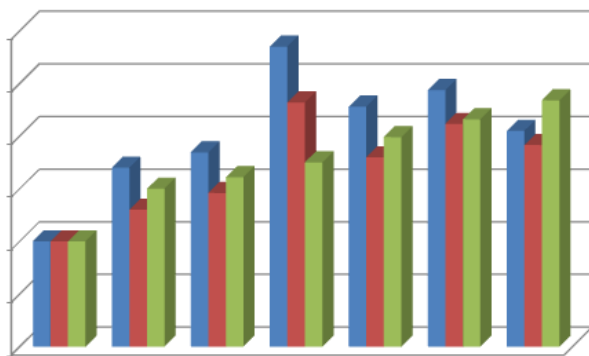


Instituut voor de autoCar en de autoBus v.z.w.

Institut pour l'autoCar et l'autoBus a.s.b.l.

ENQUÊTE CONJONCTURELLE

dans le secteur des services
occasionnels
2010



ICB


Enquête conjoncturelle 2010 dans le secteur des services occasionnels


HD/--/HD/ECO.06/2011.06/015


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.

INTRODUCTION

1. Objet de l'étude

Depuis 2002, l'Institut pour l'autoCar et l'autoBus organise une enquête afin de donner un aperçu de l'évolution conjoncturelle dans le secteur du transport occasionnel de personnes par route aux niveaux national et international. Jusqu'en 2005, cette enquête se faisait sur base mensuelle. Depuis 2006, on est passé à une enquête trimestrielle au moyen d'un nouveau questionnaire adapté qui est envoyé par courriel aux entreprises d'autocars et qui peut être rempli électroniquement.

2. Répartition des résultats en catégories

Initialement, les résultats de l'enquête sont répartis en 3 catégories, selon l'ampleur de l'entreprise. L'ampleur est exprimée en fonction du nombre d'autocars dont l'entreprise dispose.

Par une extrapolation de ces résultats par catégorie, un résultat total est calculé pour l'ensemble du secteur. Il s'agit alors d'une extrapolation pondérée, où on tient compte du nombre d'autocars par entreprise.

Catégorie 1 : **entreprises avec plus de 10 autocars**

Catégorie 2 : **entreprises avec 5 à 10 autocars**

Catégorie 3 : **entreprises avec moins de 5 autocars**

Total : **extrapolation des données pour l'ensemble du secteur**

3. Présentation des résultats

Les résultats, à l'exception de ceux concernant les problèmes de trésorerie, le nombre de jours d'utilisation et le facteur de sous-traitance, sont présentés sous forme d'un solde pondéré des réponses des entreprises.

Ce solde est la différence pondérée entre le pourcentage moyen des entreprises qui signalent une augmentation et le pourcentage moyen des entreprises qui signalent une diminution. Ces résultats doivent dès lors être interprétés comme un indicateur sur un baromètre, allant de -100 à + 100. Les valeurs ne peuvent en aucun cas être interprétées comme la modification exprimée en pourcentage du paramètre en question.

Les résultats annuels sont la moyenne pondérée (sur base de la période de la saison autocar) des résultats qui ont été enregistrés chaque trimestre.

