



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

4^{ième} trimestre 2021



INSTITUT TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE BELGIQUE asbl

Rue Archimède 5 – 1000 Bruxelles

http: www.itlb.be - Tél. +32/(0)2 234 30 10 – Fax +32/(0)2 230 75 34

Remarques préliminaires

1. Objet de l'enquête

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

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

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

2. Répartition des résultats selon la taille des entreprises

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

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

Trimestre 4 2021	Evolution par rapport au trimestre précédent ⁽¹⁾	Trimestre 4 2020
---------------------	---	---------------------

TRANSPORT NATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	+ 0,6 %	↗	- 6,1 %
Sous-traitance	S	- 1,3 %	↘	- 9,6 %
Evolution du prix de revient	S	+ 27,5 %	↗	+ 3,5 %
Evolution du prix de vente	S	+ 12,7 %	↗	+ 0,2 %

TRANSPORT INTERNATIONAL

Evolution de l'activité de transport	S	- 0,7 %	↘	- 6,7 %
Sous-traitance	S	- 1,8 %	↘	- 6,9 %
Evolution du prix de revient	S	+ 14,4 %	↗	+ 4,1 %
Evolution du prix de vente	S	+ 9,3 %	↗	0 %

SITUATION DU PERSONNEL

Chauffeurs	S	- 1,9 %	↘	0 %
Autres ouvriers	S	+ 0,2 %	↗	0 %
Employés	S	0 %	↔	+ 0,1 %

COEFFICIENT DE DISTANCE

Coefficient moyen de distance	%	69,1 %	↘	70 %
-------------------------------	---	--------	---	------

SITUATION FINANCIERE

Difficultés de trésorerie	%	9,1 %	↘	12,8 %
Délai de paiement accordé aux clients	Jours	37	↘	38
Délai de paiement appliqué par les clients	Jours	47	↔	44
Investissement réalisé	%	28,7 %	↗	32 %

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

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

Situation conjoncturelle en quelques lignes

Sur base trimestrielle, l'activité économique a progressé de + 0,3 % dans la zone euro et de + 0,4 % dans l'UE. L'économie belge a fait un peu mieux avec une croissance du PIB de + 0,5 %.

Dans le secteur du transport professionnel de marchandises par la route, les résultats sont partagés. Si l'**activité de transport national** peut encore maintenir une légère croissance par rapport au trimestre précédent, l'**activité de transport international** s'est cependant ralentie. Les soldes pondérés des réponses sont de + 0,6 % au niveau national et de - 0,7 % au niveau international.

Selon la plupart des transporteurs, le **prix de revient** du transport national a augmenté par rapport au trimestre précédent, tandis que le **prix de vente** est resté au même niveau pour la majorité des transporteurs. Au niveau international, bien qu'une majorité signalent que le prix de revient et le prix de vente sont restés au même niveau, les autres entreprises indiquent largement une augmentation.

Le fait que de nombreux transporteurs regardent avec beaucoup de crainte l'évolution du prix du carburant en surprendra peu, d'autant plus que celui-ci est de toute évidence un poste de coût important pour les transporteurs professionnels.

Si nous examinons le nombre d'emplois vacants rapportés, il est à nouveau frappant de constater à quel point les entreprises ont des difficultés pour recruter des chauffeurs qualifiés et motivés. C'est ainsi que 40,6 % des entreprises de transport, en moyenne, signalent avoir un poste vacant pour un chauffeur. Le contraste avec l'évolution de l'**effectif** est d'autant plus saisissant. Celui des chauffeurs a même un petit peu régressé par rapport au trimestre précédent, celui des ouvriers non-chauffeurs a à peine augmenté et celui des employés n'a pas changé.

Les deux plus grandes pierres d'achoppement pour les transporteurs sont donc la hausse des prix du carburant et le sévère manque de chauffeurs. La profession exerce trop peu d'attractivité. Cette pénurie n'est pas nouvelle mais le problème devient de plus en plus pressant : l'âge moyen des chauffeurs actuels est assez élevé et l'afflux de jeunes chauffeurs reste médiocre.

Le **coefficient moyen de distance** change à peine d'un trimestre à l'autre. En moyenne, 69,1 % de la distance totale a été parcourue en charge, en comparaison avec 69,8 % au trimestre précédent et avec 70 % lors de la période correspondante de l'année dernière.

Le nombre d'entreprises ayant des **problèmes de liquidité** n'a pas non plus beaucoup évolué par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 9,1 % des transporteurs signalent des pénuries de liquidités, en comparaison avec 9,2 % au trimestre précédent et avec 12,8 % il y a un an.

Le **délai de paiement** moyen accordé s'élève à 37 jours, alors qu'en pratique, les transporteurs doivent attendre leur argent 10 jours de plus, en moyenne.

Le **taux d'investissement** a augmenté par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 28,7 % des transporteurs déclarent que leur société a réalisé un investissement au cours du trimestre, en comparaison avec 22,3 % lors de la période précédente et avec 32 % il y a un an. Pour 72,5 % des entreprises de transport, en moyenne, il s'agit d'un remplacement et concernant, pour la plupart, un véhicule moteur.

