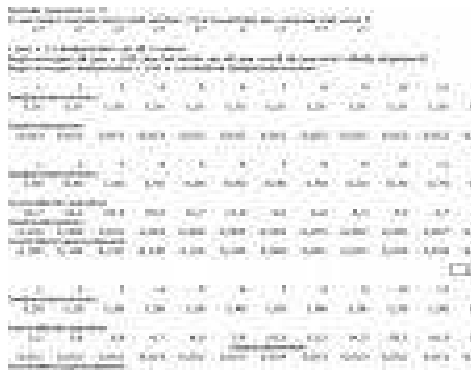


# A ANALYSE ECONOMIQUE

du secteur du transport  
en commun rémunéré de  
personnes par route  
(2005-2009)



ICB

# Analyse économique du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route (2005-2009)

JNL/--/JNL/ECO.11/2011.11/038

Avril 2011

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](mailto:info@icb-institute.be)

🌐 [www.icb-institute.be](http://www.icb-institute.be)

L’ICB met tout en œuvre pour assurer la fiabilité de l’information publiée et rédige ses brochures avec le plus grand soin. Néanmoins, l’ICB ne peut pas être tenu responsable de l’actualité, de la véracité, 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 en particulier et, de ce fait, ne remplace pas un avis professionnel.

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

## TABLE DES MATIERES

<i>TABLE DES MATIERES</i> .....	2
<i>INTRODUCTION</i> .....	3
<i>PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR</i> .....	4
<i>PARTIE 2-METHODOLOGIE</i> .....	9
<i>PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS</i> .....	11
A. RENTABILITE.....	11
1. rentabilité du chiffre d'affaires .....	11
2. Rentabilité des fonds propres (FP).....	13
B. SOLVABILITE.....	16
1. Fonds propres .....	16
2. Degré général d'indépendance financière.....	17
3. Degré d'indépendance financière à long terme .....	19
4. Couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow .....	20
C. LIQUIDITE .....	23
1. Ratio du fonds de roulement.....	23
2. Capitaux nets de l'entreprise .....	25
3. Crédit clients.....	26
4. Crédit fournisseurs.....	27
<i>PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE</i> .....	28
A. EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE .....	28
B. REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE ENTRE LES FACTEURS DE PRODUCTION ...	30
1. Coût du personnel.....	31
2. Charges non décaissées .....	33
3. Bénéfices des fonds propres .....	35
4. Frais financiers des fonds d'emprunt.....	36
5. Impôts.....	37
<i>CONCLUSION</i> .....	38
<i>LISTE DES TABLEAUX</i> .....	41

## 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 ont eu lieu en raison de nouvelles législations, aussi bien au niveau européen que national et régional, mais également à cause de l'instabilité économique. Les futures législations ainsi que l'évolution économique détermineront également le développement ultérieur de ce secteur.

Dans un tel climat d'instabilité, il est utile de disposer régulièrement d'un aperçu économique du secteur s'appuyant sur l'analyse d'un certain nombre d'indicateurs économiques. La présente étude s'inscrit dans la continuité des analyses économiques précédentes du secteur des entreprises privées actives dans le transport en commun rémunéré de personnes par route.

L'intérêt de cette étude se situe à différents niveaux. Tout d'abord elle offre un aperçu économique général du secteur à tous les intervenants, aux diverses autorités en charge du secteur ainsi qu'aux organisations professionnelles et syndicales.

Les différents indicateurs économiques analysés peuvent être utilisés par les intervenants du secteur comme clignotants. Ceux-ci pourront s'en inspirer pour élaborer leur stratégie et contribuer par là-même au développement d'un secteur sain et fort. Ce développement est d'autant plus indispensable que l'importance du rôle joué par le secteur dans le développement d'une mobilité durable n'est plus à démontrer.

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

Vu l'importance de l'enjeu, le secteur a émis le souhait que l'analyse soit actualisée annuellement. Cette étude porte dès lors sur les données les plus récentes (il s'agit des données relatives à l'exercice 2009). L'accent est fortement marqué sur l'évolution des indicateurs au cours de la période 2005-2009.

## ***PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR***

Avant d'aborder la partie principale de cette étude, l'analyse économique du secteur d'entreprises privées actives dans le transport en commun rémunéré de personnes par route, il n'est pas inutile de donner un bref aperçu de la structure de ce secteur. Cet aperçu facilitera sans doute lors 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 organisateurs de voyages (FBAA), on trouvera 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 mêmes entreprises<sup>1</sup>.

**Tableau 1 : Données sectorielles**

<b>données sectorielles</b>	
<b>nombre d'entreprises</b>	499
<b>nombre d'autobus et autocars</b>	6.605

**Tableau 2 : Données sectorielles : répartition géographique**

<b>répartition géographique</b>	<b>Wallonie</b>	<b>Flandre</b>	<b>Bruxelles</b>
<b>nombre d'entreprises</b>	27,0 %	64,9 %	8,1 %
<b>nombre d'autobus et autocars</b>	28,5 %	67,7 %	3,8 %

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

<sup>1</sup> Les chiffres sont basés sur la banque de données de la FBAA au 31 décembre 2010.

Figure 1 : Répartition géographique des entreprises par arrondissement

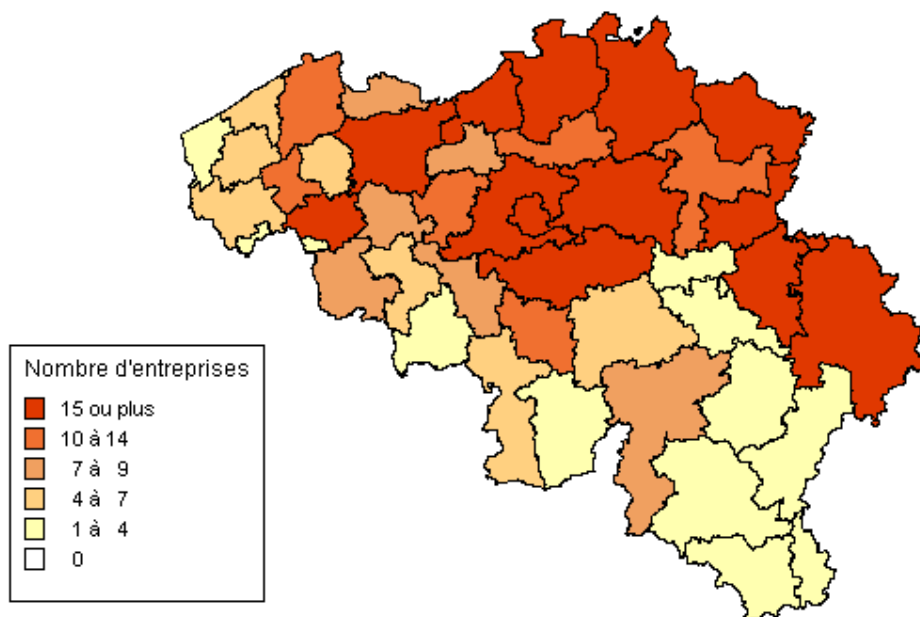
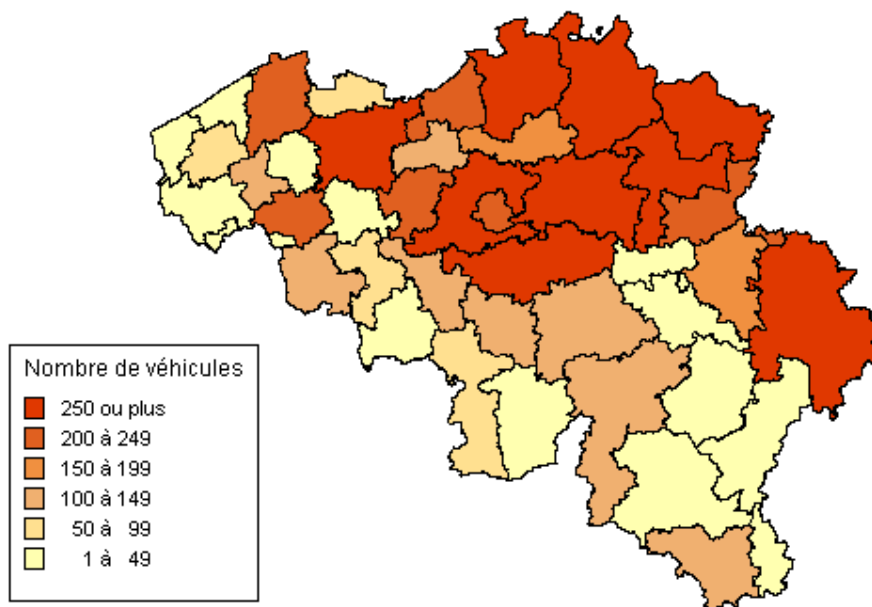


