



# Le transport routier de marchandises en Belgique



Etude **2017**

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION GENERALE</b>	<b>4</b>
<b>1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE</b>	<b>4</b>
GEOGRAPHIE	4
REPERES HISTORIQUES	4
<b>1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES</b>	<b>8</b>
BELGIQUE EN BREF	8
CONJONCTURE ECONOMIQUE	8
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES : PREPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE	9
DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES	9
COMMERCE EXTERIEUR BELGE	11
<b>1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>	<b>13</b>
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	13
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	14
<b>1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES</b>	<b>17</b>
CONJONCTURE 2016 - 2017	17
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM BELGE	22
<b>2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BELGIQUE</b>	<b>27</b>
<b>2.1. ORGANISATION DU SECTEUR</b>	<b>27</b>
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	27
CREATION D'ENTREPRISE	29
<b>2.2. LA FISCALITE</b>	<b>32</b>
FISCALITE GENERALE	32
FISCALITE SPECIFIQUE AU SECTEUR TRM	33
<b>2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE</b>	<b>38</b>
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	38
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	40
<b>2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES</b>	<b>48</b>
CONTROLES	48
AMENDES	49
SECURITE ROUTIERE	49
<b>3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL</b>	<b>51</b>
<b>3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM BELGE</b>	<b>51</b>
<b>3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGEEES</b>	<b>51</b>
3.2.1. CARBURANT	52
3.2.2. MAINTENANCE & ENTRETIEN	52
3.2.3. MATERIEL	52

3.2.4.	PEAGES	53
3.2.5.	ASSURANCES	53
3.2.6.	TAXE DE CIRCULATION	53
3.2.7.	COUTS DE STRUCTURES	53
<b>3.3.</b>	<b>OBSERVATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE</b>	<b>53</b>
3.3.1.	RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	54
3.3.2.	DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR BELGE AFFECTE A L'INTERNATIONAL	55
3.3.3.	RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES	56
<b>3.4.</b>	<b>RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>57</b>
<b>4.</b>	<b>WEBOGRAPHIE</b>	<b>58</b>
<b>5.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>58</b>

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

I. 1. L'organisation des pouvoirs en Belgique .....	5
I. 2. Cartographie des limites administratives de la Belgique.....	6
I. 3. Répartition de l'activité économique par secteur .....	9
I. 4. Contribution au PIB et taux de chômage par région .....	10
I. 5. Projection régionale du PIB 2014 - 2017 .....	10
I.6. Les 15 principaux clients de la Belgique .....	11
I.7. Les 15 principaux fournisseurs de la Belgique.....	12
I.8. Répartition modale du transport de fret.....	14
I.9. Le réseau routier belge.....	15
I. 10. Structure du TRM sous pavillon belge en 2016 .....	18
I. 11. Evolution du TRM sous pavillon belge en millions de t.km .....	18
I. 12. Evolution du TRM national et international, en millions de t.km.....	19
I. 13. TRM du pavillon belge effectué par les véhicules d'une charge utile d'une tonne et plus - 2016 .....	20
I. 14. Top 7 des pays caboteurs en Belgique.....	22
I. 15. Entreprises et véhicules 2008 - 2018.....	22
I. 16. Répartition des entreprises selon le nombre de véhicules moteurs – 1 <sup>er</sup> janvier 2018.....	23
I. 17. Répartition des véhicules en fonction de la localisation, nombre moyen de véhicules – 1 <sup>er</sup> janvier 2018....	23
I. 18. Chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement 2006 - 2016 .	24
I. 19. Evolution des défaillances d'entreprises 2008 - 2016 .....	24
I. 20. TOP 10 : valeur ajoutée des sociétés dont le transport routier de marchandises est l'activité principale ....	25
I. 21. Evolution du nombre de travailleurs salariés inscrits à l'ONSS.....	26
I. 22. Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Belgique – 2015* .....	26
I. 23. Tableau comparatif des principales formes de société .....	29
I. 24. Barème de l'impôt sur le revenu en Belgique.....	32
I. 25. Taux d'imposition de l'ISOC en 2017 .....	32
I. 26. Tarifs et réseau soumis à la taxe kilométrique .....	34
I. 27. Structure du prix maximum du gazole 10 ppm à la pompe en Belgique au 01/01/2018.....	35
I. 28. Salaires horaires minimums pour le personnel roulant en €/h – situation au 30/01/2018 .....	43
I. 29. Prime d'ancienneté.....	45
I. 30. Cotisations sociales pour les conducteurs (% de la rémunération brute mensuelle, majorée de 8 %) .....	47
I.31.Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd, Belgique .....	50
I.32.Evolution du nombre de tués sur place dans les accidents impliquant un poids lourd, Belgique .....	50
I. 33. Caractéristiques des entreprises interrogées.....	51
I. 34. Coût d'un conducteur belge affecté à l'international.....	56
I. 35. Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 T exploité en longue distance .....	57

# 1. PRESENTATION GENERALE

## 1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

### GEOGRAPHIE

Avec une superficie de 30 528 km<sup>2</sup>, la Belgique s'étend du massif des Ardennes au sud-est du pays, jusqu'à la mer du Nord. La Belgique est un État fédéral divisé en trois régions qui regroupent des communautés linguistiques différentes : au nord, la Flandre néerlandophone, au sud, la Wallonie francophone et au centre Bruxelles la capitale, francophone également. Trois langues officielles cohabitent dans le pays : le français, le flamand et l'allemand parlé dans l'Est de la Wallonie (Province de Liège).

### REPERES HISTORIQUES

#### Naissance de l'État

La Belgique a conquis son indépendance le 4 octobre 1830 et a été reconnue un mois plus tard par les grandes puissances européennes qui ont officialisé sa séparation avec les Pays-Bas.

Léopold de Saxe-Cobourg, premier roi des Belges, a inauguré une lignée dont l'actuel roi Philippe de Belgique est le septième représentant. Ce dernier règne sur le royaume depuis le 21 juillet 2013.

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle a été marquée par l'expansion coloniale de la Belgique en Afrique, notamment au Congo. L'objectif était de fournir au pays les matières premières nécessaires à son essor économique.

#### Guerres mondiales

Malgré sa politique de neutralité, les deux guerres mondiales n'ont pas épargné la Belgique qui était placée au cœur des conflits. Après la libération, la question de savoir si le roi pouvait conserver son rang constitutionnel a déchiré les Belges et provoqué une fracture profonde entre les Flamands et les Wallons, la gauche et la droite, le monde rural et les villes industrielles. Le pays a été divisé autour de ce qu'on a appelé la « question royale ». Afin d'envisager un éventuel retour du roi Léopold III, une consultation populaire a été organisée en 1950. Elle s'est soldée par des émeutes qui ont contraint Léopold III à céder le pouvoir au profit de son fils Baudouin. Après avoir porté le titre de prince royal jusqu'en juillet 1951, Baudouin de Belgique est devenu le cinquième roi des Belges.

#### Construction européenne : dates clés

La Belgique est l'un des six pays fondateurs de l'Union européenne.

- 1944 : Benelux, coopération intergouvernementale entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg.
- 1951 : Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) : France, RFA, Italie et Benelux.
- 1957 : Communauté Économique Européenne (CEE) : France, RFA, Italie et Benelux.
- 1993 : Union européenne (UE) : le traité de Maastricht est signé le 7 février 1992. Il entre en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1993. La Belgique est membre de l'Union européenne (UE) et y joue un rôle prépondérant. La région bruxelloise accueille un grand nombre d'institutions européennes dont la Commission européenne et, quelques jours par an, le Parlement européen.

# ORGANISATION POLITIQUE

Le royaume de Belgique est une monarchie constitutionnelle. Depuis juillet 2013, Philippe Léopold Louis Marie de Belgique règne mais ne gouverne pas. Il est indépendant des partis et dispose de prérogatives constitutionnelles lui conférant un rôle symbolique. Il est garant de la constitution, de l'unité nationale, de l'intégrité territoriale et de la continuité de l'État.

Dès 1970, des réformes constitutionnelles ont conduit la Belgique unitaire vers une transition fédérale. En 1993, la Belgique est officiellement qualifiée d'État fédéral « composé des communautés et des régions ».

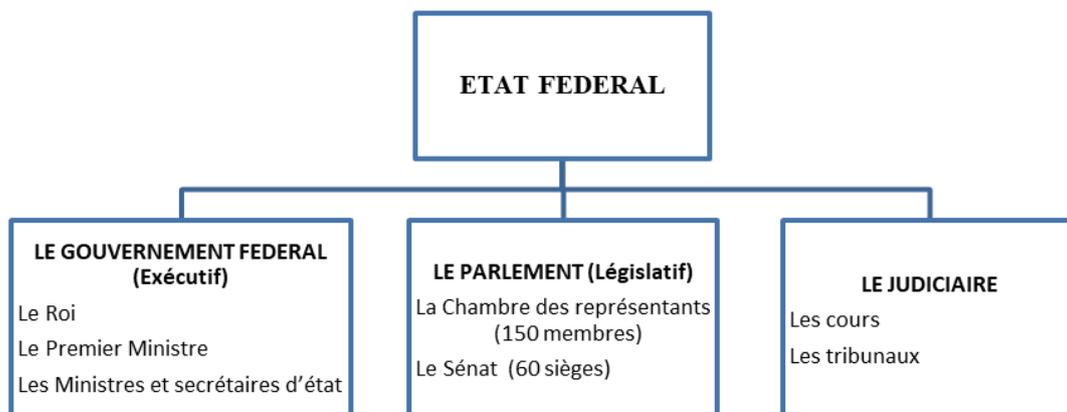
Son organisation politique est fixée par la constitution.

- Art.1 : la Belgique est un État fédéral qui se compose des communautés et des régions.
- Art.2 : la Belgique comprend trois communautés : Communauté française, Communauté flamande et Communauté germanophone.
- Art.3 : la Belgique comprend trois régions : la Région wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise.
- Art.4 : la Belgique comprend quatre régions linguistiques : la région de langue française, la région de langue néerlandaise, la région bilingue de Bruxelles-Capitale et la région de langue allemande.

## L'État fédéral

L'État fédéral assume les fonctions régaliennes de l'État (affaires étrangères, défense nationale, justice, etc.). Il est organisé selon le principe de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif, le législatif et le judiciaire. La Chambre des représentants et le Sénat, dont les membres sont élus tous les quatre ans, exercent le pouvoir législatif, rédigent les lois et contrôlent l'exécutif. Le Roi, le Premier ministre et les autres membres du gouvernement fédéral sont en charge de l'exécutif et de l'application des lois. Le pouvoir judiciaire contrôle l'application de la loi et sanctionne son non-respect.

### I. 1. L'organisation des pouvoirs en Belgique



## Les communautés et les régions

Les trois communautés sont, en leur sein, organisées selon le principe de la séparation des pouvoirs :

- L'exécutif est représenté par le gouvernement communautaire.
- Le législatif est représenté par le parlement communautaire : les élus bénéficient d'un mandat de cinq ans pour légiférer sur des sujets relevant de leurs compétences tels que l'enseignement, la culture ou l'audio-visuel.
- Le judiciaire reste sous tutelle fédérale.

Les trois régions sont des entités fédérées. Elles disposent de compétences principalement liées à leur économie régionale. Les décrets régionaux ont force de loi. Ils sont rédigés par le parlement régional et concernent les infrastructures, les transports et le budget. L'exécutif est nommé par le parlement régional qui veille à l'application des décrets.

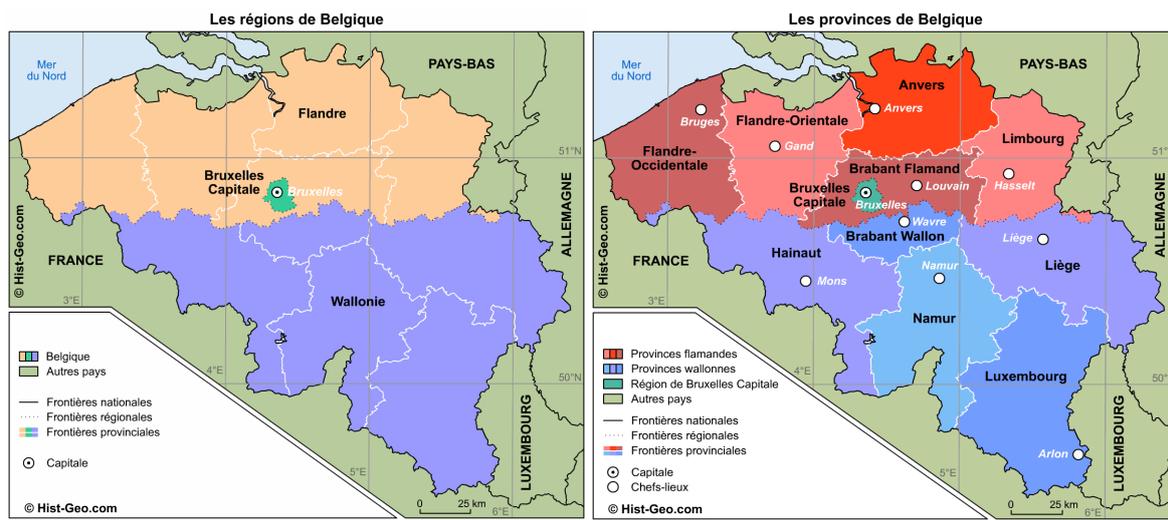
## Les provinces

Les 10 provinces belges, que l'on peut assimiler aux départements français, dépendent principalement des régions, même s'il existe des liens avec l'État fédéral et les communautés. L'organe de décision des provinces est le conseil provincial. Composé d'élus dont le mandat est renouvelé tous les six ans, le conseil provincial rédige des règlements provinciaux, vote le budget et intervient sur des questions générales relatives à la province. Un gouverneur de province, nommé par les gouvernements régionaux, assure un rôle de commissaire du gouvernement.

## Les communes

La Belgique compte 589 communes. Ces dernières sont administrées par un bourgmestre (maire) et des échevins (conseillers municipaux) élus tous les six ans.

### I. 2. Cartographie des limites administratives de la Belgique



Source : Hist-Geo.com

#### Répartition de la population de la Belgique en 2015

- 58 % Flandres
- 33 % Wallonie
- 10 % Bruxelles -Capitale

#### Organisation administrative

- 1 État fédéral
- 3 Communautés
- 3 Régions
- 10 Provinces
- 589 Communes

## Les pouvoirs politiques

### Le pouvoir législatif fédéral

Les élections (législatives) fédérales ont lieu tous les cinq ans, sauf élections anticipées en cas de dissolution. Les 150 députés de la Chambre des représentants (parlement fédéral) sont élus au suffrage universel direct à la représentation proportionnelle. Ce mode de scrutin conduit généralement à la constitution de gouvernements de coalition.

À ce jour, 13 partis politiques sont représentés à la Chambre des représentants. Pour former des majorités, ces partis doivent se regrouper dans les grandes familles politiques traditionnelles : démocrates-chrétiens, socialistes et libéraux.

Les dernières élections législatives ont eu lieu le 25 mai 2014. La Chambre des représentants de Belgique actuelle est installée depuis le 19 juin 2014.

Les élus des partis flamands sont majoritaires avec 87 députés contre 63 députés pour les partis francophones. Le premier parti flamand, Nieuw-Vlaamse Alliantie (Alliance néo-flamande), porte comme principale revendication l'indépendance de la Flandre.