APERÇU DES RESULTATS

	2006	2007	2008	2009	2010
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL NATIONAL</u>					
Activité de transport ⁽¹⁾	+4,58	+5,65	+34,47	-7,40	-0,31
Prix de revient ⁽¹⁾	+17,56	+7,86	+31,26	+5,92	+29,66
Prix de vente ⁽¹⁾	+16,22	+6,14	+23,83	+8,32	+10,27
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-5,24	-28,12	-6,77	+2,69	-11,64
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL INTERNATIONAL DE 6 JOURS OU MOINS</u>					
Activité de transport ⁽¹⁾	-13,44	+6,90	+10,60	-6,58	-12,09
Prix de revient ⁽¹⁾	+18,16	+29,00	+50,25	+10,05	+30,48
Prix de vente ⁽¹⁾	+10,42	+5,95	+27,70	+9,11	+8,50
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-9,65	-29,96	-15,50	-6,86	-18,82
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL INTERNATIONAL DE PLUS DE 6 JOURS</u>					
Activité de transport ⁽¹⁾	-3,72	+7,37	+16,26	-6,54	-8,95
Prix de revient ⁽¹⁾	+12,86	+21,33	+43,28	+10,86	+24,32
Prix de vente ⁽¹⁾	+7,93	+15,91	+31,96	+13,74	+9,97
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-9,77	-16,39	-13,24	-12,38	-19,24
<u>NAVETTES</u>					
Activité de transport ⁽¹⁾	-16,55	-23,50	+17,37	-1,81	-1,50
Prix de revient ⁽¹⁾	+29,71	+22,19	+59,91	+23,89	+9,25
Prix de vente ⁽¹⁾	+24,30	+12,39	+24,82	+0,91	+0,61
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-1,13	-17,28	-27,80	-6,30	-13,57
<u>INDICATEURS GÉNÉRAUX</u>					
Nombre de chauffeurs ⁽¹⁾	-1,63	-4,32	+0,61	+3,16	+4,81
Investissements ⁽¹⁾	+4,48	-0,10	-2,88	+3,32	+0,36
Problèmes de trésorerie ⁽²⁾	17,73%	22,27%	15,14%	13,37%	22,01%
Nombre de jours d'utilisation	217 JOURS	253 JOURS	228 JOURS	234 JOURS	205 JOURS
Facteur de sous-traitance ⁽²⁾	5,57%	11,42%	13,62%	8,94%	11,08%

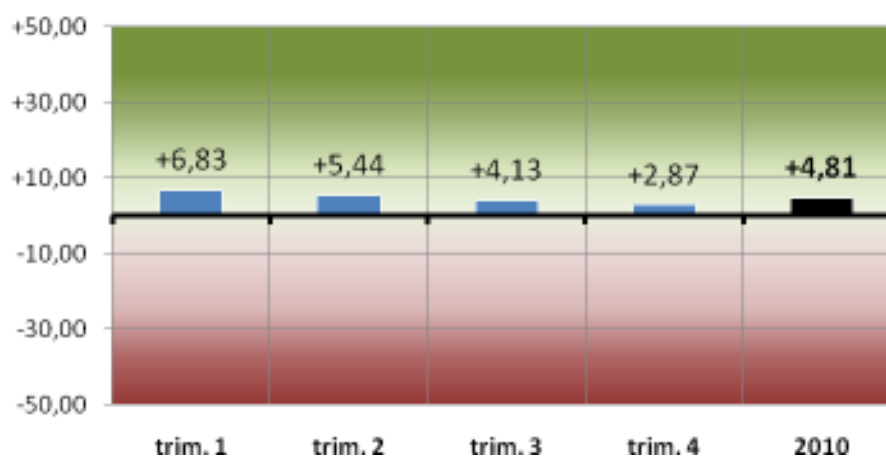
(1) **Solde des réponses: la différence pondérée entre le nombre d'entreprises (en %) qui signalent une augmentation et le nombre d'entreprises (en %) qui signalent une diminution**

(2) **Pourcentage d'entreprises qui ont répondu affirmativement**

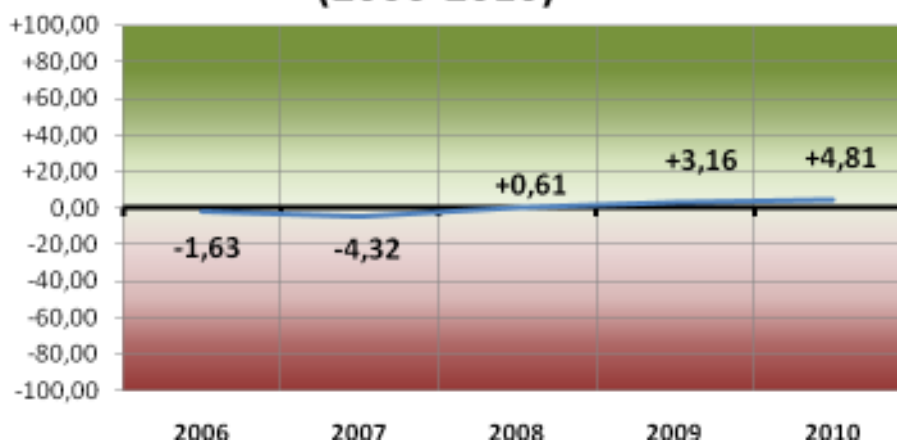
NOMBRE DE CHAUFFEURS

Le résultat sur base annuelle du solde pondéré concernant le nombre de chauffeurs, est légèrement positif (+4,81). Il faut souligner que le solde pondéré représente une valeur barométrique de l'évolution du nombre de chauffeurs allant de -100 à +100¹. Il ressort des graphiques ci-dessous que les entrepreneurs constatent depuis 2008 une tendance légèrement positive dans le nombre de chauffeurs employés. Le début de la crise en 2008 offre probablement une explication. L'augmentation du chômage a facilité la tâche des entrepreneurs lors de l'embauche des chauffeurs dont ils ont besoin. Plusieurs entreprises par contre signalent qu'elles cherchent toujours des chauffeurs capables et motivés.

