



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

2^{ième} trimestre 2024



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

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 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 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 2 2024	Evolution par rapport au trimestre précédent ⁽¹⁾	Trimestre 2 2023
---------------------	---	---------------------

TRANSPORT NATIONAL

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

TRANSPORT INTERNATIONAL

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

SITUATION DU PERSONNEL

Chauffeurs	S	- 1,9 %	↘	- 4,1 %
Autres ouvriers	S	- 0,1 %	↘	- 0,1 %
Employés	S	- 0,1 %	↘	0 %

COEFFICIENT DE DISTANCE

Coefficient moyen de distance	%	70,3 %	↗	70,2 %
-------------------------------	---	--------	---	--------

SITUATION FINANCIERE

Difficultés de trésorerie	%	10,2%	↘	11,2 %
Délai de paiement accordé aux clients	Jours	37	↘	38
Délai de paiement appliqué par les clients	Jours	45	↔	44
Investissement réalisé	%	23,2 %	↘	29,9 %

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

L'économie belge continue de progresser (croissance du PIB de + 0,2 %) mais le rythme ralentit. Pour la troisième fois consécutive, c'est un ralentissement de la croissance qui est en effet constaté par rapport au trimestre précédent. L'économie européenne a, en moyenne, fait un peu mieux avec un accroissement du PIB de + 0,3 % sur base trimestrielle.

Dans le secteur belge du transport professionnel de marchandises par la route, l'**activité de transport** a régressé, en comparaison avec le trimestre précédent. Même si la plupart des transporteurs enregistrent un statu quo, la majorité des autres sociétés signalent toutefois un recul. Les soldes pondérés des réponses sont de - 5,6 %, tant pour le transport national qu'international.

Les embouteillages, en particulier autour d'Anvers et de Bruxelles, causent pas mal de tracas à beaucoup de planificateurs de trajets, d'autant plus que les alternatives sont limitées tandis qu'il faut tenir compte des temps de conduite et de repos. De nombreux transporteurs se plaignent en outre de l'augmentation du nombre de panneaux d'interdiction pour les véhicules de + 3,5T, ce qui n'est pas aidé par le fait que les règles pour les livraisons diffèrent d'une ville à l'autre.

Le **prix de revient** a augmenté, un peu plus dans le transport national que dans le transport international. Les soldes pondérés des réponses s'élèvent à + 4,9 % au niveau national et à + 1,8 % au niveau international. En ce qui concerne le **prix de vente**, les résultats sont partagés. Pour le transport national, c'est une légère hausse qui a été notée, mais sur le plan international, c'est une petite baisse qui a été enregistrée. Les soldes pondérés des réponses sont de + 0,5 % en transport national et de - 0,2 % en transport international. Lorsque l'on l'interroge sur les causes des augmentations du prix de revient, ce sont surtout les coûts des péages et des salaires qui sont évoqués. L'évolution du prix du carburant est peut-être rentrée dans des eaux un peu plus calmes, mais cela reste instable, d'après un certain nombre de transporteurs.

Les **effectifs**, aussi bien des chauffeurs salariés et des ouvriers non-chauffeurs que des employés, ont diminué. Néanmoins, le nombre de postes vacants pour chauffeurs et employés reste élevé. En moyenne, 34,5 % des entreprises souhaitent embaucher un chauffeur et concernant les employés, cela monte même jusqu'à 40,6 %. Le flux sortant des chauffeurs est important (principalement en raison du vieillissement) et le flux entrant est trop faible. Les chauffeurs salariés peuvent donc se montrer exigeants et c'est, pour de nombreuses entreprises, un véritable défi de garder du bon personnel.

Le **coefficient moyen de distance** s'est légèrement accru par rapport au trimestre précédent. Il s'élève à 70,3 %, en comparaison avec 68,4 % lors de la période précédente et avec 70,2 % il y a un an.

Le nombre de sociétés indiquant être confrontées à des **problèmes de liquidités** s'est réduit, par rapport au trimestre précédent. En moyenne, 10,2 % des entreprises de transport signalent des déficits, par rapport à 16,8 % au trimestre précédent et à 11,2 % un an plus tôt.

Le **délai de paiement** moyen accordé s'élève à 37 jours, mais dans la pratique, cela va jusqu'à 45 jours, en moyenne.

Le nombre d'**investissements** a baissé par rapport à la période précédente. En moyenne, 23,2 % des entreprises rapportent avoir réalisé un investissement au cours du trimestre, par rapport à 28,7 % au trimestre précédent et à 29,9 % il y a un an.