Commentaire sur la situation conjoncturelle

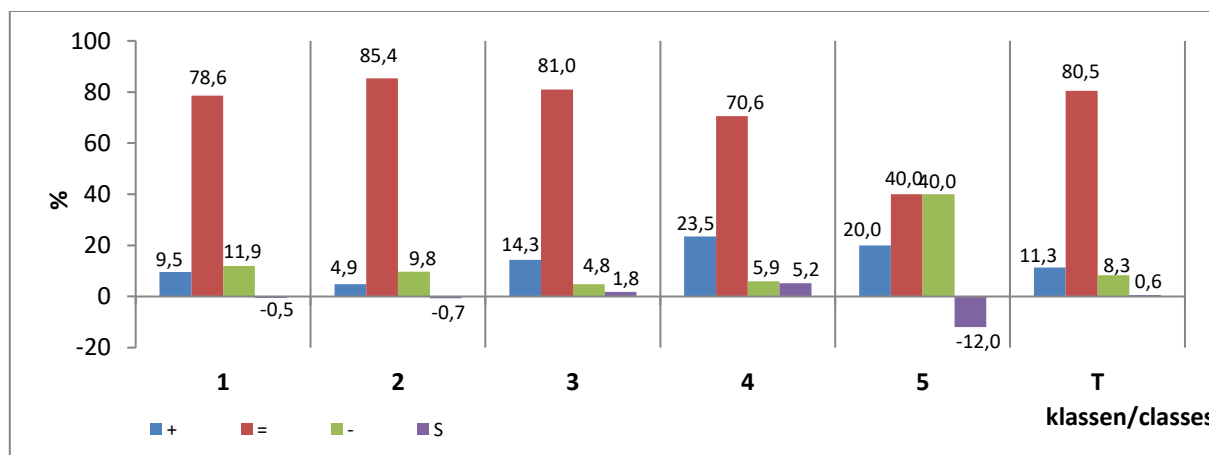
1. TRANSPORT NATIONAL

1.1. Activité de transport

Selon l'estimation « flash » de la Banque Nationale de Belgique, l'activité économique belge s'est accrue de +0,5 % par rapport au trimestre précédent. Le PIB a augmenté de +5,6 %, en comparaison avec le trimestre correspondant de l'année dernière.

En transport national, c'est également une croissance prudente qui a été constatée par rapport au trimestre précédent. Bien qu'un peu plus de 80 % des transporteurs enregistrent un statu quo, parmi les entreprises restantes, le nombre d'entre elles constatant une progression est toutefois légèrement majoritaire : 11,3 % indiquent une hausse et 8,3 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de +0,6 %, en comparaison avec +3 % lors de la période précédente et avec -6,1 % lors de la même période de l'année précédente.

Malgré cette légère croissance de tant l'économie générale belge que de l'activité de transport nationale, la plupart des transporteurs se montrent réservés dans leurs perspectives. Le manque de chauffeurs n'est pas un problème nouveau mais devient un point noir de plus en plus grave. Un certain nombre de transporteurs font savoir qu'ils doivent ainsi laisser trop souvent des véhicules de côté. En outre, l'évolution à la hausse du prix du carburant leur joue de sérieux tours.

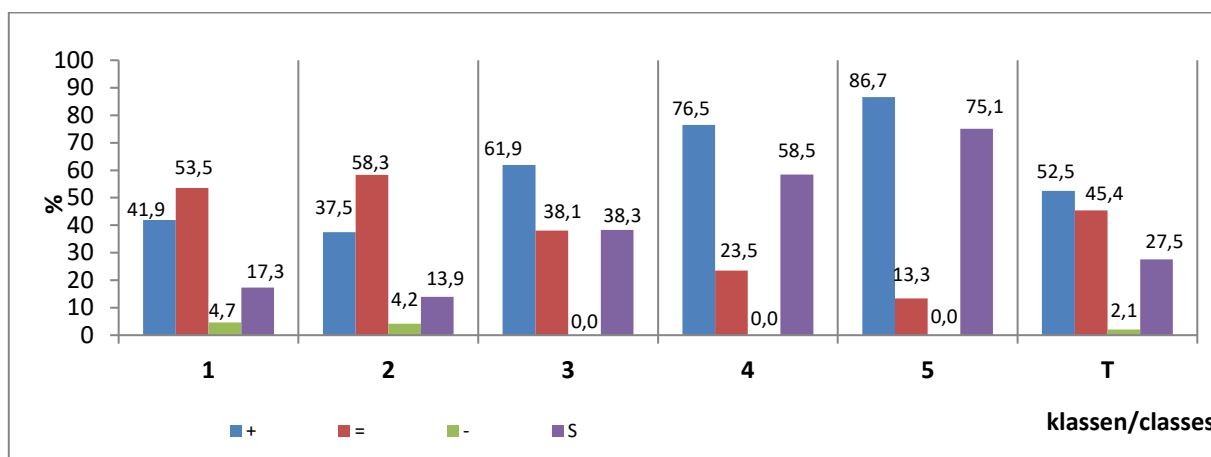


Graphique 1: Evolution de l'activité de transport national

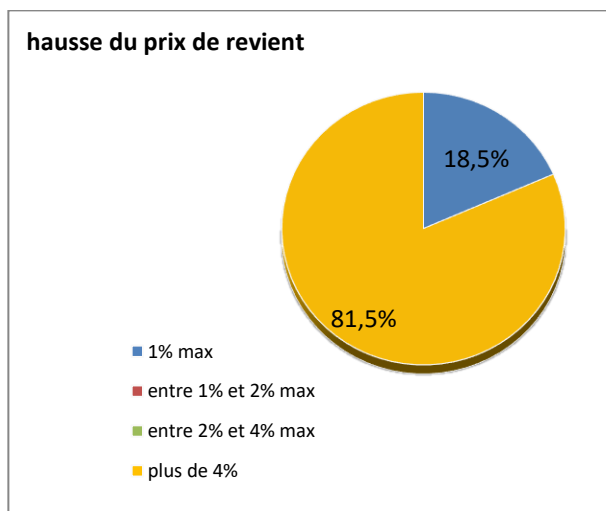
Le nombre de sous-traitances de commandes de transport nationales a diminué par rapport au trimestre précédent. 81 % des entreprises, en moyenne, signalent un statu quo, 6 % indiquent une hausse et 13 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de -1,3 %, en comparaison avec -1,2 % au trimestre précédent et avec -9,6 % un an plus tôt.

