



Comité National Routier



ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises belge

Étude 2021



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Jonction

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises belge

Étude 2021

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

La carte de couverture est issue de <https://fr.wikipedia.org/wiki/Belgique#/media/Fichier:EU-Belgium.svg>

AVERTISSEMENTS

Dans le prolongement de la monographie sur le TRM belge réalisée en 2017, cette étude menée en 2021 vise à actualiser les statistiques d'activité du pavillon ainsi que les conditions et coûts d'exploitation types d'un poids lourd 40 tonnes à l'international.

Certaines données ont pu être mises à jour avec les valeurs disponibles en 2022 et 2023. Les profils types établis demeurent ceux valables aux conditions économiques de 2021.

Il convient de rappeler que cette étude a été réalisée pendant la crise sanitaire de la covid. Cette crise covid impacte de facto les données de l'étude. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

RESUME

Avec une population de plus de 11 millions d'habitants et une superficie de 30 666 km², la Belgique est le deuxième pays le plus dense d'Europe, juste derrière les Pays-Bas. Grâce à sa centralité et aux ports d'Anvers (Belgique) et de Rotterdam (Pays-Bas), le pays est une plaque tournante du transport international de marchandises en provenance et à destination de l'Union européenne. L'activité du pavillon belge est toutefois principalement tournée vers le national, représentant près de 66 % de son activité totale.

Concernant les conditions d'exploitation des véhicules et des conditions de travail des conducteurs belges, des évolutions sont observées par rapport à l'étude 2017. Le kilométrage annuel des véhicules est en hausse, 121 900 km contre 117 000 km en 2017. Ceci s'explique par les marchés des entreprises étudiées en 2021 qui sont différents et plus éloignés qu'en 2017, comme l'Espagne, l'Italie ou le Royaume-Uni. Il en est de même pour les jours d'exploitation des véhicules qui atteignent 233 jours contre 220 jours en 2017. A l'inverse, le kilométrage annuel des conducteurs belges tend à baisser passant de 117 000 km par an en 2017 à 115 000 km par an en 2021.

Concernant les évolutions des différents postes de coûts, on note la hausse du coût conducteur liée aux augmentations des minimas conventionnels. Le coût conducteur a progressé de 1,6 % en 4 ans passant de 56 284 € à 57 168 €. Le taux recomposé des cotisations sociales (total employeur et salarié) en équivalent assiette 100 % s'élève à 74,66 %, soit le taux le plus élevé de l'Union européenne. L'ensemble des postes de coûts ont connu des hausses : les péages (+51 %), les assurances véhicule (+45 %) ou encore le coût de détention du véhicule (+21,5 %).

Au bilan, en 2021, le coût complet d'un poids lourd belge affecté à l'international s'établit à 1,26 €/km. En comparaison avec l'étude du CNR de 2017, le prix de revient est en augmentation de +6,5 %.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENTS	5
RESUME	7
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON BELGE	11
1.1. LA BELGIQUE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BELGE	11
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	14
LE TRM BELGE - DONNEES CLES	15
1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BELGIQUE	19
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	19
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	21
2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL BELGE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	25
2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	25
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	25
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	26
CARBURANT	26
ENTRETIEN & REPARATIONS	26
PNEUMATIQUES	26
PEAGES	27
ASSURANCES	27
TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES	27
COUTS DE STRUCTURE	27
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	28
CONDITIONS DE TRAVAIL	28
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	29
PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BELGE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	30
2.3. SYNTHESE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	31
3. BIBLIOGRAPHIE	33

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON BELGE

1.1. LA BELGIQUE EN BREF

Capitale	Bruxelles
Superficie	30 666 km ²
Population	11 631 136 habitants (Eurostat, 2022)
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Allemand, français, néerlandais
Régime politique	Monarchie constitutionnelle parlementaire fédérale
Chef d'État	Le Roi Philippe
Chef du gouvernement	Alexander DE CROO
Ministre de la Mobilité	Georges GILKINET
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1958
Sièges au Parlement européen	21 députés
Monnaie	Euro
Commissaire européen	Didier REYNDERS, Commissaire de la Justice
Croissance PIB (%)	6,1 % (Eurostat, 2021)
Inflation (%)	10,3 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	6,3 % (Eurostat, 2021)
Balance commerciale	5 281 600 € (Eurostat, 2021)
Salaire minimum brut	1 842,28 €/mois (Eurostat, S2 2022)
Émissions de gaz à effet de serre	20,3 tonnes/habitant.an (Eurostat, 2019)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES BELGE

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Politique des transports

Avec les Pays-Bas, la Belgique est, depuis plusieurs décennies, l'une des plaques tournantes du transport international de marchandises en provenance et à destination de l'Union européenne. Cette prédisposition à l'international est liée au dynamisme des infrastructures de transport installées dans la région. En 2022, le port d'Anvers-Zeebrugge se classe au premier rang européen avec un trafic total de marchandises de 289 millions de tonnes échangées. Les aéroports de Liège et de Bruxelles se classent parmi les 10 plus grands aéroports de l'UE pour le transport de marchandises.

Le transport routier de marchandises contribue pour 8 % au PIB de la Belgique et représente un important pourvoyeur d'emplois. Le bon fonctionnement de cette activité est donc une condition indispensable à la compétitivité des entreprises belges.

En Belgique, le transport routier est le moyen de transport dominant, suivi par la navigation intérieure et le rail. Le poids important du transport par voies fluviales est une spécificité belge. Le poids du fret ferroviaire qui avoisine les 12 % n'est pas négligeable.

Le report modal vers les transports moins carbonés, de la route vers le fluvial et le rail, est l'une des priorités de la politique européenne des transports, mais les objectifs fixés par la Commission européenne semblent néanmoins aujourd'hui difficilement atteignables par les autorités belges. À ce jour, le seul grand projet ferroviaire en cours en Belgique est la création d'un RER bruxellois. Ce projet, non lié au fret, rencontre de nombreux problèmes.

