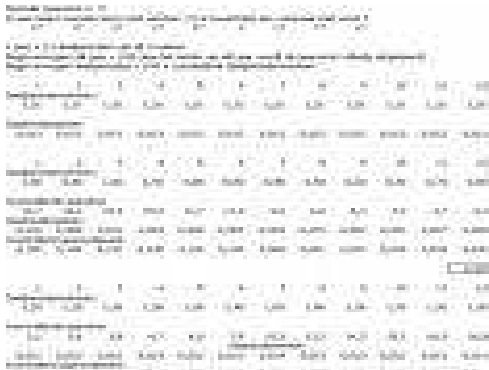


A ANALYSE ECONOMIQUE

du secteur du transport
en commun rémunéré de
personnes par route
(2004-2008)



ICB

Analyse économique du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route (2004-2008)

HD/--/HD/ECO.06/2010.06/021

février 2010

ICB – Institut pour l’autoCar et l’autoBus a.s.b.l

“Dobbelenberg”

Avenue de la Métrologie 8 – 1130 Bruxelles

☎ 02/245 90 53

📄 02/245 91 29

✉ info@icb-institute.be

🌐 www.icb-institute.be

L’ICB aspire à la fiabilité de l’information publiée et rédige ses brochures avec le plus grand soin. Néanmoins, l’ICB ne peut pas être tenu responsable ni de l’actualité, ni de la véracité, ni de l’exhaustivité ou de la qualité du contenu. Cette brochure est une source d’information générale et concerne en aucun cas la situation d’une personne physique ou morale et de ce fait ne remplace pas un avis professionnel.

Rien de cette brochure peut être reproduit, stocké ou distribué sous quelle forme que ce soit ou de telle manière, électronique, mécanique ou à l’aide de photocopies, sans l’autorisation écrite et préalable de l’ICB.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION	3
PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR	4
PARTIE 2-METHODOLOGIE.....	10
PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS.....	12
A. RENTABILITE.....	12
1. rentabilité du chiffre d'affaires	12
2. Rentabilité des fonds propres (FP).....	14
B. SOLVABILITE.....	17
1. Fonds propres	17
2. Degré général d'indépendance financière.....	18
3. Degré d'indépendance financière à long terme	20
4. Couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow	22
C. LIQUIDITE	25
1. Ratio du fonds de roulement.....	25
2. Capitaux nets de l'entreprise	27
3. Crédit clients.....	28
4. Crédit fournisseurs.....	29
PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE.....	31
A. EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE	31
B. REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE ENTRE LES FACTEURS DE PRODUCTION ...	33
1. Coûts du personnel	34
2. Charges non décaissées	36
3. Bénéfices des fonds propres	38
4. Frais financiers des fonds d'emprunt.....	39
5. ImpOts	40
CONCLUSION.....	41
LISTE DES TABLEAUX	43

INTRODUCTION

Le secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route a profondément changé ces dernières décennies et plus particulièrement au niveau des trois sous-secteurs, à savoir les services réguliers, réguliers spécialisés et occasionnels. Ces changements étaient engendrés par de nouvelles législations, aussi bien au niveau européen que national et régional, mais aussi par des situations économiques changeantes. Les futures législations et situations économiques détermineront également le développement ultérieur de ce secteur.

Dans un tel climat changeant, il est très intéressant de disposer sur base régulière d'un aperçu économique du secteur sur base d'une analyse d'un nombre d'indicateurs économiques. Dans cette étude, c'est la première fois qu'une telle analyse économique du secteur des entreprises privées actives dans le transport en commun rémunéré de personnes par route est effectuée.

L'importance de cette étude se situe à différents niveaux. Tout d'abord elle offre un aperçu économique général du secteur à tous les acteurs, et à toutes les autorités et organisations professionnelles et syndicales.

L'analyse de l'évolution des différents indicateurs économiques peut en outre sans aucun doute attirer l'attention. Les intéressés du secteur peuvent en tirer les informations nécessaires pour élaborer une politique rendant possible le développement ultérieur d'un secteur sain et fort. Ce développement est indispensable vu le rôle important joué par le secteur dans le développement d'une mobilité durable.

Finalement, l'étude offre la possibilité aux entreprises de comparer les propres indicateurs à ceux du secteur (benchmarking).

Vu l'importance de l'analyse, le secteur a émis le souhait qu'elle soit actualisée annuellement. Cette étude analyse dès lors les résultats des données les plus récentes (il s'agit des données pour 2008). Il est ainsi possible de suivre l'évolution des différents indicateurs.

PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR

Avant de passer au contenu principal de cette étude, notamment une analyse économique du secteur d'entreprises privées actives dans le transport en commun de personnes par route, un bref aperçu de la structure de ce secteur sera d'abord donné. Cet aperçu aidera sans doute lors de la lecture et l'interprétation des résultats de l'analyse économique.

Sur base des données de la Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organismes de Voyages (FBAA), sont représentés dans le tableau suivant quelques chiffres clés concernant le nombre d'entreprises privées actives dans le secteur et le nombre de véhicules utilisés par ces entreprises¹.

Tableau 1 : Données sectorielles

données sectorielles	
nombre d'entreprises	513
nombre d'autobus et autocars	6.778

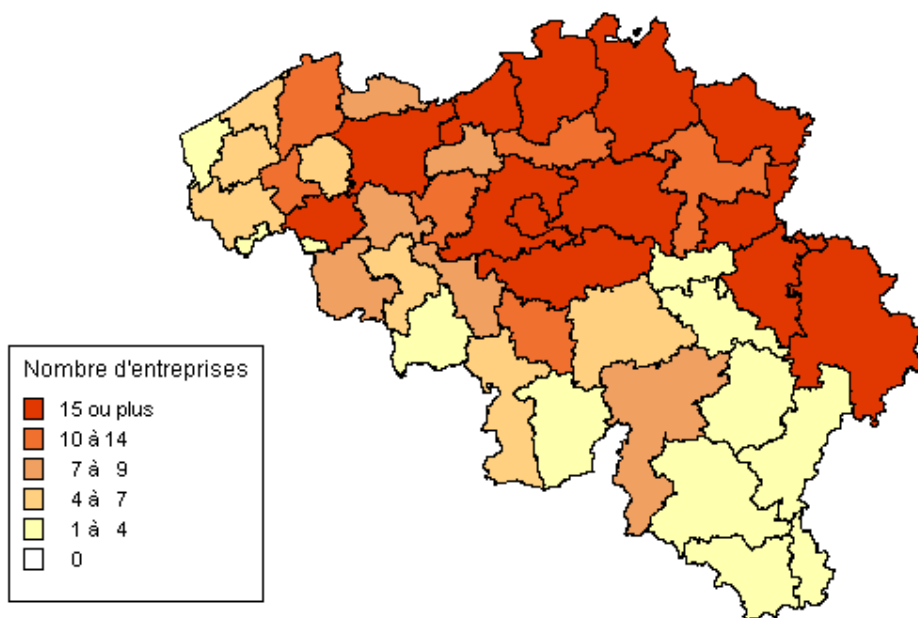
Tableau 2 : Données sectorielles : répartition géographique

répartition géographique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
nombre d'entreprises	27,6 %	66,2 %	6,2 %
nombre d'autobus et autocars	28,7 %	68,1 %	3,2 %

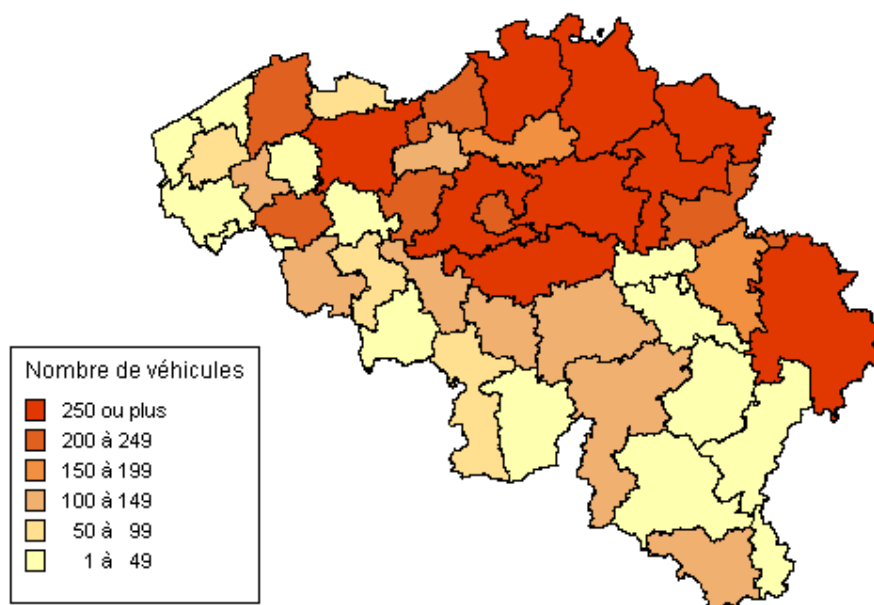
Les deux cartes suivantes tableau ci-après représentent la répartition géographique par arrondissement du nombre d'entreprises et du nombre de véhicules.