À la suite d'une réforme de l'État en 2012 et depuis les élections législatives fédérales belges de 2014, le Sénat a été resserré à 60 membres contre 71 auparavant. Pour une grande part, les sénateurs sont issus des parlements de Communauté et de Région (50 députés) sur la base de leurs résultats électoraux. Une fois en place, ces derniers cooptent 10 autres sénateurs sur la base des résultats électoraux obtenus à la Chambre des représentants.

#### **Les crises politiques à répétition**

Le débat politique belge ne se concentre pas seulement autour des débats traditionnels, économiques ou sociaux comme dans les autres pays européens. À l'affrontement droite gauche, se superposent d'autres revendications ayant un impact fort sur la constitution et la stabilité des gouvernements fédéraux (identitaires, séparatistes).

Les recherches de coalition de gouvernement conduisent souvent à de graves blocages auxquels les Belges sont coutumiers. En 1978-1979, la formation d'un nouveau gouvernement a demandé 106 jours de négociations. En 1987, il a fallu 148 jours aux partis politiques pour aboutir à un accord. En 1991, 103 jours. En 2007, sept mois. La dernière crise survenue en 2010-2011 a battu tous les records avec 541 jours séparant la démission du gouvernement Leterme II et la formation du gouvernement Di Rupo. Ce sera la plus longue crise politique de l'histoire contemporaine européenne.

### Le pouvoir exécutif fédéral

Le pouvoir exécutif fédéral est exercé par le Gouvernement fédéral qui se compose de 15 ministres au maximum, auxquels sont éventuellement adjoints des secrétaires d'État. Le gouvernement comprend un nombre égal de ministres francophones et néerlandophones.

Le gouvernement actuel est formé d'une coalition de libéraux (Open VLD et MR), de démocrates-chrétiens flamands (CD&V) et de nationalistes flamands. Il est dirigé par Charles Michel, depuis le 11 octobre 2014.

### Le pouvoir judiciaire

Il s'agit de l'ensemble des cours et tribunaux chargés de sanctionner les infractions à la loi et de régler les litiges. En Belgique, la Justice est un pouvoir dépendant de l'État fédéral.

## 1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

### BELGIQUE EN BREF

Capitale	Bruxelles
Superficie	30 528 km <sup>2</sup>
Population	11 365 834 (2017)
Population en % du total de l'UE	2,2 % (2017)
Langues officielles	Néerlandais, français et allemand
Régime politique	Monarchie constitutionnelle parlementaire fédérale
Chef de l'État	Le Roi Philippe
Premier ministre	Charles Michel (MR – parti libéral francophone) depuis le 11 octobre 2014
Ministre de la Mobilité	François Bellot
Date d'adhésion à l'UE	1 <sup>er</sup> janvier 1958
Sièges au Parlement européen	21 : 8 francophones, 1 germanophone, 12 néerlandophones
Monnaie	Membre de la zone euro depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1999
Membre de l'espace Schengen	Depuis le 26 mars 1995
Présidence du Conseil	12 fois entre 1958 et 2010
Produit intérieur brut (PIB)	423 k€ (2016)
Croissance PIB (%)	1,5 % (2016)
RNB	37 241 €/habitant (2016)
Inflation (%)	2,2 % (2017)
Dette publique	447 k€ (2016) 105,7 % du PIB
Taux de chômage (% de la population active)	7,8 % (2016)
Salaire minimum brut	1 562,59 €/mois (2017)
Salaire moyen brut	3 445 €/mois (2015)
Balance commerciale	22,9 k€ (2016)

Sources : Eurostat, SPF économie, Banque mondiale

### CONJONCTURE ECONOMIQUE

Dans sa publication du mois de septembre 2017, le Bureau fédéral du plan (BFP), organisme belge d'intérêt public, prévoit pour l'année 2017 une croissance du PIB de 1,7 %, et anticipe une progression équivalente pour 2018. Cet optimisme s'explique par une bonne dynamique de la demande intérieure belge, elle-même portée par une consommation des ménages et un investissement des entreprises soutenus.

Les exportations belges ont été dynamiques en 2016 et en 2017. Elles le resteront sans doute en 2018 grâce aux mesures gouvernementales visant à limiter le coût du travail<sup>1</sup>. Le BFP se montre néanmoins prudent. Un ralentissement des d'exportations reste possible avec la stabilisation du prix du pétrole et le renchérissement de l'euro par rapport au dollar.

---

<sup>1</sup> Gel temporaire des salaires, diminution des charges patronales

En 2016, les Belges ont connu une hausse de leur revenu disponible réel (+ 0,9 %). Cette amélioration a été modérée par la hausse de la TVA sur l'électricité et la majoration d'autres impôts indirects, également par des modifications apportées au « saut de l'index<sup>2</sup> ». Cette croissance du pouvoir d'achat des particuliers devrait être plus soutenue en 2017 (+ 1,3 %), et davantage encore en 2018 (+2,2 %) avec notamment des baisses d'impôts prévues.

Côté entreprises, l'institut de prévision économique prévoit une augmentation importante des investissements en 2017 (+4,6 %) ainsi qu'en 2018 (+2,7 %) grâce notamment à un taux élevé d'utilisation des capacités de production industrielle, grâce également à des perspectives de demande toujours favorables et une rentabilité élevée.

Avec les mesures du gouvernement belge visant à réduire le coût du travail, l'emploi intérieur a progressé de 1,3 % en 2016. Il devrait progresser encore de 1,2 % en 2017 et de 1 % en 2018.

Le taux de chômage harmonisé<sup>3</sup> passerait de 8,5 % en 2015 à 7,1 % en 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 (22 milliards d'économies sur les trois dernières années). Le pays est sorti de cette procédure en 2014 mais a frôlé la limite des 3 % du PIB en 2016. Les réformes annoncées par le gouvernement Michel devraient, selon lui, permettre un retour à l'équilibre en 2018.

## PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES : PREPONDERANCE DU SECTEUR TERTIAIRE

Le secteur tertiaire belge pèse plus des trois quarts de la richesse nationale du pays et emploie la même proportion de la population active. Le secteur industriel représente 22 % du PIB et emploie 21 % de la population. Quant à l'agriculture, elle contribue pour une part infime à l'économie belge (0,7 % du PIB) et emploie 1,2 % de la population active.

### I. 3. Répartition de l'activité économique par secteur

2016	Agriculture	Industrie	Services
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	1,2%	21,2%	77,6%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	0,7%	22,2%	77,2%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-9,1%	0,7%	1,5%

Source : Banque mondiale

## DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES

La région flamande se distingue par sa forte contribution au PIB du royaume et un taux de chômage moins élevé que celui de ses voisines. Sur le plan de la croissance, elle enregistre des performances supérieures aux autres régions, même si un processus de rattrapage est aujourd'hui à l'œuvre, comme par exemple le « plan Marshall 4.0»<sup>4</sup> adopté par les autorités wallonnes dans l'agriculture et la biotechnologie.

S'il existe des écarts liés aux spécificités régionales, la croissance reste nette partout. Elle est principalement réalisée dans le secteur privé.

<sup>2</sup> Indexation automatique des salaires visant à préserver le pouvoir d'achat de la population

<sup>3</sup> Définition Eurostat : Le taux de chômage représente le pourcentage de chômeurs dans la population active, sur la base de la définition de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). La population active représente le nombre total des personnes ayant un emploi ou étant au chômage.

<sup>4</sup> Adoption par le gouvernement de mesures prioritaires pour le redéploiement économique de la Wallonie, 29 mai 2015

#### I. 4. Contribution au PIB et taux de chômage par région

2015	Contribution au PIB Belge	Taux de chômage
Flandre	58,6%	5,2%
Wallonie	23,2%	12,0%
Bruxelles-capitale	18,2%	17,5%
<b>Belgique</b>	<b>100,0%</b>	<b>8,6%</b>

Source : Banque nationale de Belgique, SPF

#### I. 5. Projection régionale du PIB 2014 - 2017

	2014	2015	2016	2017
Flandre	1,5%	1,6%	1,4%	1,7%
Wallonie	1,3%	1,1%	1,1%	1,3%
Bruxelles-Capitale	1,0%	0,9%	0,8%	1,4%
<b>Belgique</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,5%</b>

Source : BFP

### Flandre

Les bons résultats économiques de la Région flamande s'expliquent par la nature de son économie : poids important des industries manufacturières et du transport, grande ouverture au commerce international.

La Flandre représente 70 % des exportations des biens et services belges.

La région est particulièrement dynamique dans le secteur de l'industrie pétrochimique qui représente 6 % du chiffre d'affaires total du secteur européen. Bonne présence également dans le secteur des biotechnologies (7 % des sociétés de biotechnologie européennes). Le secteur pèse 16 % du chiffre d'affaires européen.

On peut également évoquer les bourses diamantaires principalement localisées à Anvers où 70 % des diamants mondiaux sont commercialisés.

### Wallonie

L'économie wallonne se distingue dans les secteurs de l'aéronautique et de l'armement dont les parts les plus importantes de la production sont destinées à l'exportation. Dans cette région, même si la sidérurgie et la métallurgie restent des activités importantes, les mouvements de concentration amorcés dans les années 70 ont conduit à de nombreuses reconversions. En 2005, le gouvernement wallon a lancé un vaste plan visant à faire de la Wallonie un espace industriel compétitif à l'échelle mondiale. Le plan repose sur l'établissement de pôles de compétitivité dans cinq secteurs industriels (sciences du vivant, agro-industrie, transport et logistique, génie mécanique et aéronautique-aérospatial).

### Bruxelles-Capitale

Bruxelles est dynamique dans le secteur des télécommunications, de la conception de logiciels, de l'industrie pharmaceutique et de l'automobile. Son économie repose pour une large part sur les activités financières et le commerce de gros. Les administrations, l'enseignement et le secteur de la recherche contribuent également de façon importante à son essor. L'impact des fonctionnaires sur l'économie locale est important : entre 35 000 et 40 000 personnes travaillent en région bruxelloise pour la fonction publique (Europe, État, région et communes).

## Quelques caractéristiques transrégionales

- Industrie agroalimentaire : la Belgique est le 2<sup>e</sup> pays européen ayant la plus importante production alimentaire par habitant (productions animales en Wallonie, horticulture en Flandre).
- Distribution : le secteur de la distribution est plus important dans le PIB belge que dans le PIB français (11,5 % contre 9,5 %) et emploie 10 % de la population active.
- Logistique : le pays dispose de 4 ports maritimes (Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende) et de nombreux ports fluviaux comme ceux de Liège et de Bruxelles. Ces infrastructures permettent le développement d'activités connexes tels que l'affrètement, le groupage et le stockage.

## COMMERCE EXTERIEUR BELGE

La Belgique est un lieu de transit important en Europe. Le pays lui-même est tourné vers l'extérieur puisqu'il fabrique de nombreux produits destinés à l'exportation. La totalité de ses échanges commerciaux représente environ 70 % du PIB. De ce fait, le Royaume dépend étroitement de la vigueur de la demande extérieure.

La balance commerciale de la Belgique, qui s'était fortement dégradée dans les années 2011-2012 du fait de la crise dans la zone euro, enregistre depuis 2016 un solde positif avec des exportations qui dépassent les importations.

Le commerce international belge est majoritairement réalisé au sein de l'Union européenne (près de 80 % des importations et des exportations). Ses principaux partenaires sont les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, puis outre-Atlantique, les États-Unis. La baisse de la demande britannique consécutive au Brexit pourrait, selon certains experts, impacter négativement les exportations belges en 2017 et en 2018.

### I.6. Les 15 principaux clients de la Belgique

	<b>Partenaire</b>	<b>Total (en millions d'EUR)</b>	<b>Part (en %)</b>	<b>Variation (en %)</b>
	1. Allemagne	44.280,8	16,8	-1,8
	2. France	40.253,8	15,2	-3,0
	3. Pays-Bas	29.119,7	11,0	-5,1
	4. Royaume-Uni	23.364,3	8,8	-0,8
	5. Etats-Unis	15.647,0	5,9	-4,3
	6. Italie	13.782,9	5,2	1,0
	7. Espagne	7.035,8	2,7	0,3
	8. Inde	6.468,2	2,4	8,2
	9. Pologne	5.240,3	2,0	4,6
	10. Chine	4.934,6	1,9	-2,0
	11. Suède	4.361,5	1,7	6,3
	12. Suisse	4.080,8	1,5	16,5
	13. Luxembourg	3.745,8	1,4	-8,8
	14. Turquie	3.294,0	1,2	-2,8
	15. Autriche	2.668,5	1,0	-2,5

### I.7. Les 15 principaux fournisseurs de la Belgique

	<b>Partenaire</b>	<b>Total (en millions d'EUR)</b>	<b>Part (en %)</b>	<b>Variation (en %)</b>
	1. Pays-Bas	36.871,2	15,2	-13,9
	2. Allemagne	32.362,0	13,4	0,2
	3. France	22.307,2	9,2	-6,5
	4. Etats-Unis	20.697,8	8,6	-5,7
	5. Royaume-Uni	11.814,3	4,9	-8,2
	6. Chine	11.008,4	4,5	-1,8
	7. Irlande	10.446,1	4,3	-10,2
	8. Italie	9.333,2	3,9	-2,4
	9. Japon	6.153,5	2,5	9,9
	10. Féd. de Russie	5.846,2	2,4	-11,0
	11. Espagne	5.449,6	2,3	19,7
	12. Suède	4.570,1	1,9	-0,5
	13. Singapour	4.353,2	1,8	1,1
	14. Inde	3.379,5	1,4	5,4
	15. Suisse	3.273,9	1,4	-2,4

Source : Agence pour le Commerce extérieur

## 1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

### POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

La coopération intergouvernementale entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg a toujours influé sur les différentes politiques de transport menées par le Royaume depuis les années 1950. Depuis 2008, ce partenariat s'est encore renforcé autour de trois grandes thématiques : le marché intérieur et l'union économique, le développement durable, la justice et les affaires intérieures. L'organisation plus efficace et plus durable des flux de marchandises dans le Benelux fait partie de ces nouvelles orientations.

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 2016, le port d'Anvers se classe au deuxième rang européen (juste derrière le port de Rotterdam) et au dix-septième rang mondial avec un trafic total de marchandises de 214,4 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. Concernant la navigation fluviale au sein de l'Union européenne, 7 % des tonnes-kilomètres sont réalisées en Belgique<sup>5</sup> (plus de 40 % dans les pays du Benelux).

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 raison de la faible superficie de la Belgique, les secteurs du transport de marchandises et de la logistique sont par définition 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 pays limitrophes.

Le cadre qui régit le secteur du transport routier de marchandises belge est en grande partie défini par l'Union européenne. L'application de la réglementation relève néanmoins de la compétence des États membres. Du fait de la contribution positive des transports au développement économique, les décideurs et les institutions belges sont très impliqués pour rendre ce secteur performant et notamment réduire ses impacts négatifs (congestions, accidents de la route, qualité de l'air, etc.).

Dans ce sens, le Bureau Fédéral du Plan (BFP), en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, joue un rôle prépondérant et constitue une force de proposition reconnue. Dans sa dernière analyse « Perspectives de la demande du transport à l'horizon 2030 » datant de décembre 2015, le Bureau a fixé le cap des futures politiques de transport belges. Partant de l'hypothèse d'une poursuite des politiques fiscales et tarifaires en vigueur et de la mise en œuvre des directives européennes existantes<sup>6</sup>, l'un des principaux objectifs serait l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules ainsi que le recours croissant aux biocarburants.

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 15 % n'est pas négligeable.

---

<sup>5</sup> Source Eurostat - 2015

<sup>6</sup> Lesquelles prévoient l'adoption des nouvelles normes Euro (en vigueur depuis septembre 2015)

Le report modal vers les transports propres, de la route vers le fluvial et le rail, est l'une des priorités de la politique européenne des transports<sup>7</sup>, 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<sup>8</sup>.