Pour 2030, le Bureau Fédéral du Plan prévoit une légère diminution de la part du transport routier au profit de la navigation intérieure et, dans une moindre mesure, du rail. Ces projections s'expliqueraient notamment par l'augmentation de la congestion routière. Cette congestion engendrerait une baisse de la vitesse moyenne des véhicules et par conséquent une hausse du coût en temps.

Infrastructures de transport et utilisation

Répartition modale du transport de fret (sur la base des tonnes-kilomètres)

2021	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	77,3%	17,0%	5,7%
Belgique	76,8%	11,8%	11,5%

Source: Eurostat

Le réseau routier

- Taille du réseau : 154 000 km
- Autoroutes : 1 763 km (7 autoroutes internationales)
- Routes régionales : 12 585 km
- Routes provinciales : 1 349 km

Toutes routes confondues, la Belgique est le pays disposant du réseau routier le plus dense d'Europe avec 4 987 km pour 1 000 km², juste devant celui des Pays-Bas¹.

Il existe néanmoins des disparités régionales. Si le réseau routier est en bon état en Flandre, il n'en est pas de même en Wallonie où les routes sont moins entretenues. Un plan inauguré en 2010 prévoit un investissement de 875 millions d'euros pour la remise en état du réseau.

¹Le réseau autoroutier des Pays-Bas reste cependant le plus dense d'Europe.

Le réseau routier belge



Source : cartograf.fr

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire belge est l'un des réseaux les plus denses du monde. Il s'étend sur 3 602 kilomètres. La société Infrabel est le gestionnaire de l'infrastructure. Ses clients ne sont pas directement les voyageurs mais les entreprises souhaitant utiliser le réseau pour du transport de voyageurs (SNCB, Thalys, etc.) ou du transport de marchandises (B Logistics, Euro Cargo Rail, Captrain, etc.).

- Trafic voyageurs : 6,970 millions de passagers-kilomètres en 2021²
- Trafic fret : 58,3 millions de tonnes de marchandises en 2021³

Les voies navigables

Le réseau belge des voies navigables s'étend sur 1 532 km. Les principaux fleuves sont l'Escaut et la Meuse, ainsi que leurs affluents et les canaux qui y sont reliés. Trois grands axes relient les régions industrielles du sud et de l'est du pays aux ports maritimes situés au nord. Transversalement, deux axes sont orientés d'est en ouest.

² <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.RRS.PASG.KM?locations=BE>

³ <https://www.rtbef.be/article/le-volume-de-marchandises-transportees-par-rail-en-baisse-de-7-en-2022-11149097>

Dans le nord du pays, les voies navigables sont gérées par la Région flamande et dans le sud par la Région wallonne. La Région de Bruxelles-Capitale gère son propre réseau.

Les principaux ports belges sont Anvers, Zeebrugge, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège.

En 2021, le port d'Anvers était le deuxième plus grand port maritime d'Europe par le tonnage traité (derrière Rotterdam), avec 240 millions de tonnes. En avril 2022, il devient le premier port d'exploitation d'Europe à la suite de la fusion avec le port de Zeebrugge (Bruges) comptabilisant au total 289 millions de tonnes par an. Ils totalisent aussi 74 000 emplois directs et 90 000 emplois indirects.

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Administrations de tutelle

Niveau fédéral : Georges Gilkinet, ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes (aviation) et de la Société nationale des chemins de fer belges.

Niveau régional : Chaque région dispose de son propre secrétariat à la mobilité et aux transports. Il n'existe ni subordination ni superposition décisionnelle entre les services fédéraux et les régions, chacun de ces organes ayant un champ de compétences propre.

En 2014, la sixième réforme de l'État a donné lieu à un transfert d'une série de compétences du niveau fédéral vers les communautés ou les régions. Les compétences portant par exemple sur les contrôles techniques des véhicules, le code de la route ou la fixation des normes de l'infrastructure routière ne dépendent plus uniquement du gouvernement fédéral. Le droit du travail applicable aux entreprises de transports et à leurs salariés relève, au niveau fédéral, du ministère de l'Emploi, de l'économie et des consommateurs, chargé du Commerce extérieur. L'Office national de l'Emploi (ONEM) est néanmoins aujourd'hui en partie sous l'autorité des régions.

Le ministère des Finances fédéral est compétent pour la détermination des accises.

Organisations professionnelles

FEBETRA

La FEBETRA, créée en 1946, est une organisation transcommunautaire présente dans les trois régions de Belgique. Elle est membre du Benelux Transport Concertation et de l'IRU. L'organisation emploie une cinquantaine de permanents et compte environ 2 000 adhérents. Elle regroupe plutôt les moyennes et grandes entreprises.

La FEBETRA défend les intérêts des transporteurs routiers belges de marchandises et des prestataires de services logistiques. Ses missions recouvrent l'information économique, juridique, sociale et fiscale, la formation, la production de calculs sur les coûts de revient et l'offre de produits et de services. Elle édite un magazine mensuel « Transpo ». L'organisation est présidée par Benny Smets et dirigée par Philippe Degraef.

UPTR

L'UPTR a été créée en 1937. Organisation wallonne à l'origine, elle est aujourd'hui implantée dans les trois régions de Belgique. Son siège est situé à Liège. Douze permanents y travaillent afin d'accompagner les adhérents. Elle s'adresse principalement aux micro-entreprises du secteur en leur offrant des services économiques, fiscaux, sociaux, ou environnementaux.

TLV

TLV est une organisation patronale flamande dont le siège est situé à Gand. Elle intervient pour le compte de ses membres et représente environ 1 500 entreprises. L'organisation est agréée en tant qu'institut de formation.