Nombre de chauffeurs



Evolution du nombre de chauffeurs (2006-2010)

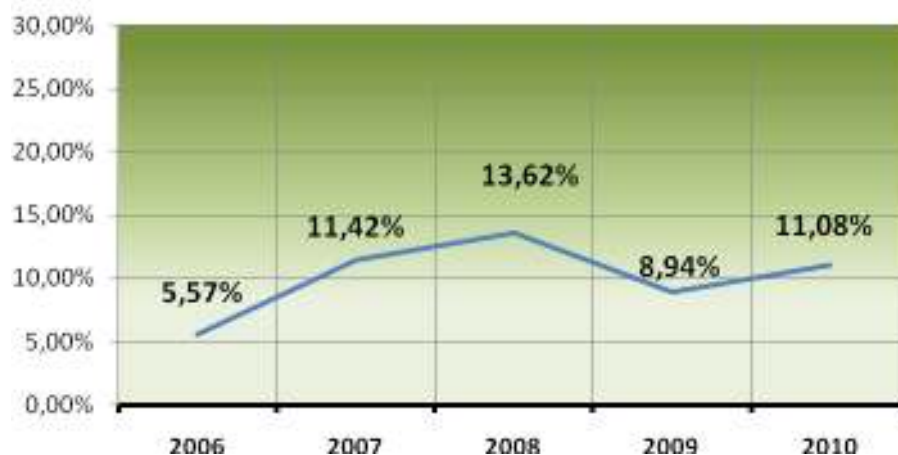


¹ En aucun cas, il ne peut être déduit que le nombre de chauffeurs a augmenté de 4,81%.

FACTEUR MOYEN DE SOUS-TRAITANCE

En 2010, le facteur moyen de sous-traitance a augmenté par rapport à 2009, mais s'élève à un niveau inférieur à celui de 2007 et 2008, à savoir 11,08%.

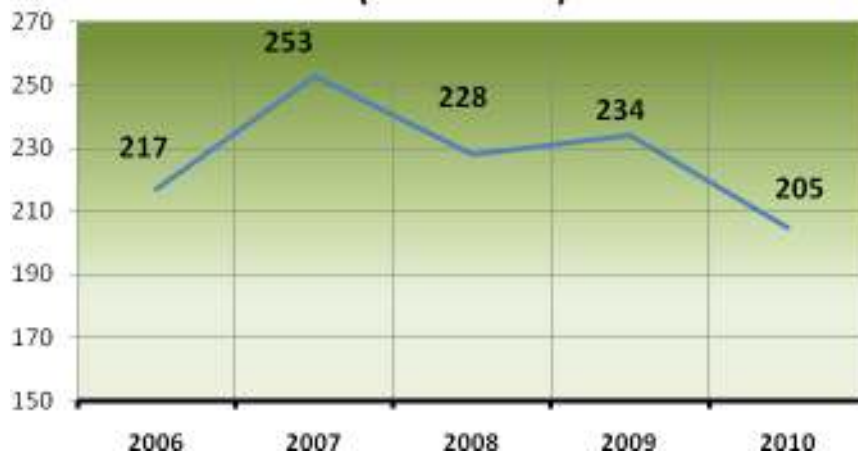
Evolution de la sous-traitance (2006-2010)



NOMBRE ANNUEL DE JOURS D'UTILISATION

Le graphique ci-dessous donne un aperçu du nombre total de jours d'utilisation par autocar sur base annuelle depuis 2006, estimé par les entreprises. Cet indicateur est repris depuis 2006 dans le questionnaire de l'enquête conjoncturelle. Le nombre moyen de jours d'utilisation par autocar donne une idée de l'évolution de la rentabilité dans le secteur. Il ressort des résultats que, selon les entreprises, le nombre moyen de jours d'utilisation par autocar s'élevait en 2010 à 205 jours, ce qui représente une diminution importante par rapport à 2009 où une moyenne de 234 jours a été constatée.