¹ Les chiffres sont basés sur la banque de données de la FBAA au 1 février 2010.

Graphique 1 : répartition géographique des entreprises par arrondissement



Graphique 2 : répartition géographique du nombre de véhicules par arrondissement



Le secteur comprend 3 activités et est donc conformément à ceci subdivisé en 3 sous-secteurs, notamment les services réguliers (transport urbain en régional), les services réguliers spécialisés et les services occasionnels.

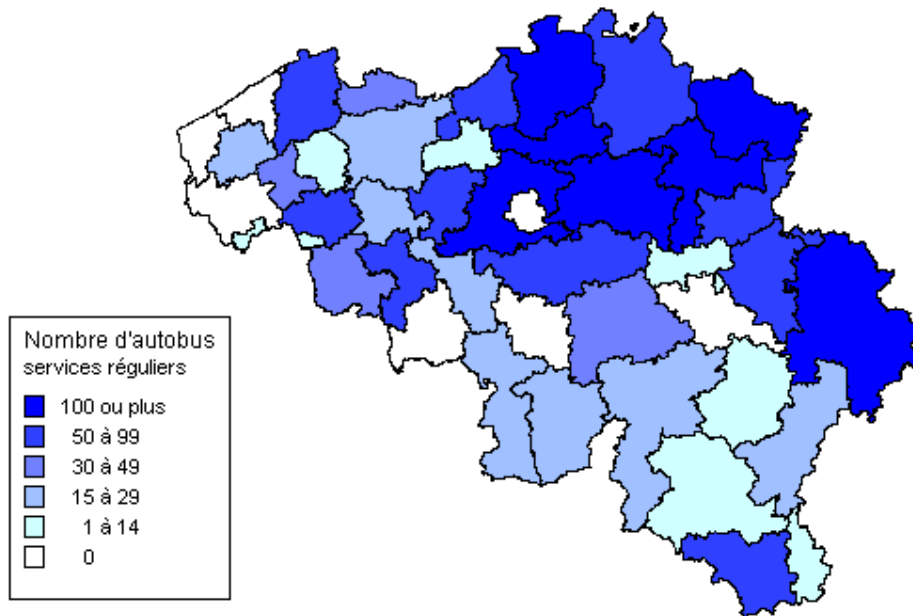
La plupart de ces entreprises sont actives dans plusieurs activités. De ce fait, il est impossible de donner une répartition en pourcentage des entreprises par activité. Cette répartition, par contre, peut être faite sur base du véhicule utilisé. Les chiffres à cet égard sont donnés dans le tableau suivant.

Tableau 3 : Données sectorielles selon l'activité

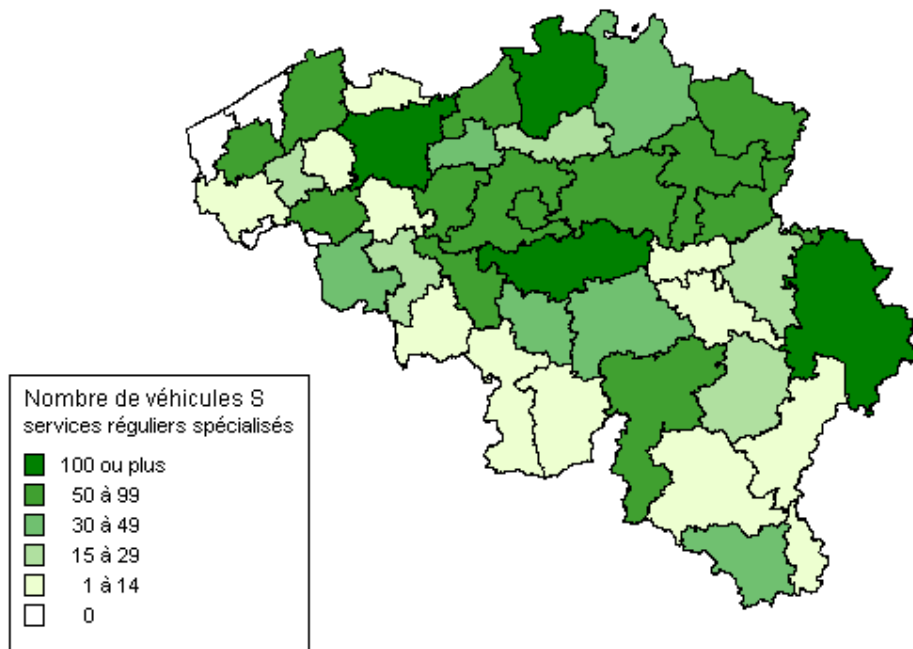
répartition selon l'activité	services réguliers	services réguliers spécialisés	services occasionnels
nombre de véhicules	29,0 %	29,3 %	41,7 %

Les cartes suivantes représentent la répartition géographique des véhicules selon l'activité pour laquelle ils sont utilisés.

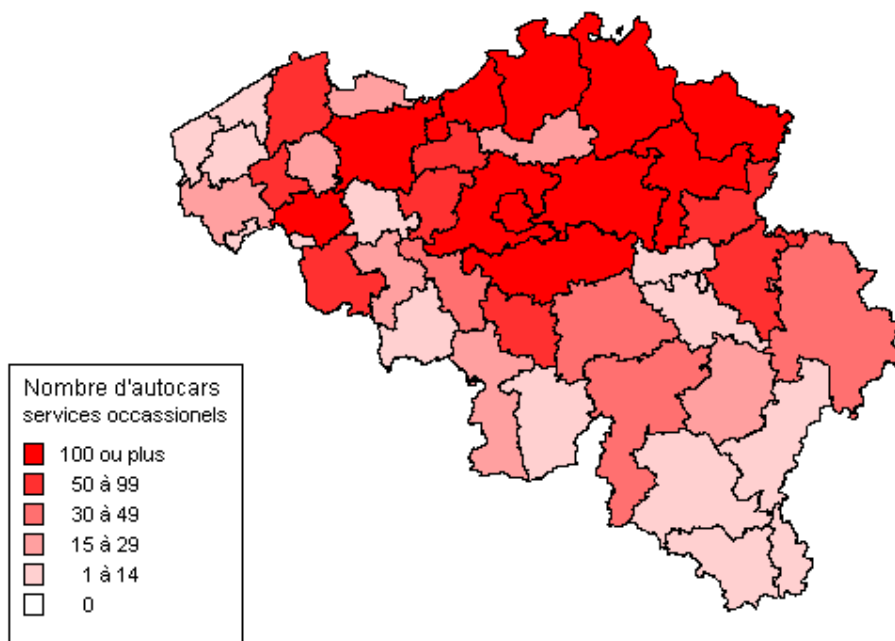
Graphique 3 : répartition géographique du nombre total d'autobus par arrondissement (services réguliers)



Graphique 4 : répartition géographique du nombre total de véhicules S par arrondissement (services réguliers spécialisés)



Graphique 5 : répartition géographique du nombre total d'autocars par arrondissement (services occasionnels)



Finalement, dans cette partie il est également porté attention à l'évolution de l'activité dans le secteur. Pour le secteur des services réguliers spécialisés et des services occasionnels il existe par contre peu de chiffres pertinents. Pour le secteur des services réguliers, par contre, un aperçu peut être donné de l'évolution des prestations de transport effectuées par les entreprises privées pour le compte de la SRWT (TEC) en Wallonie et la VVM (de Lijn) en Flandre². Le tableau ci-dessous fournit à cet égard quelques chiffres³.

Tableau 4 : Prestations de transport en services réguliers

prestations de transport par des entreprises privées en services réguliers	2004	2005	2006	2007	2008
nombre de km parcourus (x 1000)					
Wallonie	26.839	26.695	26.695	27.865	29.398
Flandre	67.486	72.739	73.491	76.230	82.124
évolution nombre de km parcourus					
Wallonie	+ 1,4 %	+0,0 %	-0,5 %	+4,4 %	+5,5 %
Flandre	+21,2 %	+7,8 %	+1,0 %	+3,7 %	+7,7 %

² Dans la Région Bruxelles-Capitale on ne fait pas appel aux entreprises privées pour l'exécution du transport en commun.