#### I.8. Répartition modale du transport de fret

2015	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	75,8%	17,9%	6,3%
<b>Belgique</b>	<b>64,2%</b>	<b>14,7%</b>	<b>21,1%</b>

Source : Eurostat

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

La Belgique dispose d'infrastructures de transport performantes.

### Le réseau routier le plus dense d'Europe

- 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 km<sup>2</sup>, juste devant celui des Pays-Bas<sup>9</sup>. A titre de comparaison, la densité du réseau routier français atteint 1 870 km pour 1 000 km<sup>2</sup>.

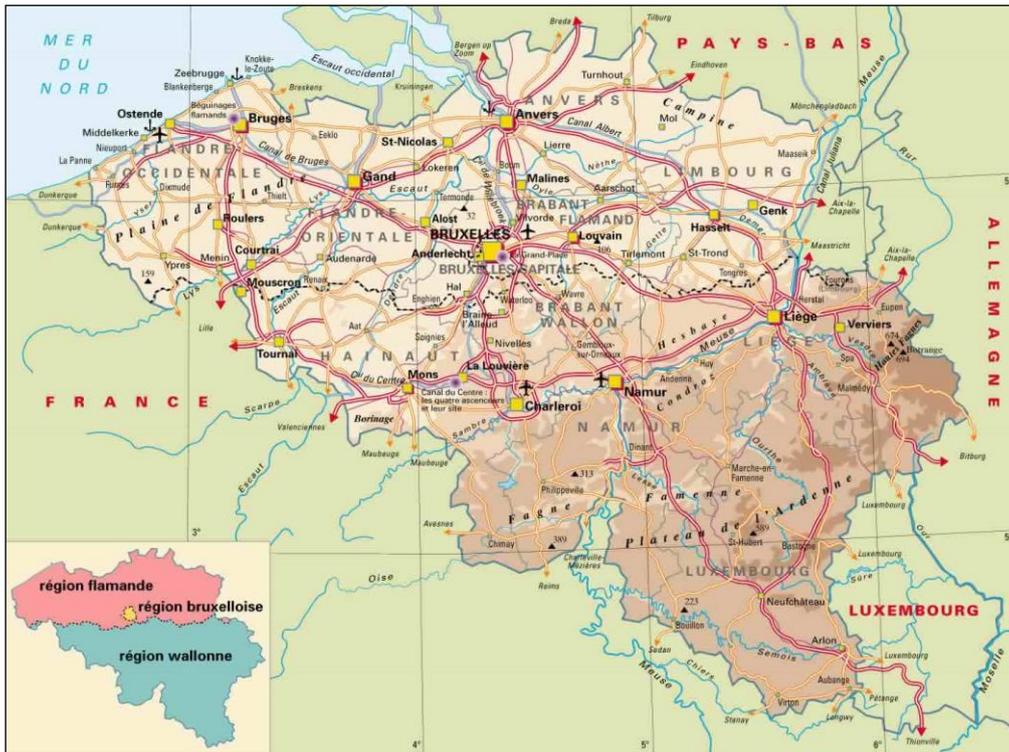
Il existe néanmoins des disparités régionales. Si le réseau routier est en bon état en Flandre, il n'en est pas de même en Wallonie où les routes sont moins entretenues. Un plan inauguré en 2010 prévoit un investissement de 875 millions d'euros pour la remise en état du réseau.

<sup>7</sup> Livre blanc sur les transports - mars 2011 : « faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050 ».

<sup>8</sup> Dans son plan pluriannuel d'investissement 2015 - 2020, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer belges, a d'ailleurs prévu « un gel de tous les nouveaux projets d'extension du réseau et un simple maintien de l'infrastructure existante ».

<sup>9</sup> Le réseau autoroutier des Pays-Bas reste cependant le plus dense d'Europe.

### 1.9. 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 : 10,3 milliards de passagers-kilomètres en 2015
- Trafic fret : 5,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2014

### 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.

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.

## Les ports



**Le port d'Anvers** est le deuxième plus grand port maritime d'Europe par le tonnage traité (derrière Rotterdam), avec 214,4 millions de tonnes en 2016. Le nombre de navires de haute mer faisant escale à Anvers atteint un total de 14 523 par an. Il s'étend sur 13 000 hectares, compte 1 100 km de voies ferrées. 900 entreprises sont installées dans la zone portuaire.

## Les aéroports

La Belgique compte cinq aéroports internationaux avec des terminaux de transports : Liège, Bruxelles, Ostende, Anvers, Charleroi. Les aéroports de Liège (660 604 tonnes, 8<sup>e</sup> aéroport cargo d'Europe) et Bruxelles (494 637 tonnes, 10<sup>e</sup> d'Europe) sont les aéroports de fret les plus importants du pays.

## 1.4. CONTEXTE ECONOMIQUE ET POPULATION D'ENTREPRISES

### CONJONCTURE 2016 - 2017

L'introduction en avril 2016 de la taxe kilométrique pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC est une évolution économique importante pour les entreprises de transport concernées, mais également pour leurs clients et les consommateurs belges (voir détails page 33).

L'Institut Transport & Logistique Belgique (ITLB) a calculé l'impact de la taxe kilométrique sur le prix de revient d'un transport sur la base des tarifs officiels. Pour le transport national général, le prix de revient augmente en moyenne de 7,94 %, et de 8,02 % en moyenne pour la messagerie. Cet impact est différent selon la région. Pour les transports effectués au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, qui a opté pour une taxation de toutes ses routes, cette augmentation est encore plus forte et atteint 12,40 % en moyenne.

La Belgique, ne disposant pas du mécanisme qui avait été imaginé en France pour organiser la répercussion de l'écotaxe, ne peut compter que sur l'interdiction légale de pratiquer des prix abusivement bas.

L'ITLB a voulu vérifier dans quelles mesures les entreprises de TRM belges parvenaient à répercuter les coûts liés à la taxe kilométrique. Pour ce faire, l'Institut a distingué les coûts de la taxe kilométrique sur le trajet en charge, sur le trajet sans charge et les frais généraux (coûts d'installation des OBU, coûts de formation, préfinancement de la taxe kilométrique<sup>10</sup>, etc.).

Les résultats de cette étude ont montré qu'à la fin de l'année 2016, seulement 40,1 % des entreprises parvenaient à répercuter entièrement les coûts liés au « trajet en charge », 18,3 % les coûts liés au trajet « sans charge », et 14,4 % les coûts liés « aux frais généraux ».

Par ailleurs, selon l'Institut, la mise en place de la taxe kilométrique amènerait certains partenaires commerciaux historiques comme les Pays-Bas à se détourner de la Belgique (48 % des entreprises néerlandaises chargent et/ou déchargent en Belgique). Ainsi, depuis l'introduction de la taxe, 8 % de ces entreprises choisiraient aujourd'hui d'autres routes afin d'éviter ce coût.

Malgré ces importunités, la conjoncture n'a pas été mauvaise pour les transporteurs belges en 2016. Lorsque la taxe kilométrique a été introduite en avril 2016, les prix du gazole étaient au plus bas et pouvaient dans une certaine mesure atténuer l'impact négatif de la taxe, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Répercuter, faire face à la hausse des prix du carburant et, en plus, à la pénurie de chauffeurs survenue au deuxième semestre 2016, complique la vie des chefs d'entreprises belges.

Selon la dernière enquête de conjoncture de l'ITLB, même si un certain nombre de transporteurs confirment que l'économie s'améliore, l'impact positif de la croissance nationale du PIB au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 (+0,5 %) ne se retrouve pas dans le secteur du TRM. A la fois au niveau national et international, c'est en effet une baisse de l'activité qui a été enregistrée, en comparaison du trimestre précédent. De nombreux transporteurs désignent aujourd'hui le dumping social comme principale responsable de cette situation. Ils soulignent que l'action politique ne devrait pas être seulement menée au niveau national mais européen.

---

<sup>10</sup> Selon l'ITLB, le délai de paiement en 2016 s'élève à 41 jours, en moyenne, alors que les entreprises doivent attendre le paiement de leurs clients 11 jours de plus, en moyenne.

## LE TRM SOUS PAVILLON BELGE EN 2016

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 l'activité totale. Le caractère géographique de la Belgique, la forte activité portuaire et le poids de ses exportations expliquent ces résultats. Il est intéressant de constater que 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. Elle est en partie compensée par le transport de cabotage dont le poids est passé de 5 % en 2001 à presque 13 % en 2016.

### I. 10. Structure du TRM sous pavillon belge en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>255 580</b>	<b>30 865</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>2 312</b>
Transport national	205 962	18 808	60,9%	91	1 655
Transport international	49 619	12 057	39,1%	243	657
<i>dont transport international marchandises chargées en Belgique</i>	23 774	5 821	18,9%	245	337
<i>dont transport international marchandises déchargées en Belgique</i>	16 415	3 739	12,1%	228	186
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 992	1 123	3,6%	375	61
<i>dont cabotage</i>	6 438	1 373	4,4%	213	74

Source : Eurostat

### Evolution du TRM sous pavillon Belge

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 en partie d'une compétition européenne souvent qualifiée d'inique.

L'inflexion est de même ampleur, qu'il s'agisse du transport international de marchandises chargées ou déchargées en Belgique ou du transport avec les pays tiers. Le décrochage est plus prononcé entre 2011 et 2012, période pendant laquelle la Belgique subit une crise politique profonde et entre en récession économique.

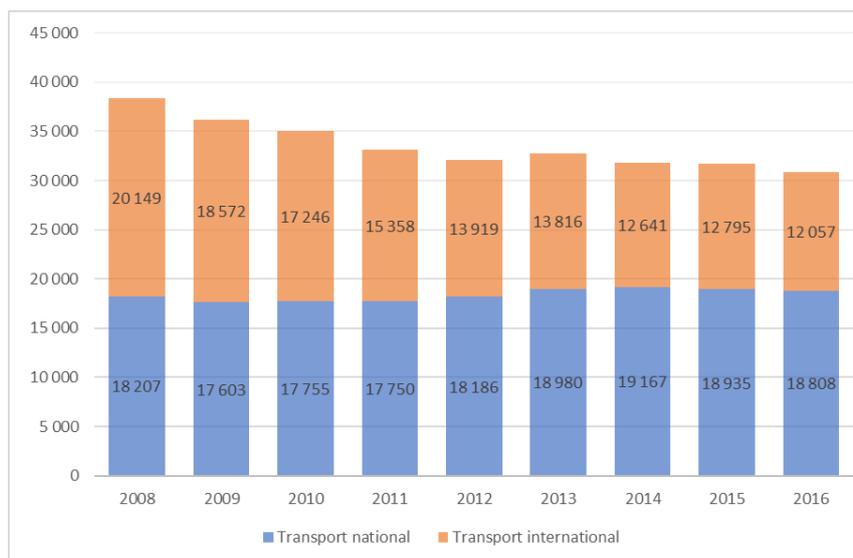
Depuis 2012, l'activité du TRM international semble toutefois un peu mieux résister. Le cabotage réalisé par les transporteurs belges fait un bond de 45 % entre 2013 et 2016. Ce phénomène peut paraître surprenant mais le cas belge n'est pas isolé. Sur la même période, le cabotage effectué par les transporteurs italiens progresse de 48 %, celui des transporteurs portugais de 10 %, celui des Espagnols se stabilise. 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.).

### I. 11. Evolution du TRM sous pavillon belge en millions de t.km

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Taux de croissance moyenne annuel
<b>TOTAL</b>	<b>38 356</b>	<b>36 174</b>	<b>35 002</b>	<b>33 107</b>	<b>32 105</b>	<b>32 796</b>	<b>31 808</b>	<b>31 729</b>	<b>30 865</b>	-2,68%
Transport national	18 207	17 603	17 755	17 750	18 186	18 980	19 167	18 935	18 808	0,41%
Transport international	20 149	18 572	17 246	15 358	13 919	13 816	12 641	12 795	12 057	-6,22%
<i>dont transport international marchandises chargées en Belgique</i>	9 801	9 127	8 399	7 452	6 894	6 619	6 070	6 015	5 821	-6,31%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Belgique</i>	6 464	5 939	5 519	5 103	4 416	4 594	4 196	4 036	3 739	-6,61%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 339	2 047	1 964	1 704	1 660	1 659	1 423	1 417	1 123	-8,76%
<i>dont cabotage</i>	1 546	1 458	1 363	1 099	947	944	953	1 326	1 373	-1,47%

Source : Eurostat

### I. 12. Evolution du TRM national et international, en millions de t.km



Source : Eurostat

### TRM du pavillon belge selon la nature du transport et classe de charge utile en 2016

Les transports pour compte d'autrui représentent 77 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon belge. La distance moyenne parcourue par les véhicules roulant pour compte d'autrui (138 km) est supérieure de 62 % à celle réalisée pour compte propre. Cette observation démontre une plus grande présence du compte d'autrui sur les activités longue distance et international. Les tracteurs routiers réalisent 78 % des t.km dans le TRM.

I.12. TRM du pavillon belge selon la nature du transport - 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
<b>TOTAL</b>	<b>255 580</b>	<b>30 865</b>	<b>100,0%</b>	<b>121</b>	<b>2 312</b>
<b>COMPTE D'AUTRUI</b>	<b>170 831</b>	<b>23 628</b>	<b>76,6%</b>	<b>138</b>	<b>1 577</b>
Transport national	129 328	12 820	41,5%	99	1 002
Transport international	41 503	10 808	35,0%	260	575
<i>dont transport international marchandises chargées en Belgique</i>	20 375	5 205	16,9%	255	291
<i>dont transport international marchandises déchargées en Belgique</i>	12 609	3 318	10,8%	263	162
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	2 793	1 030	3,3%	369	56
<i>dont cabotage</i>	5 727	1 255	4,1%	219	66
<b>COMPTE PROPRE</b>	<b>84 749</b>	<b>7 236</b>	<b>23,4%</b>	<b>85</b>	<b>735</b>
Transport national	76 634	5 988	19,4%	78	653
Transport international	8 115	1 248	4,0%	154	82
<i>dont transport international marchandises chargées en Belgique</i>	3 399	616	2,0%	181	46
<i>dont transport international marchandises déchargées en Belgique</i>	3 805	421	1,4%	111	24
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	200	93	0,3%	465	4
<i>dont cabotage</i>	711	118	0,4%	166	8

Source : Eurostat

I. 13. TRM du pavillon belge effectué par les véhicules d'une charge utile d'une tonne et plus - 2016

2016	Marchandises transportées		Tonnes.kilomètres réalisées	
	milliers de tonnes	% du Total	millions t.km	% du Total
<b>TOTAL</b>	<b>256 529</b>	<b>100,0%</b>	<b>30 874</b>	<b>100,0%</b>
<i>Porteur</i>	77 612	30,3%	6 877	22,3%
<i>Tracteur</i>	178 917	69,7%	23 996	77,7%
<b>COMPTE D'AUTRUI</b>	<b>171 653</b>	<b>66,9%</b>	<b>23 630</b>	<b>76,5%</b>
<i>Porteur</i>	30 077	11,7%	3 387	11,0%
<i>Tracteur</i>	141 577	55,2%	20 243	65,6%
<b>COMPTE PROPRE</b>	<b>84 876</b>	<b>33,1%</b>	<b>7 243</b>	<b>23,5%</b>
<i>Porteur</i>	47 535	18,5%	3 490	11,3%
<i>Tracteur</i>	37 341	14,6%	3 753	12,2%

Source : Statbel

## Le cabotage

Le cabotage effectué sous pavillon belge représente 4,5 % du transport routier belge total (national + international) et un peu plus de 11 % du transport international. En millions de t.km, le pavillon belge se classe 10<sup>e</sup> parmi les 28 pays caboteurs de l'UE, derrière la Lituanie et la Slovaquie.