Figure 2 : Répartition géographique du nombre de véhicules par arrondissement



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

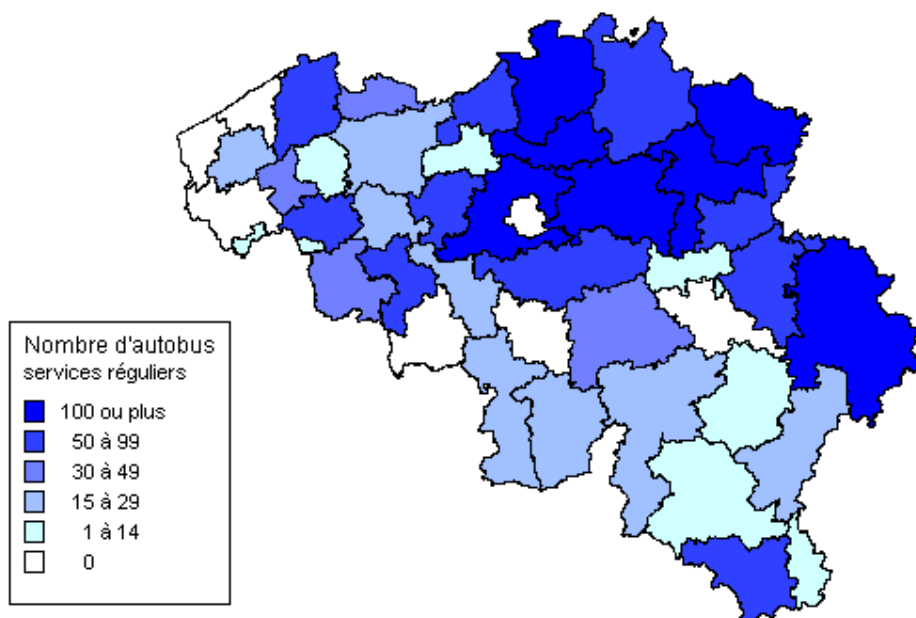
La plupart de ces entreprises sont actives dans plusieurs sous-secteurs. De ce fait, il est impossible de donner la répartition des entreprises par activité. Cette répartition, par contre, peut être faite sur base des véhicules utilisés (tableau 3).

**Tableau 3 : Données sectorielles selon l'activité**

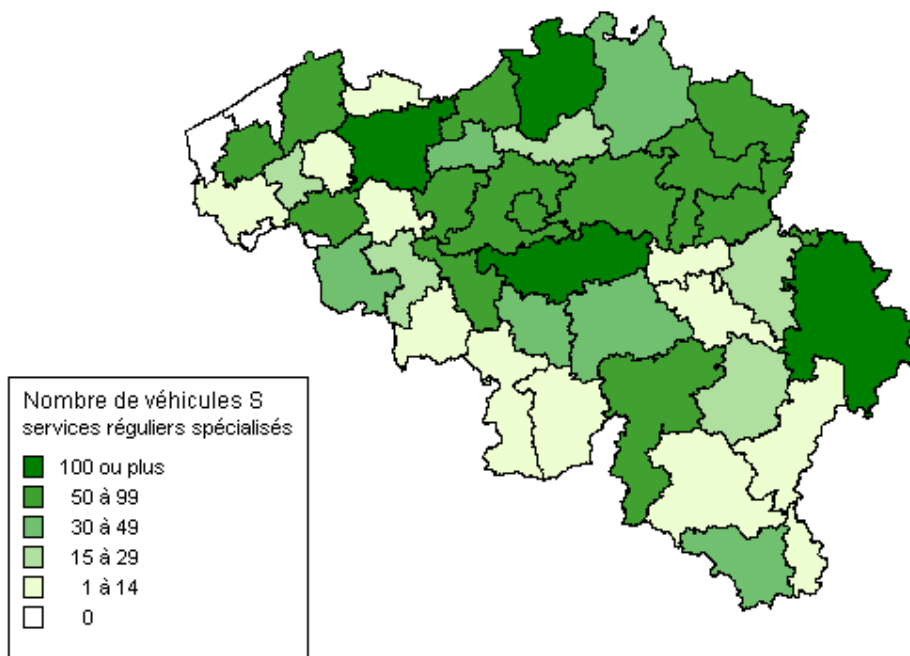
répartition selon l'activité	services réguliers	services réguliers spécialisés	services occasionnels
nombre de véhicules	29,2 %	31,0 %	40,6 %

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

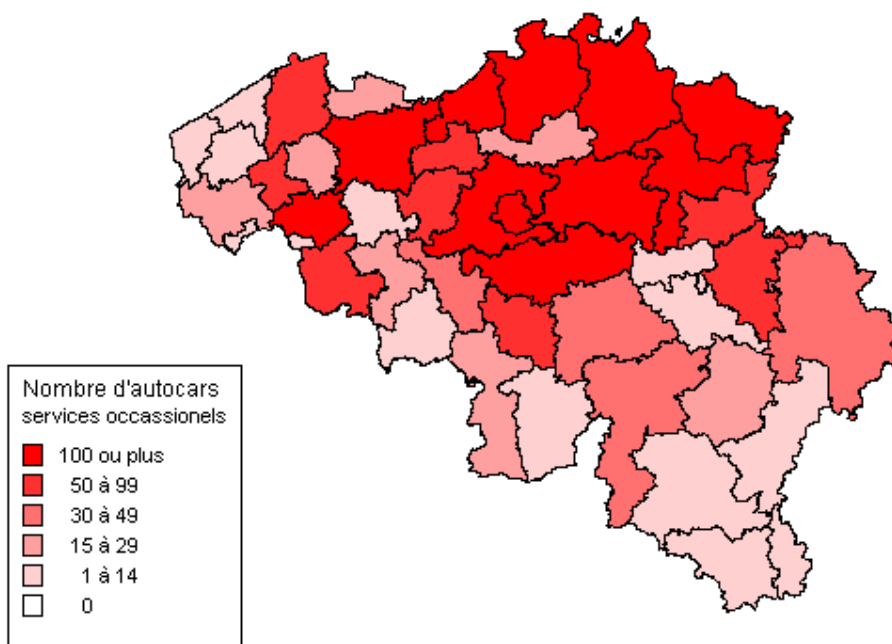
**Figure 3 : Répartition géographique du nombre total d'autobus par arrondissement (services réguliers)**



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



**Figure 5 : Répartition géographique du nombre total d'autocars par arrondissement (services occasionnels)**



Nous porterons enfin notre attention sur l'évolution de l'activité dans le secteur. Pour le secteur des services réguliers spécialisés et celui des services occasionnels il existe cependant peu de chiffres pertinents. Pour le secteur des services réguliers, par contre, il est possible de donner un aperçu 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 Flandre<sup>2</sup>. (Tableau 4)<sup>3</sup>.