³ Source: rapports annuels SRWT, VVM

nombre de véhicules					
<i>Wallonie</i>	552	560	568	574	600
<i>Flandre</i>	1.264	1.301	1.348	1.425	1.454
part % du total du nombre de km⁴					
<i>Wallonie</i>	28,6 %	29,6 %	28,6 %	29,4 %	30,7 %
<i>Flandre</i>	42,2 %	43,5 %	42,7 %	43,7 %	45,1 %

⁴ Ceci est la part procentuelle des km parcourus par les entreprises privées dans le nombre total de km parcourus en services réguliers dans la région concernée.

PARTIE 2-METHODOLOGIE

L'analyse est principalement effectuée sur base des comptes annuels que les entreprises privées du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route ont déposés pour la période 2004-2008 auprès de la Banque Nationale de Belgique (BNB).

Pour réunir ces comptes annuels, on a fait essentiellement appel à la base de données de la FBAA. Celle-ci contient les données de la plupart des entreprises actives dans le secteur, membres et non membres. Une liste de codes de TVA a ainsi été établie. Dans les cas où c'était nécessaire, ces données ont été complétées sur base de la liste des entreprises qui, dans la base de données de la BNB, ressortissent sous les codes NACE de notre secteur.

Ainsi, les comptes annuels de 80,9 % des entreprises ont été rassemblés et analysés. Ces entreprises représentent néanmoins 94,2 % des véhicules qui sont utilisés dans le secteur. Dès lors, les résultats de l'analyse peuvent être considérés comme représentatifs.

À côté des données des comptes annuels, parfois des explications ont été ajoutées sur base des données d'autres études de l'ICB et d'autres organisations.

Les éditions précédentes de cette analyse économique étaient composées de trois parties. Le troisième volet qui comprenait une analyse des différents indicateurs sociaux sera traité largement dans une étude séparée. De ce fait, cette analyse est composée cette fois de deux parties :

- 1.analyse financière
- 2.analyse de la valeur ajoutée

Dans chaque partie, l'évolution d'un nombre d'indicateurs est examinée. Pour ce faire, on utilise souvent plusieurs ratios, qui mettent en relation un ou plusieurs postes du compte annuel.

Lors de l'interprétation des ratios, il faut néanmoins tenir compte du fait que ceux-ci sont calculés sur base des comptes annuels, qui reflètent une image instantanée. De ce fait, il est judicieux d'attirer l'attention sur l'évolution des différents ratios et pas seulement sur la valeur même de chaque ratio.

Pour le calcul d'une valeur significative des ratios pour le secteur, on n'a pas utilisé la moyenne arithmétique. En effet, cette moyenne tient compte de toutes les valeurs des données rassemblées, donc également des valeurs extrêmes. De ce fait, la moyenne arithmétique donne souvent une image incorrecte des indicateurs financiers calculés pour le secteur en entier. Afin d'éviter ceci, la médiane et le 1^{ier} et 3^{ième} quartile sont calculés pour les différents ratios.

médiane = la valeur observée qui se trouve au milieu si le nombre d'observations est impair ou la moyenne des 2 observations au milieu dans le cas d'un nombre pair d'observations. En d'autres mots, 50 % des entreprises étudiées se trouvent en dessous et 50 % se trouvent au dessus de la valeur médiane.

1^{ier} quartile = la valeur qui distingue 25 % des valeurs les plus basses des valeurs plus hautes. En d'autres mots, 25 % des entreprises étudiées se trouvent en dessous et 75 % se trouvent au dessus de la valeur du 1^{ier} quartile.

3^{ième} quartile. = la valeur qui distingue 25 % des valeurs les plus hautes des valeurs plus basses. En d'autres mots, 25 % des entreprises étudiées se trouvent au dessus et 75 % se trouvent en dessous de la valeur du 3^{ième} quartile.

Pour divers indicateurs, une comparaison est faite avec d'autres secteurs sur base des statistiques annuelles de la BNB. Au moment de la réalisation de cette analyse pour 2008, les résultats 2008 des autres secteurs n'étaient pas encore publiés. De ce fait, la comparaison 2008 avec d'autres secteurs n'est pas encore complétée.

PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS

Dans cette partie, on fait une analyse de la santé financière du secteur. Plus particulièrement, successivement la rentabilité, la solvabilité et la liquidité du secteur sont étudiées à moyen de quelques ratios.

En plus, on prête attention à l'analyse géographique et, si possible, on fait une comparaison avec les résultats pour d'autres secteurs.

A.RENTABILITE

La rentabilité est un des plus importants objectifs d'une entreprise. En effet, atteindre un seuil de rentabilité suffisant est primordial pour la continuité d'une entreprise. La rentabilité peut être abordée de 2 perspectives :

1.la rentabilité du chiffre d'affaires

2.la rentabilité des fonds propres

1.RENTABILITÉ DU CHIFFRE D'AFFAIRES

La rentabilité du chiffre d'affaires reflète le bénéfice de l'entreprise exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires réalisé. Ainsi, elle donne une image des marges que l'entreprise réalise sur ses ventes. Pour le calcul, on utilise le ratio « marge nette sur ventes ».

La marge nette représente la relation entre le résultat net de l'entreprise et le chiffre d'affaires réalisé. Le résultat net de l'entreprise est le résultat de l'entreprise avant impôts.

$$\text{marge nette sur ventes} = \frac{\text{résultat net de l'entreprise}}{\text{chiffre d'affaires}}$$

Tableau 5 : Marge nette sur ventes

marge nette sur ventes (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	-0,1	0,1	0,5	1,7	-0,3
médiane	3,5	2,9	3,9	5,6	3,4
3 ^{ième} quartile	9,8	8,3	11,7	12,5	10,0

Le tableau ci-dessus indique une tendance croissante de la marge nette sur ventes jusqu'en 2007. En 2008, une diminution de la valeur médiane de la marge nette sur ventes à 3,4 % a été enregistrée. Les résultats pour les 1^{ier} et 3^{ième} quartiles montrent qu'il existe des différences importantes entre les entreprises. Il est important à noter qu'en 2008 à nouveau plus de 25% des entreprises ont enregistré une marge négative sur ventes. En 2008, les frais d'entreprise ont augmenté pour pratiquement chaque aspect en raison de l'inflation élevée. L'évolution de la marge nette sur ventes confirme que les entreprises n'ont pas ou que partiellement pu comptabiliser cette augmentation de frais auprès des clients.

Le tableau ci-dessous représente la valeur médiane de la marge nette sur ventes par région⁵. Il en ressort que tant en Flandre qu'en Wallonie une régression au niveau de la rentabilité a été réalisée, tandis qu'à Bruxelles une augmentation importante (et même une marge nette positive sur ventes) est constatée.

Tableau 6 : Marge nette sur ventes par région

marge nette sur ventes (en %) par région	2004	2005	2006	2007	2008
Wallonie	4,8	2,5	4,7	5,3	3,6
Flandre	2,6	3,1	4,7	6,9	3,1
Bruxelles	-1,1	0,2	-1,3	-4,0	1,2

⁵ A noter que la part des entreprises flamandes, wallonnes et bruxelloises dans la population étudiée s'élève à respectivement 66,2 %, 27,6 % et 6,2 %.

Comme indiqué dans la deuxième partie, concernant la méthodique utilisée, la BNB n'a pas encore publié les résultats annuels 2008 pour les différents secteurs. De ce fait, le tableau ne donne qu'une comparaison pour la période 2005-2007⁶.

Tableau 7 : Marge nette sur ventes par secteur

marge nette sur ventes (en%) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	2,9	3,9	5,6
<i>transport terrestre</i>	2,5	2,9	3,5
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	0,9	1,1	1,2
<i>aviation</i>	0,3	1,6	2,4
<i>industrie chimique</i>	4,5	4,6	4,5
<i>secteur du textile</i>	2,3	2,6	4,0

2.RENTABILITE DES FONDS PROPRES (FP)

Les actionnaires et/ou propriétaires d'une entreprise sont intéressés par la rentabilité des fonds propres. En effet, ils ont investi dans l'entreprise et attendent un certain rendement de chaque investissement. Etant donné que l'investissement implique un risque, ils veulent obtenir un rendement plus haut que le rendement moyen d'un placement sans risque (par exemple une obligation).