### I.14. Le cabotage sous pavillon belge

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
<b>Cabotage sous pavillon belge</b>	<b>1 546</b>	<b>1 458</b>	<b>1 363</b>	<b>1 099</b>	<b>947</b>	<b>944</b>	<b>953</b>	<b>1 326</b>	<b>1 373</b>	-1,47%
<i>en France</i>	1 008	951	894	781	622	680	692	985	1 036	0,35%
<i>Au Pays-Bas</i>	153	155	141	125	143	86	85	125	126	-2,43%
<i>en Allemagne</i>	243	202	217	133	126	103	93	157	101	-10,41%
<i>Au Royaume Uni</i>	117	114	70	23	18	51	49	32	33	-14,67%
<i>En Italie</i>	16	16	18	18	18	NC	15	14	27	6,80%
<b>Part du cabotage dans le transport belge %</b>	4,03%	4,03%	3,90%	3,32%	2,95%	2,88%	3,00%	4,18%	4,45%	

Source : Eurostat

Dans 92 % des cas, les transporteurs belges cabotent dans les pays limitrophes. Parmi les pays cabotés, la France est le pays de prédilection des transporteurs belges puisqu'ils y réalisent plus de 75 % de leurs transports. Les Pays-Bas et l'Allemagne arrivent loin derrière avec respectivement 9 % et 7 % des transports effectués dans ce cadre. Entre 2016 et 2015, le cabotage des transporteurs belges en Allemagne a chuté de 36 %, celui vers la France a augmenté de plus de 5 %. Même s'il n'apparaît pas dans le tableau ci-dessus<sup>11</sup>, le transport par cabotage en Suisse n'est pas négligeable en 2016 puisqu'il a atteint 36 millions de t.km, soit plus qu'au Royaume-Uni.

### I.15. Le cabotage en Belgique

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cabotage en Belgique	860	994	1214	1141	1088	1368	1233	1504	1802
Taux de pénétration du cabotage*	4,5%	5,3%	6,4%	6,0%	5,6%	6,7%	6,0%	7,4%	8,7%
Part de marché du cabotage**	5,7%	7,2%	8,6%	8,3%	7,3%	8,8%	8,0%	10,0%	12,3%

Source : Eurostat

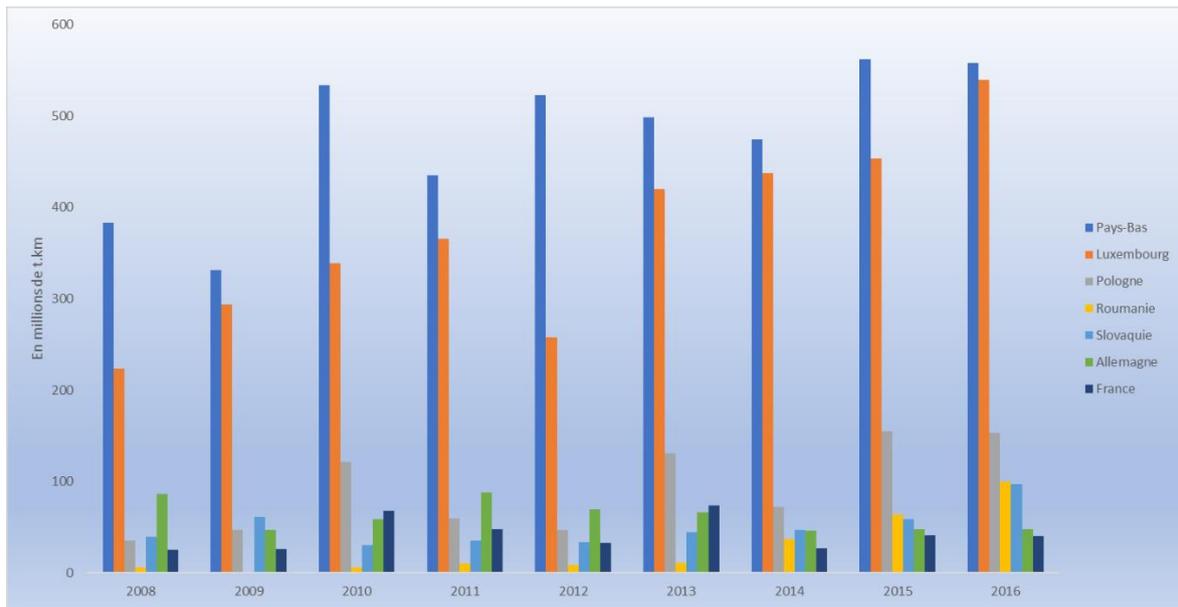
\* cabotage sous pavillon étranger / (transport national total du pays où se déroule le cabotage)

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

Le poids des transports de cabotage dans l'offre de services de transport routier de marchandises à l'intérieur d'un pays diffère entre les États membres. Il peut être évalué par le taux de pénétration du cabotage qui correspond à la part du cabotage dans l'activité nationale totale du transport routier de marchandises du pays donné. En Belgique, on remarque que ce taux est en hausse sensible en 2016 par rapport à 2015 (+ 18 %).

<sup>11</sup> Confidentialité des données, absence de données chronologiques

### I. 14. Top 7 des pays caboteurs en Belgique



Source : Eurostat

Plus de 65 % du cabotage réalisé en Belgique provient de pays frontaliers et principalement du Benelux (60 %). La part des pays de l'Est européen augmente de manière significative entre 2008 et 2016, passant de 12 % à 22 %. Cette progression des pays de l'Est est principalement due à une prise de part de marché des transporteurs polonais qui a plus que quadruplé et dont le poids atteint à lui seul 8 % des cabotages sur le territoire belge en 2016.

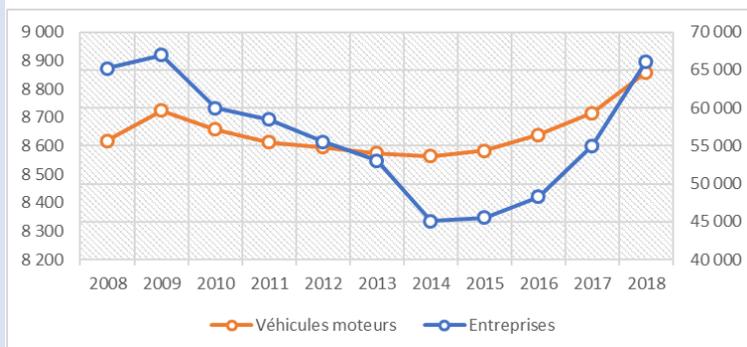
Le cabotage en Belgique est relativement stable entre 2008 et 2014 (entre 5 et 8 % de parts de marché). Il s'est accru sensiblement en 2015 pour atteindre 12 % de parts de marché en 2016. Le cabotage du pavillon belge perd entre 2008 et 2016 environ 11 %, mais il fait un bond remarquable entre 2013 et 2016 (+ 45 %).

### ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM BELGE

Les spécificités du TRM belge résident dans une très forte atomisation du secteur avec de nombreuses entreprises de petite taille.

### I. 15. Entreprises et véhicules 2008 - 2018

Au 1er janvier	Entreprises	Véhicules moteurs
2008	8 873	55 674
2009	8 920	59 643
2010	8 733	57 157
2011	8 693	55 489
2012	8 615	54 841
2013	8 548	54 004
2014	8 336	53 631
2015	8 347	54 354
2016	8 421	56 472
2017	8 600	59 320
2018	8 897	64 714

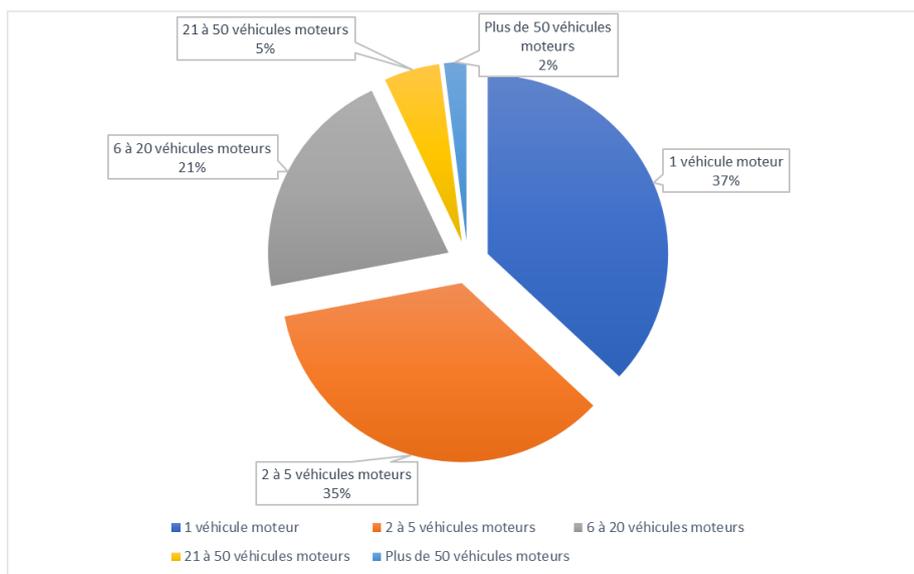


Source : SPF, ITLB

Les entreprises comptabilisées sont celles disposant d'une licence de transport valable au 1<sup>er</sup> janvier. Depuis 2002, les entreprises de location sont exemptées de l'autorisation de transport, elles ne sont donc plus comptabilisées. Ces chiffres englobent les entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui avec des véhicules dont la charge utile est supérieure à 0,5 tonne.

Après avoir connu une forte diminution entre 1965 et 1979, passant de 13 674 à 9 728 unités, le nombre d'entreprises du secteur du TRM en Belgique est relativement stable. Ayant atteint un point bas en 2014, ce nombre s'élève à 8 897 au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

**I. 16. Répartition des entreprises selon le nombre de véhicules moteurs – 1<sup>er</sup> janvier 2018**



Source : SPF, ITLB

70 % des entreprises de TRM belges se trouvent en région flamande, le plus grand nombre d'entre elles étant implantées en Flandre occidentale. En Belgique, le nombre moyen de véhicules par entreprise est de 7,3.

**I. 17. Répartition des véhicules en fonction de la localisation, nombre moyen de véhicules – 1<sup>er</sup> janvier 2018**

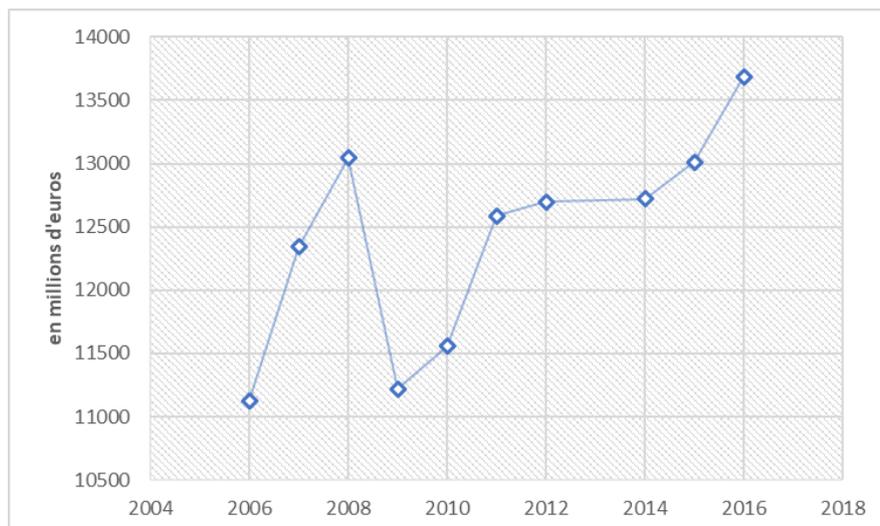
2018	Nombre d'entreprises	Part dans le total	Nombre de véhicules	Nombre moyen de véhicules par entreprise
Flandre	6 238	70%	44 260	7,1
Wallonie	1 922	22%	11 884	6,2
Bruxelles-Capitale	731	8%	8 524	11,7
<b>Total Belgique</b>	<b>8 891*</b>	<b>100%</b>	<b>64 668</b>	<b>7,3</b>

Source : SPF, ITLB

\*La différence avec le nombre total d'entreprises mentionné page 23 s'explique par le fait que la base de données du SPF Mobilité & Transports procède à une répartition par province sur la base de l'adresse du siège social. Les entreprises dont le siège social se situe à l'étranger n'apparaissent pas dans la statistique ci-dessus.

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et de service de déménagement augmente de 22 % entre 2009 et 2016. Après s'être légèrement tassé entre 2011 et 2014, il est en 2016 à son plus haut niveau depuis 10 ans.

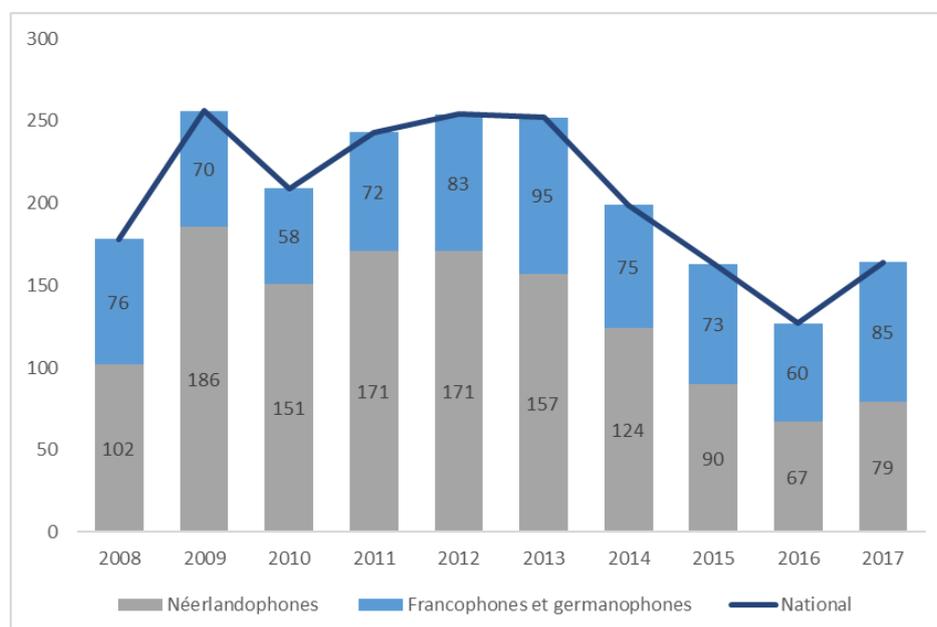
### I. 18. Chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement 2006 - 2016



Source : Statbel

Les défaillances d'entreprises qui avaient atteint en 2016 leur plus bas niveau depuis 10 ans, semblent repartir à la hausse en 2017<sup>12</sup>. Si une bonne conjoncture économique profite aujourd'hui aux transporteurs belges, certains experts se montrent néanmoins prudents pour l'avenir. Le magazine belge Transportmedia, spécialisé dans le transport, estime en effet que « les premières difficultés liées à la mise en place de la taxe kilométrique, notamment en matière de cash-flow » ne devraient pas tarder à survenir.