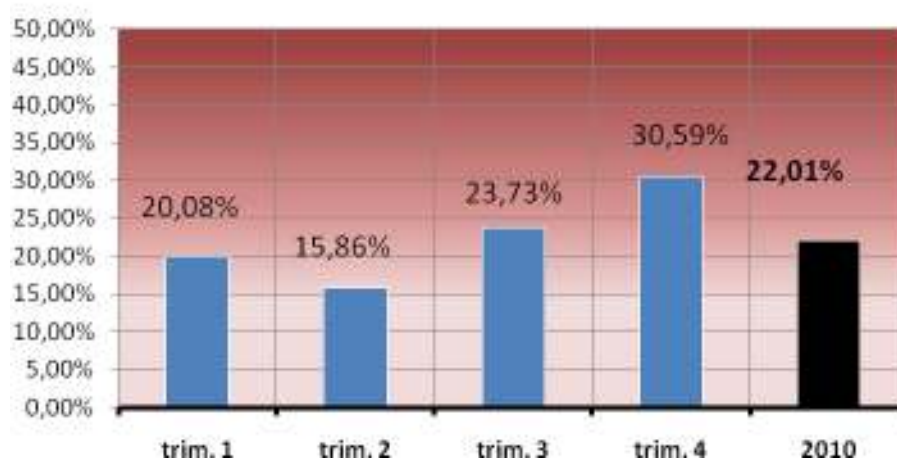
Evolution du nombre de jours d'utilisation (2006-2010)



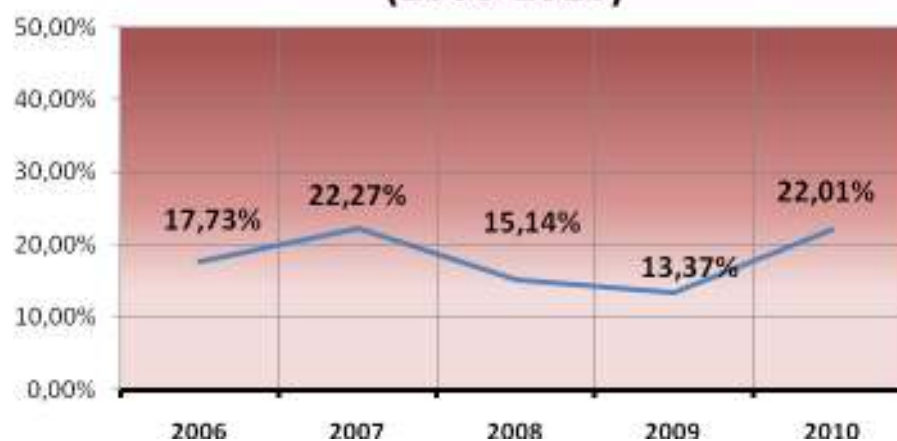
LIQUIDITES

Il ressort des réponses des entreprises qu'en moyenne 22,01% des entreprises ont confirmé qu'elles avaient connu des problèmes de trésorerie en 2010, ce qui est un pourcentage élevé, même par rapport aux années précédentes. Le secteur autocar, comme le secteur de tourisme, est souvent un des derniers secteurs touché par la crise, ce qui explique probablement la détérioration des liquidités notée en 2010 par les entreprises du secteur autocar.

Difficultés de trésorerie en 2010



Evolution des difficultés de trésorerie (2006-2010)