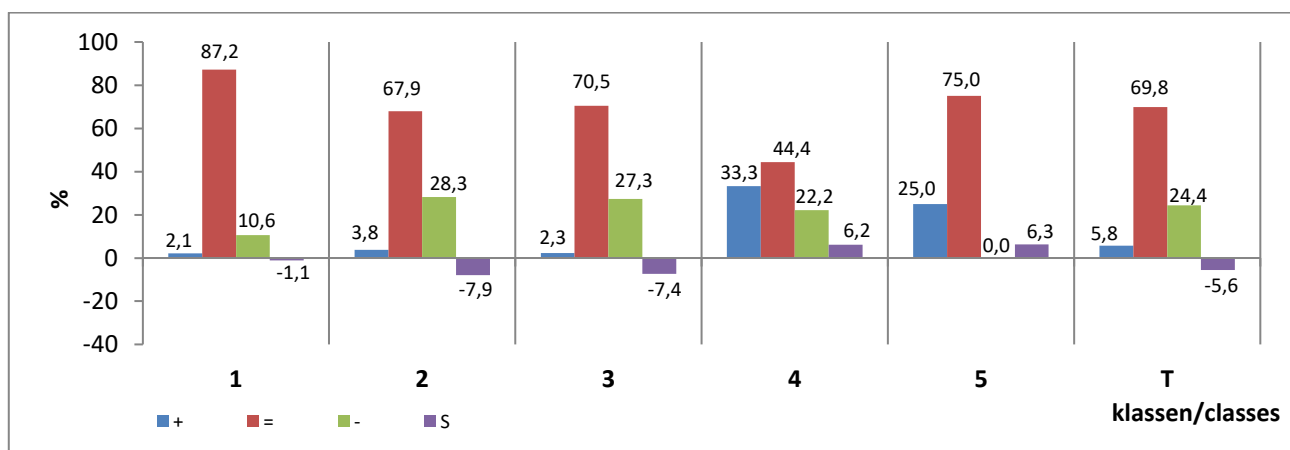
Commentaire sur la situation conjoncturelle

1. TRANSPORT NATIONAL

1.1. Activité de transport

L'économie belge a de nouveau ralenti. Au troisième trimestre de 2023, la croissance du PIB était encore, sur base trimestrielle, de + 0,5 % et elle était de + 0,4 % au quatrième trimestre de cette année-là. Au premier trimestre de cette année, le PIB a augmenté de + 0,3 % et au deuxième trimestre de 2024, enfin, le PIB a progressé de + 0,2 %. En comparaison avec la période correspondante de 2023, c'est une croissance du PIB de + 1,1 % qui a été enregistrée.

L'activité de transport national a cependant reculé, par rapport au trimestre précédent, quoique dans une mesure légèrement moindre que lors de la période précédente. Bien que 69,8 % des transporteurs, en moyenne, rapportent que l'activité est restée la même, la majorité des entreprises restantes signalent toutefois une diminution: 24,4 % indiquent une baisse et 5,8 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 5,6 %, en comparaison avec - 7,3 % lors de la période précédente. Au même trimestre il y a un an, ce solde était de - 3,5 %.



Graphique 1: Evolution de l'activité de transport national

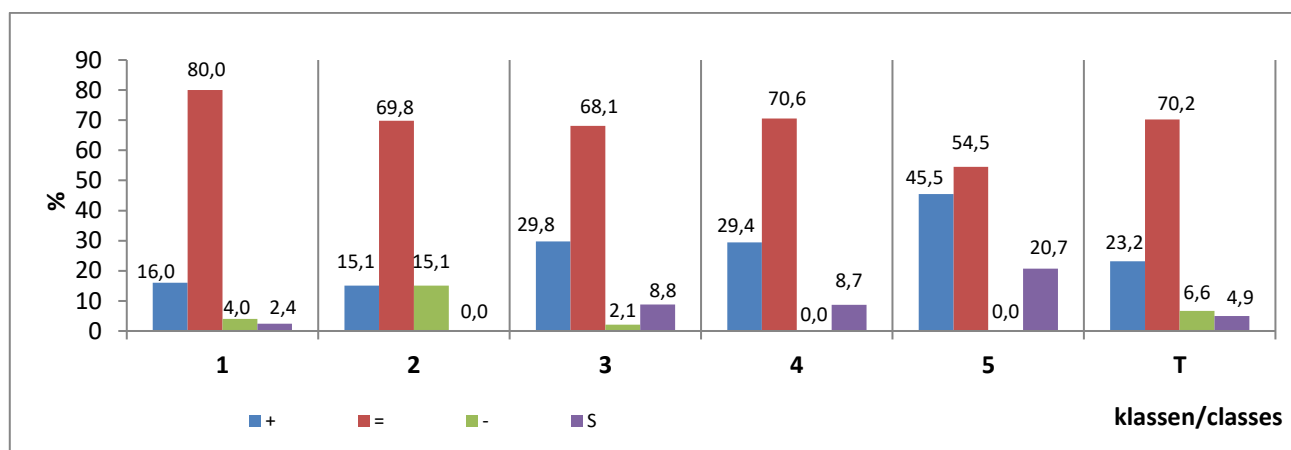
Le nombre de commandes de transport données en sous-traitance a également diminué, en comparaison avec le trimestre précédent. Trois quarts des sociétés, en moyenne, indiquent un statu quo, mais la grande majorité des autres entreprises indiquent un recul: 19,7 % signalent une baisse et 5,1 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 3,6 %, par rapport à - 7,1 % au trimestre précédent et à - 4 % il y a un an.

Les embouteillages, en particulier autour de Bruxelles et d'Anvers, causent de nombreux tracas à beaucoup d'entrepreneurs, d'autant plus que les alternatives sont limitées et que les longues attentes dans les bouchons génèrent des conflits avec les temps de conduite et de repos légaux.