Organisations syndicales

Il existe trois grands syndicats de salariés en Belgique :

- Confédération des syndicats chrétiens de Belgique (CSC)
- Fédération générale du travail de Belgique (FGTB)
- Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique (CGSLB)

Le CSC-transport & Communication est une organisation syndicale qui défend les intérêts des salariés provenant de huit branches différentes, dont ceux travaillant dans le secteur du transport routier de marchandises.

FGTB et CGSLB sont également des syndicats de salariés multisectoriels ayant en leur sein une branche transport (UBOT pour la FGTB, CP 140.03 pour CGSLB).

LE TRM BELGE - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon belge en 2022

2022	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	273 307	33 480	100,0%	122	2 607
Transport national	222 182	22 052	65,9%	99	1 923
Transport international	51 125	11 428	34,1%	224	683
<i>dont transport international marchandises chargées en Belgique</i>	24 408	5 449	16,3%	223	340
<i>dont transport international marchandises déchargées en Belgique</i>	18 123	3 657	10,9%	202	209
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 873	1 063	3,2%	370	53
<i>dont cabotage</i>	5 720	1 260	3,8%	220	81

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises belge est majoritairement tourné vers le national. Son activité internationale représente 34 % de l'activité totale du pavillon.

Évolution du TRM sous pavillon belge

Evolution du TRM sous pavillon belge en millions de tonnes-kilomètres

En millions de tonnes-kilomètres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
TOTAL	32 796	31 808	36 078	35 192	34 220	32 685	34 829	34 379	36 175	33 480	0,23%
Transport national	18 980	19 167	21 277	21 428	20 632	20 592	21 727	21 537	23 257	22 052	1,68%
Transport international	13 816	12 641	14 800	13 764	13 588	12 092	13 102	12 842	12 918	11 428	-2,09%

Source : Eurostat

* Taux de croissance annuel moyen

Entre 2013 et 2022, l'activité totale du pavillon belge reste globalement stable sur la période. On observe un taux de croissance annuel moyen de près de 0,23 % sur l'activité totale. La baisse de l'activité internationale, -2,09%/an, est compensée par la hausse de l'activité nationale, 1,68 %/an.

Cabotage

Le cabotage réalisé par le pavillon belge représente plus de 11 % du transport routier international en 2022 et tend à progresser sur la période 2013-2022 avec un taux de croissance annuel moyen de 3,3 %/an. La Belgique est le 13^e pays caboteur dans l'Union européenne⁴.

Le cabotage sous pavillon belge dans les 5 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
Cabotage sous pavillon belge	944	953	1 528	1 629	1 326	962	1 377	1 183	1 048	1 260	3,26%
<i>Pays-Bas</i>	498	474	562	552	561	528	554	563	520	484	-0,32%
<i>Luxembourg</i>	420	437	407	483	488	419	433	406	462	556	3,17%
<i>Pologne</i>	131	72	154	153	259	113	247	150	317	157	2,03%
<i>France</i>	74	27	41	41	33	44	33	57	56	94	2,69%
<i>Allemagne</i>	67	46	48	48	84	57	47	45	74	49	-3,42%
Part du cabotage dans le transport belge %	2,88	3,00	4,24	4,63	3,87	2,94	3,95	3,44	2,90	3,76	-

Source : Eurostat

* Taux de croissance annuel moyen

Les cinq pays où le pavillon belge cabote le plus sont les Pays-Bas, le Luxembourg, la Pologne, la France et l'Allemagne. Le cabotage réalisé aux Pays-Bas et au Luxembourg représente plus de 80 % de l'activité de cabotage totale du pavillon.

Cabotage en Belgique

En millions de tonnes-kilomètres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TCAM*
Cabotage en Belgique	1369	1244	1457	1749	1873	1602	1691	1636	1729	1669	2,23%
Taux de pénétration du cabotage*	6,7%	6,1%	6,4%	7,5%	8,3%	7,2%	7,2%	7,1%	6,9%	7,0%	-
Part de marché du cabotage**	8,8%	8,1%	8,6%	10,6%	10,8%	9,3%	9,6%	9,2%	8,9%	9,0%	-

Source : Eurostat

TCAM : taux de croissance annuel moyen

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Le cabotage réalisé en Belgique reste important sur la période et tend à progresser, +2,2 %/an. Les volumes d'activité restent stables avec un taux de pénétration de 7 % en 2022 contre 6,7 % en 2013 en faisant un des pays les plus pénétrés (en %) par le cabotage.

⁴ CNR – Classement des pavillons européens en 2021

Evolution du nombre d'entreprises, de salariés et du chiffre d'affaires du secteur du TRM belge

Année	Nombre d'entreprises de TRM	Chiffres d'affaires, en millions d'euros	Nombre de salariés
2012	7 421	11 275	52 595
2013	7 895	11 244	51 138
2014	7 450	10 997	50 019
2015	7 469	11 055	48 334
2016	7 593	11 545	50 363
2017	7 494	11 864	50 811
2018	7 958	11 656	51 307
2019	8 645	12 369	53 244
2020	8 056	11 291	52 363

Source: Eurostat¹

Le nombre d'entreprises de TRM en Belgique augmente entre 2012 et 2020 de 1%/an. Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises reste stable sur la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,02 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur est également stable sur la période, soit -0,1%/an.

