

6.4. Truck & business barometer : une confiance fragilisée

Après un excellent premier semestre, et au vu des perspectives économiques qui s'améliorent à petit pas en zone euro, la confiance des transporteurs belges dans l'avenir reste extrêmement mesurée. La faute à un léger excès d'optimisme et à des tas de raisons qui dépassent complètement le strict cadre du transport.

Cela fait deux ans maintenant que les participants à notre Truck & Business Barometer se déclarent satisfaits du semestre précédent. La satisfaction atteint cette fois un niveau record, dû largement à la baisse persistante des prix du carburant. A 6,73, l'indice de satisfaction retrouve un niveau qui n'avait même pas été le sien en 2006 et 2007. Et cela fait trois semestres que l'indice de satisfaction surpasse l'indice de confiance exprimé six mois auparavant.

Excès d'optimisme?

Le niveau de confiance, de son côté, connaît lui aussi une belle remontée, mais sans atteindre les sommets de 2006 et 2007. A quoi est due cette grande prudence? D'une part, peut-être, à un excès d'optimisme. La croissance du transport routier dépend largement de la croissance du PIB de la Belgique et de ses principaux partenaires économiques, et de ce côté-là, l'amélioration est lente, mais soutenue : 68 % des participants signalent une hausse de leur volume d'activité, contre 20 % seulement qui signalent une baisse. C'est comparable au résultat de l'an dernier, tout comme l'augmentation moyenne des volumes de transport (+3,98 % contre+ 2,83 % en septembre 2014).

Pourtant, la reprise des activités après les vacances est jugée avec sévérité, même si de nombreux transporteurs déclarent ne pas pouvoir suivre la demande: 18.5 % des participants estiment que la reprise a été meilleure que prévu, et plus de 37% estiment qu'elle a été moins forte que prévu. A espérer trop vite, on risque la déception... La progression des volumes de transport porte à nouveau sur le devant de la scène une pièce que l'on ne jouait plus depuis des années: la pénurie de chauffeurs (voir article par ailleurs dans ce numéro). Plus de la moitié des participants (54,5 %) estiment en souffrir aujourd'hui ou, probablement, dans les semaines à venir. Les autres raisons qui freinent l'optimisme des transporteurs belges sont liées aux fondamentaux du marché (pression sur les prix, incertitude liée aux tenders, concurrence de l'est), mais on voit pointer à nouveau des inquiétudes liées à des phénomènes macro-économiques que nous ne maîtrisons pas. Par 'effet papillon', le transporteur belge se met à craindre le ralentissement de la croissance en Chine, tant il a assisté à la chute de ses volumes suite à la crise des subprimes aux Etats-Unis en 2009. Bienvenue dans le 'village global'... Quant au prélèvement kilométrique Viapass, il fait véritablement figure d'épouvantail. Les chiffres sont connus, l'impact sur le prix de revient a été évalué dans chaque entreprise, mais l'inquiétude est aujourd'hui double : d'une part, les transporteurs savent qu'ils ne pourront pas répercuter ce surcoût dans sa totalité, mais en plus ils craignent de ne pas pouvoir faire passer d'augmentation 'normale' de leurs tarifs de transport hors clause diesel.

L'effet pervers de la clause diesel

Pour le reste, l'amélioration des principaux paramètres du baromètre est nette, même par rapport au mois de mars 2015. La situation s'est détendue sur le front des tarifs: plus de 60% des volumes de transport sont sujets à des tarifs 'corrects', ce qui représente une progression de plus de 15 points par rapport à mars. On constate aussi une très légère progression de l'indice des tarifs (+ 0,18 %), là où l'indice du prix de revient baisse de 0,26 % (ce n'était jamais arrivé, même en 2009). Un gros bémol toutefois : cette baisse est due entièrement au carburant et s'est donc reportée sur le calcul de la clause diesel.

Dans ces conditions, la rentabilité des entreprises de transport ne devrait pas beaucoup s'améliorer pour l'exercice 2015. Les estimations dans ce domaine sont pratiquement identiques à ce qu'elles étaient l'an dernier (même si les premiers bilans publiés montrent que cette rentabilité a été correcte en 2014), et les prévisions pour les six prochains mois laissent également augurer d'une très légère progression de la rentabilité.

Investissements en hausse

Les importateurs, concessionnaires et autres fournisseurs de matériel s'en réjouiront : dans les circonstances actuelles, les transporteurs belges sont prêts à investir dans leur flotte: le cap des flottes où le rajeunissement se poursuit comme prévu passe pour la première fois le cap des 80 %, et le solde entre les flottes qui s'agrandissent et celles qui rétrécissent est toujours largement positif.

Ces investissements sont consacrés à parts égales aux véhicules moteurs et au matériel tracté, mais on remarque surtout la part moins importante que par le passé des investissements en solutions informatiques. Que ce soit en hardware ou en software, la proportion d'entreprises tournées vers de nouveaux investissements est en baisse.

L'autre point moins positif concerne les délocalisations, qui restent extrêmement populaires. Il faut y voir un signe de la déception des transporteurs par rapport aux mesures de réduction des charges salariales annoncées par le gouvernement fédéral. L'effet d'annonce n'a pas fonctionné. Il n'y a que 5 % des participants pour estimer que ces mesures sont suffisantes pour augmenter la compétitivité de leur entreprise. Pire, 43 % des sondés estiment que ces mesures ne vont pas assez loin, et 15,5 % estiment qu'elles ne vont pas dans le bon sens... Pour un gouvernement qui devait être celui de la compétitivité des entreprises, le bilan est donc franchement négatif.

Claude Yvens

Truck & Business 253