1.2. Prix de revient

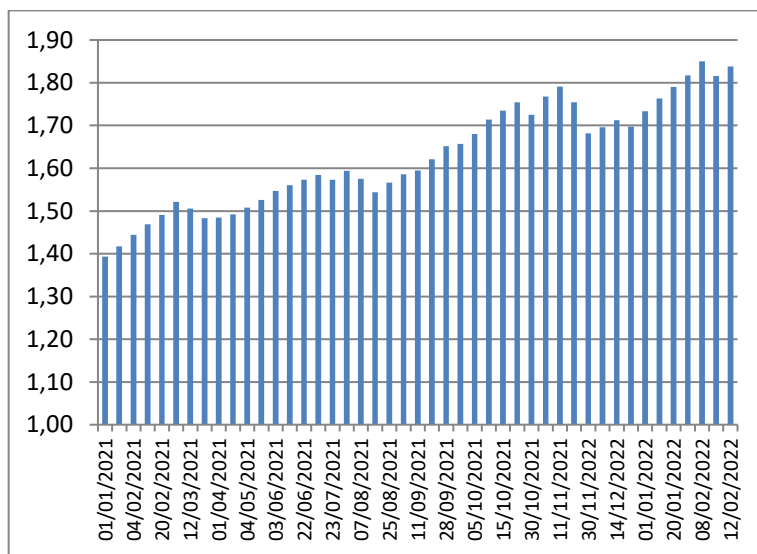
Un peu plus de la moitié des sociétés de transport déclarent que le prix de revient a augmenté par rapport au trimestre précédent, 45,4 % font savoir qu'il n'a pas changé et 2,1 %, à peine, signalent une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 27,5 %, en comparaison avec + 34,8 % au trimestre précédent. A la même période de l'année dernière, ce solde était de + 3,5 % seulement.



Graphique 2: Evolution du prix de revient en transport national



Graphique 3: Ecarts de hausse du prix de revient



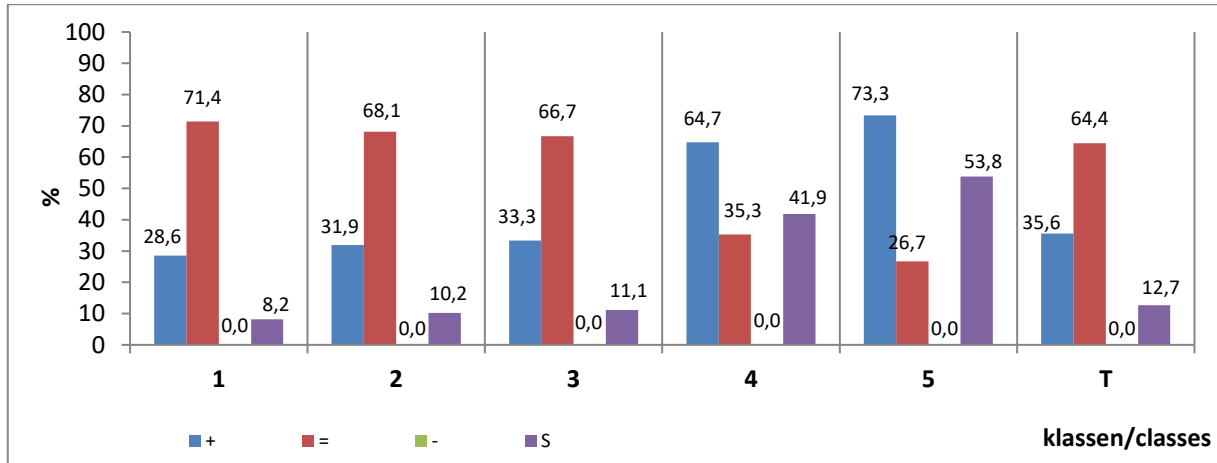
Graphique 4: Diesel, bas soufre, EUR/L (10 ppm, TVA incl.):
évolution des prix maxima
(source: Fédération Pétrolière Belge)

En moyenne, 81,5 % des entreprises ayant un prix de revient élevé font savoir qu'il s'agit d'une hausse significative de plus de 4 %. Le fait que de nombreux transporteurs regardent avec beaucoup de crainte l'évolution du prix du carburant (graphique 4) en surprendra peu, d'autant plus que celui-ci est de toute évidence un poste de coût¹ important pour les transporteurs professionnels. D'autres postes fréquemment cités contribuant à un prix de revient élevé sont les coûts d'entretien et les coûts de personnel.

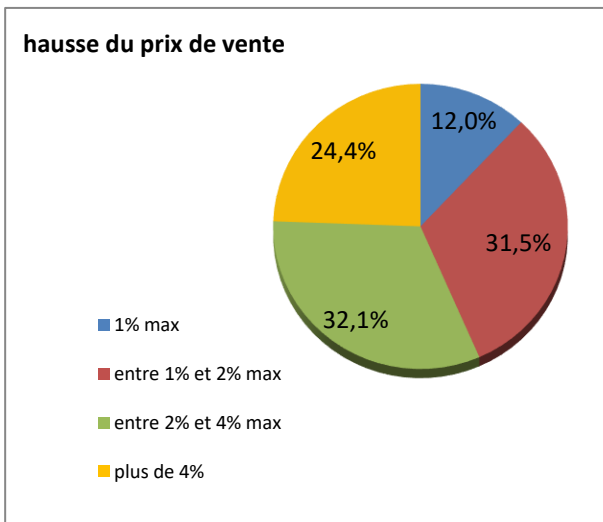
¹ La part du coût du carburant dans le prix de revient du transport national général s'élevait à 21,29 % au 31 décembre 2021 (source : Indices du prix de revient ITLB, voir www.itlb.be).

1.3. Prix de vente

64,4 % des sociétés déclarent que le prix de vente est resté au même niveau par rapport au trimestre précédent. Toutes les autres entreprises (35,6 %) ont adapté leur prix de vente à la hausse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 12,7 %, par rapport à + 9,9 % au trimestre précédent et à + 0,2 % il y a un an.