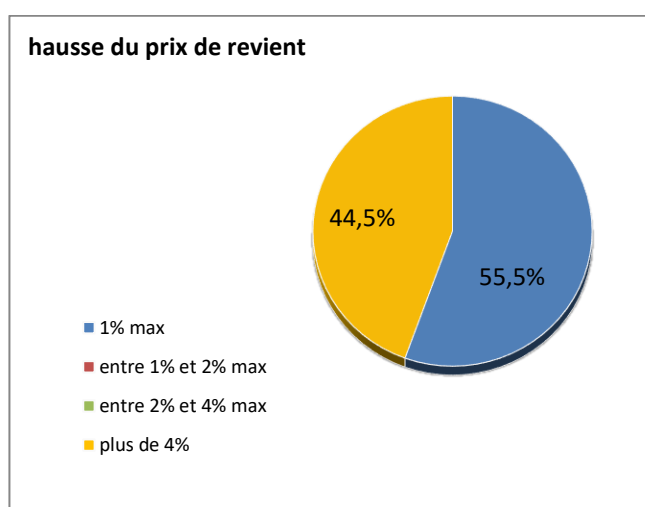
De plus, certains transporteurs se plaignent de l'augmentation des panneaux d'interdiction pour les véhicules de + 3,5T, ce qui n'est pas aidé par le fait que les règles pour les livraisons diffèrent d'une ville à l'autre (par ex., le cadre temporel pendant lequel on peut livrer).

1.2. Prix de revient

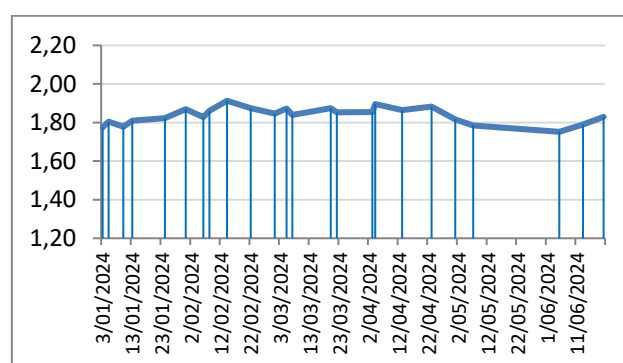
70,2 % des transporteurs font savoir que le prix de revient national est resté au même niveau qu'au trimestre précédent. La majorité des entreprises restantes indiquent une augmentation: 23,2 % signalent une hausse et 6,6 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses s'élève à + 4,9 %, par rapport à + 13,3 % au trimestre précédent et à + 8,8 % lors de la période correspondante de l'année dernière.



Graphique 2: Evolution du prix de revient en transport national



Graphique 3: Ecart 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)

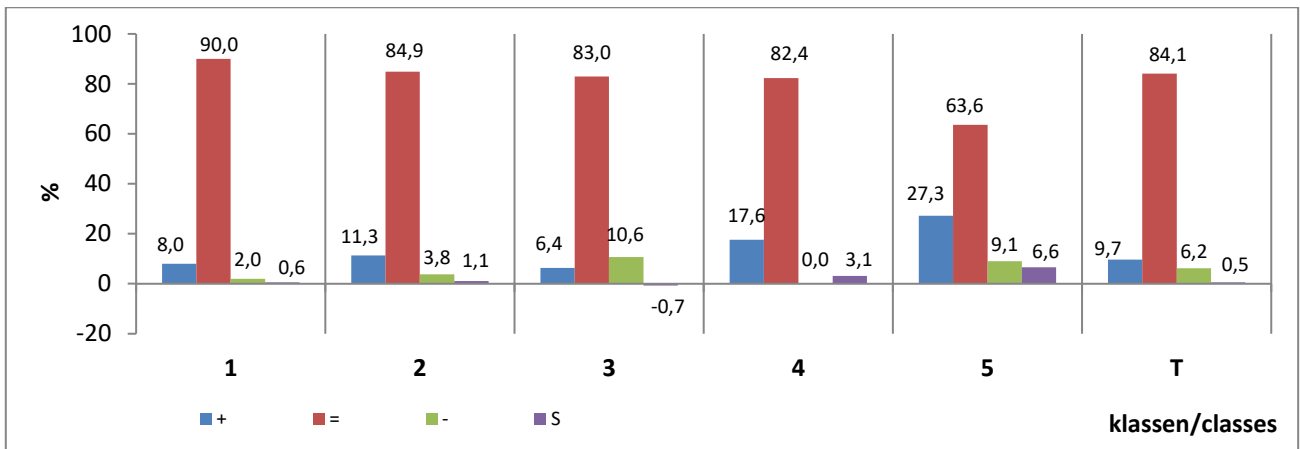
Un peu plus de la moitié des entreprises affichant une augmentation du prix de revient font savoir qu'il s'agit d'une hausse de 1 % maximum.

Lorsque l'on interroge sur les causes de l'accroissement du prix de revient, ce sont surtout les coûts des péages et des salaires en hausse qui sont mis en avant. Même si l'évolution du prix du carburant (voir graphique 4) est entrée dans des eaux plus calmes, cela reste toutefois instable, d'après un certain nombre de transporteurs.