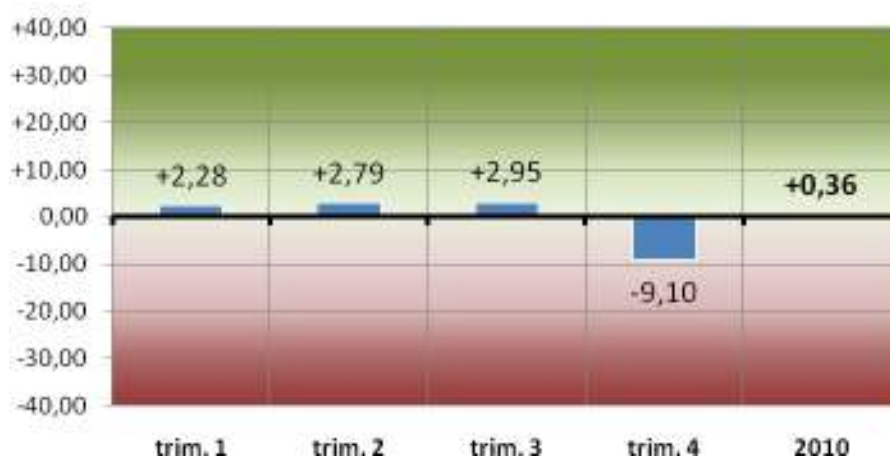


INVESTISSEMENTS

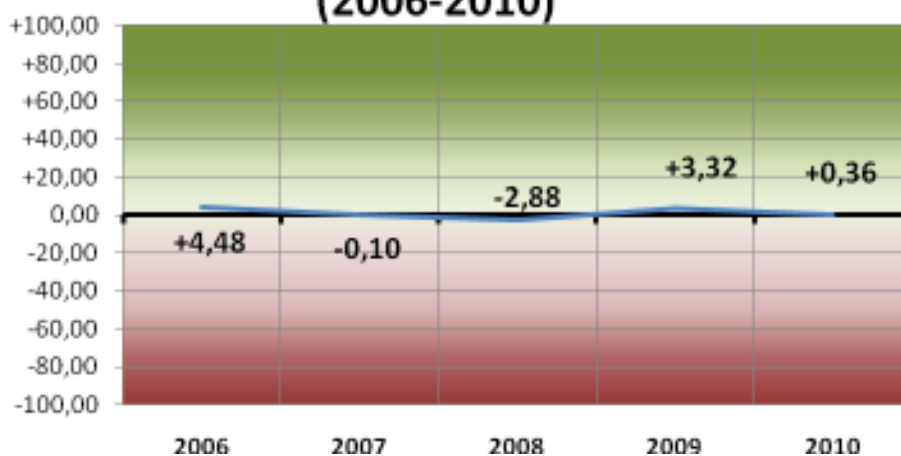
Dans l'enquête, il est demandé depuis 2006 aux entreprises si leur nombre d'autocars a augmenté, diminué ou est resté égal par rapport à l'année précédente. Dès lors, le comportement de (dés)investissement dans le secteur est examiné. Le résultat est un solde pondéré et donne une idée de la force du comportement de (dés)investissement dans le secteur sur une échelle de -100 à +100.

La moyenne annuelle en 2010 est pratiquement égale à 0, tandis qu'en 2009 le résultat était légèrement plus positif.

Nombre d'autocars



Evolution du nombre d'autocars (2006-2010)