Graphique 5: Evolution du prix de vente en transport national



Graphique 6: Ecart de hausse du prix de vente

Dans 63,6 % des entreprises affichant une augmentation du prix de vente, il s'agit d'une hausse se situant entre 1% et 4 % maximum.

Un certain nombre de sociétés de transport mettent l'accent sur l'importance de bien quantifier et de justifier la demande d'une hausse du prix de vente, afin d'être ainsi plus fortes pendant les négociations portant sur le prix de vente. D'autant plus que dans de nombreuses entreprises, ces négociations n'ont lieu qu'une seule fois par an.

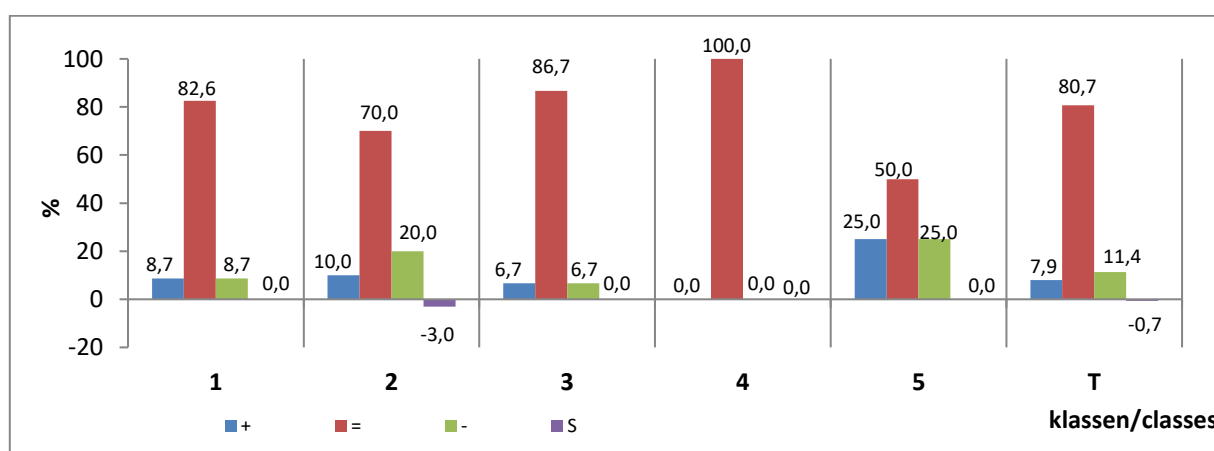
En prévision de la hausse des prix du carburant, certains transporteurs soulignent l'importance d'une clause diesel.

2. TRANSPORT INTERNATIONAL

2.1. Activité de transport

Eurostat signale que, sur base trimestrielle, le PIB s'est accru de + 0,3 % dans la zone euro et de + 0,4 % dans l'UE. En comparaison avec la période correspondante de l'année dernière, l'activité économique a augmenté de + 4,6 % dans la zone euro et de + 4,8 % dans l'UE.

Contrairement au transport national, l'activité de transport internationale a légèrement ralenti par rapport au trimestre précédent. La grande majorité des transporteurs (80,7 %) rapportent un statu quo, tandis qu'une petite majorité des sociétés restantes indiquent une régression : 11,4 % enregistrent une baisse et 7,9 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,7 %, en comparaison avec + 0,7 % au trimestre précédent et avec - 6,7 % lors de la période correspondante de l'année dernière.



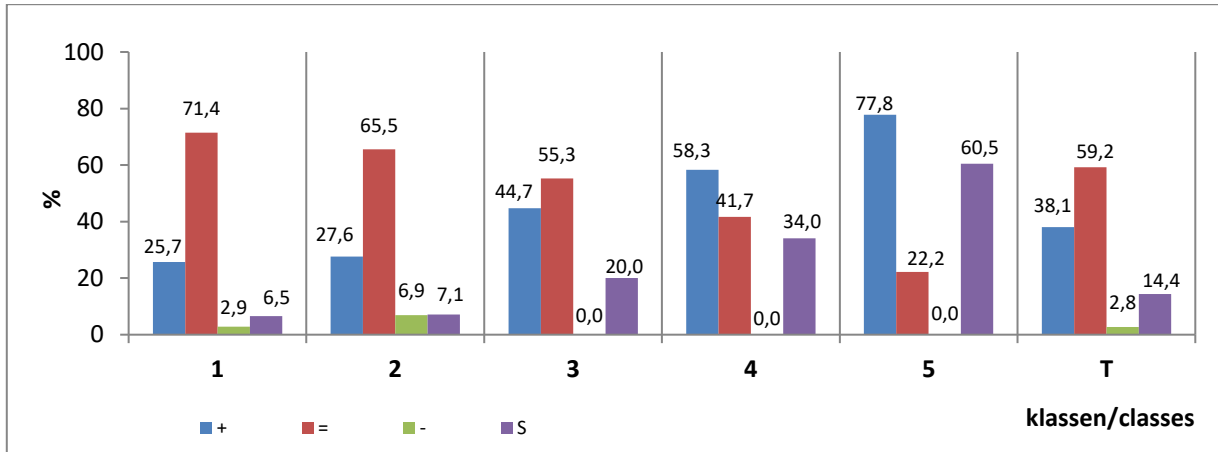
Graphique 7: Evolution de l'activité de transport international

Le nombre de sous-traitances de commandes de transport internationales a également diminué par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 81,3 % signalent que la situation n'a pas changé, 14,2 % indiquent une baisse et 4,5 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 1,8 %, en comparaison avec - 2,4 % au trimestre précédent et avec - 6,9 % il y a un an.