Nombre d'entreprises du TRM et du déménagement selon la classe d'effectif (salariés) en Belgique

Classes d'effectif	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
De 0 à 1 salarié	3 351	-	-	-	3 816	3 795	3 521	4 189	5 037	4 780
De 2 à 9 salariés	-	2 879	148	-	2 636	2 801	2 858	2 947	2 934	2 804
De 10 à 19 salariés	640	624	682	662	718	675	679	614	685	637
De 20 à 49 salariés	581	603	-	499	486	486	546	436	451	488
De 50 à 249 salariés	180	171	157	151	160	166	172	145	164	168
250 salariés et plus	-	-	-	-	10	12	11	15	14	14
Total	7 839	7 760	-	7 875	7 991	7 992	7 876	8 333	9 155	8 650

Source: Eurostat

Près de 88 % des entreprises de TRM et de déménagement sont des très petites entreprises de moins de 10 salariés. Le secteur du transport routier de marchandises belge est atomisé.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Belgique, 2020

Nombre d'entreprises	8 056
CA - millions €	11 291
Coût du personnel salarié - millions €	2 365
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	1 606
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	759
Taux de charges patronales apparent (b/a)	47,3%
Nombre de personnes occupées	59 775
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	7 412
<i>dont salariés</i>	52 363
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	88%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	7
Coût moyen du personnel salarié en €	45 200
Valeur ajoutée par salarié en €	71 300
CA par personne occupée	188 900
Investissement par personne occupée en €	13 600
Taux d'investissement (Investissement/VA)	21,7%

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Parc de véhicules en Belgique

	2017	2018	2019	2020	2021
Porteurs	825 690	854 976	883 322	909 037	945 139
Tracteurs routiers	47 339	47 626	52 209	52 690	53 814
Remorques et semi-remorques	329 769	338 730	348 564	355 861	366 653

Source : Eurostat

Le parc de véhicules tend à s'accroître sur la période 2017-2021. Le nombre de tracteurs routiers comptabilisés en Belgique progresse de +3,3 %/an en moyenne sur la période.

1.3. LES REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés

Les entreprises sont imposées sur le montant total de leurs bénéfices, c'est-à-dire le montant net de leurs revenus. Le taux appliqué est de 25 %. A noter que certaines entreprises exerçant certaines catégories d'activité spécifiques comme le secteur associatif, l'aide aux personnes ou encore l'enseignement sont exemptées de l'impôt sur les sociétés⁵.

TVA

Les taux de TVA appliqués sont fixés par arrêté royal et varient selon la nature du bien ou du service taxé :

- Le taux normal est de 21 %.
- Un taux de 0 % est fixé pour certaines publications périodiques.
- Un taux de 6 % est fixé sur les produits alimentaires, eau, médicaments, livres, transport, ...
- Un taux de 12 % pour la restauration, la fourniture de logements sociaux, par exemple⁶.

Taxe de circulation annuelle (TC)

Tous les véhicules non soumis au prélèvement de la taxe kilométrique doivent s'acquitter de la taxe de circulation quelle que soit leur masse maximale autorisée (MMA).

- Les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules soumis au prélèvement de la taxe kilométrique, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes, ne sont pas assujettis à la taxe.
- Les véhicules soumis au prélèvement de la taxe kilométrique dont la masse maximale autorisée est supérieure à 12 tonnes, sont assujettis à la taxe. Cette dernière est calculée en fonction du nombre d'essieux du véhicule et de la nature de la suspension.

A titre d'exemple, en Wallonie, pour un véhicule à moteur comportant 2 essieux et une semi-remorque comportant 3 essieux, d'une MMA supérieure à 39 999 kg et équipé d'une suspension pneumatique, le montant de la taxe s'élèvera à 515 €⁷.

Taxe kilométrique

Depuis le 1^{er} avril 2016, un système de taxe kilométrique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC est en vigueur dans les régions flamande, wallonne et Bruxelles-Capitale. La Belgique ne prélève plus l'Eurovignette sur son territoire. Les poids lourds belges doivent bien entendu s'acquitter d'une Eurovignette s'ils veulent traverser le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède.

L'opérateur Satellic SA a été désigné en 2014, par les trois régions de Belgique, pour prélever en son nom la taxe. La société prend en charge l'entretien et l'exploitation du système de prélèvement

⁵ https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/declaration#q3

⁶ <https://belgium.be/fr/impots/tva/taux>

⁷ <https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules/poids-lourd---taxe-de-circulation.html>

kilométrique.

Viapass est l'entité interrégionale qui règlemente et contrôle la taxe kilométrique en Belgique.

Le système de taxation kilométrique mis en place en Belgique est identique à celui que la France a abandonné en 2014, exception faite du mécanisme de répercussion de la taxe du transporteur vers le chargeur.

Petite subtilité : en Flandre et à Bruxelles, le péage est assimilé à une taxe. En Wallonie, il s'agit d'une redevance soumise à la TVA.

Véhicules concernés

La taxe kilométrique s'applique à tous les véhicules immatriculés en Belgique ou en Europe, servant au transport de marchandises et dont le PTAC est supérieur à 3,5 t. Les poids lourds étrangers qui circulent sur le réseau routier belge sont concernés.

Périmètre

Chaque région détermine les routes sur lesquelles la taxe kilométrique doit être payée. Elle s'applique sur toutes les routes où l'Eurovignette était nécessaire.

Le réseau couvert représente approximativement 7 000 km sur les 154 000 km de routes en Belgique.

Coût

Les tarifs sont fixés par les gouvernements régionaux. Ils varient selon trois critères :

- La norme d'émission européenne
- Le PTAC du véhicule
- Le type de route à péage.

Sur les autoroutes belges, un seul tarif s'applique. Ce tarif est également valable sur les routes régionales wallonnes et flamandes. Seule la Région bruxelloise prévoit des tarifs différents sur les routes régionales et les routes communales.

Montants des péages en Belgique en vigueur au 1^{er} juillet 2023 (en €/km)

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)			FLANDRE			BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
Euro 1	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
Euro 2	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272	0,181	0,243	0,248	0,233	0,326	0,362
Euro 3	0,104	0,201	0,230	0,118	0,218	0,248	0,156	0,218	0,223	0,202	0,295	0,331
Euro 4	0,078	0,175	0,204	0,079	0,180	0,209	0,118	0,180	0,185	0,163	0,256	0,292
Euro 5	0,064	0,161	0,190	0,066	0,166	0,196	0,104	0,166	0,171	0,147	0,240	0,276
Euro 6	0,052	0,149	0,178	0,053	0,154	0,183	0,092	0,154	0,159	0,123	0,216	0,251

(*) Zone intra-urbaine Bruxelles = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes. Viapass ed. 1/7/2023

Source : viapass

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, la Belgique a mis en place un système de droits d'accises. Depuis le 1^{er} janvier 2004, le remboursement d'une partie du « droit d'accise spécial »

existe. Il n'est pas plafonné en volume. Il évolue en fonction du droit d'accise spécial sur le gazole selon un système complexe avec « effets cliquet positif et négatif ».