### I. 19. Evolution des défaillances d'entreprises 2008 - 2016



Source : SPF, ITLB

### Classement des entreprises

Le magazine Transportmedia réalise chaque année un classement des 400 premières entreprises de transport routier de marchandises opérant en Belgique selon la valeur ajoutée (VA). Les sociétés figurant dans ce palmarès

<sup>12</sup> Données disponibles seulement sur les trois premiers trimestres

sont des entreprises titulaires d'une licence de transport. Elles possèdent au minimum un camion en propre, réalisent du transport pour des tiers et ont comme activité principale le transport routier.

Avec leur stratégie d'acquisition et leur croissance constante, de grands acteurs comme H. Essers et Jost Group se retrouvent dans le TOP 3. Le groupe Distrilog, après la reprise de AAD et de Forlog, se hisse à la 5<sup>e</sup> place.

#### I. 20. TOP 10 : valeur ajoutée des sociétés dont le transport routier de marchandises est l'activité principale

Raison sociale	Valeur ajoutée en milliers d'€	Flotte	Salariés	Nationalité
H. Essers	158 033	639	2 164	B
Sarens	154 352	32	420	B
Jost Group	87 548	543	1 078	L
UPS	58 352	139	1 029	US
Distrilog	54 764	298	921	B
Deutsche Bahn	42 747	14	640	G
Ziegler Group	35 661	88	592	B
Dufour	33 444	166	413	B
Vervaeke	33 360	314	418	B
Fedex	32 664	191	460	US

Source : Transportmedia - 2016

## Evolution de l'emploi

D'après les statistiques communiquées par les secrétariats sociaux (Sociétés établissant les paies en Belgique), la répartition du personnel est de 2/3 roulants et 1/3 sédentaires.

Le nombre de salariés ramené au nombre d'entreprises fait ressortir un effectif moyen de 10,30 salariés.

L'écart entre les données de l'Office national de sécurité sociale (ONSS) et celles d'Eurostat peut provenir de la comptabilisation de salariés employés dans les activités logistiques de certains transporteurs.

### Pénurie de chauffeurs

De nombreuses études montrent que les entreprises de transport belges sont aujourd'hui confrontées à une pénurie de chauffeurs professionnels. D'après la FEBETRA, la moyenne d'âge des conducteurs belges est de plus en plus élevée, un tiers d'entre eux ayant plus de 45 ans. Selon l'organisation, la recherche de chauffeurs motivés et flexibles pose problème en raison notamment des réticences à l'égard des horaires de travail irréguliers liés à la profession.

Le taux de renouvellement annuel (turnover) du personnel de conduite se situerait entre 10 et 20 % et le nombre de jeunes qui suivent les formations qualifiantes de l'enseignement professionnel tombe à des niveaux très bas.

Selon la fédération, le recours à des conducteurs étrangers reste faible et concerne principalement des chauffeurs français, allemands ou hollandais. Il arrive que des sociétés belges, via leurs filiales à l'étranger, fassent rouler des conducteurs étrangers, le plus souvent sur des trajets de grand international.

## I. 21. Evolution du nombre de travailleurs salariés inscrits à l'ONSS

Catégorie 083 : secteur transport professionnel routier de marchandises

Année	Ouvriers*	Employés*	Total
2007	64 566	27 449	92 015
2008	64 298	29 344	93 642
2009	61 541	28 474	90 015
2010	61 632	28 203	89 835
2011	61 839	28 435	90 274
2012	60 623	28 931	89 554
2013	59 345	NC	NC
2014	59 563	28 464	88 027
2015	60 732	30 374	91 106
2016	62 330	33 067	95 397
2017	64 949	NC	NC

Source : ITLB, FSTL

\*La catégorie « Ouvriers » correspond aux conducteurs et « autres ouvriers » (ex : personnel des ateliers). La catégorie « Employé » regroupe les personnels administratifs et comptables.

## I. 22. Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Belgique – 2015\*

Nombre d'entreprises	7469
CA - millions €	10 867
Coût du personnel salarié - millions €	2 260
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	1 505
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	755
Taux de charges patronales apparent (b/a)	50,1%
Nombre de personnes occupées	55 141
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	6 807
<i>dont salariés</i>	48 334
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	88%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	7
Coût moyen du personnel salarié en €	46 754
Valeur ajoutée par salarié en €	68 000
CA par personne occupée	197 068
Investissement par personne occupée en €	14 200
Taux d'investissement (Investissement/CA)	23,9%

Source : Eurostat

\*Des écarts peuvent apparaître entre les données Eurostat et les comptabilisations nationales belges (prise en compte ou non des activités logistiques et autres services liés au transport de marchandises)

## 2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN BELGIQUE

### 2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

#### INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

##### Administrations de tutelle

**Niveau fédéral** : François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol 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.

##### Représentations syndicales

Il existe trois organisations patronales représentatives dans le secteur du transport et de la logistique :

- FEBETRA : Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques
- UPTR : Union professionnelle du transport et de logistique
- TLV : Transport & Logistiek Vlaanderen, ex SAV



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.



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 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.

## Syndicats de salariés

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 groupes différents, 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).

## Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB)

L'Institut Transport routier & Logistique Belgique est une association sans but lucratif qui a été créée en 1966 à l'initiative commune des autorités fédérales et du secteur privé. Elle promeut le transport professionnel routier de marchandises et les activités de prestations logistiques qui en découlent (études et recherches) et offre un appui logistique au Service Public Fédéral Mobilité et Transports

## Institut Vias (anciennement IBSR : Institut Belge pour la Sécurité Routière)

L'Institut Vias belge est une association sans but lucratif visant à promouvoir la sécurité routière.

## FSTL

Le Fonds social transport et logistique est le fonds de sécurité d'existence pour les entreprises du secteur du transport routier et de la logistique qui appartiennent à la catégorie ONSS 083. Il est uniquement compétent pour les ouvriers. Le FSTL est un organisme paritaire financé par les cotisations des entreprises (8 % des salaires bruts versés) via l'Office National de Sécurité Sociale (ONSS).

## Organismes divers (liste non exhaustive)

- ABR : Association Belge de la Route (acteurs publics et privés, chargés de la construction, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures routières en Belgique)
- AWSR : Agence wallonne pour la Sécurité routière
- CRR : Centre de recherches routières
- ESI : European Support Institute, ADR, textes (en néerlandais)
- Forem Logistique : informations relatives aux Centres de compétence Logistique
- GOCA : Groupement des organismes agréés de contrôle automobile
- GRT : Groupe de Recherche sur les Transports de l'Université de Namur
- IBOT : Institut belge des organisateurs de transport
- RENTA-UPBLV : Union Professionnelle Belge des Loueurs de Véhicules

## CREATION D'ENTREPRISE

### Le cadre juridique

En fonction de l'activité, du nombre de personnes qui y participeront, des capitaux disponibles, du régime fiscal, etc., deux structures juridiques sont possibles :

- L'entreprise individuelle (personne physique)
- La société (personne morale)

#### Types de sociétés

- La société anonyme (SA)
- La société privée à responsabilité limitée (SPRL)
- La société coopérative à responsabilité limitée (SCRL)
- La société en nom collectif (SNC)
- La société en commandite simple (SCS)
- La société en commandite par actions (SCA)

Une variante de la SPRL, appelée SPRL-Starter ou SPRL-S, a été créée pour aider les jeunes entrepreneurs ne disposant pas des liquidités suffisantes pour démarrer leur société.

I. 23. Tableau comparatif des principales formes de société

	SA	SPRL	SPRL-S	SCRL
Nombre minimum d'associés	2	1	1	1
Capital minimum	61 500 €	18 550 €	1 € (maximum 18 549 €)	18 550 €
Capital libéré	61 500 €	6 200 €	1 €	6 200 €
Gestion	Conseil d'administration formé de 3 administrateurs minimum, personnes morales ou physiques	Un ou plusieurs gérants, personnes morales ou physiques	Un ou plusieurs gérants, personnes physiques	Un ou plusieurs administrateurs, personnes morales ou physiques

Source : Notaire.be

Toutes les grandes entreprises sont tenues de nommer un commissaire aux comptes (réviseur). Ce dernier est chargé de produire un rapport des comptes annuels (le cas échéant des comptes consolidés) que l'assemblée générale doit approuver. Une société est qualifiée de « grande »<sup>13</sup> lorsqu'elle dépasse plus d'un des seuils suivants :

- Nombre de travailleurs occupés : 50 en moyenne annuelle
- Chiffre d'affaires annuel (hors tva) : 9 000 000 €
- Total du bilan : 4 500 000 €

<sup>13</sup> Obligation de désigner un commissaire

## Modalités générales de création d'une entreprise en Belgique<sup>14</sup>

### 1. Disposer des compétences de gestion de base

L'attestation de gestion démontre que le candidat dispose des compétences requises en gestion de base pour gérer son entreprise. L'accès à certaines professions (comme transporteur de marchandises) est réglementé et nécessite des licences (qualification professionnelle) et autorisations spécifiques.

### 2. Ouvrir un compte courant auprès d'un organisme financier

Pour une personne morale, le compte est distinct du compte privé et réservé à l'activité professionnelle uniquement. Pour une personne physique, l'ouverture d'un compte bancaire professionnel n'est pas une obligation légale, mais elle est conseillée.

### 4. Déposer les statuts de l'entreprise au greffe du Tribunal de Commerce et publication au Moniteur

Si l'entreprise dispose d'une personnalité juridique (SPRL, SA, etc.), ses statuts doivent être déposés aux greffes du Tribunal de Commerce et publiés au Moniteur belge. Le dépôt peut être réalisé par un notaire.

### 5. Immatriculer l'entreprise auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises (guichet d'entreprises)

### 6. Adresser une demande d'immatriculation au bureau de contrôle de la TVA du lieu d'activité

Après l'immatriculation à la Banque-Carrefour, l'Office de contrôle de la TVA compétent vérifie si l'activité est ou non assujettie à la TVA.

### 7. S'affilier à une caisse d'assurances sociales pour travailleurs en tant que personne physique, gérant, etc.

Cette démarche est obligatoire pour toute personne désirant exercer une activité économique à titre principal ou complémentaire. Cette inscription peut s'effectuer auprès du Guichet d'Entreprises.

### 8. S'affilier à une caisse d'assurances sociales en tant que société (pour les personnes morales)

Cette démarche peut également s'effectuer auprès du Guichet d'Entreprises.

### 9. S'inscrire obligatoirement auprès d'une mutuelle afin de garantir ses droits en matière d'assurance maladie et invalidité

Les démarches administratives (5 à 9) pour la création d'une entreprise en Belgique sont simplifiées, notamment pour les personnes physiques, grâce à la mise en place d'un Guichet d'Entreprises agréé. À ce jour, il existe 8 guichets d'entreprises agréés répartis sur tout le territoire.

---

<sup>14</sup> Source : Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles

## Modalités particulières pour la création d'une entreprise de transport routier de marchandises

Pour créer une entreprise de transport routier de marchandises, un gestionnaire de transport doit être clairement identifié. Pour accéder à la profession et exercer son activité, il doit obtenir une attestation de capacité professionnelle<sup>15</sup> auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports, faire une demande à l'administration<sup>16</sup> d'une licence de transport nationale ou communautaire puis enfin s'inscrire au registre électronique national des entreprises de transport par route.

Les conditions et formalités pour la création d'entreprise sont reprises dans une brochure d'information éditée par le SPF Économie disponible à l'adresse suivante : <https://mobilit.belgium.be>.

### Conditions d'accès à la profession

L'accès à la profession de transporteur routier est réglé par le règlement (CE) n°1071/2009 et par la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et par ses arrêtés d'exécution.

Quatre conditions :

- Avoir un siège d'établissement effectif en Belgique.
- Satisfaire à la condition de capacité professionnelle : la personne physique qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise doit être titulaire d'un certificat de capacité professionnelle.
- Satisfaire à la condition d'honorabilité : pas d'interdiction professionnelle, pas de condamnation.
- Satisfaire à la condition de capacité financière : l'entreprise de transport doit prouver la constitution d'un cautionnement dont le montant est de 9 000 € pour le 1<sup>er</sup> véhicule automoteur (première copie de sa licence de transport) et 5 000 € pour chaque véhicule automoteur supplémentaire.

### Conditions d'accès au marché

L'accès au marché pour le transport de marchandises est réglé par le règlement (CE) N°1072/2009 et la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises et ses arrêtés d'exécution.

---

<sup>15</sup> Possibilité de détenir un diplôme équivalent, ou justifier d'une expérience professionnelle similaire de 2 ans minimum durant ces 10 dernières années pour une entreprise exploitant des véhicules légers, de 10 ans pour une entreprise exploitant des véhicules de 3,5 tonnes

<sup>16</sup> Direction générale du transport routier et de la sécurité routière

## 2.2. La fiscalité

### FISCALITE GENERALE

#### Impôt des personnes physiques (IPP)

##### I. 24. Barème de l'impôt sur le revenu en Belgique

Revenu	Taux d'imposition
Jusqu'à 6 800 €	0%
de 6 801 à 8 350 €	25%
de 8 351 à 11 890 €	30%
de 11 891 à 19 810 €	40%
de 19 811 à 36 300 €	45%
Supérieur à 36 300 €	50%

Source : Impotsurlerevenu.org

#### Impôt sur les sociétés (ISOC)

Le taux d'imposition des sociétés s'élève à 33,99 % (en incluant la contribution complémentaire de crise de 3 %). Pour les sociétés dont le bénéfice ne dépasse pas 322 500 euros, il existe un barème progressif.

##### I. 25. Taux d'imposition de l'ISOC en 2017

Revenu imposable	Taux d'imposition	Taux d'imposition incluant la contribution complémentaire de crise de 3 %
Entre 1 € et 25 000 €	24,25%	24,98%
Entre 25 000 € et 90 000 €	31,00%	31,93%
Entre 90 000 € et 322 500 €	34,50%	35,54%
> à 322 500 €	33,00%	33,99%

Source : belgium.be

#### Des changements en 2018 prévus pour l'exercice d'imposition 2019

Le budget fédéral 2018 prévoit une baisse sensible du taux de l'impôt des sociétés. Pour le régime général, ce taux passera de 33,99 % à 29,58 %<sup>17</sup> pour 2018 et 2019. L'objectif du gouvernement est de réduire ce taux à 25 % en 2020. Les PME bénéficieront quant à elles d'un taux réduit à 20 % sur une tranche imposable de 100 000 euros dès 2018.

<sup>17</sup> Le taux la contribution complémentaire de crise passe de 3 % à 2 % pour 2018 et 2019

## TVA

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

- 6 % pour les biens de première nécessité et pour les prestations de services à caractère social (transport de personne, services agricoles, etc.)
- 12 % pour les biens et prestations de services importants d'un point de vue économique ou social (charbon, abonnements à la télévision payante, etc.)
- 21 % pour les opérations se rapportant à des biens ou à des services non dénommés ailleurs (voitures neuves, appareils ménagers électriques, opérations de transport, etc.)

## FISCALITE SPECIFIQUE AU SECTEUR TRM

La taxe kilométrique (depuis le 1<sup>er</sup> avril 2016) et la taxe de circulation s'ajoutent à l'ISOC pour les entreprises de transport routier de marchandises.

### La taxe kilométrique

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 kilométrique. Viapass est l'entité interrégionale qui réglemente 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.

### I. 26. Tarifs et réseau soumis à la taxe kilométrique

[€ / km]	FLANDRE, WALLONIE (EX TVA), BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOIS*		
	3.5 - 12 TONNES	12 - 32 TONNES	> 32 TONNES	3.5 - 12 TONNES	12 - 32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

(\*) Zone intra-urbaine Bruxelloise = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes.

