

# Transport routier de marchandises belge

## Résumé

Version du 26 avril 2018

Depuis la procédure engagée en 2009 par la Commission européenne pour déficit excessif, la Belgique a dû consentir à d'importants efforts pour sécuriser sa trajectoire budgétaire. Le pays est sorti de cette procédure en 2014 mais a frôlé la limite des 3 % du PIB<sup>1</sup> en 2016. Afin de satisfaire aux recommandations adressées par le Conseil européen à la Belgique, le gouvernement fédéral et les gouvernements des régions et communautés ont entrepris un vaste programme de réformes portant notamment sur la flexibilité du marché du travail, la fiscalité, la compétitivité des entreprises, l'évolution des salaires et des pensions. Force est de constater qu'aujourd'hui le royaume semble arriver au terme de cette situation difficile. Les dernières études de conjoncture se montrent en effet très positives. La bonne dynamique de la demande intérieure belge, portée par une consommation des ménages et un investissement des entreprises soutenus, étayent largement cet optimisme. Les exportations belges, dynamiques en 2016 et en 2017, le resteront sans doute en 2018. La Belgique est un pays définitivement tourné vers l'extérieur et la vigueur de ses échanges contribue largement au maintien du taux élevé d'utilisation de ses capacités de production industrielle. En 2016, la Belgique affiche un taux de croissance en hausse de 1,5 %, variation supérieure à celle de la France ou encore de l'Italie, et surtout elle s'éloigne de la récession dont elle s'était rapprochée durant les années 2012 et 2013.

Côté transport routier de marchandises (TRM), la situation économique des entreprises du secteur semble s'améliorer depuis 2016, et ce malgré l'introduction de la taxe kilométrique et des difficultés à en répercuter les coûts. Il n'en reste pas moins que l'impact positif de la croissance nationale du PIB ne se retrouve pas dans les mêmes proportions dans le secteur du TRM. Nombre d'entre eux désignent aujourd'hui le dumping social comme principal responsable de cette situation. Par ailleurs, la pénurie de chauffeurs, qui s'est aggravée au deuxième semestre 2016<sup>2</sup>, complique la vie des chefs d'entreprises belges.

Pour suivre l'évolution du TRM belge dans le paysage européen et expliquer les composantes de ce secteur, le CNR a mis à jour en 2018 son étude sur le TRM belge datant de 2013. Cette nouvelle étude a été menée en 2017 auprès des entreprises de TRM, des conducteurs et des organisations professionnelles. La version complète de l'étude est consultable sur le site internet du CNR : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr), rubrique Publications CNR/Europe.

Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service études internationales du CNR.

### Cadrage économique et infrastructures de transport

---

Avec une population de plus de 11 millions d'habitants et une superficie de 30 528 km<sup>2</sup>, la Belgique est le deuxième pays le plus dense d'Europe, juste derrière les Pays-Bas. Grâce à sa centralité, le pays est une plaque tournante du transport international de marchandises en provenance et à destination de l'Union européenne. Cette prédisposition est liée au dynamisme de ses infrastructures de transport. Le port d'Anvers se classe en effet au deuxième rang européen et au dix-septième rang mondial relativement au trafic total de marchandises échangées. Tous types de routes confondus, la Belgique est le pays disposant du réseau routier le plus dense d'Europe, juste devant celui des Pays-Bas.

En raison de la faible superficie du pays, les secteurs du transport de marchandises et de la logistique sont stratégiquement tournés vers l'extérieur. Les transports internationaux sont effectués pour plus de 95 % à partir de la France, des Pays-Bas et de l'Allemagne et pour 93 % à destination de ces trois pays limitrophes.

---

<sup>1</sup> Critère défini en 1992 par le traité de Maastricht : le déficit intérieur public annuel ne doit pas excéder 3 % du PIB

<sup>2</sup> En raison de la bonne conjoncture et de la fin de la dispense temporaire obligeant les conducteurs à disposer d'une preuve d'aptitude professionnelle

Le transport routier de marchandises contribue pour 8 % au PIB de la Belgique<sup>3</sup> et constitue un important pourvoyeur d'emplois. Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, on compte 8 897 entreprises disposant d'une licence de transport, un chiffre en hausse depuis 2013. Le nombre de salariés employés par le secteur du transport et de la logistique avoisine 100 000.

L'une des grandes préoccupations des dirigeants d'entreprises de TRM est aujourd'hui le vieillissement des conducteurs professionnels. Selon une enquête réalisée par la FEBETRA<sup>4</sup>, un tiers des conducteurs belges sont en effet âgés de plus de 45 ans.

### Evolution de l'activité du TRM en Belgique

Avec 30 865 millions de t.km réalisées, le TRM belge représente 1,7 % du TRM des 28 pays membres de l'UE. Le poids du transport international atteint presque 40 % de son activité totale. Cette particularité s'explique notamment par une forte activité portuaire et des exportations toujours très dynamiques.

