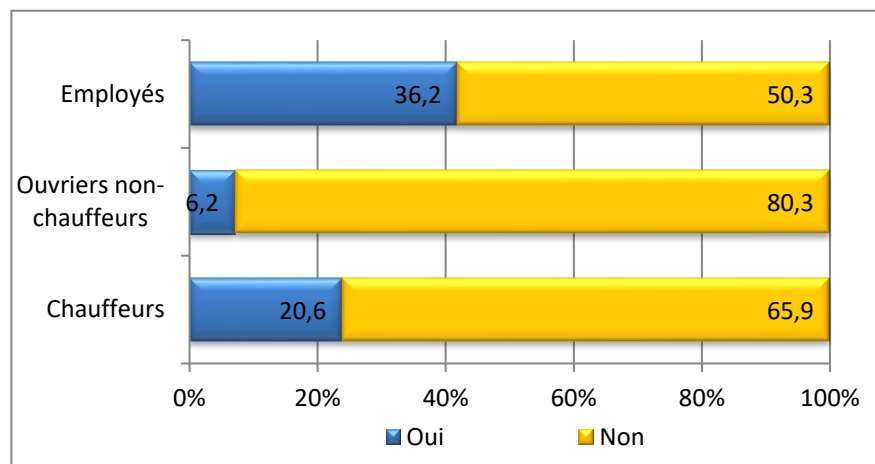
Graphique 12: Situation du personnel

Le **nombre de chauffeurs** employés a légèrement augmenté. En moyenne, 89,8 % des transporteurs indiquent que cet effectif est resté stable par rapport au trimestre précédent, tandis que parmi les autres entreprises, la majorité fait état d'une hausse : 6,5 % enregistrent une augmentation et 3,7 % une diminution. Le solde pondéré des réponses s'établit à + 0,3 %, contre - 1,4 % lors de la période précédente et - 0,8 % au cours de la période correspondante de l'année précédente.

Le **nombre d'ouvriers non-chauffeurs** n'a pas du tout évolué par rapport au premier trimestre de l'année. Le solde pondéré des réponses s'élève donc à 0 %, alors qu'il était de - 0,1 % lors de la période précédente et de + 0,2 % un an auparavant.

Le **nombre d'employés** n'a pas connu de variation significative par rapport à la période précédente. Le solde pondéré des réponses s'établit à + 0,1 %, contre 0 % au trimestre précédent et - 0,5 % un an auparavant.

Le nombre de postes vacants a légèrement diminué par rapport au trimestre précédent, même s'il demeure élevé pour les chauffeurs et les employés.



Graphique 13: Postes vacants

En moyenne, 36,2 % des transporteurs déclarent vouloir recruter un employé. Au trimestre précédent, cette proportion s'élevait à 43,9 %.

La part des entreprises ayant un poste vacant pour un chauffeur atteint en moyenne 20,6 %, contre 24,4 % lors de la période précédente. Cela s'explique peut-être par le ralentissement de l'activité de transport.

En ce qui concerne les ouvriers non-chauffeurs, 6,2 % des entreprises, en moyenne, signalent un poste vacant, contre 7,2 % au cours de la période précédente.

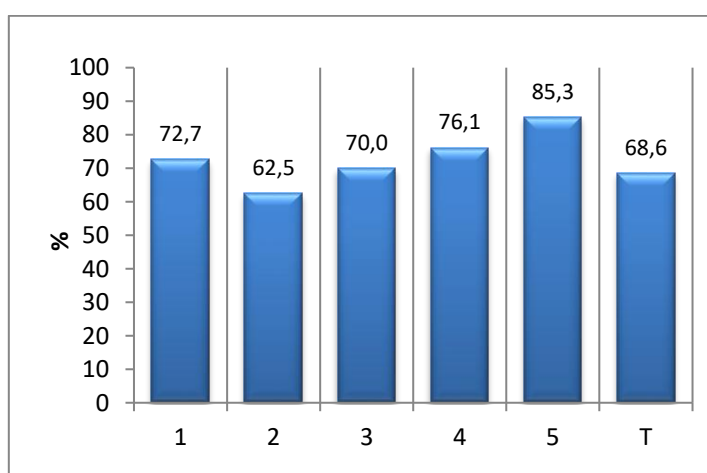
Certaines entreprises de transport expliquent que les difficultés à recruter du personnel s'expliquent en partie par le fait qu'un bon équilibre entre vie privée et vie professionnelle fait souvent défaut dans le secteur. En effet, de très nombreux candidats préfèrent un emploi aux horaires fixes, alors que les marchandises ne doivent pas nécessairement être transportées uniquement du lundi au vendredi entre 9 et 17 heures.