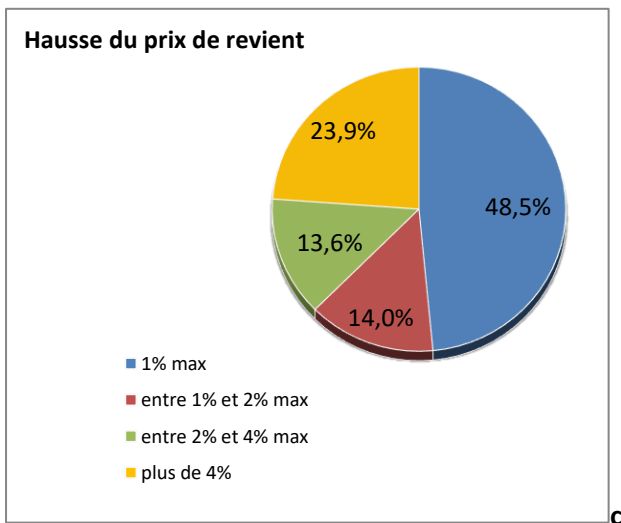
Pour l'exécution de commandes de transport internationales, la plupart des entreprises restent dans nos pays voisins, bien que certaines regardent naturellement un peu plus loin (Suède, Suisse, Espagne,...).

2.2. Prix de revient

Près de 60 % des entreprises de transport déclarent que le prix de revient n'a pas changé par rapport au trimestre précédent. Une très large majorité de sociétés restantes indiquent un accroissement: 38,1 % enregistrent une hausse et 2,8 %, seulement, une baisse. Le solde pondéré des réponses est de + 14,4 %, en comparaison avec + 25,9 % au trimestre précédent et avec + 4,1 % il y a un an.



Graphique 8: Evolution du prix de revient en transport international

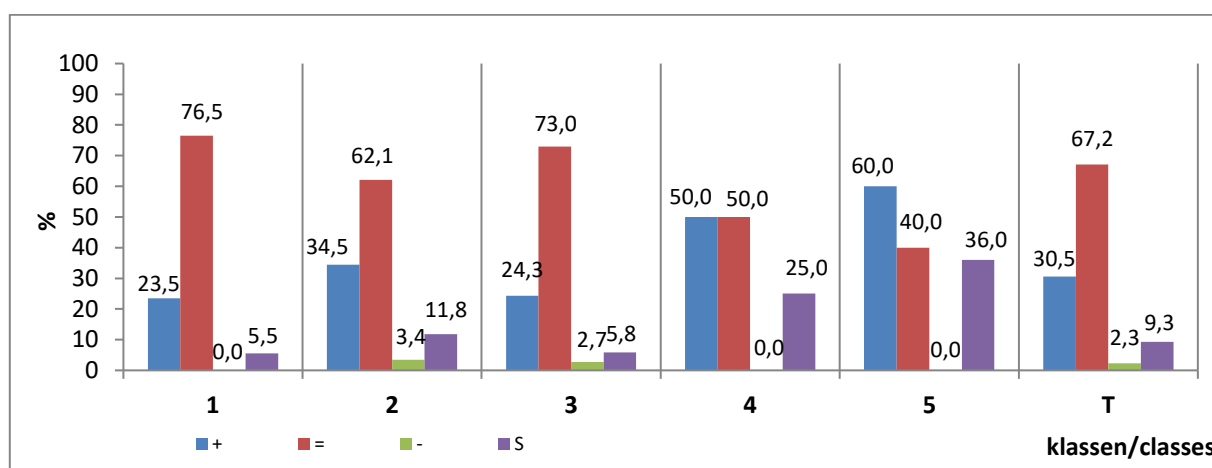


Graphique 9: Ecart de hausse du prix de revient

Près de la moitié des entreprises affichant une augmentation du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une hausse limitée de 1 % maximum.

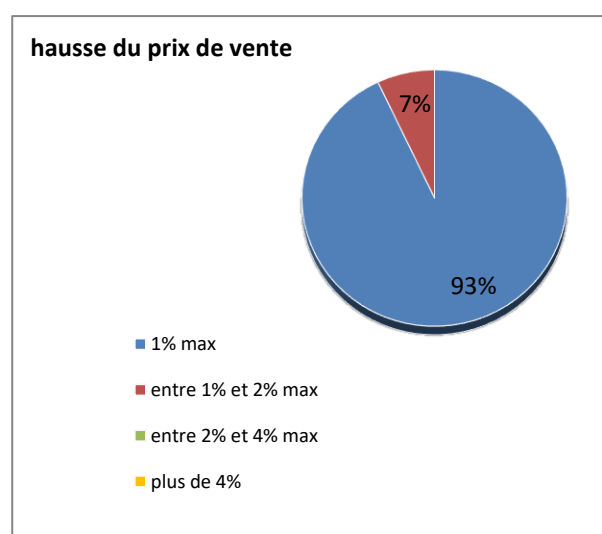
2.3. Prix de vente

67,2 % des entreprises, en moyenne, font savoir que le prix de vente est resté inchangé par rapport au trimestre précédent. La plupart des autres entreprises ont pu procéder à un ajustement à la hausse (30,5 % indiquent une augmentation et 2,3 %, une diminution). Le solde pondéré des réponses s'élève à + 9,3 %, en comparaison avec + 8,3 % au trimestre précédent, alors qu'il est resté inchangé lors de la période correspondante de l'année dernière (et donc ce solde est de 0 %).



Graphique 10: Evolution du prix de vente en transport international

Les entreprises qui ont pu augmenter le prix de vente indiquent qu'il s'agit d'une hausse de 1 % maximum.