Source : Viapass

## OBU

Pour pouvoir s'acquitter de la taxe, les véhicules concernés doivent être équipés d'un On Board Unit (OBU). L'appareil peut être commandé en ligne directement auprès de l'opérateur Satellic ou dans l'un des 128 points de distribution répartis sur tout le territoire belge. Une caution de 135 € par unité est demandée à l'utilisateur.

## Sanction

Une contravention standard de 1 000 euros est prévue dans le cas où le véhicule n'est pas en conformité avec les prescriptions du système de prélèvement kilométrique. Après une infraction constatée, le conducteur dispose de trois heures pour se mettre en règle. À défaut, il risque une nouvelle amende de 1 000 euros au terme des trois heures.

## Services utiles

Enregistrer un véhicule : [www.satellic.be/fr-BE/manage/servicepoint/registervehicule](http://www.satellic.be/fr-BE/manage/servicepoint/registervehicule)  
Papiers du véhicule : [www.satellic.be/en-UK/downloads/vehicule-papiers](http://www.satellic.be/en-UK/downloads/vehicule-papiers)  
Viapass pour les poids lourds : [www.viapass.be/en/about-viapass/viapass-for-hgvs](http://www.viapass.be/en/about-viapass/viapass-for-hgvs)  
Satellic : [www.satellic.be](http://www.satellic.be)

## 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 € (cf. Annexe 1).

## Fiscalité sur le gazole

En Belgique, le prix maximum des produits pétroliers, dont celui du gazole, est règlementé. Conformément à un contrat de programme<sup>18</sup>, le Service Public Fédéral Économie calcule en effet chaque jour ouvrable un prix maximum du gazole en fonction des cotations des produits finis sur les marchés internationaux et de la parité euro - dollar. Ce prix maximum est communiqué par le SPF Économie.

### I. 27. Structure du prix maximum du gazole 10 ppm à la pompe en Belgique au 01/01/2018

COMPOSANTES	€/l	% du total hors T.V.A.
Prix du produit ex-raffinerie	0,4424	38,21%
Marge et coûts de distribution	0,1694	14,63%
Droit d'accises	0,5385	46,51%
Cotisation Apetra Financement des stocks stratégiques	0,0074	0,64%
Prix hors T.V.A.	1,1577	100,00%
T.V.A. (21 %)	0,2431	
Prix T.T.C.	1,4008	

Source : Fédération pétrolière belge

<sup>18</sup> Le premier contrat de programme a été conclu en 1974 entre l'État belge et la Fédération Pétrolière Belge (FPB) pour mieux répondre à la volatilité du marché pétrolier et à la parité euro - dollar.

## Droits d'accises et récupération partielle des accises spéciales sur le diesel

### Droits d'accises

Les droits d'accises sont des impôts indirects qui frappent la consommation ou l'utilisation de certains produits, qu'ils soient fabriqués à l'intérieur du pays, qu'ils proviennent d'un État membre de l'Union européenne ou qu'ils soient importés d'un pays tiers à l'Union européenne.

Le gazole NC 2710 19 41<sup>19</sup> fait partie des produits soumis aux accises faisant l'objet d'une harmonisation par la communauté européenne. Les règles relatives aux taux d'accises en Europe sont contenues dans la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie », structurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Pour ce produit, la directive fixe le principe d'un taux minimum d'accises valable pour tous les pays (le dispositif prévoit néanmoins des exceptions). Il est de **33 €/hl** depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

En Belgique, le droit d'accise total pour les produits énergétiques et l'électricité se décompose de la manière suivante :

- Un droit d'accise ordinaire : droit d'accise commun à l'UEBL (Union économique belgo-luxembourgeoise), harmonisé au niveau communautaire.
- Un droit d'accise spécial : droit d'accise national dont le montant est destiné au Trésor national belge exclusivement.
- Une cotisation sur l'énergie (pour les produits énergétiques et l'électricité) : montant destiné au Trésor national belge exclusivement.

Ces trois composantes ont leurs propres caractéristiques et des taux différents, mais la somme des accises perçues sur le gazole ne doit pas être inférieure à 33 €/hl, conformément au principe communautaire du taux minimum.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, le montant des droits d'accises sur le gazole et autres taxes s'élève à 53,85 €/hl.

### Remboursement partiel des droits d'accises

Dans son article 7.2, la directive 2003/96/CE accorde aux États membres de l'UE la possibilité d'établir une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial » et le « gazole à usage privé ». Précisément, le texte prévoit que cette différence peut être opérée dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d'un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ».

A ce titre, toutes les entreprises de transport de marchandises pour compte propre et pour compte de tiers exploitant des véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 7,5 tonnes, ayant leur siège dans un État membre de l'U.E, peuvent récupérer une partie des droits d'accises payées sur le gazole acheté en Belgique.

---

<sup>19</sup> Les codes de la nomenclature combinée pour les produits visés par la directive 2003/96/CE sont mis à jour une fois par an conformément à la procédure prévue à l'article 27 de la même directive.

Le montant de ce remboursement est non plafonné en volume et évolue selon un système complexe avec un effet de cliquet positif ou inversé<sup>20</sup>.

#### *Calcul du montant*

Le montant récupérable correspond à la différence entre le taux d'accise spécial en vigueur et le droit d'accise de référence qui était en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (cf. Annexe 2).

Depuis le 23 mars 2017, le taux du remboursement partiel s'élève à 17,74 €/hl.

#### *Procédure*

L'entreprise doit enregistrer ses véhicules auprès des services des douanes afin d'obtenir une « autorisation produits énergétiques et électricité – catégorie utilisateur final ».

La demande de remboursement se fait auprès de l'administration des douanes et des accises. Elle peut être adressée dans le mois suivant la période de consommation<sup>21</sup>. Le délai de demande maximum est fixé à trois ans, toutefois la prise en compte ne démarre qu'à la date d'enregistrement.

Le Service Public Fédéral FINANCES - Administration générale des Douanes et Accises – a récemment mis en place une application online (PDIE) permettant aux entreprises belges d'adresser ou de consulter leurs demandes de remboursement d'accises. Les entreprises étrangères n'ont pas encore la possibilité d'utiliser cette application online. En attendant, elles doivent utiliser la procédure papier.

Les entreprises belges ne sont pas obligées de joindre des preuves à leur demande de remboursement, mais ces preuves doivent néanmoins être disponibles au siège de l'entreprise, au cas où l'administration souhaiterait effectuer un contrôle.

---

<sup>20</sup> En 2003, le gouvernement belge a introduit un système de cliquet permettant l'adaptation à la hausse (cliquet positif) comme à la baisse (cliquet négatif ou inversé) du droit d'accise spécial en fonction des variations des prix du carburant. Le cliquet négatif est suspendu depuis le 01/01/2012.

<sup>21</sup> Demande semestrielle pour la France

## 2.3. La réglementation sociale

### REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

#### Durée hebdomadaire

Le régime de travail présenté ci-dessous est le régime dit « normal », c'est-à-dire ne nécessitant l'application d'aucune disposition dérogatoire, sectorielle ou individuelle.

- La durée du travail est limitée à 8 heures par jour et à 40 heures par semaine (38 heures par semaine sur base annuelle)
- La semaine de travail s'étend du lundi au samedi (au plus tard)
- Pas de travail pendant la nuit (entre 20 h et 6 h)
- Le repos des jours fériés est respecté

Tout régime dérogatoire à ce schéma classique nécessite, outre la modification du règlement de travail, de bénéficier d'une dérogation.

#### Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

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.

On retrouve également des jours de congés pour situation exceptionnelle équivalents à ceux que l'on connaît dans la législation française sur le travail (mariage, naissance, décès, etc.).

#### Contrats de travail<sup>22</sup>

##### Deux statuts différents

La législation sur les contrats de travail opère une distinction en fonction de la nature du travail :

- Les ouvriers accomplissent un travail principalement manuel
- Les employés accomplissent un travail principalement intellectuel

Cette distinction introduit les différences suivantes :

- La durée de la période d'essai est plus courte pour les ouvriers.
- Les délais de préavis sont généralement plus longs chez les employés.
- La durée du salaire garanti en cas de maladie ou d'accident est plus longue pour les employés.

---

<sup>22</sup> Informations recueillies auprès du SPF (Ministère), Emploi Travail et concertation sociale. [www.emploi.belgique.be](http://www.emploi.belgique.be)

- La notion de chômage technique et de chômage économique ne concerne que les ouvriers.
- Concernant les vacances annuelles, le pécule de vacances est payé par l'Office national des vacances annuelles (ONVA) pour les ouvriers, directement par l'employeur pour les employés.
- La date du paiement du salaire est différente.

## Types de contrat

Les contrats de travail peuvent varier en fonction de leur durée et de leur contenu.

- Contrat à durée indéterminée : la fin de l'engagement n'est pas précisée. Ce type de contrat est considéré comme la règle générale, y compris dans le secteur du transport routier de marchandises. Si le travailleur et l'employeur n'ont rien prévu en ce qui concerne la durée du contrat, il est automatiquement considéré comme un contrat à durée indéterminée. Ces contrats de travail ne nécessitent aucune formalité obligatoire. Ils peuvent même être conclus oralement, bien qu'il soit préférable de les conclure par écrit.
- Contrat à durée déterminée : le début et la fin de l'engagement sont précisés. Ce type de contrat doit obligatoirement être écrit et être signé avant l'entrée en service. Si la date de fin du contrat n'est pas mentionnée, le contrat est automatiquement considéré comme étant à durée indéterminée. Sauf conditions particulières, il n'est pas possible de conclure des contrats à durée déterminée successifs sans interruption entre eux.
- Contrat de travail intérimaire : un intérimaire s'engage vis-à-vis d'une entreprise de travail intérimaire à effectuer chez un utilisateur un travail temporaire contre rémunération. Ces contrats ne sont possibles que pour les motifs suivants : le remplacement d'un travailleur permanent, le surcroît exceptionnel de travail, l'exécution d'un travail exceptionnel, certaines prestations artistiques occasionnelles. Ils peuvent être conclus aussi bien pour une durée déterminée que pour un travail nettement défini, mais également pour le remplacement d'un travailleur permanent. Ils doivent nécessairement faire l'objet d'un écrit. La conclusion de plusieurs contrats successifs est autorisée.
- Contrat pour un travail nettement défini : la fin de l'engagement correspond à l'achèvement du travail. Dès le début du contrat, les parties peuvent évaluer la durée de celui-ci. Le travailleur doit disposer, avant son entrée en service, d'une description précise du travail afin de pouvoir estimer son étendue et la durée nécessaire pour l'effectuer.
- Contrat de remplacement : l'identité et la fonction de la personne remplacée sont indiquées ainsi que la raison et la durée du contrat. Ce type de contrat peut être conclu pour le remplacement d'un travailleur dont le contrat de travail est temporairement suspendu (par exemple dans le cas d'une interruption de carrière, mais pour un autre motif que le chômage). Il doit obligatoirement être écrit et signé avant l'entrée en service.

D'autres types de contrats particuliers existent pour certaines catégories de travailleurs (représentants de commerce, domestiques, étudiants, artistes et sportifs professionnels, travailleurs à domicile).

La réglementation portant sur l'ensemble de ces contrats de travail est détaillée sur le site internet du Service Public Fédéral, Emploi, Travail et Concertation sociale.

## Concertation sociale

Des commissions paritaires ont été mises en place pour négocier des Conventions collectives de travail (CCT) dans chaque secteur d'activité. Les résultats concernent aussi bien les conditions de travail que le salaire ou encore « la gestion de la paix sociale ». La commission paritaire relative au transport routier de marchandises est la CP 140 - Commission Paritaire du transport et de la logistique.

## REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

### Généralités

La réglementation du travail applicable dans le secteur du TRM en Belgique respecte les dispositions du règlement (CEE) 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos dans le transport par route<sup>23</sup>.

Le règlement s'applique tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte de tiers. Elle respecte également le règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 ainsi que la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative aux temps de conduite et de travail et aux caractéristiques des chronotachygraphes.

Ces règlements ont été nuancés, précisés et ratifiés en Belgique par les arrêtés royaux du 9 avril 2007 et du 14 juillet 2005 quant aux contrôles et aux peines encourues lors d'infractions et aux modalités d'application des règles relatives au chronotachygraphe.

La Convention Collective du Travail (CCT) du 27 janvier 2005, ratifiée par l'AR du 10 août 2005, fixe les conditions de travail et les salaires du personnel roulant.

La Commission Paritaire du Transport (CP N° 140) est constituée de 32 membres effectifs répartis de manière égale entre les représentants des salariés et les fédérations de transporteurs.

Le code de la route et le règlement pour le transport des matières dangereuses (ADR), directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008, complètent ce cadre réglementaire.

L'adoption du « paquet routier » par la Belgique s'est traduite par une refonte totale de la législation sur le transport de marchandises avec notamment des mises aux normes européennes du transport par route, des conditions plus sévères pour accéder à la profession de transporteur et au marché, des contrôles renforcés, la création d'un registre électronique des entreprises de transport par route, etc.

---

<sup>23</sup> La liste des véhicules exemptés énumérée à l'article 3 du règlement est complétée à l'article 6 de l'arrêté royal du 9 avril 2007.

## Durée du travail

### Règle générale

Le temps de travail hebdomadaire en Belgique est fixé à 38 heures dans le Code du Travail général<sup>24</sup>. Il existe cependant des dérogations à ce code en fonction des conventions collectives. La CP 140.03 fixe les conditions de travail et de rémunération pour le secteur du transport routier et de la logistique pour compte de tiers (cf. annexe 3).

Dans un régime classique, la durée de travail est de 38 heures/semaine ou 39 heures avec des jours de compensation payés. Dans un régime flexible, la moyenne hebdomadaire doit être de 38 heures ou 39 heures sur un semestre. Les heures d'attente (maximum 2h/jour et 10h/semaine) ne sont pas considérées comme des heures de travail.

### Temps maximal de travail

Dans un régime dit classique, l'arrêté royal du 10 août 2005 relatif à la durée du travail des travailleurs mobiles occupés dans les entreprises de « transport de choses » (article 3) permet un dépassement du temps de travail à condition qu'il ne soit pas travaillé :

- Plus de 48 heures au cours d'une semaine,
- Plus de 92 heures au cours de deux semaines consécutives et à condition que la durée hebdomadaire de travail fixée par la loi ou par une convention collective de travail (38/39 heures) soit respectée en moyenne sur une période d'un trimestre au maximum.

Pour le calcul de la rémunération des heures supplémentaires, on prend en considération chaque prestation de travail effectuée au-delà de la limite de 9 heures par jour et de 40 heures par semaine.

Dans un régime de travail dit flexible, la loi du 17 mars 1987, relative à l'introduction de nouvelles réglementations de travail, offre la possibilité aux entreprises de déroger à certaines dispositions légales « en vue de permettre l'extension ou l'adaptation du temps d'exploitation de l'entreprise et de promouvoir l'emploi ». Dans le secteur du TRM, ce régime de travail se traduit par la possibilité d'autoriser un temps de travail maximal de 12 heures consécutives. Une limitation du temps de travail de la semaine, de la quinzaine et du mois n'a pas été reprise dans la CCT du 28 septembre 1999. Néanmoins, le temps de travail hebdomadaire doit être respecté en moyenne (38h) sur une période au maximum d'un semestre.

En fin de chaque mois, une moyenne hebdomadaire du temps de travail est calculée pour déterminer les heures supplémentaires. Une moyenne jusqu'à 60 heures par semaine ne donne pas droit à une majoration des heures. Si le conducteur réalise plus de 60 heures de service en moyenne sur une période d'un mois, il a droit à une majoration de 50 % sur ces heures.