Coefficient de distance

Coefficient moyen de distance =

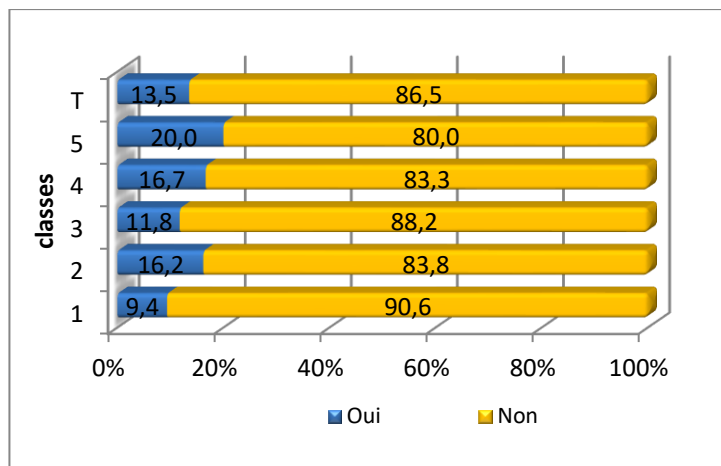
$$\frac{\text{Nombre de kilomètres parcourus en charge}}{\text{Nombre de kilomètres totaux parcourus}}$$

En moyenne, 68,6 % de la distance totale parcourue est effectuée en charge, contre 71,3 % en moyenne au trimestre précédent et 69,7 % au cours du même trimestre de l'année précédente.



Graphique 14: Coefficient moyen de distance

3.2. Situation de trésorerie

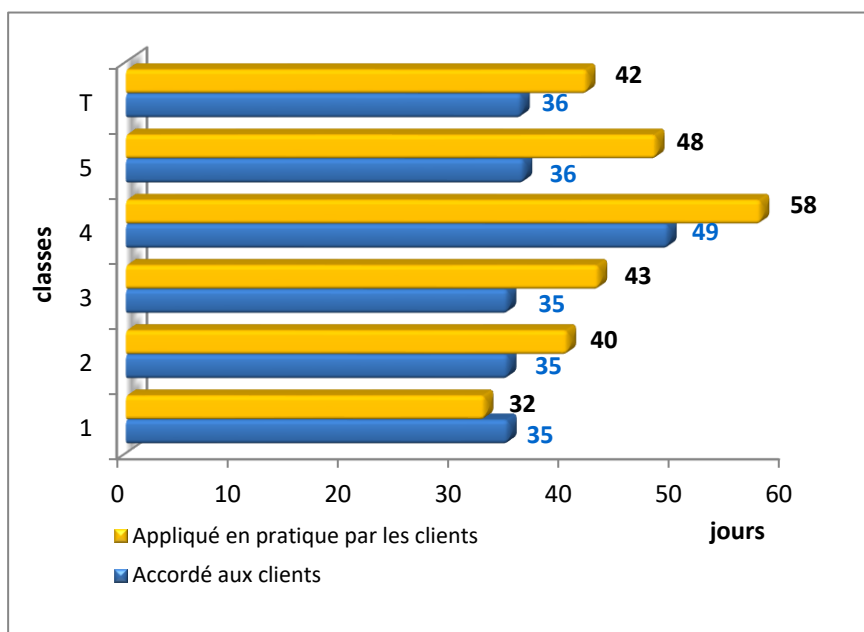


Graphique 15: Difficultés de trésorerie

En moyenne, 13,5 % des entreprises admettent être confrontées à des problèmes de liquidité. Au trimestre précédent, cette proportion était légèrement plus élevée puisqu'elle atteignait 18 %.

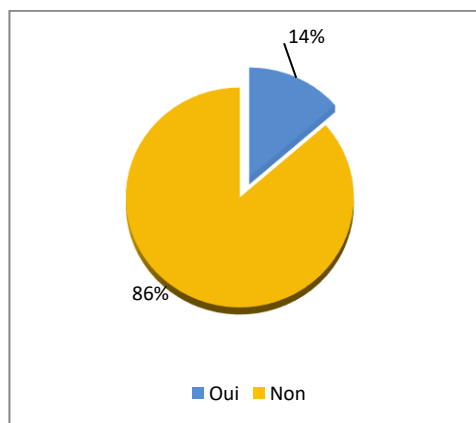
Année après année, les transporteurs soulignent toujours le même problème : des clients qui ne respectent pas les délais de paiement convenus. Souvent, il est difficile, voire impossible, de les inciter à payer dans les délais, car ils menacent rapidement de se tourner vers la concurrence. Dans le même temps, les transporteurs doivent, quant à eux, honorer leurs obligations de paiement dans les délais impartis.

Si l'on extrapole ces chiffres à l'ensemble du secteur, les entreprises de transport accordent un délai de paiement moyen de 36 jours. Dans la pratique, ce délai s'élève, en moyenne, à 42 jours.