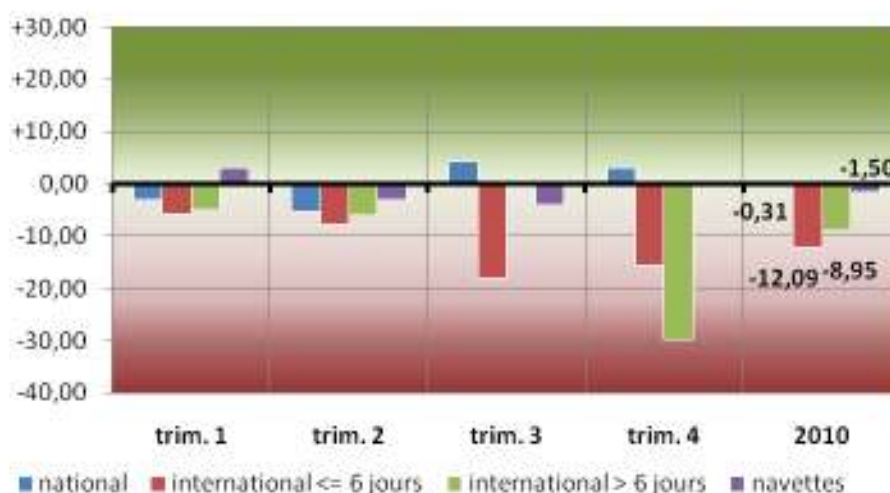


ACTIVITE DE TRANSPORT

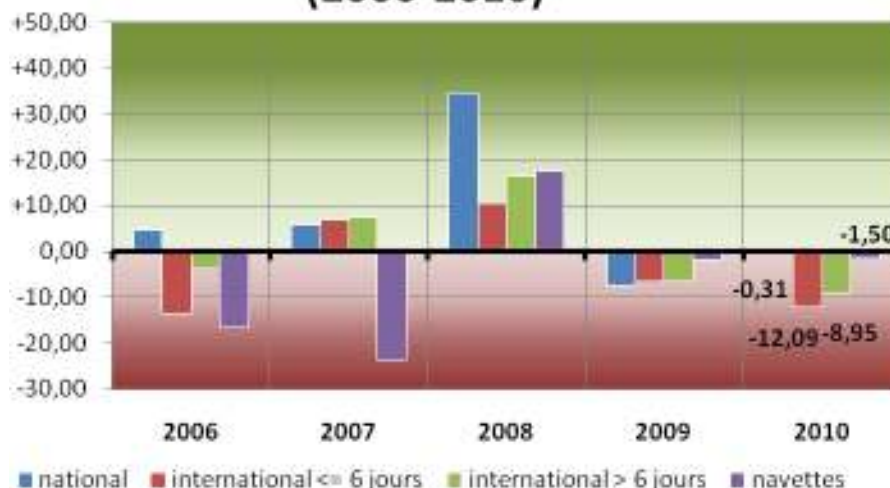
Le graphique ci-dessous donne un aperçu de l'évolution de l'activité de transport dans les 4 catégories, sur base des réponses des entreprises d'autocars à la question de savoir comment l'activité de transport a évolué dans le trimestre concerné par rapport au même trimestre de l'année précédente. Il faut aussi indiquer que les valeurs ne représentent pas de modifications par rapport à l'année précédente mais indiquent une position du paramètre sur le baromètre conjoncturel (allant de -100 à +100).

Les moyennes annuelles indiquent un solde pondéré négatif pour les 4 catégories. Le recul est surtout signalé pour les voyages internationaux. Pour l'activité nationale et les navettes, des valeurs barométriques légèrement négatives sont notées. En ce qui concerne l'activité de transport, la tendance négative déjà entamée en 2009 s'est en tout cas maintenue en 2010.

L'activité de transport en 2010



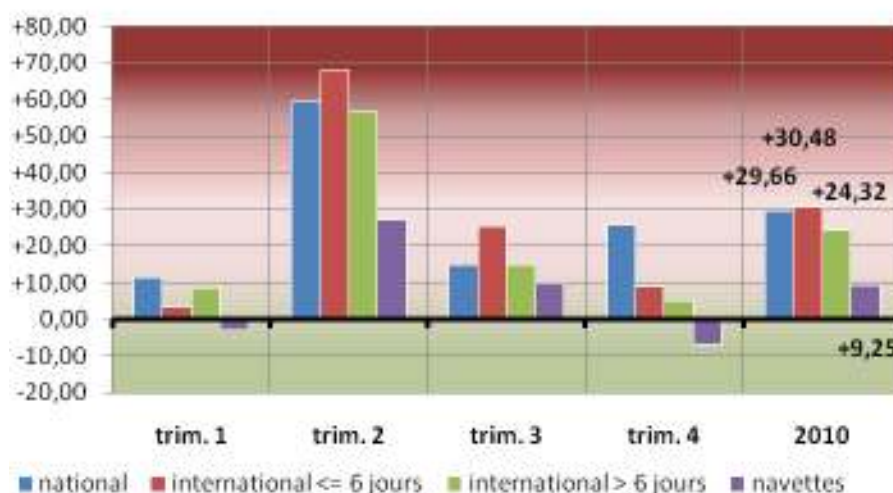
Evolution de l'activité de transport (2006-2010)



