

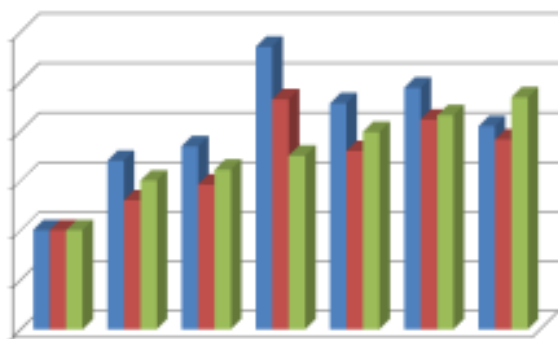
Instituut voor de autoCar en de autoBus v.z.w.

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

ENQUÊTE CONJONCTURELLE

dans le secteur des
services occasionnels

3^{ème} trimestre 2011



ICB

Enquête conjoncturelle dans le secteur des services occasionnels : 3^{ème} trimestre 2011

JNL/--/NC/ECO.35/2011.35/123

novembre 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

🌐 www.icb-institute.be

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

Aucun élément de cette brochure ne peut être reproduit, stocké ou distribué sous quelque forme que ce soit, par exemple électronique, mécanique ou à l’aide de photocopieuse, 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 mène une enquête annuelle afin de donner un aperçu de l'évolution conjoncturelle dans le secteur du transport occasionnel de personnes par route tant au niveau national qu'international. Jusqu'en 2005, cette enquête se faisait sur base mensuelle. Depuis 2006, un questionnaire trimestriel est envoyé par courriel aux entreprises d'autocars. Celles-ci ont la possibilité de le remplir électroniquement.

2. Répartition des résultats en catégories

Les résultats de l'enquête sont répartis en 3 catégories, selon la taille de l'entreprise. Celle-ci est exprimée par le nombre d'autocars dont elle dispose.

En extrapolant ces résultats par catégorie on arrive au résultat total pour l'ensemble du secteur. Il s'agit alors d'une extrapolation pondérée, qui tient compte du nombre d'autocars par entreprise.

Catégorie 1 : entreprises de plus de 10 autocars

Catégorie 2 : entreprises de 5 à 10 autocars

Catégorie 3 : entreprises de moins de 5 autocars

Total : extrapolation des données pour l'ensemble du secteur

3. Présentation des résultats

A l'exception de ceux concernant les problèmes de trésorerie, les résultats 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 renseignent une augmentation et le pourcentage moyen des entreprises qui mentionnent une diminution. Ces résultats doivent dès lors être interprétés comme un indicateur sur un baromètre, allant de -100 % à + 100 %. Les pourcentages ne peuvent être interprétés en aucun cas comme la modification exprimée en pourcentage du paramètre en question.

Dans ce document sont présentés les résultats du 3ème trimestre de 2011. Ils sont également comparés avec ceux enregistrés depuis 2006.

APERÇU DES RESULTATS

<i>troisième trimestre</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL NATIONAL</u>						
Activité de transport ⁽¹⁾	+2,28	+15,60	+47,57	-16,25	+4,33	-10,72
Prix de revient ⁽¹⁾	-4,29	+8,10	-18,62	+0,37	+14,72	+57,90
Prix de vente ⁽¹⁾	-5,42	+9,81	+9,87	-4,76	+7,91	-0,52
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-0,88	-34,99	-26,17	-5,03	-9,57	-45,52
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL INTERNATIONAL <= 6 JOURS</u>						
Activité de transport ⁽¹⁾	-19,42	+29,60	+27,53	-24,85	-18,10	-2,94
Prix de revient ⁽¹⁾	-6,35	+54,35	+35,90	+4,51	+25,38	+51,89
Prix de vente ⁽¹⁾	-12,24	+2,34	+11,59	+2,41	+3,42	-3,05
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-1,70	-55,28	-42,08	-6,81	-20,05	-45,61
<u>TRANSPORT OCCASIONNEL INTERNATIONAL > 6 JOURS</u>						
Activité de transport ⁽¹⁾	-14,00	+17,04	+31,13	-7,90	-0,63	-4,44
Prix de revient ⁽¹⁾	-7,84	+12,43	+33,17	+7,81	+15,01	+58,20
Prix de vente ⁽¹⁾	-9,71	+4,68	+28,81	+5,43	+0,48	-2,41
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-1,49	-38,99	-42,64	-7,81	-21,52	-45,45
<u>NAVETTES</u>						
Activité de transport ⁽¹⁾	-17,25	+4,01	+24,48	+2,37	-4,00	-8,85
Prix de revient ⁽¹⁾	-13,51	+18,41	-4,50	-9,50	+10,12	+44,13
Prix de vente ⁽¹⁾	-9,26	0,00	-24,48	-2,37	+1,02	-1,48
Marge bénéficiaire ⁽¹⁾	-2,55	-54,58	-69,25	-2,37	-12,53	-38,07
<u>INDICATEURS GÉNÉRAUX</u>						
Nombre de chauffeurs ⁽¹⁾	-0,41	0,00	+0,77	+0,47	+4,13	-0,97
Investissements ⁽¹⁾	+5,90	-0,19	+6,12	+0,34	+2,95	-7,77
Problèmes de trésorerie ⁽²⁾	10,63%	4,73%	10,76%	5,99%	23,73%	31,73%

(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 ; afin d'éviter des fausses interprétations, les résultats sont notés en valeurs absolues*