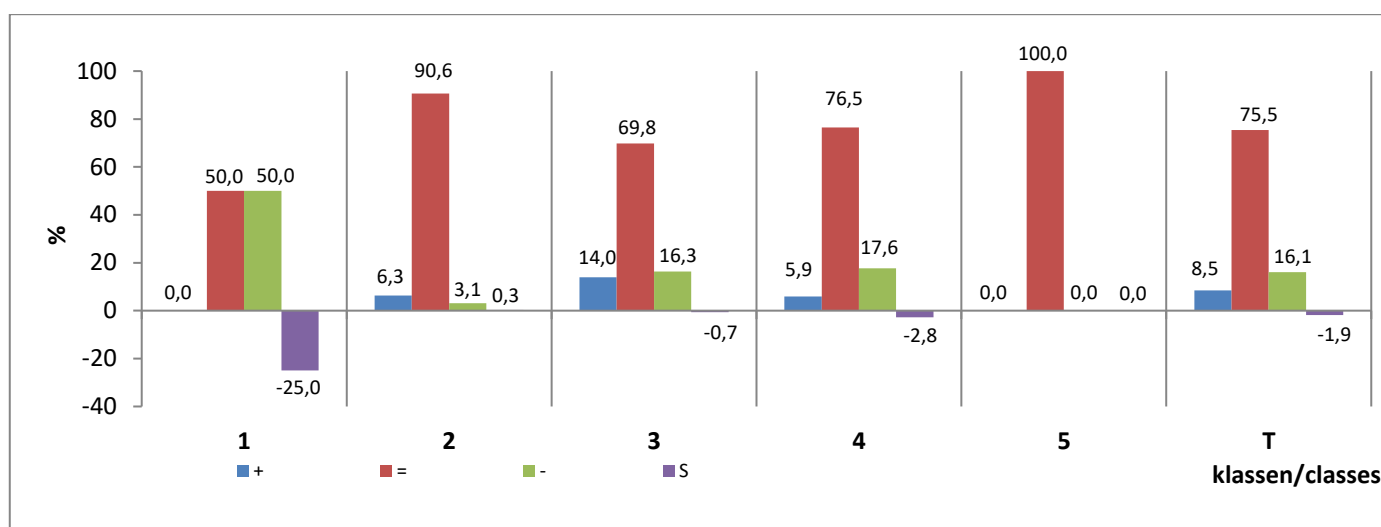
Graphique 11: Ecarts de hausse du prix de vente

3. PARAMÈTRES GÉNÉRAUX

3.1. Personnel

En classe 1, 10,9 % des transporteurs, en moyenne, déclarent que leur société a des salariés, en classe 2 cette part s'élève à 71,4 %, en moyenne, tandis que toutes les entreprises des classes 3, 4 et 5 indiquent avoir du personnel. En extrapolant au secteur, 78,1 % des entreprises, en moyenne, emploient des personnes.

Le nombre de chauffeurs occupés a légèrement diminué, l'effectif des ouvriers non-chauffeurs a à peine augmenté, tandis que le nombre d'employés salariés n'a pas changé par rapport au trimestre précédent.



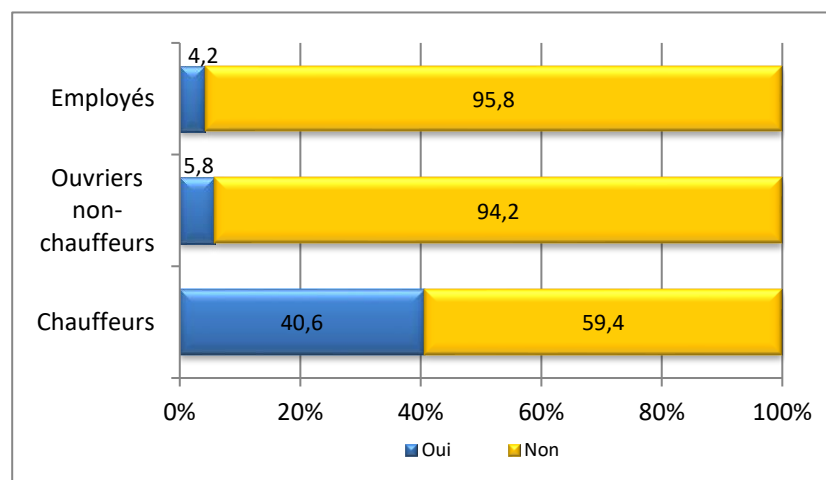
Graphique 12: Situation du personnel chauffeur

75,5 % des sociétés signalent que le nombre de **chauffeurs** occupés est resté au même niveau par rapport au trimestre précédent. Parmi les entreprises restantes, la majorité d'entre elles indiquent un recul (16,1 % rapportent une baisse et 8,5 %, une hausse). Le solde pondéré des réponses est de - 1,9 %, en comparaison avec + 0,9 % au trimestre précédent et avec 0 % il y a un an.

Le nombre d'**ouvriers non-chauffeurs** salariés a à peine augmenté par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 95,9 % enregistrent un statu quo, mais les autres transporteurs indiquent une hausse. Le solde pondéré des réponses est de + 0,2 %, par rapport à - 0,1 % lors de la période précédente et à une situation inchangée un an plus tôt.

L'effectif des **employés** est resté stable par rapport au trimestre précédent. Le solde pondéré des réponses est donc de + 0 %, par rapport à + 0,1 % tant au trimestre précédent que lors de la même période de l'année dernière.

Le nombre de postes vacants a légèrement augmenté sur toute la ligne.



Graphique 13: Postes vacants

4,2 % des transporteurs, en moyenne, signalent un emploi vacant pour un employé, en comparaison avec 3,8 % au trimestre précédent et avec 2,3 % il y a un an.

En ce qui concerne les ouvriers non-chauffeurs, 5,8 % des sociétés, en moyenne, rapportent avoir un poste vacant, par rapport à 4 % au trimestre précédent et à 3,7 % un an plus tôt.

Un peu plus de 40 % des transporteurs annoncent que leur société souhaite embaucher un chauffeur, en comparaison avec 39,5 % lors de la période précédente et avec 17,9 % un an plus tôt.