Dans cette étude, on analyse la rentabilité nette des fonds propres avant et après impôts. Ceci nous permet à l'avenir d'analyser l'impact des mesures fiscales (par exemple, la déduction des intérêts notionnels) sur la rentabilité des fonds propres. La définition suivante est utilisée:

$$\text{rentabilité nette des FP} = \frac{\text{résultat de l'entreprise avant/après impôts}}{\text{FP}}$$

⁶ BNB, Statistiques 2005, 2006 et 2007

Tableau 8 : Rentabilité nette des fonds propres

rentabilité nette fonds propres	2004	2005	2006	2007	2008
avant impôts					
1 ^{ier} quartile	0,3	-0,1	0,6	3,4	-1,1
médiane	12,1	9,6	13,3	16,8	11,1
3 ^{ième} quartile	28,3	26,4	31,5	33,9	24,8
après impôts					
1 ^{ier} quartile	0,0	-0,4	0,3	2,2	-1,9
médiane	9,5	8,2	11,2	12,7	8,6
3 ^{ième} quartile	24,5	20,9	25,4	26,4	19,0

Les résultats indiquent qu'au niveau de la rentabilité nette des fonds propres, 2008 était également une année faible par rapport aux années précédentes. Il est clair que la diminution de la rentabilité des fonds propres est expliquée par une diminution du résultat d'entreprise. En effet, comme expliqué plus loin, les fonds propres dans le secteur ont diminué en 2008.

En tout cas, ce rendement peut être considéré comme relativement positif, vu que la moyenne est supérieure au rendement moyen d'un placement sans risque. Il est par contre négatif qu'en 2008 27,6% des entreprises ont réalisé un rendement négatif des fonds propres.

Le tableau 9 esquisse l'évolution de la valeur médiane de la rentabilité nette des fonds propres par région.

Tableau 9 : Rentabilité nette des fonds propres par région

rentabilité nette fonds propres (en %) par région	2004	2005	2006	2007	2008
avant impôts					
Wallonie	15,2	8,7	15,2	17,1	11,9
Flandre	11,5	10,0	12,7	16,3	10,0
Bruxelles	10,4	14,7	11,5	17,6	24,2
après impôts					
Wallonie	11,0	7,4	13,0	13,7	6,9
Flandre	9,5	8,6	10,7	12,5	8,6
Bruxelles	10,2	14,7	8,1	13,5	17,5

En ce qui concerne la rentabilité nette des fonds propres après impôts, les résultats de notre secteur dans le tableau ci-dessous sont comparés à ceux dans d'autres secteurs, et ceci pour la période 2005-2007⁷.

Tableau 10 : Rentabilité nette des fonds propres par secteur

rentabilité nette des fonds propres (en %) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	8,2	11,2	12,7
<i>transport terrestre</i>	7,1	8,7	10,0
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	7,9	13,3	8,4
<i>aviation</i>	4,2	21,4	8,4
<i>industrie chimique</i>	7,8	6,1	8,6
<i>secteur du textile</i>	3,7	4,3	5,1

⁷ BNB, Statistiques 2005,2006 et 2007

B.SOLVABILITE

Les ratios de solvabilité examinent si l'entreprise a une structure financière saine, c.à.d. une bonne relation entre les fonds propres et les fonds d'emprunt (FE), et dans quelle mesure l'entreprise peut payer ses dettes à long terme. De ce fait, les ratios de solvabilité sont également appelés des ratios de dette.

Avant d'analyser quelques ratios de solvabilité, un aperçu des fonds propres dans le secteur est présenté.

1. FONDS PROPRES

Les fonds propres (FP) d'une entreprise sont calculés en déduisant les dettes de l'actif total.

$$\text{Fonds propres} = \text{actif total} - \text{dettes}$$

Les fonds propres sont constitués à partir du dépôt financier du propriétaire (ou des actionnaires) et des bénéfices reportés de l'entreprise des années précédentes.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des fonds propres du secteur. L'évolution des FP à prix constants (prix de 2004) calcule l'évolution, corrigée de l'inflation.

Les chiffres indiquent qu'en 2008 les fonds propres, tant à prix courants qu'à prix constants, ont nettement diminué (-6,53% à prix constants). L'augmentation du nombre d'entreprises ayant réalisé un résultat d'entreprise négatif, comme montré au point précédent, explique cette évolution, vu que le résultat réalisé est transféré annuellement au bilan vers les fonds propres.

Tableau 11 : Fonds propres

fonds propres (en €)	2004	2005	2006	2007	2008
à prix courants					
1 ^{ier} quartile	56.733	56.675	48.677	62.624	61.448
médiane	194.014	207.796	220.287	231.512	226.117
3 ^{ième} quartile	546.960	640.514	689.409	697.616	769.656
à prix constants					
1 ^{ier} quartile	56.733	56.733	55.137	46.523	55.199
médiane	194.014	194.014	202.156	210.539	203.123
3 ^{ième} quartile	546.960	546.960	623.129	658.902	691.391
évolution médiane (pr. const.)		+ 4,20 %	+ 4,18 %	+ 3,22 %	- 6,53 %

Il est positif de constater que le nombre d'entreprises ayant enregistré des fonds propres négatifs a continué à diminuer (légèrement) jusqu'à 10,03%.

Des entreprises qui notent d'année en année des fonds propres négatifs, rencontrent probablement des problèmes sérieux. Il est possible qu'elles reportent chaque année un résultat d'entreprise négatif, ce qui signifie que leurs dettes augmentent et que les entreprises courent un risque financier considérable. Il est évident que cette situation est insoutenable à long terme.

Tableau 12 : Nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs

	2004	2005	2006	2007	2008
nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs (en %)	9,80 %	11,50 %	10,60 %	10,20 %	10,03 %

2. DEGRÉ GÉNÉRAL D'INDÉPENDANCE FINANCIÈRE

Le ratio de solvabilité classique indique quelle partie de l'actif de l'entreprise est financée par les FP et exprime dès lors le degré général d'indépendance financière de l'entreprise.

Plus la solvabilité est basse, plus l'entreprise est dépendante de tiers pour des emprunts et financements et plus le risque financier de l'entreprise est haut. Une solvabilité basse implique qu'il devient plus difficile pour l'entreprise d'attirer des nouveaux fonds d'emprunt.

$$\text{degré général d'indépendance financière} = \frac{\text{fonds propres}}{\text{fonds totaux}}$$

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'indépendance financière.

Tableau 13 : Degré général d'indépendance financière

FP/FT en %	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	11,4	12,2	11,8	12,3	12,6
médiane	24,2	25,6	26,4	28,3	27,4
3 ^{ième} quartile	44,0	46,4	47,8	51,7	52,0

Dans la pratique, un degré d'indépendance financière entre 30 % et 40 % est considéré comme financièrement sain. Beaucoup dépend néanmoins des caractéristiques du secteur. Dans les secteurs où des investissements importants sont nécessaires pour l'exploitation de l'activité commerciale, on fera plus d'appel aux ressources financières de tiers et l'indépendance financière sera donc moins élevée que dans d'autres secteurs.

C'est dans ce contexte qu'il faut également évaluer les résultats pour notre secteur. En effet, les investissements dans les entreprises de notre secteur sont considérables (matériel roulant), ce qui implique une indépendance financière moins élevée. Malgré la diminution en 2008, une tendance plutôt positive de l'indépendance financière a été constatée au cours de la période 2004-2008, ce qui a engendré une amélioration de la solvabilité du secteur.

Nous donnons à nouveau un aperçu de l'évolution du ratio par région. La diminution importante de l'indépendance financière en Wallonie est remarquée.

Tableau 14 : Degré général d'indépendance financière par région

FP/FT en %	2004	2005	2006	2007	2008
Wallonie	26,5	27,2	26,9	28,2	21,0
Flandre	24,0	25,6	26,3	29,0	28,4
Bruxelles	19,2	19,9	22,0	16,8	15,4

Le tableau 15 compare notre secteur avec d'autres secteurs au niveau de l'indépendance financière⁸.

⁸ BNB, Statistiques 2005, 2006 et 2007

Tableau 15 : Degré général d'indépendance financière par secteur

FP/FT en % par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	25,6	26,4	28,3
<i>transport terrestre</i>	27,2	27,4	28,8
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	24,3	20,4	24,9
<i>aviation</i>	14,8	18,2	19,8
<i>industrie chimique</i>	36,1	35,0	38,6
<i>secteur du textile</i>	37,4	38,6	39,2

3. DEGRE D'INDEPENDANCE FINANCIERE A LONG TERME

Un deuxième ratio calculé est le degré d'indépendance financière à long terme. Il reproduit la façon dont l'entreprise ou le secteur sont financés à long terme.

$$\text{degré d'indépendance à long terme} = \frac{\text{fonds propres}}{\text{fonds permanents}}$$

Plus petite est la valeur de ce ratio, plus les frais financiers que l'entreprise doit payer sont élevés et plus le risque financier de l'entreprise est grande.