### Remarque

Bien entendu, le temps maximal de travail autorisé selon ces régimes de travail ne doit pas déroger aux règles portant sur le temps de conduite maximum qui dépend du règlement (CEE) 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos dans le transport par route.

---

<sup>24</sup> Loi du 16 mars 1971 sur le travail

## Rappel des principales règles en matière de réglementation du travail découlant de l'application du règlement (CE) N° 561/2006

### Temps de conduite

- Le temps de conduite journalier ne peut excéder 9 heures,
- Il peut être porté à 10 heures deux fois par semaine,
- Le temps de conduite hebdomadaire ne peut excéder 56 heures,
- Le temps de conduite sur deux semaines consécutives ne peut excéder 90 heures.

### Interruptions

Le conducteur doit respecter une pause de 45 minutes après 4,5 heures de conduite. Elle peut être remplacée sur une période de conduite de 4,5 heures par une pause de 15 minutes au minimum suivie d'une pause de 30 minutes.

### Temps de travail

Le temps de travail ne se limite pas aux heures de conduite et intègre par exemple les opérations de chargement/déchargement et les obligations administratives. Toutefois, ces opérations ne peuvent être considérées comme des interruptions de temps de conduite et doivent être enregistrées sur le chronotachygraphe.

### Temps de repos

Le temps de repos correspond à une période où le conducteur est libre de ses occupations. Il ne peut y avoir de période de repos que lorsque le véhicule est à l'arrêt, y compris en cas de double équipage. Ce temps de repos est de 11 heures consécutives, mais il peut toutefois être scindé en deux périodes, l'une de 9 heures de repos consécutives dite « repos journalier normal », l'autre de 3 heures de repos complémentaires, dite « repos journalier réduit ».

Lorsqu'il y a deux conducteurs, le repos journalier est de 9 heures par période de 30 heures au lieu de 24 heures en solo.

Sous certaines conditions, le repos journalier peut être pris lors de l'accompagnement du véhicule sur les ferries ou sur les trains.

### Repos hebdomadaire

Le temps de repos hebdomadaire normal (RHN) est de 45 heures consécutives, le repos hebdomadaire réduit (RHR) est de 24 heures. Il est possible, sur deux semaines consécutives, de prendre un RHN + un RHR, toutefois le temps de repos hebdomadaire devra être compensé dans les trois semaines suivant la semaine en question.

Les conditions de rémunération et les coûts associés aux personnels de conduite seront abordés dans la deuxième partie de cette étude.

## Rémunération, indemnités, primes et avantages

### Rémunération

- **Base horaire** : Au 30 janvier 2018, le salaire horaire minimum pour le conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus s'élève à 11,6475 € sur la base d'un volume de 38 heures par semaine. Le calcul peut s'établir également sur la base de 39 heures par semaine avec 6 jours de compensation payés. Les barèmes minima de salaires bruts peuvent faire l'objet d'une indexation en application de la CCT (+1,1 % en juin 2017).

Ce barème s'applique également aux conducteurs de véhicule articulé, ADR et frigorifique.

#### I. 28. Salaires horaires minimums pour le personnel roulant en €/h – situation au 30/01/2018

Catégorie	Régime	
	38h-semaine	39h-semaine avec 6 jours de compensation payés
Manoeuvre-convoyeur	10,5960	10,3255
Travailleur en formation (accompagné d'un travailleur d'expérience)	10,5960	10,3255
Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 T	11,0060	10,7240
Travailleur d'un véhicule dont la charge utile est entre 7 T et 15 T	11,2535	10,9650
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	11,6475	11,3485

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

- **Indemnité pour le temps de disponibilité** : 99 % du salaire minimum horaire brut, soit 11,5310 € pour le conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus. 90 % du salaire horaire de base quand le conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, sauf si le temps coïncide avec le temps de repos du chauffeur.

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.

*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.

#### *Remarque*

Les temps de disponibilité ne sont pas inclus dans « la durée du travail effectif des personnels roulants marchandises ». <sup>25</sup>

- **Heures supplémentaires** : 150 % du salaire minimum horaire brut, soit 17,4713 € pour le conducteur d'un véhicule de 15 tonnes et plus.
- **Travail du dimanche** : 100 % par paiement du salaire + récupération.
- **Travail d'un jour férié** : 200 % par paiement + 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 %.

#### Indemnités, primes et avantages

- **Prime de fin d'année** : elle s'élève à 5 % du salaire brut complet déclaré à l'ONSS par l'employeur durant la période de référence (Période du 1<sup>er</sup> juillet de l'année précédente au 30 juin de l'année de la prime). Elle est versée au salarié via le fonds social Transport et Logistique en fin d'année.

---

<sup>25</sup> La durée du travail effectif inclut : les temps de conduite, les temps d'attente, les temps de travaux divers ou « autres tâches » (nettoyage, plein d'essence, chargement / déchargement, ...), les temps de double équipage

- **Indemnités de sécurité d'existence** : indemnités diverses que le salarié peut recevoir dans des circonstances particulières (allocation complémentaire de maladie de longue durée ou d'accident, indemnité de décès, prime de départ à la retraite, assurance hospitalisation à partir de 6 mois consécutifs dans le secteur, remboursement frais de formation ADR, etc.).
- **Indemnité RGPT** (Règlement Général pour la Protection des Travailleurs) : cette indemnité sert à couvrir les frais du conducteur à l'extérieur de l'entreprise. Rattachée au salaire du personnel roulant, elle s'élève, au 1<sup>er</sup> juin 2017, à 1,3920 € (nette) par heure entamée.
- **Indemnité 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 selon l'âge du conducteur :
  - 1,1565 €/h pour le personnel roulant de - 50 ans,
  - 1,4450 €/h pour le personnel roulant de + 50 ans.
- **Indemnité de séjour** : 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. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 :
  - Grande indemnité de séjour : 36,6810 € par tranche entamée de 24 heures,
  - Petite indemnité de séjour : 14,8685 € par tranche entamée de 24 heures (temps de travail et temps de disponibilité cumulés précédant le repos inférieurs à 8 heures ou absence du domicile inférieure à 24 heures),
  - Indemnité complémentaire : 9,9730 € en cas de séjour fixe à l'étranger.
- **Prime 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.

#### I. 29. Prime d'ancienneté

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	0,0525 €	0,1075 €	0,1625 €	0,2175 €	0,2725 €	0,3275 €	0,3825 €

Source : Febetra, CP 140.03

## Cotisations sociales

La 6<sup>e</sup> réforme de l'État<sup>26</sup> prévoit le transfert vers les Régions des compétences en matière d'allocations familiales, du congé-éducation payé, de l'accompagnement des chômeurs et du Fonds d'Equipements et de Services collectifs. Depuis le 1<sup>er</sup> trimestre 2015, les cotisations suivantes ne sont donc plus perçues en tant que telles :

- Les allocations familiales

<sup>26</sup> « Un État fédéral plus efficace et des entités plus autonomes », décembre 2011 : transfert de compétences aux Communautés et Régions et réforme importante de la loi spéciale de financement

- L'accueil des enfants
- Le congé-éducation payé
- L'accompagnement et le suivi des chômeurs

Dès lors, une cotisation patronale de base (pourcentage total) est appliquée sans lien direct avec l'ancien champ d'application de ces cotisations spécifiques. Cette cotisation varie selon un certain nombre de groupes (travailleurs du secteur privé, contractuels du secteur public, etc.). Initialement de 24,92 % pour les travailleurs du secteur privé, cette cotisation s'élève à 22,65 % depuis le 2<sup>e</sup> trimestre 2016 (conséquence du tax-shift<sup>27</sup>).

Les cotisations de sécurité sociale pour les conducteurs sont calculées sur une base de rémunération brute majorée de 8 %. Cette majoration s'explique par le fait que le pécule de vacances n'est pas payé par l'employeur mais par l'Office national des Vacances annuelles ou une autre caisse de vacances. La cotisation totale destinée au régime des vacances annuelles des travailleurs manuels et assimilés s'élève à 15,88 % des rémunérations brutes.

Les charges sociales sont versées via l'Office National de Sécurité Sociale (ONSS) qui centralise et redistribue aux autres offices et fonds les cotisations patronales et salariales.

---

<sup>27</sup> Loi du 26 décembre 2015 relative aux mesures concernant le renforcement de la création d'emplois et du pouvoir d'achat et la loi du 16 mai 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale



## 2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

### CONTROLES

Les contrôles portant sur le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos et au tachygraphe<sup>29</sup> sont confiés :

- Aux fonctionnaires de police relevant de la police fédérale et de la police locale,
- Aux agents du Service public fédéral Mobilité et Transports qui appartiennent au service compétent pour le transport par route ou au service compétent pour le transport de marchandises dangereuses,
- Aux agents de l'Administration des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances.

Le contrôle du respect des dispositions en matière d'attestation de conducteur et la recherche et la constatation des infractions à ces dispositions sont confiées :

- Aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral Sécurité sociale,
- Aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale,
- Aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection de l'Office national de Sécurité sociale,
- Aux inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection de l'Office national de l'Emploi

De manière générale, les contrôles sur la route et en entreprises sont coordonnés au niveau fédéral. Mais avec les transferts de compétences prévus par la sixième réforme de l'État<sup>30</sup>, le Code de la Route n'est plus entièrement une prérogative de l'État fédéral et du SPF Mobilité. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les Régions peuvent disposer chacune de leur propre réglementation, fixer et récupérer les amendes administratives et pénales dans les domaines suivants :

- Limites de vitesse sur la voie publique à l'exception des autoroutes (la police fédérale reste compétente pour les contrôles effectués sur les autoroutes et les routes express)
- Placement de la signalisation routière
- Sûreté de chargement, de masse maximale autorisée et des masses entre les essieux des véhicules
- Transport dangereux et transport exceptionnel

#### *Remarque*

Les services des Douanes n'effectuent des contrôles sur la route que pour vérifier si les transporteurs routiers n'utilisent pas de fioul domestique. En entreprise, les Douanes peuvent être amenées à vérifier les demandes de remboursement des accises spéciales.

---

<sup>29</sup> Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route

<sup>30</sup> « Un État fédéral plus efficace et des entités plus autonomes », décembre 2011 : transfert de compétences aux Communautés et Régions et réforme importante de la loi spéciale de financement

## AMENDES

Un catalogue des amendes détaille les infractions et précise le montant des amendes à payer (trois parties) :

- Le catalogue des amendes générales<sup>31</sup> recense les infractions relevant des autorisations d'exercice et des conditions d'exercice (licences, dépassement des MMA, des temps de conduite etc.). Les amendes maximums perçues peuvent aller jusqu'à 2 500 €. Elles peuvent doubler en cas de récidive.
- Le catalogue des amendes « contrôle technique »<sup>32</sup> s'attache aux caractéristiques techniques du véhicule, à son état d'entretien et aux éléments de sécurité. Les amendes maximums perçues sont de 3 000 €. Elles peuvent doubler en cas de fraude.
- Enfin, le catalogue ADR<sup>33</sup> s'attache au respect du règlement ADR. Les amendes maximums sont de 2 500 €.

En 1990, le Parlement belge a voté une loi par laquelle la Belgique se dotait d'un permis de conduire à points. Cette législation n'a cependant jamais fait l'objet d'un arrêté royal. Le dispositif n'est donc pas appliqué à ce jour.

## SECURITE ROUTIERE

L'institut Vias<sup>34</sup> publie chaque année des statistiques et des analyses sur la sécurité routière en Belgique, que le SPF Économie reprend dans un rapport annuel.

Les principaux enseignements du rapport statistique de 2016 concernant les véhicules de transport de marchandises d'une MMA supérieure à 3,5 tonnes montrent que :

- Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd est en baisse en 2016 : 2 050 (- 4,4 % par rapport à 2015).
- Le nombre de tués impliquant un poids lourd est en hausse : 100 (+8,7 % par rapport à 2015).

Selon une étude de l'institut, le risque d'accident impliquant un camion n'est serait de l'ordre de 35 % moins élevé pour les poids lourds que pour l'ensemble des usagers de la route.

---

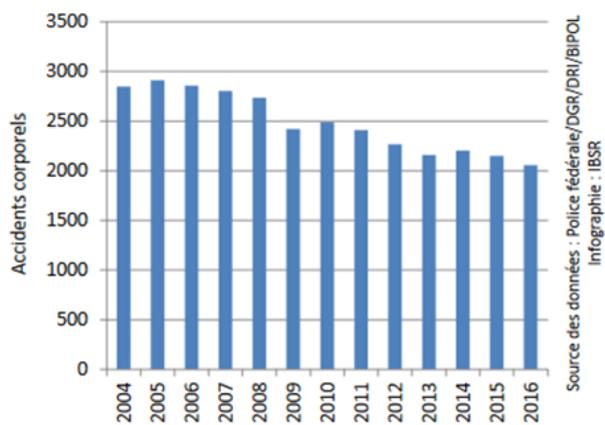
<sup>31</sup> Arrêté Royal du 27 avril 2007, modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route

<sup>32</sup> Arrêté Royal du 12 septembre 2011, modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006, instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

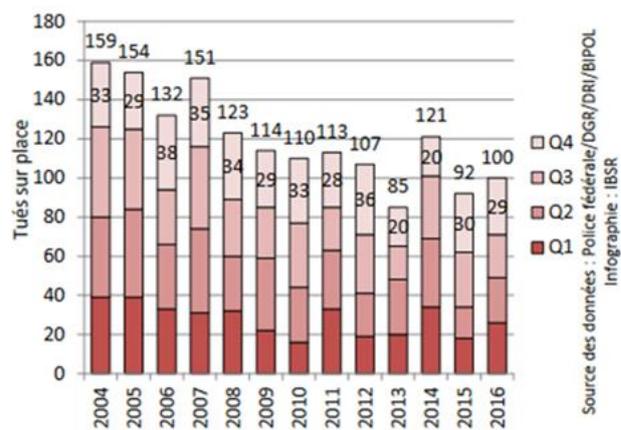
<sup>33</sup> Arrêté royal du 27 avril 2007 modifiant l'arrêté royal du 24 mars 1997 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses à l'exception des matières explosibles et radioactives.

<sup>34</sup> Anciennement IBSR - Institut Belge pour la Sécurité Routière

I.31. Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd, Belgique



I.32. Evolution du nombre de tués sur place dans les accidents impliquant un poids lourd, Belgique



Source : Institut Vias

### 3. ETUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

*Analyse des coûts d'exploitation d'un poids lourd de 40 tonnes à l'international*

#### 3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM BELGE

Cette enquête a été menée auprès d'une dizaine d'entreprises belges implantées dans les trois régions du Royaume. Ces entretiens se sont déroulés en face à face avec le plus souvent le chef d'entreprise ou le responsable d'exploitation.

##### I. 33. Caractéristiques des entreprises interrogées

Forme juridique	Régions	Kilométrage annuel	Chiffre d'affaires	Taille de la flotte	Nombre de conducteurs
SA SPRL	Bruxelles-Capitale Flandre Wallonie	60 000 à 130 000	330 000 € à 72 millions d'euros	2 à 600	2 à 600

Source : CNR

Les résultats chiffrés contenus dans ce rapport ne sont pas des statistiques. Il s'agit d'une synthèse « à dire d'expert » des informations recueillies auprès des entreprises et des organismes du secteur du TRM s'appuyant sur la réglementation en vigueur.