Le nombre d'emplois vacants pour chauffeurs (graphique 13) contraste fortement avec l'évolution de l'effectif des chauffeurs (graphique 12). La problématique de la pénurie de chauffeurs dans le secteur n'est pas nouvelle, mais cela devient de plus en plus grave. Des transporteurs font savoir qu'ils doivent parfois refuser des commandes de transport et laisser des véhicules de côté. Le manque de considération, et par conséquent, aussi de respect pour les chauffeurs contribuent à l'image négative de la profession.

Pendant les périodes difficiles liées aux mesures corona continues et changeantes, avec une absence accrue due à la Covid-19, beaucoup de gestionnaires de transport ont de grandes difficultés pour mener leur entreprise de transport dans la bonne direction.

Excepté le manque de chauffeurs, certaines entreprises remarquent que trouver de bons comptables expérimentés devient également un point noir grandissant.

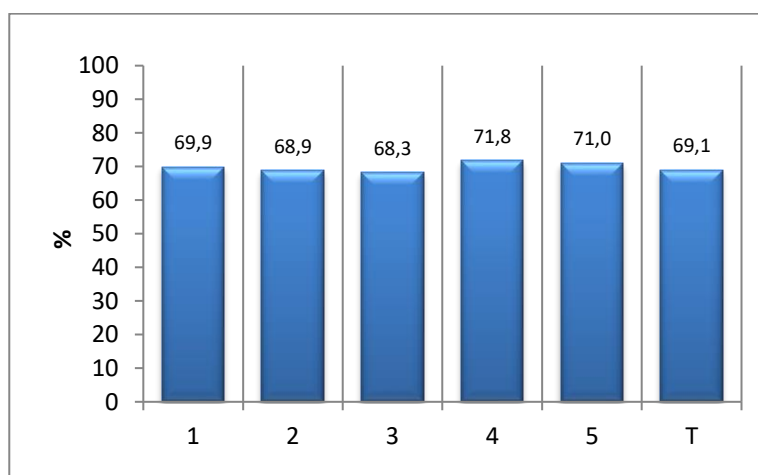
3.2. Coefficient de distance

Coefficient moyen de distance =

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

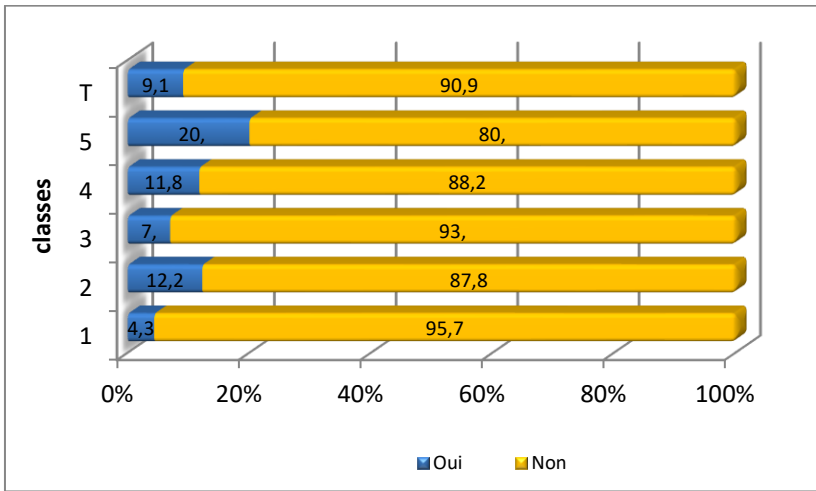
Le coefficient moyen de distance change à peine d'un mois à l'autre.

69,1 %, en moyenne, de la distance totale a été parcourue en charge, par rapport à 69,8 % au trimestre précédent et à 70 % lors de la même période de l'année dernière.



Graphique 14: Coefficient moyen de distance

3.3. Situation de trésorerie



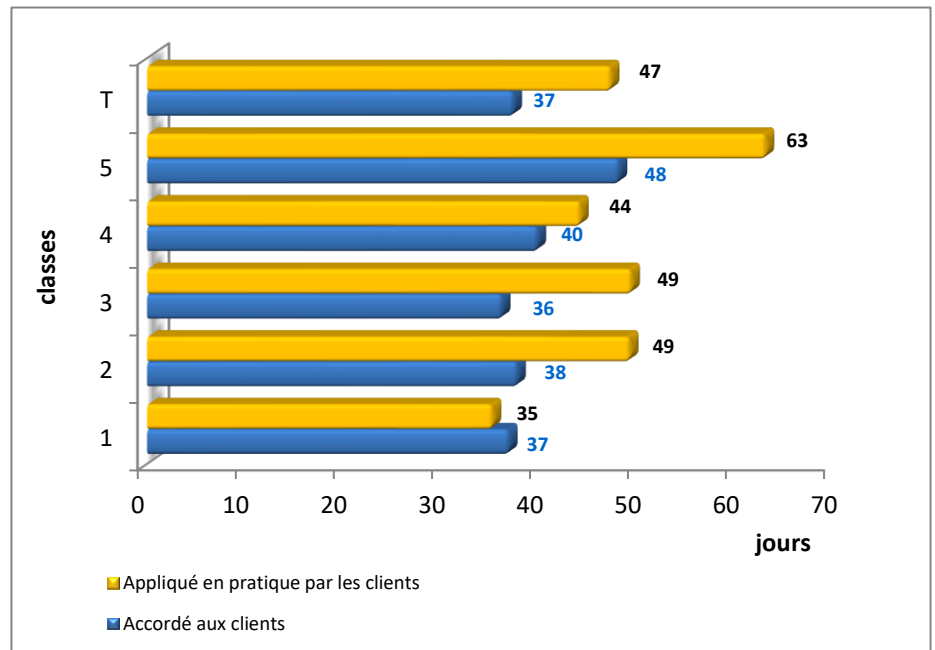
Graphique 15: Difficultés de trésorerie

Le nombre d'entreprises de transport signalant des problèmes de trésorerie n'a presque pas changé par rapport au trimestre précédent.