**Tableau 4 : Prestations de transport en services réguliers**

<b>prestations de transport par des entreprises privées en services réguliers</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>nombre de kms parcourus (x 1000)</b>					
<i>Wallonie</i>	26.695	26.695	27.865	29.398	31.194
<i>Flandre</i>	72.739	73.491	76.230	82.124	85.017
<b>évolution nombre de kms parcourus</b>					
<i>Wallonie</i>	+0,0 %	-0,5 %	+4,4 %	+5,5 %	+6,1 %
<i>Flandre</i>	+7,8 %	+1,0 %	+3,7 %	+7,7 %	+3,5 %
<b>nombre de véhicules</b>					
<i>Wallonie</i>	560	568	574	600	610
<i>Flandre</i>	1.301	1.348	1.425	1.454	1.464
<b>% du total de kms parcourus<sup>4</sup></b>					
<i>Wallonie</i>	29,6 %	28,6 %	29,4 %	30,7 %	31,8 %
<i>Flandre</i>	43,5 %	42,7 %	43,7 %	45,1 %	41,2 %

<sup>2</sup> Dans la Région de Bruxelles-Capitale on ne fait pas appel aux entreprises privées pour l'exploitation de services réguliers

<sup>3</sup> Source : rapports annuels SRWT, VVM

<sup>4</sup> Part relative des kms parcourus par les entreprises privées dans le nombre total de kms 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 2005-2009 auprès de la Banque Nationale de Belgique (BNB).

Pour rassembler ces comptes annuels, on a d'abord établi une liste de codes de TVA sur base de données de la FBAA. Celle-ci contient les données de la plupart des entreprises actives dans le secteur, membres et non membres. Dans les cas où cela s'est avéré nécessaire, ces données ont été complétées au moyen de la liste des entreprises qui figurent dans la base de données de la BNB sous les codes NACE de notre secteur.

Ainsi, les comptes annuels de 79,26 % des entreprises ont été rassemblés et analysés. Ces entreprises représentent néanmoins 96,4 % des véhicules qui sont utilisés dans le secteur. Dès lors, les résultats de l'analyse peuvent être considérés comme représentatifs.

En sus des données extraites des comptes annuels, des éclaircissements ont été donnés en référence à 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 maintenant composée de deux parties :

1. analyse financière
2. analyse de la valeur ajoutée

Dans chaque partie, l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs est examinée souvent sous forme de ratios, qui permettent une mise en perspective d'un ou plusieurs postes du bilan.

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

Afin de garantir la pertinence des ratios pour le secteur au point de vue statistique, il n'a pas été fait usage de la moyenne arithmétique. En effet, cette moyenne tient compte de toutes les valeurs des données collectées, et comprend donc également des valeurs extrêmes. De ce fait, la moyenne arithmétique donne souvent une image incorrecte des indicateurs financiers calculés pour l'ensemble du secteur. Afin d'éviter ceci, on a eu recours à la médiane et aux 1<sup>ier</sup> et 3<sup>ième</sup> quartiles pour chaque ratio.

**médiane =** la valeur qui divise en deux parties l'échantillon observé de manière telle que chaque partie contienne le même nombre de observations. Il suffit dès lors d'ordonner ces valeurs dans un ordre croissant et de choisir la valeur centrale comme médiane. S'il y a un nombre pair d'observations, toute valeur située entre les deux valeurs centrales est acceptable mais c'est le plus souvent la moyenne arithmétique des deux valeurs centrales qui est utilisée. Si le nombre d'observations est impair, il n'y a bien entendu qu'une seule valeur centrale. En d'autres termes, 50 % des entreprises étudiées se trouvent en-dessous et 50 % se trouvent au-dessus de la valeur médiane.

**1<sup>ier</sup> 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<sup>ier</sup> quartile.

**3<sup>ième</sup> 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<sup>ième</sup> quartile.

Pour divers indicateurs, on a effectué une comparaison avec ceux d'autres secteurs et ce, sur base des statistiques annuelles de la BNB. Au moment de la réalisation de cette analyse relative à l'exercice 2009, les résultats 2009 des autres secteurs n'étaient pas encore publiés. De ce fait, la comparaison 2009 avec les autres secteurs n'a pu y être intégrée.

## ***PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS***

---

Dans cette partie, on procède à une analyse de la santé financière du secteur. La rentabilité, la solvabilité et la liquidité du secteur sont étudiées au moyen de ratios appropriés.

Quelques cas sont illustrés par une analyse géographique. Dans la mesure du possible, les résultats obtenus font l'objet d'une comparaison avec ceux d'autres secteurs.

### **A. RENTABILITE**

La rentabilité est l'un des objectifs les plus importants d'une entreprise. En effet, atteindre un seuil de rentabilité suffisant est primordial pour la continuité de l'entreprise. Le critère de rentabilité peut être abordé par deux ratios :

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 %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	0,1	0,5	1,7	-0,3	0,7
médiane	2,9	3,9	5,6	3,4	4,3
3 <sup>ième</sup> quartile	8,3	11,7	12,5	10,0	11,2

Le tableau ci-dessus indique que la tendance à la hausse de la marge nette sur ventes a repris en 2009 après une diminution intervenue en 2008. Les résultats pour les 1<sup>ier</sup> et 3<sup>ième</sup> quartiles montrent qu'il existe des différences importantes entre les entreprises. En 2008, les coûts ont fortement augmenté en raison de l'inflation élevée, ce qui a pesé sur les résultats comme le montre le 1<sup>er</sup> quartile qui indique que 25% des entreprises avaient enregistré une marge négative sur ventes au cours de l'exercice, confirmant ainsi que les entreprises n'ont pas ou seulement partiellement pu porter en compte cette augmentation des frais auprès des clients. La situation se rétablit donc en 2009, exercice au cours duquel, à première vue, le secteur ne semble pas avoir trop souffert de la crise. Il est à craindre cependant que l'exercice 2010 ait vu beaucoup d'entreprises du secteur souffrir des effets de la crise. Nous reviendrons plus loin sur ce constat.

Le tableau ci-dessous représente la valeur médiane de la marge nette sur ventes répartie par région<sup>5</sup>. Il en ressort que dans les trois régions, l'exercice 2009 se solde par une amélioration sensible après une régression au niveau de la rentabilité intervenue en 2008. Bruxelles confirme sa tendance haussière bien qu'elle affiche la marge la plus basse des trois régions. Par contre la Flandre n'a pas encore atteint son niveau de 2007 (6,9%). Quant à la Wallonie, elle réalise son meilleur score depuis plus de cinq ans.

Tableau 6 : Marge nette sur ventes par région

marge nette sur ventes (en %) par région	2005	2006	2007	2008	2009
Wallonie	2,5	4,7	5,3	3,6	5,5
Flandre	3,1	4,7	6,9	3,1	4,1
Bruxelles	0,2	-1,3	-4,0	1,2	2,8

<sup>5</sup> A noter que la part des entreprises flamandes, wallonnes et bruxelloises dans la population étudiée s'élève à respectivement 64,9 %, 27,0 % et 8,1 %.

Comme indiqué dans la deuxième partie, concernant la méthodique utilisée, la BNB n'a pas encore publié les résultats annuels 2009 pour les différents secteurs. De ce fait, le tableau ne donne qu'une comparaison pour la période 2006-2008<sup>6</sup>.