Tableau 16 : Degré d'indépendance financière à long terme

degré d'indépendance financière à long terme	2004	2005	2006	2007	2008
<i>1^{er} quartile</i>	22,6	28,8	25,4	27,7	27,1
médiane	49,7	52,0	55,3	55,6	53,5
<i>3^{ème} quartile</i>	86,1	86,2	89,1	94,3	94,8

Le tableau 16 indique que le degré d'indépendance financière à long terme du secteur a diminué en 2008. Cette évolution est importante et comporte un certain danger pour les entreprises étant donné que les institutions financières se basent souvent sur ce ratio pour accorder des crédits. Une valeur élevée indique que les actionnaires/propriétaires fournissent personnellement un effort pour financer les dettes à long terme avec des ressources financières propres.

D'autre part, la diminution de ce ratio de solvabilité peut être liée à l'augmentation du degré d'investissement au cours de la même période⁹. L'évolution de ce degré d'investissement est expliquée dans la troisième partie de cette analyse. En effet, il est clair que lors d'une augmentation du degré d'investissement, l'entreprise fait plus appel aux fonds d'emprunt, ce qui diminue l'indépendance financière.

Tableau 17 : Degré d'indépendance financière à long terme par région

degré d'indépendance financière à long terme	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Wallonie</i>	49,7	51,3	49,8	48,0	47,0
<i>Flandre</i>	49,3	53,2	55,9	57,6	53,8
<i>Bruxelles</i>	53,5	42,4	45,9	42,3	53,5

⁹ En effet, les principaux investissements dans le secteur comprennent l'achat de véhicules, financé par des crédits à long terme.

4. COUVERTURE DES FONDS D'EMPRUNT PAR LE CASH-FLOW

Un dernier groupe de ratios de solvabilité comprend les différents ratios de couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow. Avant de calculer ces ratios, un aperçu de l'évolution du cash-flow du secteur est donné.

a. Cash-flow

Le cash-flow est la différence entre les moyens que l'entreprise génère par ses activités et les moyens qu'elle dépense à cet égard.

Le cash-flow est calculé comme suit.

$$\text{cash - flow} = \text{résultat de l'entreprise après impôts} \\ + \text{charges non - décaissées}^{10}$$

Avec le cash-flow, l'entreprise peut en première instance payer ses dettes. Le cash-flow reflète donc la mesure dans laquelle l'entreprise peut se financer par ses propres activités.

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution du cash-flow du secteur à prix courants et à prix constants.

Tableau 18 : Cash-flow

cash-flow (en €)	2004	2005	2006	2007	2008
à prix courants					
1 ^{ier} quartile	65.683	60.415	58.869	58.768	52.967
médiane	166.866	164.693	169.946	177.637	155.043
3 ^{ième} quartile	411.931	414.697	432.702	445.037	445.037
à prix constants					
1 ^{ier} quartile	65.683	58.775	55.977	55.166	47.581
médiane	166.866	160.223	162.142	166.748	139.277
3 ^{ième} quartile	411.931	403.441	413.554	417.757	395.248
évolution médiane (pr. const.)		-3,98 %	+1,20 %	+2,84 %	-16,47 %

¹⁰ Les charges non-décaissées incluent les amortissements, les réductions de valeur et les prévisions.

Comme les résultats des points précédents le laissent supposer, le cash-flow qui est essentiellement basé sur le résultat d'entreprise, a diminué. La diminution à prix constants est même de 16,47%.

b. Ratios de couverture

Les ratios de couverture expliquent dans quelle mesure les fonds d'emprunt peuvent être remboursés par le cash-flow et l'entreprise peut donc être financée par ses propres activités.

3 différents ratios de couverture sont étudiés :

- a. couverture des fonds d'emprunt totaux par le cash-flow;
- b. couverture des fonds d'emprunt à long terme par le cash-flow;
- c. couverture des dettes à plus d'un an échéant dans l'année par le cash-flow.

Tableau 19 : Ratios de couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow

ratios de couverture (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
couverture FE totaux par le cash-flow					
1 ^{er} quartile	16,78	16,43	15,80	14,60	15,45
médiane	28,40	26,05	28,20	23,10	27,50
3 ^{ème} quartile	47,20	45,05	51,58	39,60	44,40
couverture FE à long terme par le cash-flow					
1 ^{er} quartile	34,45	33,20	33,60	31,25	27,75
médiane	65,20	59,00	66,20	54,50	54,70
3 ^{ème} quartile	130,60	122,80	137,20	111,40	116,73
couverture des dettes à plus d'1 an échéant dans l'année par le cash-flow					
1 ^{er} quartile	97,13	92,10	98,28	95,03	97,00
médiane	139,10	140,30	148,95	137,50	150,80
3 ^{ème} quartile	243,68	224,40	267,38	208,93	259,90

Le tableau ci-dessus montre que le cash-flow du secteur est largement suffisant pour rembourser les dettes à long terme échéant dans l'année. Ceci signifie qu'une entreprise moyenne du secteur génère suffisamment de moyens par ses propres activités pour rembourser ses dettes à court terme. Les chiffres indiquent une augmentation en 2008 des différents ratios de couverture. La couverture des fonds d'emprunt totaux par le cash-flow a augmenté à nouveau jusqu'à 27,5% en 2008.

Ceci veut dire qu'il faut, avec un cash-flow constant, environ 3,5 ans à l'entreprise pour rembourser toutes ses dettes.

C.LIQUIDITE

Les ratios de liquidité sont calculés afin d'examiner dans quelle mesure l'entreprise est capable de respecter ses obligations de paiement à court terme. En plus des ratios de rentabilité et de solvabilité, l'importance de ces ratios ne peut pas être sous-estimée. En effet, des problèmes de trésorerie peuvent directement provoquer une faillite.

1.RATIO DU FONDS DE ROULEMENT

La liquidité au sens large est mesurée par le ratio du fonds de roulement. Il indique combien de fois les actifs liquides dépassent les dettes à court terme de l'entreprise.

$$\text{ratio du fonds de roulement} = \frac{\text{actifs circulants}}{\text{fonds d'emprunt à court terme}}$$

Afin d'avoir une marge de sécurité en liquidité, ce ratio doit être supérieur à 1. Plus le ratio est grand, plus la marge de sécurité est grande. Dans la pratique, une valeur du ratio entre 1,2 et 1,3 reflète une liquidité saine de l'entreprise.

Tableau 20 : Ratio du fonds de roulement

ratio du fonds de roulement	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	0,59	0,61	0,60	0,65	0,66
médiane	0,90	0,91	1,00	1,03	0,99
3 ^{ième} quartile	1,31	1,43	1,70	1,70	1,69

Le ratio du fonds de roulement a augmenté jusqu'en 2007. En 2008 la valeur médiane était de 0,99, ce qui signifie une légère diminution. Cette valeur indique en principe qu'environ la moitié des entreprises rencontre des problèmes de trésorerie.

Par contre, une nuance des résultats s'impose. En effet, le calcul du ratio est basé sur une image instantanée du bilan au 31 décembre. Une partie des activités du secteur a un caractère saisonnier (services occasionnels). A la fin de l'année civile, ces activités se trouvent en basse saison, une période avec donc relativement peu de revenus. Les résultats doivent être placés dans ce contexte.

Au niveau de la liquidité, nous renvoyons ici aux résultats de l'enquête conjoncturelle qui est effectuée par l'ICB dans le secteur du transport occasionnel de personnes par

route. Dans cette enquête, on demande entre autres aux entreprises si elles ont des problèmes de trésorerie.

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'entreprises qui ont répondu par l'affirmative. En 2008, moins d'un sixième des entreprises a rencontré des problèmes de trésorerie au cours de l'année, ce qui signifie une diminution par rapport à 2007.

Tableau 21 : Nombre d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie

% d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie	2004	2005	2006	2007	2008
	10,7	5,8	17,7	22,3	15,1

L'analyse par région n'est pas reproduite explicitement, vu que les résultats ne diffèrent pas par région.

Une comparaison avec d'autres secteurs est donnée dans le tableau ci-dessous¹¹.

Tableau 22 : Ratio du fonds de roulement par secteur

ratio du fonds de roulement par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	0,91	1,00	1,03
<i>transport terrestre</i>	1,13	1,16	1,20
<i>agences de voyages et touroperateurs</i>	1,19	1,17	1,21
<i>aviation</i>	0,87	1,19	0,97
<i>industrie chimique</i>	1,39	1,41	1,48
<i>secteur du textile</i>	1,42	1,49	1,48

¹¹ BNB, Statistiques, 2005,2006 et-2007

2. CAPITAUX NETS DE L'ENTREPRISE

Par le calcul des capitaux nets de l'entreprise, on peut également avoir une idée de la trésorerie générale d'une entreprise. Les capitaux nets de l'entreprise créent un tampon de liquidité qui doit aider l'entreprise à faire face à des circonstances imprévues, comme par exemple la faillite d'un client.