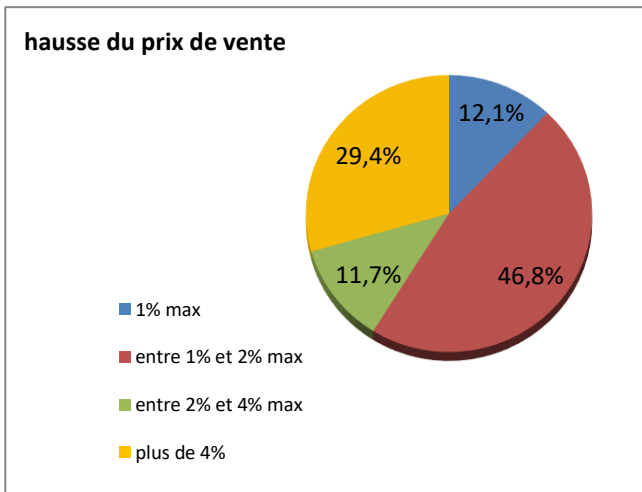
1.3. Prix de vente

84,1 % des sociétés de transport, en moyenne, déclarent que leur prix de vente n’a pas changé, en comparaison avec le trimestre précédent. Une très faible majorité parmi les autres entreprises rapportent un ajustement à la hausse: 9,7 % signalent une augmentation et 6,2 %, une réduction. Le solde pondéré des réponses est de + 0,5 %, par rapport à + 4,5 % lors de la période précédente et à + 2,7 % au trimestre correspondant de l’année dernière.

Bien que certains donneurs d’ordre se montrent compréhensifs face à la demande de hausses du prix de vente, les négociations tarifaires se déroulent néanmoins difficilement pour de nombreux transporteurs, en raison de la concurrence intense qui caractérise le secteur.



Graphique 5: Evolution du prix de vente en transport national



Graphique 6: Ecart de hausse du prix de vente

Dans près de 47 % des entreprises affichant une hausse du prix de vente, il s’agit d’une augmentation comprise entre 1 % et 2 % maximum.

2. TRANSPORT INTERNATIONAL

2.1. Activité de transport

Tant dans la zone euro que dans l'UE, le PIB s'est accru de + 0,3 %, en comparaison avec le trimestre précédent. Par rapport à la même période de l'année dernière, l'activité économique a progressé de + 0,6 % dans la zone euro et de + 0,8 % dans l'UE.

71,6 % des transporteurs, en moyenne, rapportent un statu quo de l'activité de transport international, en comparaison avec le trimestre précédent, tandis que le reste constate en majeure partie un recul: 24,1 % enregistrent une baisse et 4,3 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est, tout comme dans le transport national, de - 5,6 %, par rapport à - 10,9 % lors de la période précédente et à - 1,8 % il y a un an.



Graphique 7: Evolution de l'activité de transport international

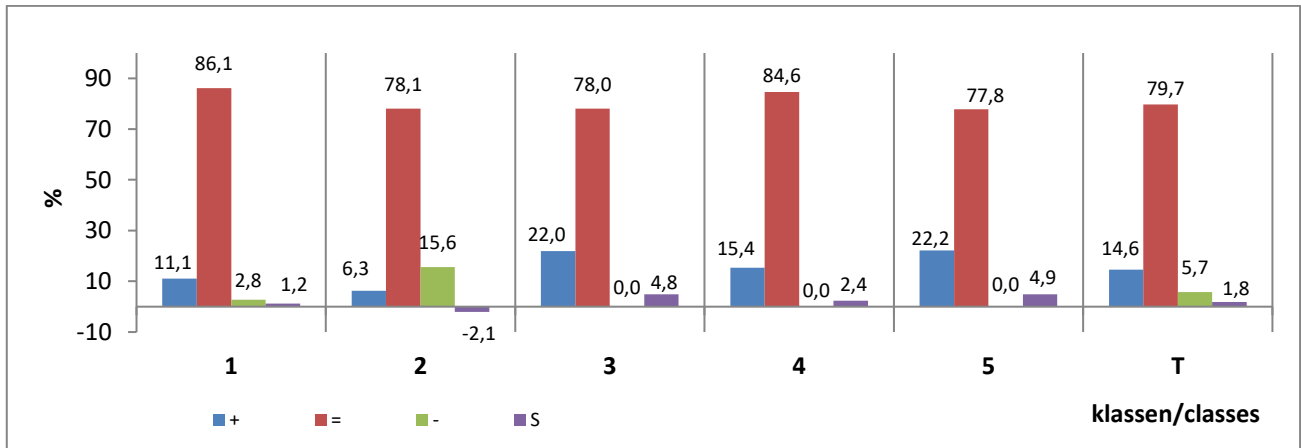
Le nombre de sous-traitances de commandes de transport international a également diminué. 73 % des entreprises de transport, en moyenne, rapportent un statu quo par rapport au trimestre précédent, 18,6 % signalent une baisse et 8,4 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 2,7 %, en comparaison avec - 6,5 % pour la période précédente. Lors de la période correspondante de l'année dernière, ce solde était de - 1,5 %.

La plupart des transporteurs restent dans nos pays voisins pour l'exécution de commandes de transport international. D'autres destinations très souvent citées sont l'Italie, l'Autriche et l'Espagne.

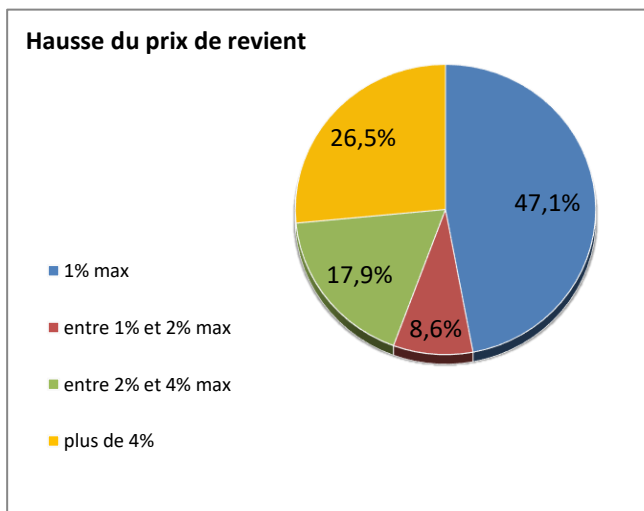
Un certain nombre de sociétés soulignent à nouveau que la concurrence internationale est féroce pour les transporteurs belges, entre autres à cause des coûts salariaux belges élevés.