**Tableau 7 : Marge nette sur ventes par secteur**

<b>marge nette sur ventes (en%) par secteur</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	3,9	5,6	3,4
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	2,9	3,5	2,3
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	1,1	1,2	0,9
<i>aviation</i>	1,6	2,4	1,3
<i>industrie chimique</i>	4,6	4,5	3,7
<i>secteur du textile</i>	2,6	4,0	1,3

## 2. RENTABILITÉ DES FONDS PROPRES (FP)

S'il est un critère important pour les actionnaires et/ou propriétaires d'une entreprise, c'est bien la rentabilité des fonds propres. En effet, ils ont investi dans l'entreprise et attendent un certain rendement de leur mise de fonds. Étant donné que l'investissement implique un risque, ils veulent obtenir un rendement plus élevé que le rendement moyen d'un placement sans risque (par exemple une obligation).

Ici, on compare les résultats de l'entreprise (avant et après impôts) avec les fonds propres investis de manière à mettre en évidence la rentabilité nette des fonds propres avant et après impôts. Ceci nous permet d'analyser l'impact des futures mesures fiscales (par exemple, la déduction des intérêts notionnels) sur la rentabilité des fonds propres :

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

<sup>6</sup> BNB, Statistiques 2006, 2007 et 2008

**Tableau 8 : Rentabilité nette des fonds propres**

<b>rentabilité nette fonds propres</b>	2005	2006	2007	2008	2009
<b>avant impôts</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	-0,1	0,6	3,4	-1,1	0,1
<b>médiane</b>	<b>9,6</b>	<b>13,3</b>	<b>16,8</b>	<b>11,1</b>	<b>9,3</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	26,4	31,5	33,9	24,8	23,9
<b>après impôts</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	-0,4	0,3	2,2	-1,9	0,0
<b>médiane</b>	<b>8,2</b>	<b>11,2</b>	<b>12,7</b>	<b>8,6</b>	<b>5,7</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	20,9	25,4	26,4	19,0	16,7

Les résultats indiquent qu'en 2009 la rentabilité des fonds propres suit le mouvement à la baisse initié en 2008. En cause la détérioration des résultats dus à une diminution des marges et à une augmentation des coûts.

On note néanmoins une amélioration au niveau du 1<sup>er</sup> quartile (de -1,1 % en 2008 à 0,1% en 2009), ce qui semble indiquer que le nombre d'entreprises affichant un rendement négatif sur fonds propres ait légèrement diminué en 2009 par rapport à 2008.

En tout cas, ce rendement peut être considéré comme relativement positif, dans la mesure où la moyenne des valeurs de rendement relevées est supérieure au rendement moyen d'un placement sans risque.

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**

<b>rentabilité nette fonds propres (en %) par région</b>	2005	2006	2007	2008	2009
<b>avant impôts</b>					
Wallonie	8,7	15,2	17,1	11,9	13,2
Flandre	10,0	12,7	16,3	10,0	7,5
Bruxelles	14,7	11,5	17,6	24,2	14,9
<b>après impôts</b>					
Wallonie	7,4	13,0	13,7	6,9	10,4
Flandre	8,6	10,7	12,5	8,6	5,8
Bruxelles	14,7	8,1	13,5	17,5	11,5

En ce qui concerne la rentabilité nette des fonds propres après impôts, les résultats de notre secteur sont repris dans le tableau ci-dessous et sont comparés à ceux dans d'autres secteurs, et ceci pour la période 2006-2008<sup>7</sup>.

**Tableau 10 : Rentabilité nette des fonds propres par secteur**

<b>rentabilité nette des fonds propres (en %) par secteur</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	11,2	12,7	8,6
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	8,7	10,0	6,8
<i>agences de voyages et touroopérateurs</i>	13,3	8,4	6,3
<i>aviation</i>	21,4	8,4	6,0
<i>industrie chimique</i>	6,1	8,6	5,9
<i>secteur du textile</i>	4,3	5,1	2,1

<sup>7</sup> BNB, Statistiques 2006, 2007 et 2008

## **B. SOLVABILITE**

Les ratios de solvabilité indiquent la structure financière de l'entreprise. Celle-ci est-elle saine, c'est-à-dire existe-t-il une bonne relation entre les fonds propres et les fonds empruntés (FE), et dans quelle mesure l'entreprise peut-elle payer ses dettes à long terme? De ce fait, les ratios de solvabilité sont également appelés des ratios d'endettement.

Avant d'analyser quelques ratios de solvabilité, on présente ici un aperçu des fonds propres des entreprises du secteur.

### **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 par la mise de fonds des actionnaires et/ou associés (capital souscrit et libéré ainsi que primes d'émission), des bénéfices reportés de l'entreprise au cours des années précédentes, des réserves, des subsides reçus en capital, des plus-values de réévaluation et des provisions.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des fonds propres du secteur (à prix courants et à prix constants (hors inflation)).

Les chiffres indiquent qu'en 2009 les fonds propres, tant à prix courants qu'à prix constants, ont nettement augmenté (+33,9% à prix constants).

L'augmentation est importante : elle peut être comprise de deux façons, compte tenu du fait que la rentabilité générale du secteur est en baisse.

La première consiste à partir de l'hypothèse que l'endettement des entreprises a diminué car les entreprises ont moins investi en raison de la crise.

La seconde suppose que le secteur ait connu des concentrations et des fusions/acquisitions d'entreprises telles qu'elles augmentent le niveau de fonds propres des nouvelles entités, au nombre réduit en conséquence. Dans les deux cas, les fonds propres sont affectés positivement.

Un début de réponse à cette question pourra être trouvé lors d'une prochaine enquête conjoncturelle du secteur.

Tableau 11 : Fonds propres

fonds propres (en €)	2005	2006	2007	2008	2009
<b>à prix courants</b>					
1 <sup>ier</sup> quartile	56.675	48.677	62.624	61.448	67.283
médiane	<b>207.796</b>	<b>220.287</b>	<b>231.512</b>	<b>226.117</b>	<b>279.069</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	640.514	689.409	697.616	769.656	890.186
<b>à prix constants</b>					
1 <sup>ier</sup> quartile	56.733	55.137	46.523	55.199	65.559
médiane	<b>194.014</b>	<b>202.156</b>	<b>210.539</b>	<b>203.123</b>	<b>271.916</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	546.960	623.129	658.902	691.391	867.374
<b>évolution médiane (pr. const.)</b>		<b>+ 4,18 %</b>	<b>+ 3,22 %</b>	<b>- 6,53 %</b>	<b>+33,9 %</b>

Il est positif de constater que le nombre d'entreprises ayant enregistré des fonds propres négatifs a continué de diminuer (légèrement) jusqu'à 9,54%.

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 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

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs (en %)</b>	11,50 %	10,60 %	10,20 %	10,03 %	9,54 %

## 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 son degré général d'indépendance financière.

Plus la solvabilité est basse, plus l'entreprise est dépendante de fonds de tiers (emprunts et financements) et plus le risque financier de l'entreprise est élevé. Une faible solvabilité implique qu'il devient plus difficile pour l'entreprise de recourir à l'emprunt, tout spécialement dans le contexte de Bâle II et III qui oblige les banques à développer le « Risk Management » et ainsi réduire leur risque de crédit en rendant ainsi l'accès plus difficile, surtout aux P.ME.

**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**

<b>FP/FT en %</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<i>1<sup>ier</sup> quartile</i>	12,2	11,8	12,3	12,6	13,6
<b>médiane</b>	<b>25,6</b>	<b>26,4</b>	<b>28,3</b>	<b>27,4</b>	<b>31,0</b>
<i>3<sup>ième</sup> quartile</i>	46,4	47,8	51,7	52,0	59,5

Dans la pratique, un degré d'indépendance financière compris entre 30 % et 40 % est généralement considéré comme révélateur d'une structure financièrement saine. Tout dépend des caractéristiques propres au secteur. Ceux où des investissements importants sont nécessaires pour développer l'activité, feront plus appel aux fonds 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 a été constatée au cours de la période 2005-2009 avec une amélioration plus marquée en 2009, ce qui a engendré une amélioration de la solvabilité du secteur.