<p>capitaux nets de l'entreprise = <i>actifs circulants à 1 an au plus</i> - <i>fonds d'emprunt à 1 an au plus</i></p>

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution des capitaux nets de l'entreprise du secteur à prix courants et à prix constants.

Tableau 23 : Capitaux nets de l'entreprise

netto bedrijfskapitaal (in €)	2004	2005	2006	2007	2008
à prix courants					
1 ^{ier} quartile	-161.659	-147.201	-133.338	-103.125	-107.582
médiane	-24.124	-23.326	-8.599	7.191	-1.895
3 ^{ième} quartile	75.113	125.571	181.922	202.761	200.235
à prix constants					
1 ^{ier} quartile	-161.659	-143.206	-127.438	-96.804	-96.642
médiane	-24.124	-22.693	-8.218	6.750	-1.702
3 ^{ième} quartile	75.113	122.163	173.872	190.332	179.873

Les résultats semblent à nouveau relativement négatifs, mais la remarque faite pour le ratio du fonds de roulement doit aussi être reprise ici.

3.CREDIT CLIENTS

Le ratio crédit clients reflète le délai moyen dans lequel les clients d'une entreprise paient leurs factures. Ainsi, le ratio donne une image de la liquidité des créances commerciales. Le ratio est exprimé en nombre de jours. Plus le nombre de jours est petit, plus la liquidité des créances commerciales est meilleure.

$$\text{crédit clients} = \frac{\text{créances commerciales} \leq 1 \text{ an}}{\text{chiffre d'affaires}} \times 365 \text{ jours}$$

Tableau 24 : Crédit clients

crédits clients (en jours)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	35	34	32	32	29
médiane	42	44	48	45	36
3 ^{ième} quartile	68	70	70	64	57

Jusqu'en 2006, la valeur médiane du nombre de jours de crédit clients a augmenté constamment. Depuis 2007, par contre, une diminution du crédit clients, et donc une augmentation de la liquidité des créances, a été notée.

En comparant les chiffres de la période 2005-2007 à d'autres secteurs, notre secteur obtient des résultats relativement positifs au niveau de la liquidité des créances commerciales, comme démontré il ressort du tableau ci-dessous.

Tableau 25 : Crédit clients par secteur

crédits clients (en jours) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	45	45	45
<i>transport terrestre</i>	62	62	62
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	22	22	22
<i>aviation</i>	49	49	49
<i>industrie chimique</i>	70	70	70
<i>secteur du textile</i>	66	66	66

4. CREDIT FOURNISSEURS

Le ratio fournisseurs reflète le délai moyen dans lequel l'entreprise paie ses fournisseurs. Contrairement au crédit clients, le crédit fournisseurs est une source de moyens financiers pour l'entreprise.

crédit fournisseurs

$$= \frac{\text{dettes commerciales } \leq 1 \text{ an}}{\text{prix de revient des produits et services}} \times 365 \text{ jours}$$

L'interprétation de ce ratio n'est pas évidente. En effet, d'une part, un nombre élevé de jours de crédit fournisseurs peut signaler un certain pouvoir de l'entreprise sur ses fournisseurs. D'autre part, il peut indiquer des problèmes de liquidité au sein de l'entreprise qui l'obligent par la force des choses à retarder les paiements à ses fournisseurs.

En 2008, une augmentation importante du nombre de jours de crédit fournisseurs a été constatée.

Tableau 26 : Crédit fournisseurs

crédit fournisseurs (en jours)	2004	2005	2006	2007	2008
<i>1^{er} quartile</i>	21	27	26	28	20
médiane	48	56	52	54	38
<i>3^{ème} quartile</i>	98	105	111	107	82

Une comparaison avec d'autres secteurs nous donne les résultats suivants:

Tableau 27 : Crédit fournisseurs par secteur

crédit fournisseurs (en jours) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	56	52	54
<i>transport terrestre</i>	54	45	51
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	20	31	23
<i>aviation</i>	70	54	51
<i>industrie chimique</i>	74	71	70

secteur du textile

63

56

63

PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE

Dans cette partie, la valeur ajoutée du secteur est analysée. La valeur ajoutée est une notion économique importante. En premier lieu, elle a bien sûr une valeur sur le plan macro-économique. La somme des valeurs ajoutées de toutes les entreprises d'un pays forme en effet le Produit Intérieur Brut (PIB) de ce pays. Mais une analyse de la valeur ajoutée ne peut pas non plus faire défaut pour une analyse du secteur. De ce fait, un avis est en effet donné sur l'évolution de la part du secteur dans le PIB.

Dans une première partie, l'évolution de la valeur ajoutée est examinée à moyen de la définition traditionnelle de la valeur ajoutée. Ensuite, la répartition de la valeur ajoutée entre les différents facteurs de production est examinée.

A.EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE

Pour l'analyse de l'évolution de la valeur ajoutée, nous utilisons la définition la plus connue:

$$\begin{aligned} \text{valeur ajoutée} \\ &= \text{valeur de la production ou des services} \\ &- \text{les dépenses intermédiaires} \end{aligned}$$

La valeur de la production ou des services est déterminée par les ventes des produits et des services de l'entreprise ou du secteur. Les dépenses intermédiaires comprennent tous les coûts nécessaires à la réalisation des produits ou services. Avant de donner un aperçu de la valeur ajoutée du secteur, nous devons encore faire quelques remarques:

- ✚ il s'agit bien ici du calcul de la valeur ajoutée du secteur des entreprises privées actives dans le transport en commun rémunéré de personnes par route. Cela veut dire que la valeur ajoutée des sociétés de transport public n'est pas reprise dans le calcul. Il est donc clair que la part de l'ensemble du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route dans le PIB est plus élevé ;
- ✚ nous pouvons uniquement calculer la valeur ajoutée sur base des bilans déposés. Comme il a déjà été mentionné, cela représente environ 81 % des entreprises et environ 94 % des véhicules. Afin de donner une image correcte de la valeur ajoutée totale du secteur, une extrapolation a été faite dans cette analyse sur base du nombre total de véhicules.

Par cette extrapolation, nous obtenons une estimation de la valeur ajoutée dans notre secteur. La valeur en € à prix courants et constants et l'évolution au cours de la période 2004-2008 sont représentées dans le tableau suivant:

Tableau 28 : Valeur ajoutée

valeur ajoutée	2004	2005	2006	2007	2008
total (en mio €)	425,68	439,28	462,54	486,02	499,35
<i>évolution en % à prix courants</i>		+ 3,19	+5,30	+5,08	+2,74
<i>évolution en % à prix constants</i>		+0,59	+3,44	+3,00	-1,68

Après une période de croissance économique, notre secteur a également connu en 2008 une diminution de la valeur ajoutée (à prix constants).

Le tableau ci-dessous compare l'évolution de la valeur ajoutée du secteur avec celle du PIB. Il en ressort que la crise qui a frappé fin 2008, et qui a donc eu un impact sur le PIB, a beaucoup moins touché notre secteur.

Tableau 29 : Evolution du PIB

PIB	2004	2005	2006	2007	2008
total (en mio €)	289.690	301.961	316.622	330.800	333.446
<i>évolution en % à prix courants</i>		+ 4,24	+4,85	+4,48	+0,80
<i>évolution en % à prix constants¹²</i>		+1,41	+3,01	+2,61	-3,54

Au cours de la période 2004-2008, la part de la valeur ajoutée du secteur dans le PIB total demeure constante autour de 0,15 %.

Tableau 30 : Part dans le PIB

part dans le PIB	2004	2005	2006	2007	2008
en % par rapport au PIB	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15

¹² Source : Belgostat

B. REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE ENTRE LES FACTEURS DE PRODUCTION

En plus de l'approche connue de la notion de « valeur ajoutée », qui a été abordée dans la partie précédente et qui se base sur l'origine de la valeur ajoutée, celle-ci peut aussi être abordée en fonction de son utilisation. La valeur ajoutée, produite par une entreprise, sert en effet de rémunération aux facteurs de production.

Ces facteurs de production avec leurs rémunérations correspondantes sont les suivants:

- ✚ le **capital humain** (le personnel): salaires et traitements
- ✚ le **capital physique** (matériel (in)corporel): amortissements + autres charges non-décaissées
- ✚ le **capital financier propre**: bénéfices sur les fonds propres
- ✚ le **capital financier étranger**: taux d'intérêts sur les capitaux externes
- ✚ **l'infrastructure générale des autorités publiques**: les impôts

Pour cette approche, nous nous baserons par conséquent sur la définition suivante:

$$\begin{aligned}
 \text{valeur ajoutée} = & \quad \text{coûts du personnel} \\
 & \quad + \text{charges non - décaissées} \\
 & \quad + \text{résultat ajouté} \\
 & + \text{coûts financiers sur les fonds d'emprunt} \\
 & \quad + \text{impôts}
 \end{aligned}$$

Dans les prochaines parties nous allons analyser l'évolution de chacun des éléments de la valeur ajoutée. Cela se produit sur base de la part de chaque facteur de production dans la valeur ajoutée totale. Pour éviter chaque distorsion causée par des valeurs extrêmes, nous utiliserons pour cela la valeur médiane comme moyenne pour le secteur¹³.