2.2. Prix de revient

Près de 80 % des entreprises de transport, en moyenne, signalent que leur prix de revient n’a pas changé par rapport au trimestre précédent, mais la plupart des autres sociétés mentionnent une augmentation: 14,6 % indiquent une hausse et 5,7 %, une baisse. Le solde pondéré des réponses s’élève à + 1,8 %, en comparaison avec + 9,4 % au trimestre précédent et avec + 2,9 % il y a un an.



Graphique 8: Evolution du prix de revient en transport international

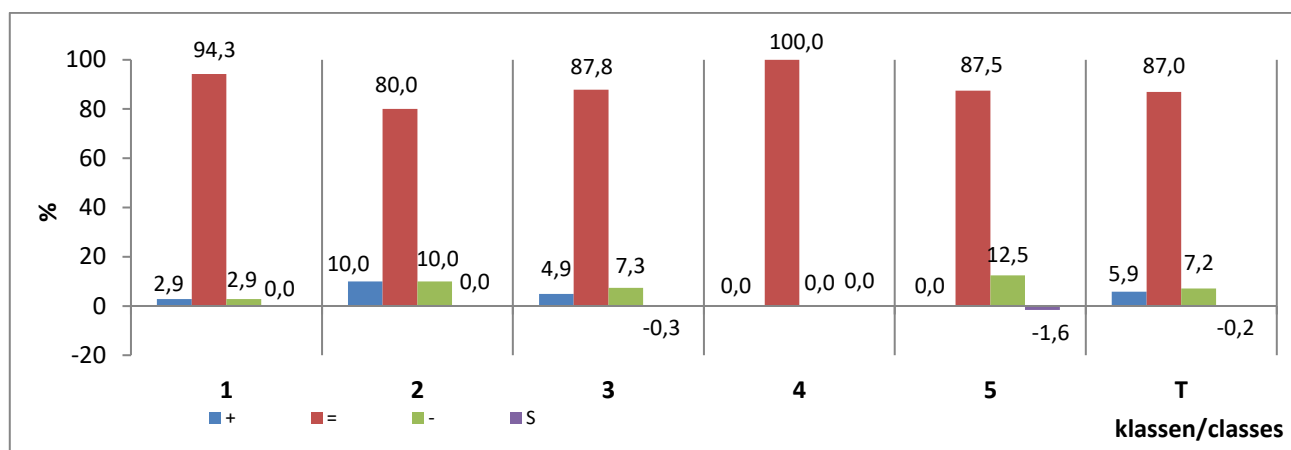


Graphique 9: Ecart de hausse du prix de revient

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

2.3. Prix de vente

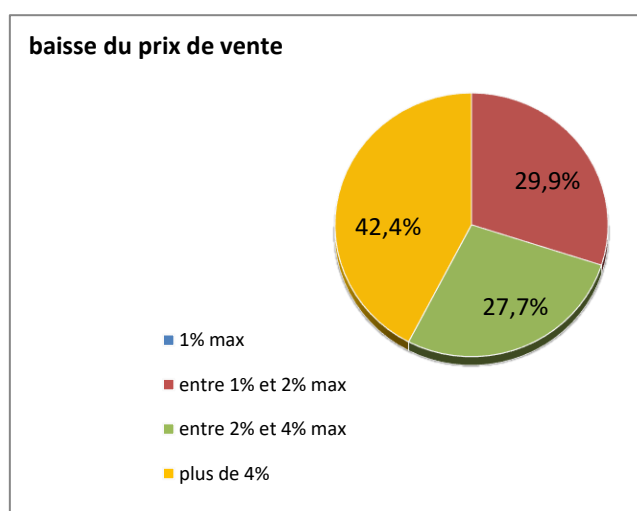
87 % des transporteurs signalent que le prix de vente est resté le même, en comparaison avec le trimestre précédent. Parmi les sociétés restantes, le nombre d'entre elles indiquant une diminution est majoritaire: 7,2 % signalent une baisse et 5,9 %, une hausse. Le solde pondéré est de - 0,2 %, par rapport à + 2,5 % lors de la période précédente et à + 0,4 % il y a un an.



Graphique 10: Evolution du prix de vente en transport international

Pour 42,4 % des entreprises dont le prix de vente a été ajusté à la baisse, il s'agit d'une diminution significative de plus de 4 %.

Un certain nombre de transporteurs expliquent qu'une guerre des prix est menée en raison d'une combinaison de facteurs, parmi lesquels une économie mal en point entraînant une demande de transport décevante et que la concurrence se joue donc d'autant plus sur le fil du rasoir.