En effet, 9,1 % des transporteurs, en moyenne, signalent des pénuries de liquidités, en comparaison avec 9,2 % au trimestre précédent et avec 12,8 % il y a un an.

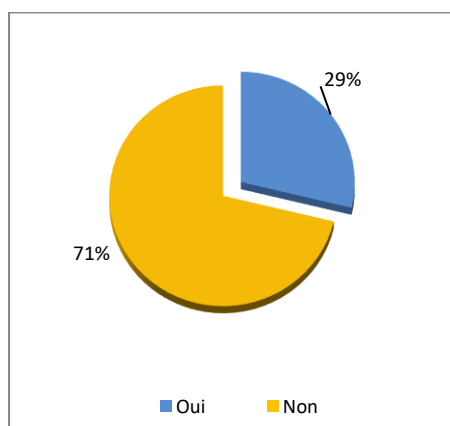
Il s'agit ici d'une combinaison de problèmes : les coûts élevés (non seulement pour les transporteurs mais aussi pour les donneurs d'ordre), les mesures corona continues et changeantes, à cause desquelles davantage de travailleurs sont temporairement absents, la concurrence intense dans le secteur qui oppose parfois les sociétés de transport pour un prix de vente inférieur, un délai de paiement plus long, ...

En extrapolant au secteur, les entreprises de transport accordent un délai de paiement de 37 jours, en moyenne, alors que dans la pratique, elles doivent attendre leur argent 10 jours de plus, en moyenne.

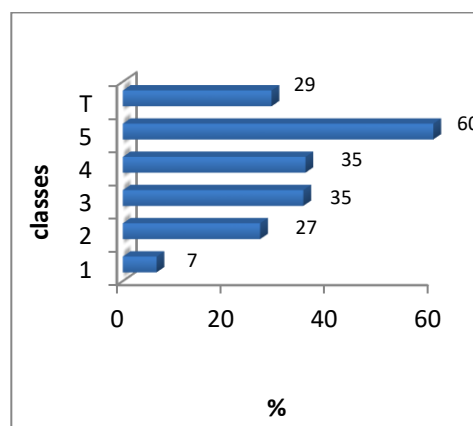


Graphique 16: Délai de paiement

3.4. Investissements

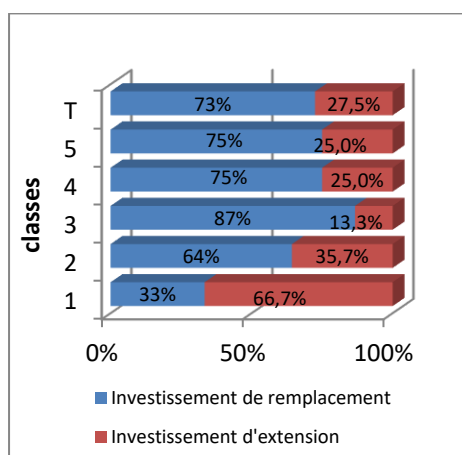


Graphique 17: Investissements réalisés



Graphique 18: Investissements réalisés, par classe

Le nombre d'investissements réalisés a augmenté par rapport au trimestre précédent. 29 % des transporteurs, en moyenne, rapportent que leur société a effectué un investissement au cours du trimestre, en comparaison avec 22 % au trimestre précédent. Un an plus tôt, le niveau d'investissement s'élevait à 32 %.



Graphique 19: Extension ou remplacement

En extrapolant au secteur, il s'agit, dans 73 % des cas, d'un investissement de remplacement, principalement de véhicules moteurs.

Plusieurs entreprises mentionnent de longs temps d'attente pour la livraison de véhicules neufs et souvent aussi de pièces de rechange.

Dans 14,2 % des entreprises de transport, du matériel roulant a été supprimé sans avoir été remplacé, par rapport à 12,4 % lors de la période précédente et à 14,1 % il y a un an.

CONCLUSIONS

Dans la zone euro, l'activité économique a progressé de + 0,3 % et dans l'UE, de + 0,4 %, sur base trimestrielle. L'économie belge a fait un peu mieux avec une croissance du PIB de + 0,5 %.

Dans le secteur du transport professionnel de marchandises par la route, les résultats sont partagés. Si l'activité de transport nationale peut encore renouer avec une faible croissance, en comparaison avec le trimestre précédent, c'est un léger ralentissement qui a néanmoins été enregistré sur le plan international.

Selon la plupart des entreprises, le prix de revient du transport national a augmenté par rapport au trimestre précédent, tandis que le prix de vente est resté au même niveau pour la majorité des transporteurs. Au niveau international, bien qu'une majorité de transporteurs signalent que le prix de revient et le prix de vente sont restés au même niveau, les autres entreprises indiquent largement une augmentation.

Beaucoup de donneurs d'ordre se montrent compréhensifs face à une demande d'un ajustement à la hausse du prix de vente, mais c'est toutefois souvent insuffisant pour pouvoir suivre l'évolution du prix de revient. Pour de nombreuses entreprises, les négociations portant sur le prix de vente n'ont lieu qu'une fois par an, il est donc important de bien quantifier et justifier la demande afin de pouvoir être elles-mêmes proactives. Certaines ajoutent que la clause diesel est un atout important.

Quand nous interrogeons sur les problèmes les plus importants pour le secteur, ce sont surtout deux dossiers qui sont mis en avant : la hausse du prix du carburant et le manque de chauffeurs.

Lorsque nous sondons sur les recrutements, les changements d'un mois à l'autre sont généralement faibles. Cela contraste fortement avec le nombre de postes vacants dans le secteur : durant ce trimestre, 40,6 % des transporteurs, en moyenne, ont fait savoir que leur entreprise souhaite engager un chauffeur.