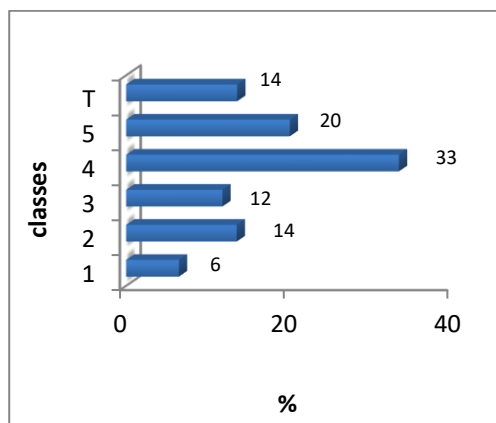


Graphique 16: Délai de paiement

3.3. Investissements

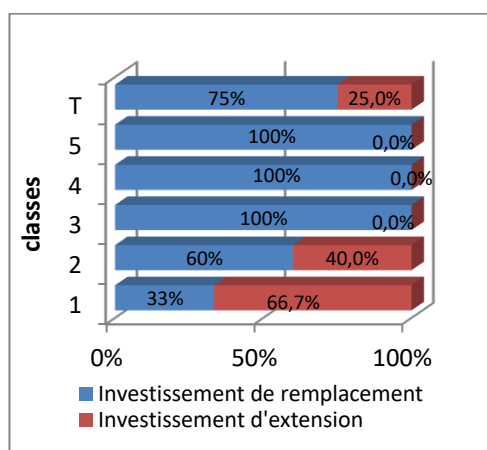


Graphique 17: Investissements réalisés



Graphique 18: Investissements réalisés, par classe

En moyenne, 14 % des répondants indiquent que leur entreprise a réalisé un investissement, contre 18 % au cours de la période précédente. Un an plus tôt, cette proportion s'élevait également à 14 %.



Graphique 19: Investissements d'extension ou de remplacement

Si l'on extrapole à l'ensemble du secteur, trois quarts des entreprises, en moyenne, indiquent qu'il s'agit d'un investissement de remplacement, principalement de véhicules à moteur.

En moyenne, 15,4 % des entreprises signalent s'être débarrassées de matériel roulant sans le remplacer. Il s'agit de près du double par rapport au trimestre précédent, où cette proportion s'élevait à 8,2 %. Cette évolution *pourrait* être liée à la suppression de l'exonération fiscale des plus-values sur les véhicules d'entreprise depuis le 1er septembre 2025. La vente de matériel roulant est dès lors devenue moins attractive sur le plan fiscal, ce qui peut encourager les entreprises à conserver leurs véhicules plus longtemps ou à procéder directement à leur remplacement.

CONCLUSIONS

Alors que l'économie belge a stagné par rapport au trimestre précédent, une croissance économique a bien été enregistrée au niveau européen. Le PIB a augmenté de 0,4 % dans la zone euro et de 0,5 % dans l'Union européenne.

Le secteur belge du transport routier professionnel de marchandises a affiché des résultats légèrement meilleurs à ceux du premier trimestre de l'année, mais l'activité de transport continue de ralentir. Si la plupart des transporteurs indiquent que leur activité est restée stable par rapport au trimestre précédent, une légère majorité des autres entreprises enregistre bel et bien une baisse. Les soldes pondérés des réponses s'élèvent à - 1,5 % pour le transport national (- 8,3 % au trimestre précédent) et à - 2,3 % pour le transport international (- 6,9 % au trimestre précédent).

Tant le prix de revient que le prix de vente ont augmenté par rapport au trimestre précédent. Les soldes pondérés du prix de revient s'élèvent à + 27,6 % dans le transport national et à +7,9 % dans le transport international. En ce qui concerne le prix de vente, ces soldes atteignent respectivement + 13,6 % au niveau national et + 4,9 % au niveau international. Non seulement les prix élevés des carburants, mais aussi leur évolution erratique sont une source de préoccupation pour de nombreuses entreprises. Le message reste clair : appliquer systématiquement la 'clause diesel' dans le prix de vente. Certains transporteurs ajoutent toutefois que de nombreux donneurs d'ordre cherchent à mettre les entreprises de transport en concurrence afin de faire baisser le plus possible les tarifs. Il est particulièrement difficile de répercuter les hausses du prix de revient sur les trajets de retour.

Les effectifs des chauffeurs et des employés ont légèrement augmenté, tandis que ceux des ouvriers non-chauffeurs sont restés inchangés par rapport au trimestre précédent. Le nombre de postes vacants a en revanche diminué, mais il demeure élevé. En moyenne, 36,2 % des entreprises indiquent vouloir recruter un employé (43,9 % au premier trimestre) et cette proportion s'élève à 20,6 % pour les ouvriers (24,4 % lors de la période précédente).