Le TRM belge s'érode chaque année depuis une quinzaine d'années. Globalement, entre 2001 et 2016, son activité s'est contractée de plus de 40 %. Si, sur cette période, l'activité du transport national est parvenue à se maintenir, voire même à se redresser depuis 2011, il en est tout autrement pour l'activité du transport international qui a quasiment été divisée par trois en quinze ans. Cette dégradation continue du transport international n'est pas une spécificité belge, mais résulte de nombreux facteurs (concurrence européenne, délocalisations des entreprises, etc.).

### Evolution du TRM des pavillons français et belge

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Ratio t.km/PIB 2016	Comparaison Belgique / France
<b>Transport total</b>											
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	70	1,04
Belgique	38 356	36 174	35 002	33 107	32 105	32 796	31 808	31 729	30 865	73	
<b>Transport national</b>											
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	65	0,69
Belgique	18 207	17 603	17 755	17 750	18 186	18 980	19 167	18 935	18 808	44	
<b>Transport international</b>											
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	5	5,46
Belgique	20 149	18 572	17 246	15 358	13 919	13 816	12 641	12 795	12 057	29	

Source : Eurostat

Depuis 2012, l'activité du TRM international semble mieux résister. Si la part des marchandises chargées en Belgique et livrées à l'étranger dans le cadre d'opérations de transport internationales bilatérales se réduit depuis 15 ans, cette dernière est compensée par le transport de cabotage dont le poids est passé de 5 % en 2001 à presque 13 % en 2016. Le cabotage réalisé par les transporteurs belges a fait un bond de 45 % entre 2013 et 2016. Ce phénomène peut paraître surprenant mais il convient de souligner que le cas belge n'est pas isolé. Sur la même période, le cabotage effectué par les transporteurs italiens a progressé de 48 %, celui des transporteurs portugais de 10 %, celui des Espagnols s'est stabilisé. Bien entendu, ces progressions restent sans commune mesure avec celles enregistrées pour la Lituanie, la Roumaine ou encore la Lettonie, mais il semblerait que certaines mesures récentes aillent dans le sens d'un rééquilibrage des forces (obligation de respect du salaire minimum allemand en vigueur depuis 2015, obligation de passer le repos hebdomadaire normal en dehors de la cabine, etc.).

Rapportée au PIB, l'activité du transport routier de marchandises belge (t.km) est comparable à celle de la France, mais est plus ouverte sur le transport international.

<sup>3</sup> 8,6 % du PIB pour la France

<sup>4</sup> Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques

## Conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs afin d'observer le marché et d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules. En 2017, le CNR a rencontré des professionnels belges du secteur, ainsi que des conducteurs belges sur des parkings ou centres routiers situés en dehors du pays.

En 2013, période à laquelle le précédent rapport du CNR sur le TRM belge a été publié, les professionnels déploraient la situation désastreuse du pavillon routier belge en le comparant « au triste sort de la marine marchande au milieu du siècle dernier ». D'après eux, les entreprises et les emplois belges disparaissaient au profit des « pavillons de complaisance » des pays de l'Est. Non pas que la situation se soit radicalement inversée en 2017, mais le nombre de créations d'entreprises dans le secteur s'est remis à progresser depuis 2014. Même constat pour le nombre de véhicules en activité. La Belgique a réagi. Des réformes profondes ont été menées. La conjoncture s'est améliorée et les carnets de commande semblent aujourd'hui bien remplis. Bien sûr, certains éléments ternissent ce tableau. La pénurie de conducteurs, la concurrence des pays de l'Est de l'Europe, le Brexit créent des incertitudes sur l'avenir.

Depuis 2013, de nombreux ajustements ont été réalisés (ou subis) par les chefs d'entreprise quant aux conditions d'exploitation de leurs véhicules. Le kilométrage et le nombre de jours d'exploitation ont été réduits. Les conducteurs belges effectuant du transport international ne découchent guère plus que trois nuits par semaine et le « grand international » est le plus souvent effectué par des sous-traitants étrangers ou des conducteurs salariés par des filiales étrangères d'entreprises à capitaux belges.

COMPARATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION HORS COÛTS DE STRUCTURE POUR UN PL 40 T EXPLOITÉ EN LONGUE DISTANCE - Valeurs 2017			
	Unité	France	Belgique
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 100	117 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	220
Ratio semi-remorque/tracteur		1,4	1,4
Coût d'un conducteur	€/an	47 758	56 284
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,07
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 261	14 769
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,5	30,0
<i>Coût unitaire du carburant, moyenne 2017*</i>	€/litre	0,9108	0,8585
Coût du carburant	€/an	32 737	30 134
Entretien-réparations + pneumatiques	€/an	11 981	11 115
Péages et vignette	€/an	9 624	8 000
Assurance (véhicule)	€/an	2 248	1 900
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	515
<b>Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)</b>		<b>122 990</b>	<b>126 658</b>
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08	1,08
Base 100 France	€/km	100	100

\* Moyenne avec remboursement partiel des droits d'accises

Source : Etudes CNR Europe

Les conditions d'exploitation d'un véhicule en Belgique sont analogues à celles observées en France. Belges et Français disposent d'un mécanisme de remboursement partiel des droits d'accises sur le carburant à usage professionnel. Si le montant de ce remboursement est aujourd'hui quasi identique, celui des droits d'accises diffère, la France ayant fortement augmenté sa TICPE en janvier 2018.

## Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Le marché du travail belge ne fournit pas suffisamment de conducteurs au secteur du TRM. Cette particularité est, selon les experts, l'une des raisons des niveaux de salaire élevés que pratiquent les entreprises belges, l'objectif étant de séduire les conducteurs originaires des pays voisins, comme la France ou l'Allemagne.

En Belgique, les conducteurs sont payés sur la base d'un taux horaire fixé par la convention collective. La semaine de travail est fixée à 38 heures avec des compensations possibles sur la quinzaine, le mois ou le semestre. Il existe un taux horaire minimum officiel pour les heures de conduite. Les heures de disponibilité sont payées à 99 % du taux appliqué pour la conduite. Comme en France, une prime d'ancienneté est versée par l'employeur et respecte un barème prévu par la convention collective. Les indemnités de déplacements se composent de la RGPT<sup>5</sup> (1,3920 €/h) et d'une indemnité de séjour, le plus fréquemment de catégorie A (36,681 € par jour). Peu de primes sont versées, mais parfois des avantages en nature sont proposés pour récompenser les conducteurs méritants. Il existe cependant une prime de fin d'année prévue par la convention collective. Elle s'élève à 5% du salaire annuel brut complet déclaré à l'ONSS par l'employeur.

Les charges patronales varient en fonction de la taille de l'entreprise. Elles s'élèvent à 54,33 % pour les entreprises de moins de 10 salariés, à 56,02 % pour les entreprises de 10 à 19 salariés et à 56,06 % pour celles employant 20 salariés et plus. Elles sont calculées sur une base de 108 % du salaire brut mensuel pour 11 mois de travail effectif ce qui porte le taux apparent figurant dans le tableau ci-dessous à 60,56 %. Le produit de cette majoration est versé à l'Office National de Sécurité Sociale (ONSS) et sert notamment à financer le pécule de vacances. Ce pécule est versé au salarié par un fonds spécialement affecté<sup>6</sup> et se substitue au salaire pendant la période des congés.

COMPARATIF DU COUT DU PERSONNEL DE CONDUITE EN FRANCE ET EN BELGIQUE - Valeurs 2017			
	Unité	France	Belgique
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu*	€/an	29 544	29 942
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 114	8 211
Taux de cotisations employeur**		30,80%	56,06%
Taux de cotisation apparent pour la Belgique			60,56%
Cotisations employeur en valeur absolue***	€/an	9 100	18 132
Coût total annuel	€/an	47 758 €	56 284
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	217	220
Temps de conduite annuel	h/an	1580	1 672
Kilométrage annuel	Km	107642	117 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,23 €	33,66 €
Base 100 France		100	111
Coût kilométrique	€/km	0,44 €	0,48 €
Base 100 France	€/km	100	108,43

\* Base salaire mensuel : 2 722,00 € sur 11 mois

\*\* Après réductions Fillon en France, taux à rapporter sur 108% du salaire brut (taux valable pour les entreprises de plus de 20 salariés)

\*\*\* Rémunération congés payés (12e mois) prise en charge par la caisse ONVA

Source : Etudes Europe CNR

Le coût annuel total d'un conducteur belge est supérieur à celui d'un conducteur français (+ 18 %) en raison de cotisations patronales deux fois supérieures en Belgique qu'en France. Rapporté au coût de l'heure de conduite, l'écart se réduit mais reste conséquent (+ 11 %). Malgré une bonne productivité à l'international qui représente plus du tiers de son activité, le pavillon belge affiche un coût kilométrique supérieur à celui de la France (+ 9 %).

En conclusion, avec des conditions d'exploitation similaires, c'est surtout sur le coût de revient d'un conducteur que les deux pays divergent fortement, la Belgique se distinguant comme restant le pays européen étudié par le CNR où les cotisations sociales sont les plus élevées.

<sup>5</sup> Règlement général pour la protection du travail

<sup>6</sup> Office National des Vacances Annuelles : ONVA