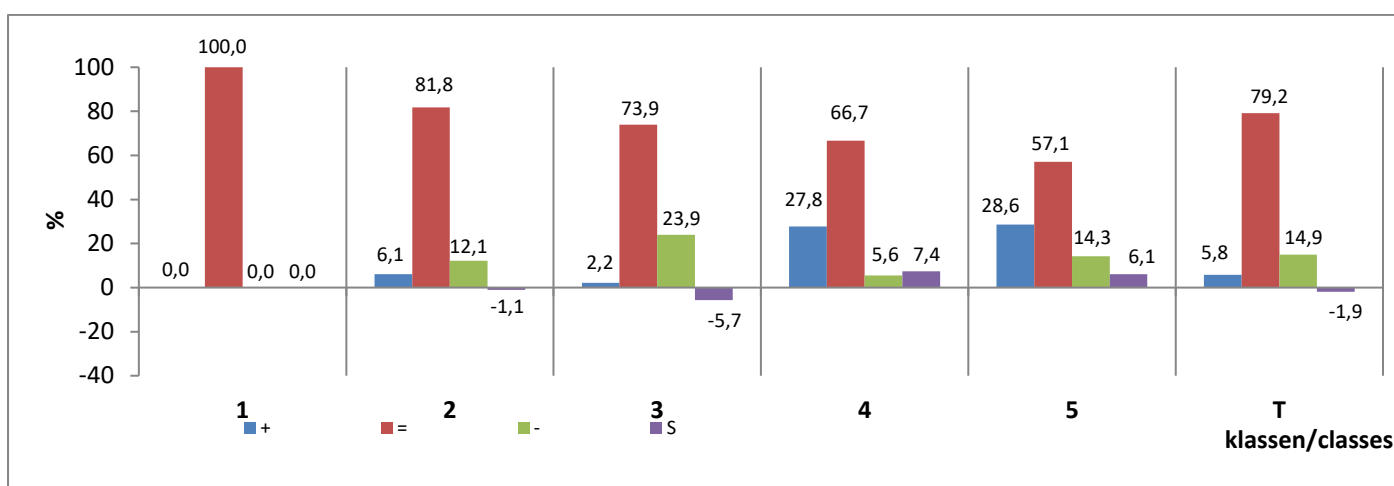
Graphique 11: Ecarts de baisse du prix de vente

3. PARAMÈTRES GÉNÉRAUX

3.1. Personnel

En moyenne, 9,6 % des entreprises de la classe 1 déclarent avoir du personnel. Dans la classe 2, ce pourcentage va jusqu'à 61,8 % tandis que presque toutes les sociétés des autres classes emploient des personnes. En extrapolant à l'ensemble du secteur, 73,5 % des entreprises, en moyenne, disposent de personnel.

Par rapport au trimestre précédent, les effectifs ont diminué sur toute la ligne.



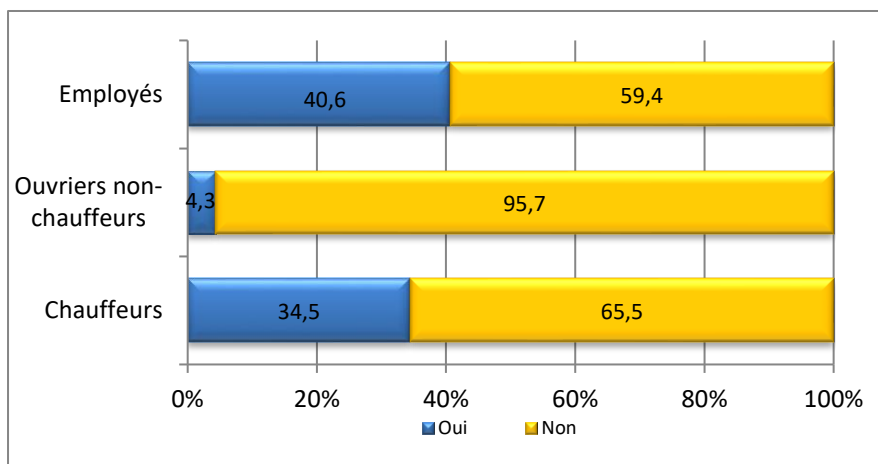
Graphique 12: Situation du personnel chauffeur

Bien que 79,2 % des transporteurs, en moyenne, font savoir que le nombre de **chauffeurs** salariés n'a pas changé, en comparaison avec la période précédente, parmi les autres entreprises, le nombre d'entre elles indiquant une diminution est cependant majoritaire: 14,9 % signalent une baisse et 5,8 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 1,9 %, par rapport à - 1,3 % au trimestre précédent et à - 4,1 % il y a un an.

Pour les **ouvriers non-chauffeurs**, c'est un faible recul qui a été constaté par rapport au trimestre précédent. Même si 94,7 % des entreprises, en moyenne, rapportent que la situation n'a pas changé, les sociétés restantes signalant une augmentation sont toutefois légèrement majoritaires: 3,8 % indiquent une baisse et 1,5 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,1 %, par rapport à - 0,2 % au trimestre précédent et également - 0,1 % dans la période correspondante de l'année précédente.

L'effectif des **employés** a à peine diminué, en comparaison avec le trimestre précédent. 96,3 % des entreprises, en moyenne, signalent un statu quo, tandis qu'une petite majorité parmi les sociétés restantes indiquent une régression: 3,2 % signalent une baisse et 0,5 %, une hausse. Le solde pondéré des réponses est de - 0,1 %, par rapport à + 0,1 % au trimestre précédent, mais ce solde était de 0 % un an plus tôt.

Le nombre d'offres d'emploi pour chauffeurs et pour employés a augmenté par rapport au trimestre précédent alors qu'il a diminué pour les ouvriers non-chauffeurs.