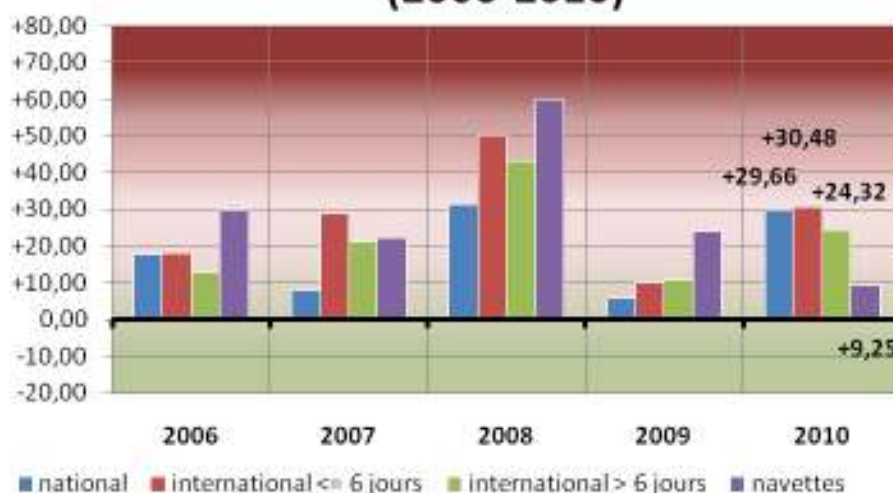
PRIX DE REVIENT

Le graphique ci-dessous donne un aperçu des réponses des entreprises relatives à l'évolution du prix de revient en 2010. Les valeurs barométriques se situent, comme attendu, à nouveau à un niveau supérieur à ceux de l'année précédente. En effet, les entrepreneurs ont à nouveau enregistré en 2010 une importante augmentation du prix du gasoil.

Le prix de revient en 2010



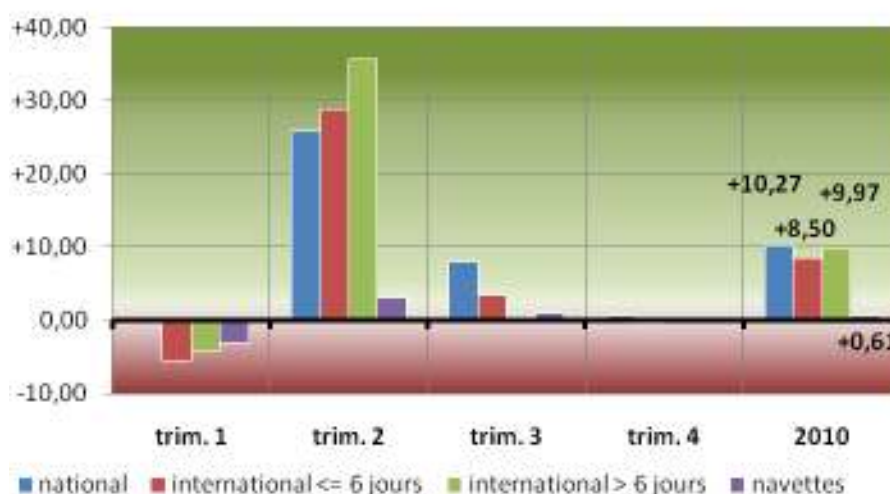
Evolution du prix de revient (2006-2010)



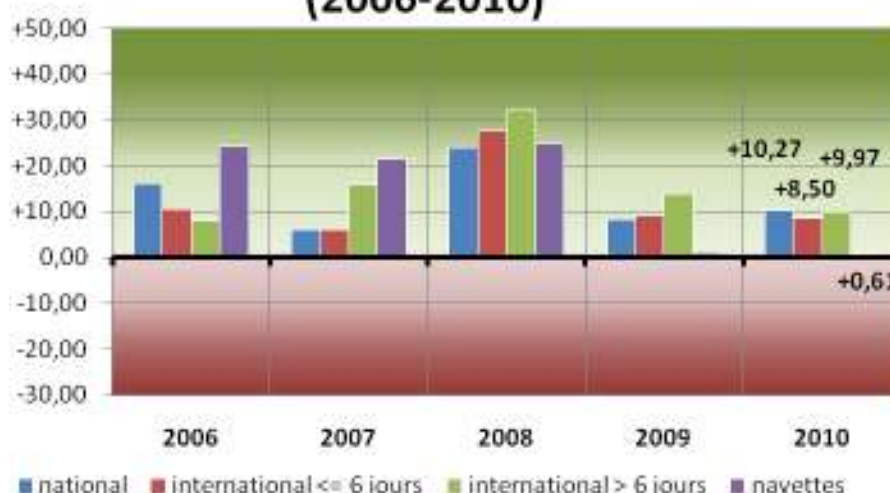
PRIX DE VENTE

Il est positif que de nombreux entrepreneurs aient également noté en 2010 une augmentation du prix de vente. Il est par contre moins positif que les entrepreneurs estiment que les marges ont encore diminué en 2010, comme il ressort du point suivant.