Nous donnons à nouveau un aperçu de l'évolution du ratio par région. En Wallonie, la remontée de l'indépendance financière a été remarquable comparativement, d'une part à l'exercice 2008 au cours duquel elle avait baissé de 28,2% à 21% et d'autre part à la période 2005-2009 où elle est à son plus haut niveau en 2009, à l'instar par ailleurs de la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale

**Tableau 14 : Degré général d'indépendance financière par région**

<b>FP/FT en %</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<i>Wallonie</i>	27,2	26,9	28,2	21,0	28,9
<i>Flandre</i>	25,6	26,3	29,0	28,4	31,8
<i>Bruxelles</i>	19,9	22,0	16,8	15,4	25,8

Le tableau 15 compare notre secteur avec d'autres secteurs au niveau de l'indépendance financière<sup>8</sup>.

**Tableau 15 : Degré général d'indépendance financière par secteur**

FP/FT en % par secteur	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	26,4	28,3	27,4
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	27,4	28,8	28,3
<i>agences de voyages et touroperateurs</i>	20,4	24,9	26,0
<i>aviation</i>	18,2	19,8	18,2
<i>industrie chimique</i>	35,0	38,6	36,0
<i>secteur du textile</i>	38,6	39,2	40,2

### 3. DEGRÉ D'INDÉPENDANCE FINANCIÈRE À LONG TERME

Le deuxième ratio d'indépendance financière à long terme calculé traduit 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 la valeur de ce ratio est basse, plus élevés sont les frais financiers que l'entreprise doit payer et, par conséquent, plus élevé est le risque financier de l'entreprise.

**Tableau 16 : Degré d'indépendance financière à long terme**

degré d'indépendance financière à long terme	2005	2006	2007	2008	2009
<i>1<sup>er</sup> quartile</i>	28,8	25,4	27,7	27,1	32,5
<b>médiane</b>	<b>52,0</b>	<b>55,3</b>	<b>55,6</b>	<b>53,5</b>	<b>61,5</b>
<i>3<sup>ème</sup> quartile</i>	86,2	89,1	94,3	94,8	100,0

<sup>8</sup> BNB, Statistiques 2006, 2007 et 2008

Le tableau 16 indique que le degré d'indépendance financière à long terme du secteur suit l'évolution du ratio d'indépendance financière général. Comme expliqué plus haut, les institutions financières se basent souvent sur ce ratio pour accorder des crédits. Cette valeur indique la hauteur de l'effort propre des actionnaires/associés dans le financement de leurs projets par rapport aux fonds de tiers.

D'autre part, la diminution de ce ratio peut être liée à l'augmentation des investissements au cours de la même période<sup>9</sup>. L'évolution du degré d'investissement est abordée dans la troisième partie de cette analyse. En effet, pour financer de nouveaux amortissements, notre secteur fait davantage appel aux fonds d'emprunt, ce qui a pour effet diminuer l'indépendance financière.

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

degré d'indépendance financière à long terme	2004	2005	2006	2007	2008
Wallonie	51,3	49,8	48,0	47,0	63,5
Flandre	53,2	55,9	57,6	53,8	61,1
Bruxelles	42,4	45,9	42,3	53,5	57,0

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

Une dernière série de ratios de solvabilité examine la couverture des fonds empruntés par le cash-flow. Avant de calculer ces ratios, nous donnons un aperçu de l'évolution du cash-flow du secteur.

##### 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 pour ce faire.

Le cash-flow est calculé comme suit.

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

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

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

C'est le cash-flow qui permet en premier lieu à l'entreprise de rembourser ses dettes (capacité de remboursement). 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 €)	2005	2006	2007	2008	2009
<b>à prix courants</b>					
1 <sup>ier</sup> quartile	60.415	58.869	58.768	52.967	52.695
<b>médiane</b>	<b>164.693</b>	<b>169.946</b>	<b>177.637</b>	<b>155.043</b>	<b>146.613</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	414.697	432.702	445.037	445.037	390.076
<b>à prix constants</b>					
1 <sup>ier</sup> quartile	58.775	55.977	55.166	47.581	51.345
<b>médiane</b>	<b>160.223</b>	<b>162.142</b>	<b>166.748</b>	<b>139.277</b>	<b>142.856</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	403.441	413.554	417.757	395.248	380.080
<b>évolution médiane (pr. const.)</b>		+1,20 %	+2,84 %	-16,47 %	-3,8 %

Comme les résultats des points précédents le laissaient supposer, le cash-flow, qui traduit les performances de l'entreprise, a diminué. La diminution à prix constants reste négative en 2009 (-3,8%), quoique beaucoup plus faible qu'en 2008 (-16,47%).

### **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 :

- couverture des fonds empruntés totaux par le cash-flow;
- couverture des fonds empruntés à long terme par le cash-flow;
- 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 %)	2005	2006	2007	2008	2009
<b>couverture FE totaux par le cash-flow</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	16,43	15,80	14,60	15,45	14,70
<b>médiane</b>	<b>26,05</b>	<b>28,20</b>	<b>23,10</b>	<b>27,50</b>	<b>25,60</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	45,05	51,58	39,60	44,40	38,65
<b>couverture FE à long terme par le cash-flow</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	33,20	33,60	31,25	27,75	33,20
<b>médiane</b>	<b>59,00</b>	<b>66,20</b>	<b>54,50</b>	<b>54,70</b>	<b>54,90</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	122,80	137,20	111,40	116,73	100,60
<b>couverture des dettes à plus d'1 an échéant dans l'année par le cash-flow</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	92,10	98,28	95,03	97,00	102,05
<b>médiane</b>	<b>140,30</b>	<b>148,95</b>	<b>137,50</b>	<b>150,80</b>	<b>137,10</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	224,40	267,38	208,93	259,90	191,80

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 baisse en 2009 des différents ratios de couverture sauf en ce qui concerne la couverture des fonds empruntés à long terme qui fait du statu quo. La couverture des fonds d'emprunt totaux par le cash-flow a augmenté à nouveau jusqu'à 27,5% en 2008 pour redescendre à 25,60% en 2009. Ceci qui veut dire qu'il faut, avec un cash-flow constant, environ 3,9 ans à l'entreprise pour rembourser toutes ses dettes en 2009 contre 3,5 ans en 2008.

## 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. L'importance de ces ratios ne doit 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 au niveau des liquidités, ce ratio doit être supérieur à 1. Plus le ratio est grand, plus la marge de sécurité est grande. Dans la pratique, une valeur comprise entre 1,2 et 1,3 reflète une position de liquidité saine.

Tableau 20 : Ratio du fonds de roulement

ratio du fonds de roulement	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	0,61	0,60	0,65	0,66	0,58
médiane	<b>0,91</b>	<b>1,00</b>	<b>1,03</b>	<b>0,99</b>	<b>1,03</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	1,43	1,70	1,70	1,69	1,96

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. Le phénomène s'est légèrement amélioré en 2009 (1,03).

Il faut cependant nuancer ces résultats. En effet, le calcul du ratio est basé sur une image instantanée (bilan au 31 décembre). Or, une partie des activités du secteur a un caractère saisonnier (services occasionnels). A la fin de l'année civile, c'est la basse saison avec un niveau d'activités réduit, une période générant donc relativement peu de revenus. Il importe d'analyser les résultats 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 d'indiquer si elles ont des problèmes de trésorerie.

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'entreprises qui ont répondu par l'affirmative. En 2009, moins d'un sixième des entreprises a rencontré des problèmes de trésorerie ce qui signifie une diminution par rapport à 2008 et 2007.

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

<b>% d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
	5,8	17,7	22,3	15,1	13,4

Vu que les résultats ne diffèrent d'une entité à l'autre, le tableau comparatif par région n'a pas été intégré à l'analyse.

Une comparaison avec d'autres secteurs est donnée dans le tableau ci-dessous<sup>11</sup>.