- Au 1^{er} avril 2023, les droits d'accises en Belgique s'élèvent à 60,02 €/hl.
- A ce jour, le taux de remboursement s'élève à 20,50665 €/hl.
- Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel est donc de 39,51 €/hl⁸.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rémunération

Salaires conventionnels minimum

Salaires horaires minimums pour le personnel roulant en €/h - situation 30/01/2021

Catégorie	Régime	
	38h-semaine	39h-semaine avec 6 jours de compensation payés
Manoeuvre-convoyeur	11,3425	11,0525
Travailleur en formation (accompagné d'un travailleur d'expérience)	11,3425	11,0525
Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 T	11,7810	11,4790
Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est entre 7 T et 15 T	12,0460	11,7375
Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est égale au supérieure à 15 T, un travailleur d'un véhicule articulé, un travailleur d'un véhicule ADR agréé, un travailleur d'un véhicule frigorifique	12,4680	12,1475

Source : Service public fédéral, Emploi, Travail et Concertation sociale

Supplément d'ancienneté

Il s'agit d'un complément d'ancienneté par heure de travail et par heure de disponibilité.
La prime d'ancienneté est versée suivant les barèmes suivants, à partir du premier mois de salaire.

Durée d'ancienneté	Après 1 an	Après 3 ans	Après 5 ans	Après 8 ans	Après 10 ans	Après 15 ans	Après 20 ans
Montant de la prime horaire	0,0560 €	0,1145 €	0,1730 €	0,2315 €	0,2900 €	0,3485 €	0,4070 €

⁸ CNR – Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe – Situation au 1^{er} avril 2023

Indemnité pour le temps de disponibilité

Elle correspond à 99 % du salaire minimum horaire brut, soit 12,3435 € pour un conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus. Elle est de 90 % du salaire horaire de base quand un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, sauf si le temps coïncide avec le temps de repos du chauffeur, soit 11,2210 € pour un conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus.

Sont considérés comme temps de disponibilité au sens de l'article 3, b) de la directive 2002/15/CE du Parlement européen :

- Les périodes, autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos, durant lesquelles le travailleur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.
- Les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat.

Les périodes d'attente aux frontières et/ou lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée est connue à l'avance comme stipulé ci-après :

- 4 heures par opération de chargement et/ou de déchargement.
- 2 heures pour les périodes d'attente aux frontières.

D'autres situations peuvent également être considérées comme des temps de disponibilité sauf si l'employeur a fait connaître au travailleur une autre durée prévisible, soit avant le départ, soit juste avant le début effectif de la période en question.

- Les périodes d'attente dues à des interdictions de circulation.
- Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou dormant (cabine couchette).
- Le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel.
- Les temps d'attente se rapportant aux faits de péage, de douane, de quarantaine, médicaux ou techniques.
- Le temps pendant lequel le travailleur reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail.
- Le temps pendant lequel aucun travail n'est effectué, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière.

A noter que les temps de disponibilité ne sont pas inclus dans « la durée du travail effectif des personnels roulants marchandises ».

Heures supplémentaires

150 % du salaire minimum horaire brut, soit 18,702 € pour le conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus.

Travail le dimanche

100 % du salaire + récupération.

Travail un jour férié

200 % du salaire + récupération.

Dépassement du temps de service (somme des temps de travail et des temps de disponibilité)

La CCT prévoit que la rémunération pour les heures effectuées au-delà des 260 heures de service mensuel est majorée de 50 %.

Travail de nuit

Pour chaque prestation de plus de 5 heures de travail ou de disponibilité entre 20 h et 6 h, une indemnité est octroyée. Au 1^{er} janvier 2021, elle s'élève à 1,5295 €/h.

Indemnité RGPT (Règlement Général pour la Protection des Travailleurs)

Cette indemnité sert à couvrir les frais du conducteur à l'extérieur de l'entreprise (heure de travail et/ou heure de disponibilité). Rattachée au salaire du personnel roulant, elle s'élève au 1^{er} juin 2021, à 1,4730 € (nette) par heure entamée.

Congés payés

Le droit aux vacances d'un travailleur au cours de l'année où les vacances sont prises (l'année de vacances) est déterminé par les prestations que celui-ci a fournies durant l'année précédente (l'exercice de vacances).

La durée des vacances annuelles est limitée à 4 semaines, tant pour les employés que pour les ouvriers. Sous un régime de travail de 6 jours par semaine, la durée s'élève à 24 jours alors que sous un régime de 5 jours, elle correspond à 20 jours.

Les jours fériés sont au nombre de 10 jours par an.

Indemnités de déplacement

Indemnités nettes lorsque le chauffeur est obligé de passer son repos journalier et/ou hebdomadaire en dehors de son domicile et/ou de son lieu de travail.

Au 1^{er} janvier 2021, les indemnités de séjour forfaitaires :

- une grande indemnité de séjour : 38,8380 € par tranche entamée de 24 heures,
- une petite indemnité de séjour : 15,7425 (temps de travail et temps de disponibilité cumulés précédant le repos inférieurs à 8 heures ou absence du domicile inférieure à 24 heures),
- une indemnité complémentaire : 10,5590 € en cas de séjour fixe à l'étranger.