#### 3.2. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Toutes les entreprises interrogées réalisent, avec leurs propres moyens, des opérations de transport longue distance à l'international. Elles effectuent également du transport national et ont le plus souvent d'autres activités comme la logistique, l'affrètement ou le stockage. Certaines entreprises disposent de filiales dans d'autres pays européens, souvent en France, parfois dans des pays de l'Est européen. En Belgique, l'activité internationale des entreprises s'apparente à une activité inter-régionale. Les transports sont principalement réalisés dans les pays limitrophes et dans un rayon d'action excédant rarement quelques centaines de kilomètres. Les activités de « grand international » sont le plus souvent effectuées par des sous-traitants étrangers et parfois assurées par des filiales étrangères, en grande partie situées en Slovaquie.

Les entreprises interrogées disposent de flottes composées de 2 à 600 véhicules. Elles interviennent dans des secteurs différents et ont des stratégies assez classiques, allant d'une approche généraliste à l'ultra spécialisation. Les véhicules sont le plus souvent dédiés aux conducteurs. Dans tous les cas, les conducteurs ne travaillent pas le week-end. Le kilométrage moyen des véhicules peut exceptionnellement dépasser 130 000 kilomètres par an. Le kilométrage annuel moyen effectué par les conducteurs se situe autour de 117 000 kilomètres.

Si ces observations sont légèrement supérieures à celles constatées en France, elles restent néanmoins inférieures à celles rencontrées dans d'autres pays européens.

### 3.2.1. CARBURANT

La consommation moyenne des véhicules est comprise entre 28 et 32 litres aux 100 km pour une charge moyenne comprise entre 22 et 23 tonnes. Un parc récent, en grande majorité composé de véhicules Euro VI, des itinéraires peu accidentés le plus souvent effectués sur autoroutes et la formation des chauffeurs expliquent ces bonnes performances. La recherche d'économies de carburants fait l'objet de démarches conjointes avec les constructeurs. L'implication des conducteurs dans la diminution des consommations fait très rarement l'objet de primes. Certaines entreprises visitées disposent de leurs propres installations de distribution de carburants. L'une des entreprises visitées est distributrice agréée.

En Belgique, le prix du gazole « à usage privé »<sup>35</sup> est légèrement plus avantageux qu'en France. En revanche, le dispositif belge de remboursement partiel des droits d'accises pour le gazole « à usage commercial »<sup>36</sup> joue pleinement son rôle et place la Belgique parmi les pays européens où l'on paye son carburant le moins cher. Pour obtenir plus de détails sur ce sujet, le CNR invite le lecteur à consulter sur son site internet l'étude relative à « la fiscalité appliquée au gazole et aux dispositifs de remboursements de droits d'accises pour les professionnels exploitant des véhicules d'un PMA supérieur ou égal à 7,5 tonnes »<sup>37</sup>.

La consommation moyenne retenue pour les simulations suivantes est 30 l/100 km.

### 3.2.2. MAINTENANCE & ENTRETIEN

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. Ce coût intègre souvent l'entretien des pneumatiques.

En incluant les pneumatiques, le coût moyen de la maintenance d'un véhicule au kilomètre se situe entre 0,06 € et 0,13 €. Cette forte dispersion s'explique sans doute par l'âge des parcs de véhicules et l'hétérogénéité des types de contrats de maintenance observés.

Le coût annuel par véhicule se situe dans une moyenne comprise entre 6 900 € et 14 950 €.

Le coût annuel retenu pour les simulations suivantes est 11 115 €.

### 3.2.3. MATERIEL

Le prix des tracteurs et des semi-remorques varie sensiblement en fonction du constructeur, des options, de la motorisation ou de la nature de la semi.

Le prix d'acquisition moyen pour un tracteur (420 à 480 CV) est de 81,5 k€ (cotations extrêmes : 70 et 90 k€). Pour une semi-remorque type Tautliner, le prix atteint en moyenne 25,5 k€.

Les modes de financement utilisés sont l'emprunt classique, le crédit-bail et la location financière.

La durée moyenne de location varie de 36 mois à 60 mois. Les transporteurs conservent leurs tracteurs pour une durée moyenne de 7 ans et leurs semi-remorques entre 12 et 15 ans.

---

<sup>35</sup> Utilisé pour les véhicules de moins de 7,5 tonnes de PTAC

<sup>36</sup> Utilisé pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC

<sup>37</sup> Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe - <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Droits-d-accises-et-mecanismes-de-remboursements-partiels-sur-le-gazole-en-Europe>

### 3.2.4. PEAGES

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2016, les transporteurs belges ne s'acquittent plus de l'Eurovignette pour leurs transports effectués en Belgique. 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. Pour plus de détails sur les modalités de la taxe kilométrique, le lecteur est invité à se reporter au chapitre 3.6 portant sur la fiscalité des entreprises.

Il est difficile de déterminer avec précision le montant global des péages acquitté par les entreprises pour un véhicule effectuant du transport international. La fourchette se situe entre 3 000 et 9 000 €. Le coût de péage retenu pour les simulations suivantes inclut la taxe kilométrique et les péages autoroutiers à l'international. Il avoisine 8 000 € par an, soit environ 0,068 €/km.

### 3.2.5. ASSURANCES

- Assurance pour un ensemble : tracteur + semi-remorque

Le coût moyen pour l'assurance au tiers d'un ensemble s'élève à environ 1 700 €/an. Il atteint 2 100 €/€ pour une assurance tous risques (type Omnium).

- Assurance pour les marchandises transportées

Les assurances marchandises sont exprimées en pourcentage du chiffre d'affaires et fluctuent d'une entreprise à l'autre en fonction de la nature des marchandises transportées. La moyenne s'établit à 250 €/an.

### 3.2.6. TAXE DE CIRCULATION

Le montant de la taxe de circulation 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, s'élève à 515 €.

### 3.2.7. COÛTS DE STRUCTURES

Les informations portant sur les coûts de structures sont souvent difficiles à collecter. Par ailleurs, la manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Dans sa dernière analyse du prix de revient d'un véhicule, réalisée au mois de janvier 2018, l'Institut Transport Routier et Logistique (ITLB) évalue le poids des frais généraux à 9,1 % du prix de revient total.

## 3.3. OBSERVATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

La réglementation du travail et les conditions de rémunération des conducteurs ont été abordées en détail dans le chapitre 3.7 du présent rapport. Les informations obtenues auprès des entreprises et des conducteurs<sup>38</sup> rencontrés à l'occasion des enquêtes seront exploitées dans cette sous-partie.

Il est important de préciser que le nombre d'entretiens réalisés pour chaque population ne permet pas d'accorder aux résultats présentés ci-après une valeur statistique. Ces derniers ont une valeur indicative de la réalité vécue par les professionnels interrogés.

---

<sup>38</sup> 20 conducteurs sont interrogés hors entreprise afin de croiser les informations recueillies auprès des dirigeants d'entreprises

### 3.3.1. RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

#### Rémunération des conducteurs

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 11,6475 € pour les heures de conduite et 11,5310 € 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 déplacements se composent de la RGPT (1,3920 € / heure de travail) et des indemnités de séjour, le plus fréquemment de catégorie A (36,6810 € 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<sup>39</sup> 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). Pour avoir droit à la prime de fin d'année, l'ouvrier doit avoir gagné, au cours de la période de référence, un salaire brut déclaré d'un minimum de 3 718,40 €.

En Belgique, tous les agents contractuels ont droit à un bonus à l'emploi<sup>40</sup> 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. Ce pécule de vacances brut s'élève à 15,38 % de la rémunération de base.

#### Les charges patronales

La FEBETRA publie chaque trimestre le détail du coût d'un conducteur (rémunération + cotisations patronales + indemnités + RGPT). Au quatrième trimestre 2017, les éléments de calcul du coût moyen d'un conducteur en Belgique sont les suivants (cf. annexe 4) :

Salaire horaire	à 108 %	Nombre de travailleurs	Base	Assurance maladie & JF	Indemn. A par heure	RGPT	Assurance hospitalisation	Plan de pension sectoriel	Coût total	Coefficient
€ 11,6475	12,5793	> de 20 travailleurs	€ 18,6995	€ 1,6567	€ 4,8264	€ 1,3920	€ 0,0506	€ 0,1518	€ 26,7770	2,2990
		10 à 19 travailleurs	€ 18,6944	€ 1,6567	€ 4,8264	€ 1,3920	€ 0,0506	€ 0,1518	€ 26,7720	2,2985
		1 à 9 travailleurs	€ 18,4818	€ 1,6567	€ 4,8264	€ 1,3920	€ 0,0506	€ 0,1518	€ 26,5594	2,2803

Source : Febetra

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.

<sup>39</sup> Période de référence : du 1<sup>er</sup> juillet de l'année précédente au 30 juin de l'année de la prime

<sup>40</sup> Base légale : loi du 20 décembre 1999 visant à octroyer une réduction des cotisations personnelles de sécurité sociale aux travailleurs salariés ayant un bas salaire

### 3.3.2. DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR BELGE AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Profil type d'un conducteur belge affecté à l'international sur la base des enquêtes terrain

PROFIL TYPE	
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	<p>Conducteur international ayant un rayon d'action se limitant aux pays limitrophes</p> <p>Trois nuitées par semaine</p> <p>Retour à la base le week-end</p> <p>Salaires calculés sur la base de la convention collective appliquée dans le secteur</p> <p>Taux différenciés des heures de disponibilité, prime d'ancienneté de 5 ans et indemnités conformes à la convention collective</p> <p>Rémunération correspondant au temps de service effectué</p> <p>Temps de service retenu : 220 h / mois</p> <p>Productivité moyenne : 152 heures de conduite sur 11 mois, 18 heures d'autres travaux, 50 heures de disponibilité</p> <p>Congés annuels pris dans leur totalité</p>
KILOMETRAGE ANNUEL	117 000 km
NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL PAR AN	220 jours
NOMBRE DE SEMAINES D'ACTIVITE PAR AN	43 semaines
NOMBRE D'HEURES DE CONDUITE PAR AN	1672 h
COÛT ANNUEL POUR L'EMPLOYEUR	56 284 €
COÛT HORAIRE DE CONDUITE	33,66 €
COÛT KILOMETRIQUE	0,48 €

### 3.3.3. RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES

#### I. 34. Coût d'un conducteur belge affecté à l'international

DECOMPOSITION DU COUT D'UN CONDUCTEUR BELGE					
EMPLOYEUR				SALARIE	
<b>Salaire brut (pour 220 h de temps de service)</b>	<b>Taux</b>	<b>Assiette</b>	<b>2 722,00 €</b>	<b>Salaire brut (pour 220 h de temps de service)</b>	<b>2 722,00 €</b>
Prestation (conduite)	11,6475 €	152 h	1 770,42 €		
Autres travaux complétant les 38 h / semaine	11,6475 €	18 h	209,66 €		
Heures de disponibilité	11,5310 €	50 h	576,55 €		
Prime d'ancienneté ( 5 ans)	0,1625 €	220 h	35,75 €		
Prime annuelle mensualisée* (5 % du salaire brut selon convention collective)			129,62 €		
<b>Base de calcul pour les cotisation (108 % du brut)</b>			<b>2 939,75 €</b>	<b>Base de calcul pour les cotisation (108 % du brut)</b>	<b>2 939,75 €</b>
<b>Cotisations sociales (entreprise de + de 20 salariés)</b>			<b>1 648,03 €</b>	<b>Cotisations sociales</b>	<b>- 405,57 €</b>
Cotisation patronale de base			665,85 €	Pensions	- 220,48 €
Vacances annuelles			466,83 €	Assurance maladie-invalidité - soins de santé	- 104,36 €
Fonds de fermeture des entreprises			6,76 €	Assurance maladie-invalidité - indemnités	- 33,81 €
Cotisations spéciales pour le Fonds de fermeture des entreprises			4,12 €	Chômage	- 25,58 €
Cotisation chômage			49,68 €	Cotisation spéciale pour la sécurité sociale	- 21,35 €
Chômage temporaire et autre chômage			2,94 €	Bonus à l'emploi (allègement de charges)	+ 140,75 €
Cotisation accident du travail			0,59 €		
Modération salariale			216,07 €	<b>Salaire net avant impôt</b>	<b>2 457,17 €</b>
Fonds Social			235,18 €	<b>Impôt sur le revenu</b>	<b>691,43 €</b>
<b>Salaire brut chargé</b>			<b>4 370,02 €</b>	<b>Salaire net après impôt</b>	<b>1 765,74 €</b>
<b>Indemnités</b>			<b>746,41 €</b>	<b>Indemnités</b>	<b>746,41 €</b>
Indemnité RGPT (employé non sédentaire)		220 h	306,24 €	Indemnité RGPT (employé non sédentaire)	306,24 €
Indemnité de déplacement (nuitées)		12	440,17 €	Indemnité de déplacement (nuitées)	440,17 €
<b>Coût mensuel d'un conducteur pendant 11 mois</b>			<b>5 116,43 €</b>	<b>Salaire net disponible pendant 11 mois</b>	<b>2 512,15 €</b>
<b>Coût annuel d'un conducteur</b>			<b>56 280,77 €</b>	<b>Revenu net annuel d'un conducteur (hors pécule de vacances)</b>	<b>27 633,62 €</b>
				<i>Pécule vacances net d'impôt (revenu du 12e mois)</i>	3 384,83 €
				<b>Revenu net annuel d'un conducteur (avec pécule de vacances)</b>	<b>31 018,46 €</b>

\*La prime de fin d'année brute s'élève à 5% du salaire brut complet déclaré à l'ONSS par l'employeur durant la période de référence. (Période du 1er juillet de l'année précédente au 30 juin de l'année de la prime). La prime est assujettie aux cotisations de sécurité sociale (13,07%) prélevées un salarié. Le précompte professionnel (impôt) ne peut être supérieur à 53,50%. Le taux retenu dans notre simulation est 35,33 %.

### 3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

#### I. 35. Conditions et coûts d'exploitation pour un PL 40 T exploité en longue distance

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

\* Moyenne avec remboursement partiel des droits d'accises

Source : CNR

Selon l'estimation du CNR, le coût kilométrique, hors coûts de structure, d'un véhicule belge se situe à 1,08 euro. L'Institut Transport Routier et Logistique (ITLB) évalue le poids des frais généraux à 9,1 % du prix de revient, ce qui porte le coût total rapporté au kilométrage annuel à 1,19 €/km..

## 4. WEBOGRAPHIE

- Eurostat : Office statistique de l'Union européenne <http://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>
- Eur-lex : Législation européenne <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
- Banque mondiale <http://www.banquemondiale.org/>
- SPF Economie : Service public fédéral Économie <https://economie.fgov.be/fr>
- Bureau Fédéral du Plan (BFP) <http://www.plan.be/index.php?lang=fr>
- Banque Nationale de Belgique <https://www.nbb.be/fr>
- Statbel : Office belge de statistique <https://statbel.fgov.be/fr>
- Agence pour le commerce extérieur <http://www.abh-ace.be/fr>
- Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB) <http://www.itlb.be/>
- Transportmedia <http://www.transportmedia.be/?lang=fr>
- Office national de sécurité sociale (ONSS) <https://www.rsz.fgov.be/fr>
- FEBETRA <https://febeta.be/fr/>
- FSTL <http://www.fstl.be/fr/accueil/>
- Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles <http://www.beci.be/>
- Service Public Fédéral Belge <https://www.belgium.be/fr>
- Fédération pétrolière belge (FPB) <http://www.petrolfed.be/fr>
- ONVA <https://www.onva.be/fr>
- Institut Vias (sécurité routière) <http://www.vias.be/fr/>

## 5. ANNEXES

- Annexe 1 Taxe de circulation
- Annexe 2 Tableau cliquets – Droits d'accises
- Annexe 3 Convention collective CP 140.03
- Annexe 4 Charges patronales – Coût conducteur