

Le CNR publie une étude sur le transport routier de marchandises belge

13 MARS 2024



La Belgique est le deuxième pays le plus dense d'Europe. Grâce à sa centralité et aux ports d'Anvers (Belgique) et de Rotterdam (Pays-Bas), le pays est une plaque tournante du transport international de marchandises en provenance et à destination de l'Union européenne. L'activité du pavillon belge est toutefois principalement tournée vers le national, représentant près de 66 % de son activité totale.

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

Concernant les évolutions des différents postes de coûts, on note la hausse du coût conducteur liée aux augmentations des minimas conventionnels. Le coût conducteur a progressé de +1,6 % en 4 ans passant de

56 284 € à 57 168 €. Le taux recomposé des cotisations sociales (total employeur et salarié en équivalent assiette 100 %) s'élève à presque 75 %, soit le taux le plus élevé de l'Union européenne. L'ensemble des postes de coûts ont connu des hausses : les péages (+51 %), les assurances véhicule (+45 %) ou encore le coût de détention du véhicule (+21,5 %).

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

[Consulter l'étude sur le transport routier de marchandises belge](#)