Graphique 13: Postes vacants

Pas moins de 40,6 % des transporteurs font savoir que leur entreprise souhaite embaucher un employé. Au trimestre précédent, cette part était de 33,6 %.

En ce qui concerne les ouvriers non-chauffeurs, le nombre de postes vacants a même un peu régressé. Il s'élève à 4,3 %, en comparaison avec 5,7 % lors de la période précédente.

34,5 % des sociétés, en moyenne, font savoir qu'elles souhaitent engager un chauffeur, alors que cette part s'élevait à 28,5 % au trimestre précédent.

Malgré la baisse du nombre de chauffeurs salariés et d'employés, le nombre de postes vacants est élevé et a même augmenté par rapport au trimestre précédent.

La grave pénurie en chauffeurs ne s'améliorera pas de sitôt vu le vieillissement de l'effectif des chauffeurs. Les arrivées sont en effet inférieures aux départs. Le manque croissant de chauffeurs fait que de nombreux chauffeurs salariés sont plus exigeants en ce qui concerne, entre autres, l'ensemble des tâches, les heures souvent irrégulières qui caractérisent la profession. Lors d'un conflit, même s'il s'agit de critique constructive, le pas vers une autre entreprise est vite franchi, d'après un certain nombre de sociétés.

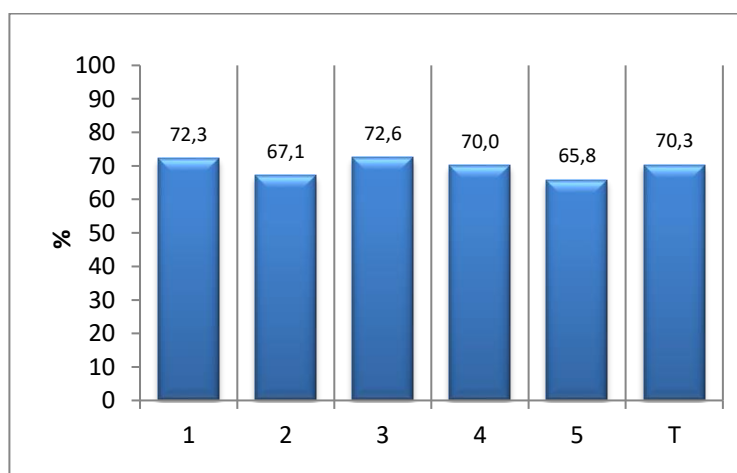
3.2. Coefficient de distance

Coefficient moyen de distance =

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

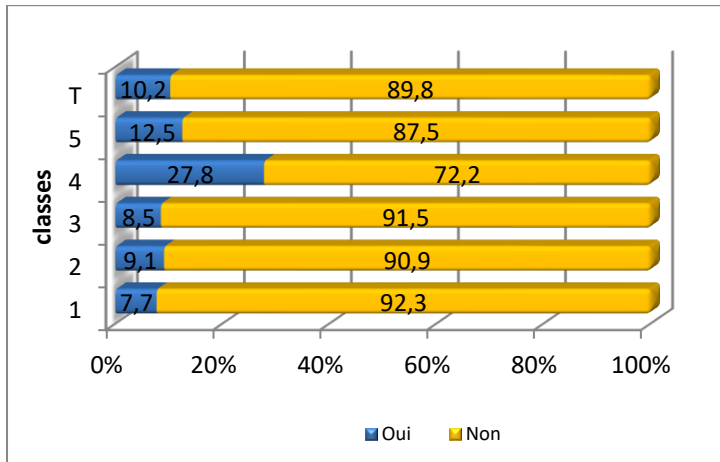
Ce coefficient est assez stable d'un trimestre à l'autre.

En moyenne, 70,3 % de la distance totale a été parcourue avec une charge, par rapport à 68,4 % au trimestre précédent et à 70,2 % il y a un an.



Graphique 14: Coefficient moyen de distance

3.3. Situation de trésorerie



Graphique 15: Difficultés de trésorerie

Le nombre d'entreprises de transport signalant des manques de liquidités a reculé par rapport au trimestre précédent.

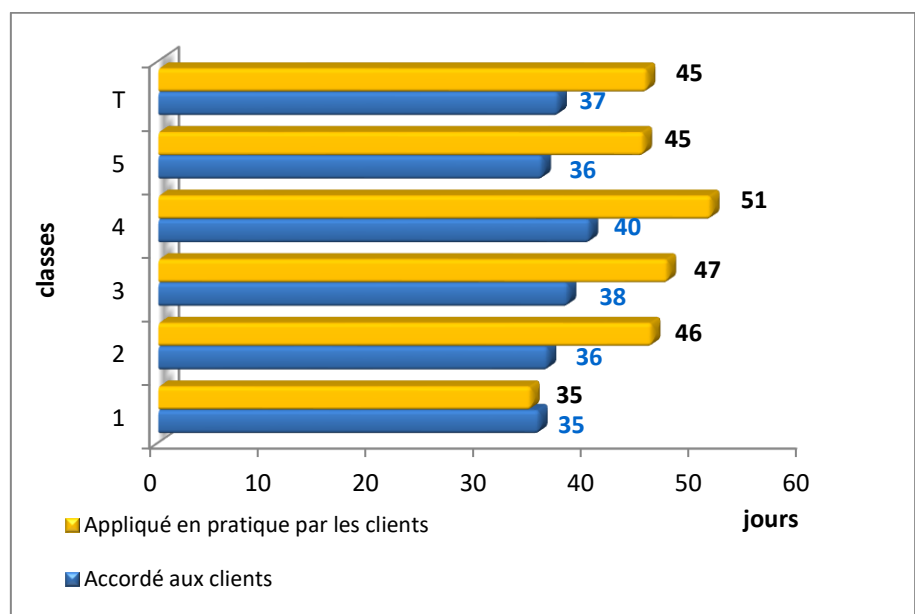
10,2 % des transporteurs, en moyenne, rapportent des problèmes de trésorerie, par rapport à 16,8 % au trimestre précédent et à 11,8 % lors de la période correspondante de l'année dernière.