**Tableau 22 : Ratio du fonds de roulement par secteur**

<b>ratio du fonds de roulement par secteur</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	1,00	1,03	0,99
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	1,16	1,20	1,12
<i>agences de voyages et touroérateurs aviation</i>	1,17	1,21	1,20
<i>aviation</i>	1,19	0,97	0,99
<i>industrie chimique</i>	1,41	1,48	1,03
<i>secteur du textile</i>	1,49	1,48	0,98

<sup>11</sup> BNB, Statistiques, 2006, 2007 et-2008

## 2. FONDS DE ROULEMENT NET DE L'ENTREPRISE

Le calcul du fonds de roulement net de l'entreprise permet d'avoir une idée de la trésorerie générale d'une entreprise. Le fonds de roulement net crée un tampon de liquidités, lequel doit aider l'entreprise à faire face à des circonstances imprévues, comme par exemple la faillite d'un client.

### capitaux nets de l'entreprise

= actifs circulants à 1 an au plus  
– fonds d'emprunt à 1 an au plus

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 : Fonds de roulement net de l'entreprise

Fonds de roulement net (in €)	2005	2006	2007	2008	2009
<b>à prix courants</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	-147.201	-133.338	-103.125	-107.582	-141.744
médiane	<b>-23.326</b>	<b>-8.599</b>	<b>7.191</b>	<b>-1.895</b>	<b>3.824</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	125.571	181.922	202.761	200.235	229.726
<b>à prix constants</b>					
1 <sup>er</sup> quartile	-143.206	-127.438	-96.804	-96.642	-138.112
médiane	<b>-22.693</b>	<b>-8.218</b>	<b>6.750</b>	<b>-1.702</b>	<b>3.726</b>
3 <sup>ème</sup> quartile	122.163	173.872	190.332	179.873	223.839

L'exercice 2009 voit une évolution contrastée du fonds de roulement net. En effet le 1<sup>er</sup> quartile chute d'environ 31% tandis que la médiane se relève de -1.702€ à +3.726 € et que le 3<sup>ème</sup> quartile bondit de 24%

Quelles conclusions en tirer ? Tout d'abord que 25% des entreprises qui avaient un fonds de roulement net largement négatif auparavant (> 5ans) voient leur situation empirer à cause d'une nouvelle chute. Ensuite que la situation des 75% restantes se consolide ou s'améliore encore pour les mieux placés (3<sup>ème</sup> quartile).

En langage simple, les plus forts se renforcent et les plus faible se sont enfoncés un peu plus.

### 3. CRÉDIT 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, meilleure est la liquidité des créances commerciales.

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

Tableau 24 : Crédit clients

crédits clients (en jours)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	34	32	32	29	29
<b>médiane</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>34</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	70	70	64	57	51

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

En comparant les chiffres de la période 2006-2008 à d'autres secteurs, notre secteur obtient des résultats relativement positifs au niveau de la liquidité des créances commerciales, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 25 : Crédit clients par secteur

crédits clients (en jours) par secteur	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	45	45	36
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	62	62	58
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	22	22	21
<i>aviation</i>	49	49	63
<i>industrie chimique</i>	70	70	66
<i>secteur du textile</i>	66	66	65

#### 4. CRÉDIT FOURNISSEURS

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

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

L'interprétation de ce ratio n'est pas évidente. En effet, d'une part, un crédit fournisseurs élevé peut indiquer que l'entreprise dispose d'un certain pouvoir de fait sur ses fournisseurs et peut, dans une certaine mesure, leur imposer ses conditions. 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 diminution importante du nombre de jours de crédit fournisseurs a été constatée de même qu'un rebond en 2009, néanmoins inférieur aux cinq années précédentes.

Tableau 26 : Crédit fournisseurs

crédit fournisseurs (en jours)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	27	26	28	20	19
médiane	56	52	54	38	42
3 <sup>ème</sup> quartile	105	111	107	82	77

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

Tableau 27 : Crédit fournisseurs par secteur

crédit fournisseurs (en jours) par secteur	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	52	54	38
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	45	51	46
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	31	23	21
<i>aviation</i>	54	51	58
<i>industrie chimique</i>	71	70	63
<i>secteur du textile</i>	56	63	56

## ***PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE***

Cette partie est consacrée à l'analyse de la valeur ajoutée du secteur. La valeur ajoutée est une notion économique importante. En premier lieu, elle a bien sûr une signification importante au 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 ce constat est aussi valable au niveau micro-économique, c'est-à-dire pour le secteur, car cela permet aussi de déterminer la contribution des différents facteurs de production dans la valeur ajoutée de l'entreprise celle du secteur dans le PIB.

Pour commencer, l'évolution de la valeur ajoutée est estimée selon la définition traditionnelle. Ensuite, on examine la répartition de la valeur ajoutée entre les différents facteurs de production.

### **A. EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE**

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

**valeur ajoutée**

= valeur de la production ou des services  
– les dépenses intermédiaires

La valeur de la production ou des services par l'entreprise est déterminée par la vente des produits et services de l'entreprise ou du secteur. Les dépenses intermédiaires comprennent tous les coûts nécessaires à l'activité.

Avant d'en donner un aperçu, il convient encore de formuler 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 élevée ;
- nous ne pouvons uniquement calculer la valeur ajoutée sur base des bilans déposés. Comme cela a déjà été mentionné, cela représente environ 79 % des entreprises et environ 96 % des véhicules. Afin de donner une image correcte de la valeur ajoutée totale du secteur, une extrapolation a été faite sur base du nombre total de véhicules.

En extrapolant de cette manière, nous obtenons une estimation de la valeur ajoutée dans notre secteur. L'évolution de la valeur ajoutée en euros à prix courants et à prix constants de la période 2005-2009 est représentée dans le tableau suivant:

**Tableau 28 : Valeur ajoutée**

valeur ajoutée	2005	2006	2007	2008	2009
total (en mio €)	439,28	462,54	486,02	499,35	574,82
évolution en % à prix courants		+5,30	+5,08	+2,74	+15,11
évolution en % à prix constants		+3,44	+3,00	-1,68	+12,04

Après une période de croissance économique, notre secteur a également connu en 2008 une diminution de la valeur ajoutée (à prix constants) mais 2009 est reparti à la hausse.

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 : Évolution du PIB**

PIB	2005	2006	2007	2008	2009
total (en mio €)	301.961	316.622	330.800	333.446	337.264
évolution en % à prix courants		+4,85	+4,48	+0,80	+1,15
évolution en % à prix constants <sup>12</sup>		+3,01	+2,61	-3,54	-3,00

Au cours de la période 2005-2009, la part relative de la valeur ajoutée du secteur dans le PIB total demeure constante autour de 0,15 % avec une très légère augmentation à 0,17% en 2009.

**Tableau 30 : Part dans le PIB**

part dans le PIB	2005	2006	2007	2008	2009
en % par rapport au PIB	0,15	0,15	0,15	0,15	0,17

<sup>12</sup> Source : Belgostat

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

En plus de l'approche classique de la notion d'origine de « valeur ajoutée » qui a été abordée dans la partie précédente, cette méthode-ci se base sur l'utilisation de la valeur ajoutée. Celle-ci, générée par l'entreprise, sert en effet de rémunération aux facteurs de production.