¹³ Il faut remarquer que la somme de la moyenne de chaque facteur de production sur base de la valeur médiane ne s'élève pas à 100 %. Cela serait le cas si la moyenne arithmétique était prise comme valeur moyenne de rémunération de chaque facteur de production. Cependant, pour éviter toute distorsion, on travaille avec la valeur médiane et non avec la moyenne arithmétique.

1. COÛTS DU PERSONNEL

Ainsi qu'il ressort des valeurs médianes indiquées dans le tableau suivant, les coûts du personnel forment la plus grande part de la valeur ajoutée totale dans le secteur.

Tableau 31 : Part des coûts du personnel

part des coûts du personnel (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{er} quartile	45,90	49,50	48,63	46,93	51,40
médiane	60,60	63,10	61,75	60,70	62,50
3 ^{ième} quartile	70,25	72,00	70,00	69,33	73,40

La part importante des coûts du personnel dans la valeur ajoutée est expliquée par le fait que le secteur appartient au secteur des services.

L'augmentation de la part des coûts du personnel est logique car l'inflation élevée a été comptabilisée dans l'indexation des salaires du secteur.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution de la valeur médiane pour les différentes régions.

Tableau 32 : Part des coûts du personnel par région

part des coûts du personnel (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
Wallonie	62,9	64,6	62,6	62,0	62,6
Flandre	61,4	63,9	61,4	58,8	62,6
Bruxelles	60,6	60,7	60,3	63,7	63,0

En faisant la comparaison des résultats pour la période 2005-2007 avec d'autres secteurs, nous obtenons l'aperçu suivant:

Tableau 33 : Part des coûts du personnel par secteur

part des coûts du personnel par secteur	2005	2006	2007
transport en commun rémunéré de personnes par route	63,1	61,8	60,7
transport terrestre	65,7	62,6	62,8
agences de voyages et touroérateurs	64,0	70,8	63,8
aviation	57,9	74,6	44,0
industrie chimique	59,9	54,4	57,1
secteur du textile	68,4	65,3	64,2

Nous pouvons ensuite réaliser une analyse de la valeur ajoutée par travailleur sur base des comptes annuels. Une analyse de ce ratio est intéressante parce qu'elle fournit une échelle de mesure classique pour le rendement et donc pour la compétitivité du secteur.

Ce ratio divise la valeur ajoutée par le nombre moyen de travailleurs calculé en équivalents temps plein.

$$\text{rendement} = \frac{\text{valeur ajoutée}}{\text{nombre moyen de travailleurs en ETP}}$$

Le tableau suivant donne un aperçu de l'évolution de la valeur médiane de ce ratio:

Tableau 34 : Rendement

rendement (en €)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{er} quartile	44.879	45.531	46.216	47.600	48.837
médiane	54.552	54.963	57.746	59.007	60.539
3 ^{ième} quartile	66.240	66.802	70.504	74.626	72.149
évolut. de la médiane en % (prix cour.)		+0,75	+5,06	+2,18	+2,60
évolut. de la médiane en % (prix const.)		-1,98	+3,22	+0,36	-1,26

En 2008, une diminution du rendement (à prix constants) a été notée.

Une diminution du rendement signifie qu'avec un nombre égal de travailleurs en ETP, la valeur ajoutée diminue.

Vu que la valeur ajoutée est principalement déterminée par l'évolution du chiffre d'affaires, ceci signifie qu'avec un nombre égal de travailleurs en ETP un chiffre d'affaires plus petit a été réalisé ou qu'un chiffre d'affaires égal et donc la valeur ajoutée a été réalisée avec plus de travailleurs (en ETP).

Dans ce contexte, il est possible que la suppression de la règle des 12 jours pour les services occasionnels internationaux donne une explication partielle de la diminution du rendement.

Ci-après, on donne un aperçu du rendement (en €) dans d'autres secteurs dans la période 2005-2007¹⁴.

Tableau 35 : Rendement par secteur

rendement (en €)	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	54.963	57.746	59.007
<i>transport terrestre</i>	56.441	58.491	61.253
<i>agences de voyages et touroperateurs</i>	59.578	58.812	51.945
<i>aviation</i>	92.535	96.684	95.718
<i>industrie chimique</i>	64.565	63.175	88.055
<i>secteur du textile</i>	49.980	42.323	49.750

2. CHARGES NON DÉCAISSÉES

Les charges non décaissées comprennent les amortissements, les réductions de valeur et les provisions. En les plaçant par rapport à la valeur ajoutée, nous obtenons une idée de la part de la rémunération du capital physique dans la valeur ajoutée. L'évolution de ce ratio est expliquée dans le tableau suivant:

Tableau 36 : Part des charges non-décaissées

part charges non-décaissées (en%)	2004	2005	2006	2007	2008
<i>1^{er} quartile</i>	18,68	17,78	18,60	16,60	18,08
médiane	28,60	28,55	28,85	27,20	28,90
<i>3^{ème} quartile</i>	42,00	43,30	42,68	39,20	41,45

Les chiffres confirment l'importance des immobilisations corporelles dans notre secteur. Ceci est également démontré dans la comparaison ci-dessous avec d'autres secteurs. Au cours de la période 2004-2008, nous avons constaté que l'importance des immobilisations corporelles a été stable.

¹⁴ Les résultats ont été obtenus par des propres calculs sur base de comptes annuels globalisés que la BNB a publiés pour les différents secteurs. Contrairement aux chiffres pour le secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route, les chiffres pour le rendement des autres secteurs ne représentent donc pas une valeur médiane mais ils sont le résultat d'une division de la valeur ajoutée totale du secteur concerné par le nombre moyen de travailleurs en ETP dans le secteur respectif.

Il ressort du tableau ci-dessous que la part des charges non décaissées en Wallonie est inférieure à celle dans les autres régions.

Tableau 37 : Part des charges non-décaissées par région

part des charges non décaissées (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
Wallonie	29,8	29,2	30,0	27,9	29,4
Flandre	24,4	24,4	24,4	24,2	25,9
Bruxelles	31,4	34,6	27,0	30,0	28,9

Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur

part des charges non décaissées par secteur	2005	2006	2007
transport en commun rémunéré de personnes par route	28,6	28,9	27,2
transport terrestre	28,1	29,6	27,6
agences de voyages et touroérateurs	15,4	5,7	15,3
aviation	37,2	9,9	37,3
industrie chimique	17,7	19,0	17,5
secteur du textile	18,8	21,7	18,8

En plus de ce ratio, un deuxième ratio est analysé, qui est lié aux immobilisations corporelles, à savoir le degré d'investissement. Celui-ci est défini comme suit:

$$\text{degré d'investissement} = \frac{\text{achats des immobilisations corporelles}}{\text{valeur ajoutée}}$$

Les chiffres du tableau suivant indiquent que la valeur médiane du degré d'investissement du secteur a augmenté à nouveau en 2008.

Tableau 39 : Degré d'investissement

degré d'investissement (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	7,88	8,45	5,03	3,53	6,37
médiane	25,85	22,50	23,90	21,79	25,99
3 ^{ième} quartile	58,28	57,55	53,10	46,88	55,72

Le tableau suivant compare le secteur avec d'autres secteurs¹⁵.

Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur

investeringsgraad (in %) per sector	2005	2006	2007
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	22,5	23,9	21,8
<i>vervoer te land</i>	65,5	28,1	29,6
<i>reisbureaus en touroperators</i>	10,0	3,6	8,9
<i>luchtvaart</i>	14,0	7,1	32,7
<i>chemische industrie</i>	15,1	13,3	12,9
<i>textielsector</i>	14,2	12,2	11,5

3. BÉNÉFICES DES FONDS PROPRES

Une partie de la valeur ajoutée est utilisée comme rémunération des propriétaires de l'entreprise qui investissent dans l'entreprise.

Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres

part du bénéfice des FP (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{ier} quartile	-3,13	-5,70	-0,30	0,43	-2,77
médiane	3,15	2,35	5,00	6,58	4,34
3 ^{ième} quartile	10,80	9,58	14,23	16,17	12,81

Le tableau indique que la part de la rémunération des fonds propres dans la valeur ajoutée a diminué en 2008. Ce résultat confirme la diminution de la rentabilité des

¹⁵ Ces chiffres ont également été obtenus grâce aux propres calculs sur base des comptes annuels globalisés de 2005, 2006 et 2007 pour les différents secteurs publiés par la BNB.

fonds propres qui a déjà été démontrée dans l'analyse financière. Pour une comparaison avec d'autres secteurs, nous renvoyons à cette analyse financière.