Comme d'habitude, les retards de paiement des clients sont la principale cause des difficultés de trésorerie.

Un certain nombre de transporteurs soulignent le ralentissement de l'économie. Le nombre de commandes de transport est décevant alors que les coûts fixes (parmi lesquels les coûts salariaux belges élevés) continuent à courir.

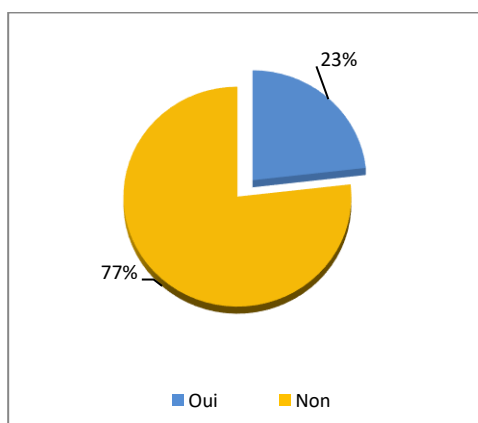
Certaines entreprises de transport baissent leur prix de vente en-dessous du prix de revient afin de pouvoir quand même remporter des commandes de transport. Ce n'est pourtant qu'un emplâtre sur une jambe de bois et c'est néfaste à long terme, non seulement pour leur propre entreprise, mais aussi pour les confrères qui adaptent bien leur prix de vente de manière correcte en fonction de l'évolution du prix de revient.

En extrapolant au secteur, les entreprises de transport accordent un délai de paiement moyen de 37 jours, alors que dans la pratique, cela va jusqu'à 45 jours, en moyenne.

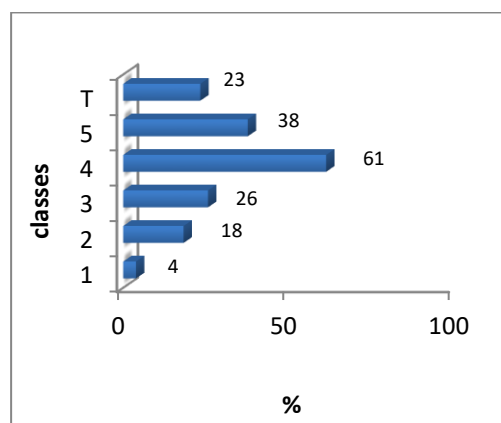


Graphique 16: Délai de paiement

3.4. Investissements

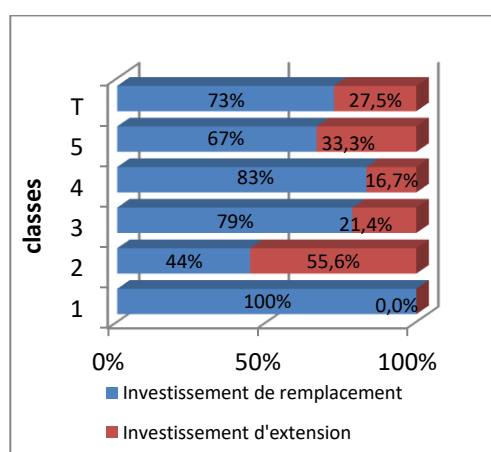


Graphique 17: Investissements réalisés



Graphique 18: Investissements réalisés, par classe

Le taux d'investissement a diminué. 23 % des entreprises de transport, en moyenne, indiquent avoir réalisé un investissement au cours du trimestre. La part s'élevait à 29 % lors de la période précédente et elle était de 30 % un an plus tôt.



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.

11,8 % des sociétés ont supprimé du matériel roulant sans le remplacer, en comparaison avec 19 % au trimestre précédent et avec 20 % il y a un an.

CONCLUSIONS

L'économie belge continue de progresser, mais à un tempo plus lent. Un ralentissement de la croissance a en effet été constaté pour la troisième fois consécutive. Par rapport au trimestre précédent, la hausse du PIB est de + 0,2 %. L'économie européenne a fait un peu mieux, en moyenne, avec un accroissement du PIB de + 0,3 %, sur base trimestrielle.

Le secteur du transport professionnel de marchandises par la route enregistre aussi des chiffres négatifs pour ce trimestre. En comparaison avec le trimestre précédent, l'activité de transport a reculé, tant au niveau national qu'international. Les soldes pondérés des réponses sont, dans les deux cas, de - 5,6 %.

Le prix de revient a augmenté par rapport au trimestre précédent. Les soldes pondérés des réponses s'élèvent à + 4,9 % pour le transport national (+ 13,3 % lors de la période précédente) et à + 1,8 % pour le transport international (+ 9,4 % au trimestre précédent). Concernant le prix de vente, les résultats sont partagés: si le prix de vente du transport national a été quelque peu adapté à la hausse, il a toutefois diminué dans le transport international.