Le prix de vente en 2010



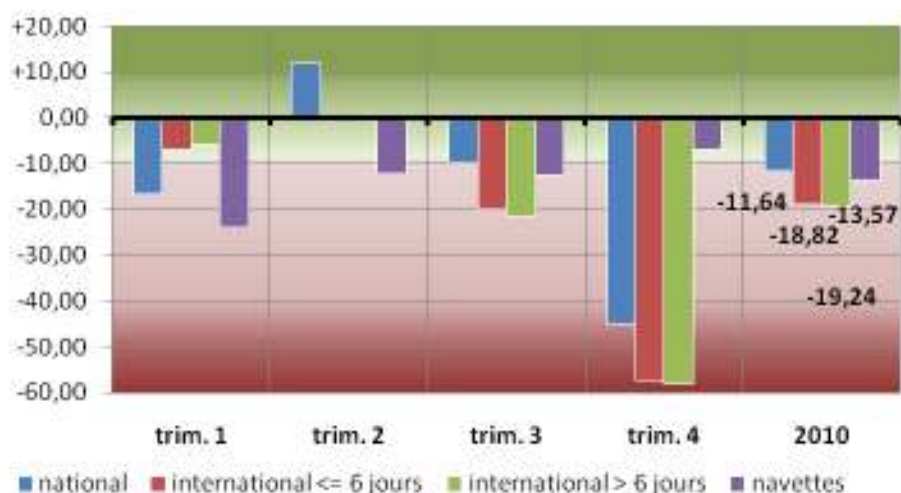
Evolution du prix de vente (2006-2010)



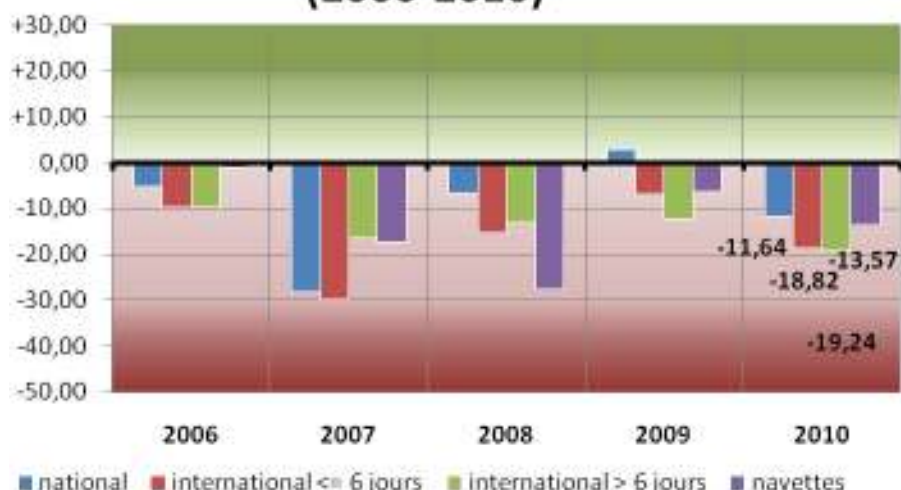
MARGE BENEFICIAIRE

Depuis 2006, les entreprises sont questionnées au sujet de l'évolution de la marge bénéficiaire. Les résultats, dont un aperçu est donné dans le graphique ci-dessous, indiquent que les marges bénéficiaires se sont détériorées pour toutes les catégories d'activité.

La marge bénéficiaire en 2010



Evolution de la marge bénéficiaire (2006-2010)



CONCLUSION

Les résultats de l'enquête conjoncturelle de 2010 indiquent que le secteur autocar a subi à son tour les conséquences négatives de la crise. L'activité de transport a diminué pour toutes les catégories d'activité. Le nombre de jours d'utilisation a régressé de manière importante. Les entreprises ont à nouveau dû faire face à une importante augmentation du prix de gasoil. De ce fait, elles ont également noté un recul conséquent de la marge bénéficiaire.

Tout ceci explique incontestablement que plus d'un cinquième des entreprises ont signalé des difficultés de trésorerie en 2010. Le seul point positif en 2010 est que les entreprises ont plus facilement trouvé les chauffeurs dont elles ont besoin (entre autres en raison de l'augmentation du chômage).

ICB

- 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