Cotisations sociales

Cotisations sociales pour les conducteurs en 2023 (en % de la rémunération brute mensuelle majorée de 8 %)

Employeur	56,06%
Cotisation globale	24,92%
Vacances annuelles	15,84%
Fonds de fermeture des entreprises	0,12%
Cotisations spéciales pour le Fonds de fermeture des entreprises	0,14%
Cotisation chômage	1,69%
Chômage temporaire et autre chômage	0,10%
Cotisation accident du travail	0,02%
Fonds amiante (cot. spé.)	0,01%
Modération salariale	7,48%
Salarié	13,07%
Pensions	7,50%
Assurance maladie-invalidité - soins de santé	3,55%
Assurance maladie-invalidité - indemnités	1,15%
Chômage	0,87%
Total cotisations	69,13%

Source: securitesociale.be

L'assiette de perception des cotisations sociales est de 108 % du salaire brut. Pour comparer les taux avec d'autres pays, on peut ramener les taux à un équivalent assiette de 100 %, soit 60,54 % pour les cotisations employeur et 14,12 % pour les cotisations salarié. Au total, le taux recomposé total des cotisations sociales s'élève à 74,66 %.

Impôt sur les revenus des personnes physique

Barèmes de l'impôt sur les revenus en Belgique en 2023

Revenu	Taux d'imposition
Jusqu'à 9270 €	0%
de 9 271 à 13 870 €	25%
de 13 871 à 24 480 €	40%
de 24 481 à 42 370 €	45%
Plus de 42 370 €	50%

Source : <https://finances.belgium.be>

Toute personne soumise à un impôt des personnes physiques, a droit à une « somme exonérée ». Cela signifie qu'une partie des revenus imposables n'est pas imposée. La somme exonérée s'élève à 9 270 € (exercice 2023, revenus 2022). Cette somme peut augmenter selon la situation personnelle (par exemple, pour enfants à charge)⁹.

⁹ https://finances.belgium.be/fr/particuliers/declaration_impot/taux-revenus-imposables/taux#q1

2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL BELGE 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables en 2021, date de la réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM ainsi que sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM belge à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers belges (voir ci-après et page 28).

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 10 entreprises belges de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

Forme juridique	Principaux marchés	Kilométrage annuel	Chiffre d'affaires	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs
SA SPRL	Benelux, France, Allemagne, Angleterre, Espagne, Italie	100 000 à 140 000	7 millions d'euros à 110 millions d'euros	33 à 465	35 à 510

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études pays du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

L'exploitation des véhicules dépend des caractéristiques des clients et des principaux marchés des entreprises. Le nombre de jours d'exploitation des véhicules varie entre 220 et 250 jours, avec une concentration autour de 233 jours par an, contre 220 jours évalués en 2017. Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 100 000 km et 140 000 km, avec une concentration autour de 121 900 km par an contre 117 000 km par an en 2017. Le kilométrage des véhicules ainsi que le nombre de jours d'exploitation sont en hausse par rapport à la dernière étude du CNR. Ceci peut s'expliquer par les marchés différents des entreprises visitées. Celles enquêtées en 2021 semblent avoir des marchés plus lointains qu'en 2017, Italie, Espagne, Royaume-Uni notamment.

La durée de conservation des tracteurs sur l'activité internationale est comprise entre 4 et 7 ans, avec une concentration autour de 6 ans pour une grande majorité des entreprises interrogées. Il existe deux modalités de financement des véhicules observées : le leasing et le crédit bancaire. La grande majorité des entreprises rencontrées ont recours au leasing pour l'achat de leurs véhicules. Ils privilégient ainsi le leasing sur 36 à 60 mois avec une concentration autour de 60 mois. Les véhicules sont conservés 1 année supplémentaire après la fin du contrat.

Le ratio tracteur/semi-remorque relevé lors des enquêtes en entreprises est de 1,36, un ratio relativement stable par rapport à la dernière étude du CNR. Un ratio tracteur/semi-remorque de 1,40 avait alors été relevé en 2017.

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur neuf Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs belges se situe autour de 85 000 €. Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 27 000 €. Les entreprises semblent majoritairement avoir recours au leasing sur une période de 60 mois.

La durée de détention d'un tracteur est de 7 ans et de 11 ans en moyenne pour les semi-remorques.

Les données sur les taux d'intérêt, estimés à 1 %, et les conditions de contrat de crédit-bail permettent un calcul du coût annuel de détention d'un ensemble articulé 40 tonnes. Il est de près de 17 951 € avec un ratio semi-remorque/tracteur de 1,36. Le coût de détention d'un ensemble articulé est en hausse depuis la dernière étude de 2017. Un montant de 14 769 € par an et par ensemble avait été relevé, soit une augmentation de 21,5 % en 4 ans.

CARBURANT

Concernant l'achat de carburant, les entreprises belges s'approvisionnent en grande majorité en Belgique, de l'ordre de 90 %. En 2021, elles paient en moyenne 1,031 € HT le litre de carburant en Belgique. Pour les 10 % restants, les transporteurs rencontrés privilégient l'achat en France (prix moyen de 1,035 €/l après remboursement partielle de la TICPE à hauteur de 5 % du panier d'achat) et au Luxembourg (prix moyen de 1,009 €/l pour 5 % du panier d'achat).

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 1,0304 € HT.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Comme en 2017, sur la base des entretiens menés, les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent se répartir de façon égale entre ateliers intégrés et externalisation. Les montants varient dans les entreprises visitées entre 4 500 € et 8 200 € par an et par ensemble. Le montant annuel de l'entretien-réparations retenu pour un ensemble articulé 40 tonnes serait de près de 6 100 €/an.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une fourchette large allant de 2 000 € à 3 150 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques) ou de la marque choisie mais aussi selon le kilométrage et les charges transportées. La grande majorité des entreprises interrogées déclarent ne pas posséder un contrat pour l'entretien et le changement de leurs pneumatiques et réaliser ces travaux directement dans leurs ateliers.