4. FRAIS FINANCIERS DES FONDS D'EMPRUNT

En plus des fonds propres, les fonds d'emprunt doivent également être rémunérés en payant les frais financiers des emprunts. Le tableau ci-dessous montre que l'importance de cette rémunération a légèrement augmenté en 2008. Il est important de suivre cet indicateur au cours des années suivantes étant donné qu'il est supposé que la part peut augmenter suite aux conséquences de la crise financière.

Tableau 42 : Part des frais financiers

part des frais financiers (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
<i>1^{ier} quartile</i>	1,70	1,80	1,80	1,00	1,18
médiane	4,20	4,20	3,90	3,30	3,60
<i>3^{ième} quartile</i>	7,90	8,35	7,80	7,60	8,05

Une comparaison avec d'autres secteurs nous apprend que la valeur médiane de la part des coûts financiers est plus basse dans notre secteur par rapport à ces autres secteurs, comme il ressort du tableau ci-dessous.

Tableau 43 : Part des frais financiers par secteur

part des coûts financiers (en %) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	4,2	3,9	3,3
<i>transport terrestre</i>	4,9	5,0	4,6
<i>agences de voyages et touroopérateurs</i>	6,5	2,7	6,5
<i>aviation</i>	7,5	1,5	8,2
<i>industrie chimique</i>	6,3	6,3	6,5
<i>secteur du textile</i>	6,6	6,0	7,1

5.IMPOTS

Par les impôts, les entreprises fournissent une rémunération aux autorités pour la mise à disposition des services généraux et de l'infrastructure publique. Ici, il faut remarquer qu'il s'agit uniquement des impôts directs, c'est-à-dire les impôts sur le résultat comptable de l'entreprise. Les impôts indirects (taxe de circulation, accises sur le carburant,...) ne sont pas pris en compte.

Le tableau suivant donne un aperçu de l'évolution de la part des impôts dans la valeur ajoutée du secteur. Les chiffres indiquent que la part a diminué en 2008, ce qui est expliquée par la régression des résultats des entreprises dans le secteur.

Tableau 44 : Part des impôts

part des impôts (en %)	2004	2005	2006	2007	2008
1 ^{er} quartile	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
médiane	0,15	0,20	0,04	0,06	0,02
3 ^{ème} quartile	2,60	2,38	2,76	3,66	2,77

Finalement, on examine la mesure dans laquelle le secteur bénéficie de subsides des autorités. Ceci est fait sur base de l'évolution du degré de subventionnement des autorités.

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'entreprises du secteur où ce ratio avait une valeur nulle au cours de la période 2004-2008.

Tableau 45 : Subventions

subventions	2004	2005	2006	2007	2007
% des entreprises sans subsides	94 %	92 %	95 %	96 %	97 %

CONCLUSION

En 2007, l'ICB a réalisé pour la première fois une analyse économique approfondie du secteur pour la période 2003-2005 sur base des comptes annuels et des bilans sociaux, déposés auprès de la BNB. Les indicateurs financiers et sociaux ont été traités dans cette analyse. En outre, bon nombre de ratios en matière de valeur ajoutée du secteur ont été analysés. Cette analyse a déjà été actualisée deux fois. La présente étude ajoute les résultats 2008. A noter que le volet social sera traité largement dans une étude séparée.

Il faut tenir compte du fait que, sur base des comptes annuels, il est impossible de faire une analyse séparée pour les trois sous-secteurs. La plupart des entreprises sont en effet actives dans plus d'un sous-secteur.

Dans l'analyse financière, les résultats des différents ratios de rentabilité démontrent une diminution de la rentabilité dans notre secteur. Cette diminution est principalement due aux coûts plus élevés causés par l'inflation importante en 2008.

La position de liquidités des entreprises du secteur s'est détériorée en 2008. Le fonds de roulement, qui est un bon indicateur de la liquidité, est à nouveau tout juste supérieur à 1. Les résultats indiquent toujours que différentes entreprises dans le secteur continuent à faire face à des problèmes de trésorerie. Le caractère saisonnier d'une grande partie des activités du secteur pourrait fournir une explication vu que les comptes annuels reflètent une image de la situation à la fin de l'exercice comptable (la plupart du temps le 31 décembre).

Les chiffres en matière de solvabilité démontrent une structure financière saine de l'entreprise moyenne du secteur. En 2008, par contre, une diminution de la solvabilité a été notée. L'indépendance financière a légèrement diminué. Il est par contre positif que le nombre d'entreprises avec des fonds propres négatifs a à nouveau diminué. Une amélioration a été notée au niveau de la couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow.

L'analyse des différents ratios en matière de valeur ajoutée indique clairement que le secteur a connu une diminution de la valeur ajoutée à prix constants par rapport à 2007. Cependant, ce résultat est meilleur que l'évolution du PIB en 2008.

L'analyse en matière de répartition de la valeur ajoutée entre les différents facteurs de production confirme l'importance des coûts du personnel et de la rémunération des immobilisations corporelles dans le secteur. Ces deux facteurs ont également pris de l'importance. L'augmentation du coût du personnel suite aux indexations élevées et la croissance des investissements expliquent sans doute cette évolution.

En général, l'analyse indique que 2008 n'a pas été une année positive pour le secteur. L'inflation élevée a engendré une augmentation générale des coûts. Cette augmentation s'est également produite assez brutalement, ce qui n'a pas permis de la répercuter entièrement sur les clients.

Cette analyse a indiqué une nouvelle fois l'importance de suivre l'évolution des différents indicateurs économiques dans notre secteur, certainement dans le contexte de la crise économique qui a sévi de manière importante en 2009 et qui aura certainement encore des conséquences pour les résultats des années suivantes dans notre secteur.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Données sectorielles.....	4
Tableau 2 : Données sectorielles : répartition géographique	4
Tableau 3 : Données sectorielles selon l'activité	6
Tableau 4 : Prestations de transport en services réguliers	8
Tableau 5 : Marge nette sur ventes	13
Tableau 6 : Marge nette sur ventes par région	13
Tableau 7 : Marge nette sur ventes par secteur	14
Tableau 8 : Rentabilité nette des fonds propres	15
Tableau 9 : Rentabilité nette des fonds propres par région	15
Tableau 10 : Rentabilité nette des fonds propres par secteur	16
Tableau 11 : Fonds propres	17
Tableau 12 : Nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs	18
Tableau 13 : Degré général d'indépendance financière	19
Tableau 14 : Degré général d'indépendance financière par région	19
Tableau 15 : Degré général d'indépendance financière par secteur	20
Tableau 16 : Degré d'indépendance financière à long terme	20
Tableau 17 : Degré d'indépendance financière à long terme par région	21
Tableau 18 : Cash-flow	22
Tableau 19 : Ratios de couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow	23
Tableau 20 : Ratio du fonds de roulement.....	25
Tableau 21 : Nombre d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie	26
Tableau 22 : Ratio du fonds de roulement par secteur	26
Tableau 23 : Capitaux nets de l'entreprise.....	27
Tableau 24 : Crédit clients	28
Tableau 25 : Crédit clients par secteur	28
Tableau 26 : Crédit fournisseurs	29
Tableau 27 : Crédit fournisseurs par secteur	29
Tableau 28 : Valeur ajoutée	32
Tableau 29 : Evolution du PIB.....	32
Tableau 30 : Part dans le PIB	32
Tableau 31 : Part des coûts du personnel	34
Tableau 32 : Part des coûts du personnel par région.....	34
Tableau 33 : Part des coûts du personnel par secteur	34
Tableau 34 : Rendement	35
Tableau 35 : Rendement par secteur	36
Tableau 36 : Part des charges non-décaissées.....	36
Tableau 37 : Part des charges non-décaissées par région	37

Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur	37
Tableau 39 : Degré d'investissement	38
Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur	38
Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres.....	38
Tableau 42 : Part des frais financiers	39
Tableau 43 : Part des frais financiers par secteur	39
Tableau 44 : Part des impôts.....	40
Tableau 45 : Subventions	40

The logo for ICB (International Centre for Bionics) features the letters 'ICB' in a stylized, blue, serif font. The 'I' and 'C' are connected, and the 'B' is slightly larger and more prominent. The logo is set against a white background with a subtle drop shadow.

- Dobbelenberg -

Metrologielaan 8 Avenue de la Métrologie – Brussel 1130 Bruxelles

☎ 02/245 90 53 - 📠 02/245 91 29 – info@icb-institute.be

www.icb-institute.be