Les 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 basons 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} \\  & \quad + \text{coûts financiers sur les fonds d'emprunt} \\  & \quad + \text{impôts}  \end{aligned}  $
--

Dans les pages qui suivent, nous allons analyser l'évolution de chacun des éléments constitutifs de la valeur ajoutée. Au départ de chaque facteur de production , nous examinons sa part relative dans la valeur ajoutée. Pour éviter une distorsion engendrée par des valeurs extrêmes, nous utilisons la valeur médiane comme moyenne pour le secteur<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> 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

De ce 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 %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>er</sup> quartile	49,50	48,63	46,93	51,40	50,70
<b>médiane</b>	<b>63,10</b>	<b>61,75</b>	<b>60,70</b>	<b>62,50</b>	<b>63,40</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	72,00	70,00	69,33	73,40	73,30

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 relative 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 %)	2005	2006	2007	2008	2009
Wallonie	64,6	62,6	62,0	62,6	63,1
Flandre	63,9	61,4	58,8	62,6	63,5
Bruxelles	60,7	60,3	63,7	63,0	66,6

En faisant la comparaison des résultats pour la période 2006-2008 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	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	61,8	60,7	62,5
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	62,6	62,8	65,2
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	70,8	63,8	66,9
<i>aviation</i>	74,6	44,0	52,2
<i>industrie chimique</i>	54,4	57,1	60,6
<i>secteur du textile</i>	65,3	64,2	70,1

Nous pouvons ensuite analyser 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 « 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 €)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>er</sup> quartile	45.531	46.216	47.600	48.837	49.653
<b>médiane</b>	<b>54.963</b>	<b>57.746</b>	<b>59.007</b>	<b>60.539</b>	<b>62.088</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	66.802	70.504	74.626	72.149	73.551
évolut. de la médiane en % (prix cour.)	+0,75	+5,06	+2,18	+2,60	+2,56
évolut. de la médiane en % (prix const.)	-1,98	+3,22	+0,36	-1,26	+3,00

En 2008, une diminution du rendement (à prix constants) a été notée. 2009 est un meilleur exercice car le rendement augmente à nouveau tant en prix courants qu'en prix constants.

Une diminution du rendement signifie qu'avec un nombre égal de travailleurs en ETP, la valeur ajoutée diminue. Une augmentation vérifie bien entendu l'inverse.

Vu que la valeur ajoutée est principalement déterminée par l'évolution du chiffre d'affaires, une variation du rendement à la hausse signifie qu'avec un nombre égal de travailleurs en ETP, un chiffre d'affaires supérieur a été réalisé ou qu'à chiffre d'affaires égal, la valeur ajoutée a été réalisée avec moins 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 en 2008 (prix constants). La productivité est meilleure en 2009.

Ci-après, on trouve un aperçu du rendement (en €) dans d'autres secteurs dans la période 2006-2008<sup>14</sup>.

**Tableau 35 : Rendement par secteur**

rendement (en €)	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	57.746	59.007	62.088
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	58.491	61.253	60.692
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	58.812	51.945	50.959
<i>aviation</i>	96.684	95.718	79.646
<i>industrie chimique</i>	63.175	88.055	84.403
<i>secteur du textile</i>	42.323	49.750	46.970

## 2. CHARGES NON DÉCAISSÉES

Les charges non décaissées comprennent les amortissements, les réductions de valeur et les provisions. En les comparant 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%)	2005	2006	2007	2008	2009
<i>1<sup>ier</sup> quartile</i>	17,78	18,60	16,60	18,08	17,60
<b>médiane</b>	<b>28,55</b>	<b>28,85</b>	<b>27,20</b>	<b>28,90</b>	<b>26,80</b>
<i>3<sup>ième</sup> quartile</i>	43,30	42,68	39,20	41,45	38,60

Les chiffres confirment l'importance des immobilisations corporelles dans notre secteur. Ceci est également démontré dans la comparaison ci-dessous pour d'autres secteurs. Au cours de la période 2005-2009, nous avons constaté que le niveau des immobilisations corporelles a été stable. Une légère baisse en 2009 semble indiquer

<sup>14</sup> Les résultats ont été obtenus par nos propres calculs sur base de comptes annuels globalisés que la BNB a publiés pour les différents secteurs. Contrairement aux chiffres relatifs au secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route, ceux 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 du dit secteur.

un non-remplacement ou un remplacement tardif d'équipements vieillissants. La chute du degré d'investissement en 2009 (cfr. Tableau 39) corrobore cette hypothèse. 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 %)	2005	2006	2007	2008	2009
Wallonie	29,2	30,0	27,9	29,4	23,4
Flandre	24,4	24,4	24,2	25,9	28,3
Bruxelles	34,6	27,0	30,0	28,9	26,2

**Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur**

part des charges non décaissées par secteur	2006	2007	2007
transport en commun rémunéré de personnes par route	28,9	27,2	29,4
transport terrestre (personnes et biens)	29,6	27,6	29,3
agences de voyages et touroérateurs	5,7	15,3	15,7
aviation	9,9	37,3	36,5
industrie chimique	19,0	17,5	19,1
secteur du textile	21,7	18,8	19,7

Complémentairement à ce ratio, un deuxième est analysé. Il 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 en 2008 pour accuser une lourde chute en 2009, témoin s'il en est de l'incertitude des entreprises face à la crise économique de 2009 qui a suivi celle, financière, de fin 2008. Les chiffres manifestent clairement que des investissements ont été postposés à brève ou moyenne échéance. Il est à craindre que les chiffres 2010 ne soient pas meilleurs, au contraire, à ce sujet.

Tableau 39 : Degré d'investissement

degré d'investissement (en %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	8,45	5,03	3,53	6,37	1,40
médiane	<b>22,50</b>	<b>23,90</b>	<b>21,79</b>	<b>25,99</b>	<b>15,69</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	57,55	53,10	46,88	55,72	40,10

Le tableau suivant compare le secteur avec d'autres secteurs<sup>15</sup>.

Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur

degré d'investissement (en %) par secteur	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	23,9	21,8	25,99
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	28,1	29,6	30,3
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	3,6	8,9	9,8
<i>aviation</i>	7,1	32,7	32,7
<i>industrie chimique</i>	13,3	12,9	14,2
<i>secteur du textile</i>	12,2	11,5	12,9

### 3. BÉNÉFICES DES FONDS PROPRES

Une partie de la valeur ajoutée est utilisée comme rémunération des propriétaires de l'entreprise c'est-à-dire ceux qui investissent dans l'entreprise.

Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres

part du bénéfice des FP (en %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	-5,70	-0,30	0,43	-2,77	-1,60
médiane	<b>2,35</b>	<b>5,00</b>	<b>6,58</b>	<b>4,34</b>	<b>4,38</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	9,58	14,23	16,17	12,81	14,04

Le tableau indique que la part de la rémunération des fonds propres dans la valeur ajoutée a diminué en 2008. Ce résultat confirme la lente diminution de la rentabilité des fonds propres bien que celle-ci se soit stabilisée en 2009. Pour une comparaison avec d'autres secteurs, nous renvoyons au tableau 10.

<sup>15</sup> Ces chiffres ont également été obtenus grâce aux propres calculs sur base des comptes annuels globalisés de 2006, 2007 et 2008 pour les différents secteurs publiés par la BNB.

#### 4. FRAIS FINANCIERS DES FONDS DE TIERS

Comme les fonds propres, les fonds de tiers doivent également être rémunérés. Il faut payer les frais financiers des emprunts. Le tableau ci-dessous montre que l'importance de cette rémunération a légèrement augmenté en 2008 pour redescendre légèrement en 2009. Il est important de suivre cet indicateur au cours des années suivantes car on peut légitimement supposer que leur part relative est susceptible d'augmenter suite aux conséquences de la crise financière. Les banques n'hésitent pas à adapter leur taux d'intérêt débiteur en fonction du risque présenté par chaque entreprise. Comme dit précédemment, les PME se voient souvent imposer des conditions d'accès au crédit plus draconiennes.