D'après les déclarations des transporteurs belges, le coût annuel des pneumatiques pour un ensemble articulé 40 tonnes est estimé à 2 300 €. Les transporteurs belges semblent ainsi porter une attention particulière à ce poste de coût.

PEAGES

Le coût annuel des péages pour un ensemble 40 tonnes roulant à l'international se situe dans une fourchette large entre 6 500 € et 20 000 €. Il dépend fortement des pays visités et des principaux marchés des entreprises. Ce poste de coût est en augmentation depuis l'étude Belgique de 2017. Cette hausse s'explique notamment par l'augmentation généralisée des tarifs comme pour la Maut en Allemagne, marchés et pays de passage du pavillon belge.

Le montant retenu intègre l'Eurovignette qui est utilisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Suède et au Danemark.

Le coût annuel des péages est estimé à 12 100 € pour une entreprise belge type active à l'international, vignettes comprises. Ce poste de coût est en augmentation de +51,3 % depuis 2017, date de la dernière étude du CNR sur le pavillon belge.

ASSURANCES

Les montants relevés auprès des transporteurs sont très hétérogènes, se situant dans une fourchette allant de 1 800 € par an et par ensemble à 4 000 € par an et par ensemble. Les entreprises visitées font le choix en majorité de l'assurance tous risques pour leurs véhicules.

Le montant ainsi retenu par le CNR est de 2 750 € par an pour un ensemble articulé 40 tonnes en assurance tous risques. Le poste assurances est en augmentation, +44,7 %, par rapport à la dernière étude du CNR de 2017 sur le pavillon belge. Un montant de 1 900 € par an et par ensemble avait été alors retenu.

TAXE A L'ESSIEU ET AUTRES TAXES SUR LES VEHICULES

Le montant de la taxe s'élève à 515 € pour un ensemble 40 tonnes, 5 essieux avec suspensions pneumatiques. Elle reste inchangée.

COUTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. La manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 5 et 12 % du coût de revient total du véhicule. Un pourcentage de 9 % du coût de revient du véhicule est retenu dans les calculs.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Belgique ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs belges et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos à la frontière franco-belge. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrats belges, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat belge affecté à l'international.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Le CDI est le contrat de travail le plus répandu dans le secteur. Le nombre de jours de travail à l'année atteint 220 jours, la fourchette se situant entre 205 jours et 230 jours. Le nombre légal de jours de congés payés est de 4 semaines, soit le minimum européen. Ces jours de congés sont souvent pris en été et pendant les fêtes de fin d'année. Les conducteurs travaillent donc 11 mois effectifs par an.

En termes d'organisation du travail, les conducteurs belges affectés à l'activité internationale réalisent en général une douzaine de découchers par mois et dans la majorité des cas rentrent chez eux toutes les semaines. Au final, 12 découchers (38,838 €/jour) ont ainsi été retenus pour établir le profil type d'un conducteur sous contrat belge affecté à l'international auxquels s'ajoutent l'indemnité RGPT valable pour les employés non sédentaires s'élevant à 1,473 €/h.

Le kilométrage moyen qui ressort des enquêtes en entreprise est de près de 118 500 km par an. Les conducteurs déclarent eux un kilométrage annuel moyen de près de 111 500 km. La valeur retenue pour cette mise à jour est de 115 000 km par an, en baisse par rapport à 2017 (117 000 km/an). Le ratio conducteur/tracteur relevé est de 1,06. Ce ratio est en légère baisse par rapport à 2017. Il était alors de 1,07.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

Les conducteurs sont payés sur la base d'un taux horaire fixé par la convention collective applicable (CP 140.03). La feuille de prestations est remplie par le conducteur et validée par l'employeur à l'aide du chronotachygraphe ou de son système d'ordinateur de bord.

La semaine de travail est fixée à 38 heures avec des compensations possibles sur la quinzaine, le mois ou le semestre. Le taux horaire minimum officiel retenu est 12,4680 € pour les heures de conduite et 12,3433 € pour les heures de disponibilité (99 % du taux appliqué pour la conduite).

Une prime d'ancienneté est versée par l'employeur et respecte le barème repris dans le chapitre 3.7. Les indemnités de déplacement se composent de la RGPT (1,473 €/heure de travail) et des indemnités de séjour, le plus fréquemment de catégorie A (38,838 € par jour).

Des primes, très rares et d'un montant modeste, peuvent venir compléter la rémunération. Avec la pénurie de conducteurs, certaines entreprises visitées ont imaginé des plans d'actions pour attirer des conducteurs ou valoriser ceux déjà en place (cadeaux, médiation, camion dédié, etc.). Une prime de fin d'année de 5 % du salaire brut annuel complète la rémunération du conducteur. Cette prime est calculée sur la base du salaire brut complet majoré de 8 % déclaré à l'ONSS. Le produit de cette majoration de 8 % est versée au Fonds Social Transport et Logistique (FSTL).

En Belgique, tous les agents contractuels ont droit à un bonus à l'emploi qui se traduit par une réduction de la cotisation ONSS, à condition que leur salaire de référence ne dépasse pas des montants plafonnés déterminés. Enfin, le travailleur reçoit de la part de l'ONVA un pécule de vacances calculé sur la base des heures travaillées sur la période de référence. Ce pécule de vacances est financé par les entreprises qui versent à l'ONVA, via l'ONSS, la cotisation employeur correspondante. Il « remplace » le salaire pendant la période des congés.

PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT BELGE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Belgique - 2021	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international ayant un rayon d'action se limitant aux pays limitrophes - Trois nuitées par semaine - Retour à la base le week-end - Salaire calculé sur la base de la convention collective appliquée dans le secteur - Taux différenciés des heures de disponibilité, prime d'ancienneté de 8 ans et indemnités conformes à la convention collective - Rémunération correspondant au temps de service effectué - Temps de service retenu : 215 h / mois - Congés annuels pris dans leur totalité
Kilométrage annuel réalisé	115 000 km
Nombre de jours de travail par an	220
Nombre de semaines d'activité par an	43
Nombre d'heures de conduite par an	1 630

RECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR TYPE BELGE EN 2021


Reconstitution d'une fiche de paie

EMPLOYEUR				SALARIE	
Salaire brut (pour 215 h de temps de service)	Taux	Assiette	2 861,02 €	Salaire brut (pour 205 h de temps de service)	2 861,02 €
Prestation (conduite)	12,4680 €	152 h	1 895,14 €		
Autres travaux complétant les 38 h / semaine	12,4680 €	18 h	224,42 €		
Heures de disponibilité	12,3433 €	45 h	555,45 €		
Prime d'ancienneté (8 ans)	0,2315 €	215 h	49,77 €		
Prime annuelle mensualisée* (5 % du salaire brut selon convention collective)			136,24 €		
Base de calcul pour les cotisation (108 % du brut)			3 089,90 €	Base de calcul pour les cotisation (108 % du brut)	3 089,90 €
Cotisations sociales (entreprise de + de 20 salariés)			1 553,29 €	Cotisations sociales	- 402,31 €
Cotisation globale			770,00 €	Pensions	- 231,74 €
Vacances annuelles			489,44 €	Assurance maladie-invalidité-soins de santé	- 108,15 €
Chômage			52,22 €	Assurance maladie-invalidité-indemnités	- 35,53 €
Chômage temporaire et autre chômage			3,09 €	Chômage	- 26,88 €
Cotisation accident du travail			0,62 €	Cotisation spéciale pour la sécurité sociale	- 13,63 €
Modération salariale			231,12 €	Bonus à l'emploi (allègement de charges)	+ 55,41 €
Fonds amiante			3,09 €	Salaire net avant impôt	2 514,13 €
Fonds de fermeture d'entreprises			3,71 €	Impôt sur le revenu	547,23 €
Salaire brut chargé			4 414,32 €	Salaire net après impôt	1 966,90 €
Indemnités pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)			782,75 €	Indemnités pour un mois de travail effectif (soit 11 mois dans l'année)	782,75 €
Indemnité RGPT (employé non sédentaire)		215 h	316,70 €	Indemnité RGPT (employé non sédentaire)	316,70 €
Indemnité de déplacement (nuitées)		12	466,06 €	Indemnité de déplacement (nuitées)	466,06 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois			5 197,07 €	Salaire net disponible pendant 11 mois	2 749,65 €
Coût annuel d'un conducteur			57 167,73 €	Revenu net annuel d'un conducteur (hors pécule de vacances)	30 246,17 €
Coût de l'heure de conduite			35,07 €	<i>Pécule vacances net d'impôt (revenu du 12e mois)</i>	3 557,71 €
Coût kilométrique			0,50 €	Revenu net annuel d'un conducteur (avec pécule de vacances)	33 803,88 €

Source: études Europe-CNR

Le coût annuel du conducteur calculé par le CNR a augmenté de plus de 1,6 % depuis 2017, passant de 56 284 € à 57 168 € en 2021 et ce malgré la baisse du temps de service observée. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du salaire minimum conventionnel et des indemnités de séjour. En moyenne, sur 4 ans, le coût annuel total d'un conducteur affecté à l'international a augmenté de +0,4 %/an. Le nombre de jours d'activité par an réalisé par un conducteur « type » sous contrat belge reste identique à 2017 mais le kilométrage annuel ainsi que le temps de service baissent. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe à 35,07 €, en augmentation de 4,2 % par rapport à 2017. Pour mémoire, le CNR avait relevé, en 2017, un montant de 33,66 €/heure.

2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance à l'international, conditions 2021 		
	unité	Belgique <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	121 900
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	233
Ratio semi-remorque/tracteur		1,36
Coût d'un conducteur	€/an	57 168
Ratio conducteur/tracteur		1,06
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	17 951
Consommation moyenne aux 100 km	litres	29,7
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	1,0304
Coût annuel du carburant	€/an	37 305
Pneumatiques	€/an	2 300
Entretien-réparations	€/an	6 100
Péages et vignette	€/an	12 100
Assurance (véhicule)	€/an	2 750
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	515
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		139 619
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,15
Coûts de structure	€/an	13 808
Synthèse - coût de revient		153 427
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,26

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes belge affecté en longue distance à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,15 €, contre 1,08 € en 2017, en augmentation de 6,5 % depuis la dernière étude. L'ensemble des postes de coûts ont subi des augmentations en 4 ans. Seuls l'entretien-réparations et les pneumatiques ne peuvent être correctement comparés. Un montant global avait été déterminé en 2017.

Au final, en ajoutant les coûts de structure, estimés autour de 9 % du coût total, le prix de revient est évalué par le CNR à 1,26 € au kilomètre en 2021. Cette estimation se situe dans la fourchette des informations transmises par les transporteurs qui évaluent leur prix de revient entre 1 €/km et 1,50 €/km, avec une concentration autour de 1,30 €/km.

3. BIBLIOGRAPHIE

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Cleiss <https://www.cleiss.fr/docs/cotisations/belgique.html>

Convention collective <https://www.groups.be/fr/legislation-sociale/documentation-sectorielle/commissions-paritaires/14003000000/040201/salaires-0#:~:text=Une%20indemnité%20RGPT%20de%201,totalisées%20par%20période%20de%20paye>

Cotisations sociales

https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/special_contributions/other_specialcontributions/specialsocialsecuritycontribution.html

https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/fr/latest/instructions/deductions/workers_reductions/workbonus.html

Impôts

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/declaration_impot/taux-revenus-imposables/taux#q1

https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/declaration#q3

<https://belgium.be/fr/impots/tva/taux>

<https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules/poids-lourd---taxe-de-circulation.html>