**Tableau 42 : Part des frais financiers**

part des frais financiers (en %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>er</sup> quartile	1,80	1,80	1,00	1,18	0,20
<b>médiane</b>	<b>4,20</b>	<b>3,90</b>	<b>3,30</b>	<b>3,60</b>	<b>3,20</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	8,35	7,80	7,60	8,05	7,00

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	2006	2007	2008
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	3,9	3,3	3,6
<i>transport terrestre (personnes et biens)</i>	5,0	4,6	5,1
<i>agences de voyages et touroopérateurs</i>	2,7	6,5	6,9
<i>aviation</i>	1,5	8,2	5,9
<i>industrie chimique</i>	6,3	6,5	8,0
<i>secteur du textile</i>	6,0	7,1	8,1

## 5. IMPOTS

Par leurs impôts, les entreprises fournissent un financement aux autorités pour la mise à disposition de 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 dans cette étude.

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. La très légère augmentation de 2009 traduit une base taxable légèrement plus élevée. Plus qu'une augmentation de la rentabilité des opérations, il semble que le volume des dépenses déductibles ait diminué, comme les intérêts sur emprunts, en entraînant une h de la base taxable. Ce constat est logique dans la mesure où le recours à l'emprunt a été légèrement moindre en 2009.

**Tableau 44 : Part des impôts**

part des impôts (en %)	2005	2006	2007	2008	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
médiane	0,20	0,04	0,06	0,02	0,04
3 <sup>ième</sup> quartile	2,38	2,76	3,66	2,77	2,60

Finalement, on examine la mesure dans laquelle le secteur bénéficie de subsides de la part des autorités. Ci-dessous un tableau montrant 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 2005-2009.

**Tableau 45 : Subventions**

subventions	2005	2006	2007	2008	2009
% des entreprises sans subsides	92 %	95 %	96 %	97 %	97 %

## CONCLUSION

---

En 2007, l'ICB a réalisé pour la première fois une analyse économique approfondie du secteur. Celle-ci couvrait la période 2003-2005 et était fondée sur les comptes annuels et les bilans sociaux déposés auprès de la BNB. L'étude portait sur les indicateurs financiers et sociaux. Depuis, elle s'est étoffée de plusieurs ratios, notamment en matière de valeur ajoutée du secteur. Cette analyse est actualisée chaque année. La présente version concerne l'exercice 2009. A noter que le volet social fera l'objet, comme pour l'exercice 2008, d'une étude détaillée spécifique.

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.

En guise de conclusion, nous pouvons retenir les éléments suivants :

### **1) Au plan de la rentabilité**

Après avoir diminué en 2008 (inflation importante), la rentabilité dans notre secteur semble se consolider et affiche des valeurs légèrement à la hausse. C'est particulièrement vrai pour les marges nettes sur ventes. A première vue, il semble que le secteur n'ait pas trop souffert en 2009 de la crise sur ce plan mais il nous faut encore répéter que l'examen des comptes de l'exercice 2010 révélera peut-être de mauvaises surprises.

La rentabilité des fonds propres a encore baissé avec un bémol car le nombre d'entreprises affichant un rendement des fonds propres négatifs a, quant à lui, légèrement diminué en 2009.

### **2) Au plan de la solvabilité**

La solvabilité des entreprises du secteur est saine. Malgré la baisse enregistrée en 2008, la solvabilité fait un bond de presque 34% en 2009. Pourquoi ? On peut penser que le recours à l'emprunt a régressé dans une même proportion et que les incertitudes liées à la crise économique ont découragé les entreprises à investir, que ce soit pour remplacer du matériel vieillissant ou pour développer davantage le chiffre d'affaires (matériel roulant essentiellement)

Un autre élément peut avoir une certaine importance. Il s'agit de l'accès difficile à l'emprunt rendu encore plus complexe par les banques qui sont soumises à des critères de contrôle prudentiel très strict et qui n'hésitent à faire payer la note du « Risk Management » aux entreprises et surtout aux PME.

L'augmentation de l'indépendance financière montre bien la diminution de l'endettement.

Élément positif par contre : le nombre d'entreprises affichant des fonds propres négatifs poursuit sa lente régression.

Une amélioration a été notée au niveau de la couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow.

### **3) Au plan la liquidité**

La liquidité des entreprises du secteur, après s'être détériorée en 2008, remonte en 2009. Le fonds de roulement, qui est un bon indicateur de la liquidité, est à nouveau tout juste supérieur à 1 (1,03). Les résultats indiquent toujours que différentes entreprises dans le secteur continuent de 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 photo instantanée de la situation à la fin de l'exercice comptable (la plupart du temps le 31 décembre).

Même si notre enquête conjoncturelle menée en 2009 démontre que moins d'entreprises déclarent avoir ou avoir eu des problèmes de trésorerie, une analyse plus fine des chiffres de fonds de roulement (tableau 23) démontre que les 25% de sociétés ayant un fonds de roulement négatif voient leur situation s'aggraver nettement tandis que les plus fortes d'entre elles parviennent soit à se consolider soit à se renforcer substantiellement.

### **4) Au plan de la valeur ajoutée**

L'analyse des différents ratios en cette matière indique clairement que le secteur a connu en 2008 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. En 2009, la tendance s'inverse légèrement.

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.

***D'une manière générale,***

On peut dire que 2009, s'il elle n'efface pas les contre-performances de 2008, permet néanmoins d'enrayer la baisse et de rétablir certains équilibres, notamment au niveau de la liquidité.

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.

En 2009, le secteur semble avoir bien résisté aux premiers assauts de la crise. Qu'en sera-t-il pour 2010 ? Nous poursuivrons nos efforts d'analyse et de compréhension du secteur afin de donner un outil d'évaluation permettant à chacun d'évaluer ses performances par rapport au 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 .....	12
Tableau 6 : Marge nette sur ventes par région .....	12
Tableau 7 : Marge nette sur ventes par secteur .....	13
Tableau 8 : Rentabilité nette des fonds propres .....	14
Tableau 9 : Rentabilité nette des fonds propres par région .....	14
Tableau 10 : Rentabilité nette des fonds propres par secteur .....	15
Tableau 11 : Fonds propres .....	17
Tableau 12 : Nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs .....	17
Tableau 13 : Degré général d'indépendance financière .....	18
Tableau 14 : Degré général d'indépendance financière par région .....	18
Tableau 15 : Degré général d'indépendance financière par secteur .....	19
Tableau 16 : Degré d'indépendance financière à long terme .....	19
Tableau 17 : Degré d'indépendance financière à long terme par région .....	20
Tableau 18 : Cash-flow .....	21
Tableau 19 : Ratios de couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow .....	22
Tableau 20 : Ratio du fonds de roulement.....	23
Tableau 21 : Nombre d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie .....	24
Tableau 22 : Ratio du fonds de roulement par secteur .....	24
Tableau 23 : Capitaux nets de l'entreprise.....	25
Tableau 24 : Crédit clients .....	26
Tableau 25 : Crédit clients par secteur .....	26
Tableau 26 : Crédit fournisseurs .....	27
Tableau 27 : Crédit fournisseurs par secteur .....	27
Tableau 28 : Valeur ajoutée .....	29
Tableau 29 : Evolution du PIB.....	29
Tableau 30 : Part dans le PIB .....	29
Tableau 31 : Part des coûts du personnel .....	31
Tableau 32 : Part des coûts du personnel par région.....	31
Tableau 33 : Part des coûts du personnel par secteur .....	31
Tableau 34 : Rendement .....	32
Tableau 35 : Rendement par secteur .....	33
Tableau 36 : Part des charges non-décaissées.....	33
Tableau 37 : Part des charges non-décaissées par région .....	34

Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur .....	34
Tableau 39 : Degré d'investissement .....	35
Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur .....	35
Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres.....	35
Tableau 42 : Part des frais financiers .....	36
Tableau 43 : Part des frais financiers par secteur .....	36
Tableau 44 : Part des impôts.....	37
Tableau 45 : Subventions .....	37

ICR

) Bruxelles  
te.be