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

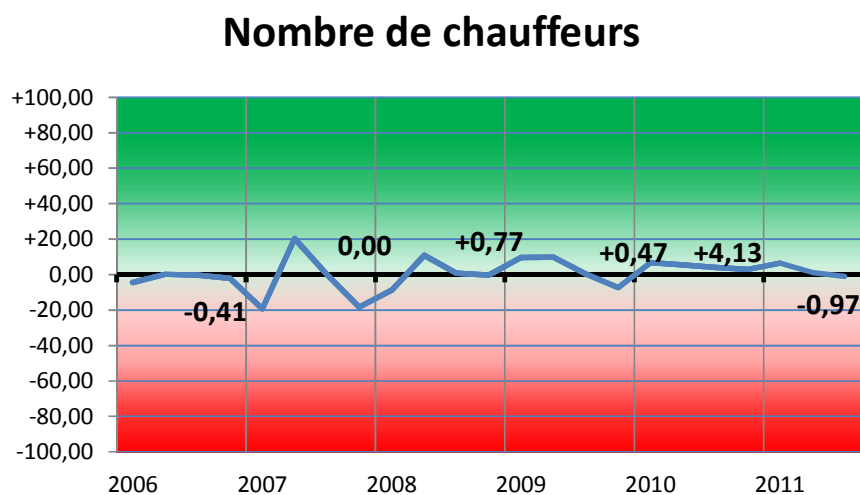
NOMBRE DE CHAUFFEURS

Par rapport au 3^{ème} trimestre 2010, la tendance s'est inversée et indique une valeur négative. Il faut tout d'abord souligner que le solde pondéré représente une valeur barométrique allant de -100 à +100. De ce fait, cette valeur représente le sentiment positif ou négatif des entrepreneurs ou leur propension à adopter tel ou tel comportement.

La crise actuelle n'est bien sûr pas étrangère à ce revirement de tendance.

A signaler le problème récurrent de la recherche de chauffeurs compétents et motivés qui devient de plus en plus difficile, selon différents opérateurs.

Le graphique ci-dessous indique l'évolution du baromètre depuis 2006. Les valeurs notées au troisième trimestre de chaque année y sont mentionnées explicitement.



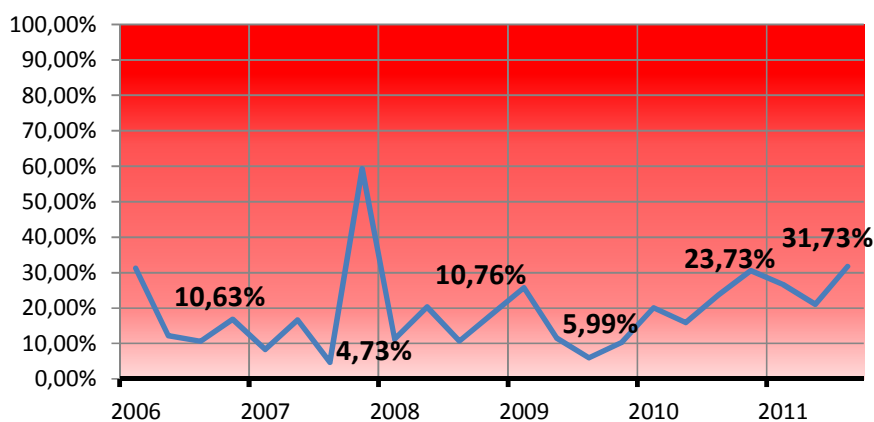
LIQUIDITES

La liquidité d'une entreprise reflète sa capacité à respecter ses obligations à court terme. L'importance d'un fonds de roulement sain est primordiale. En effet, des problèmes de trésorerie peuvent engendrer directement une faillite. D'autre part, il faut également tenir compte du caractère saisonnier de l'activité autocar et de ses conséquences sur la liquidité des exploitants.

Le pourcentage d'entreprises mentionnant des problèmes de trésorerie a été particulièrement élevé au troisième trimestre 2011. Il atteint même la valeur de 31,73% soit 8% de plus qu'au 3^{ème} trimestre 2010 (24,73%)

En cause, principalement, le renchérissement des facteurs de production à commencer par le prix du diesel dont l'impact sur la trésorerie est direct et ensuite l'augmentation des retards de paiements par la clientèle.

Problèmes de trésorerie



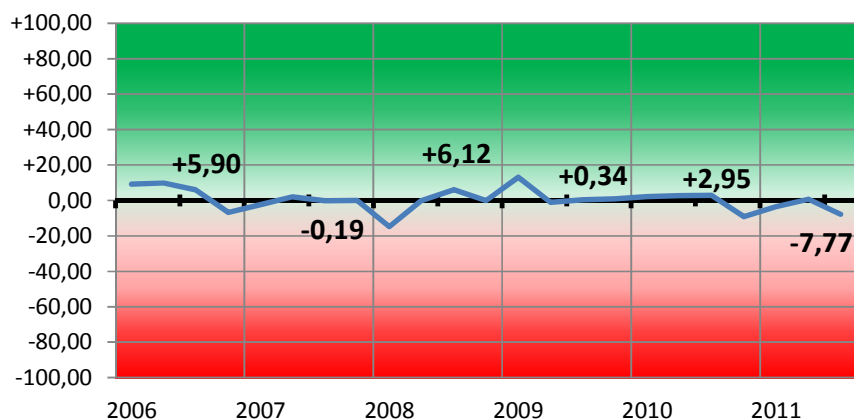
INVESTISSEMENTS

Dans l'enquête, il est demandé depuis 2006 aux entreprises si le nombre d'autocars a augmenté, diminué ou s'il est resté égal par rapport à la même période de l'année précédente. On peut dès lors appréhender le comportement d'(dés)investissement dans le secteur. Le résultat est à nouveau un solde pondéré qui ne peut pas être interprété comme une modification en pourcentage du nombre d'autocars. Cela donne néanmoins une idée de l'importance du comportement ou de la propension (sur une échelle de -100 à +100) à l'(dés)investissement dans le secteur.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de ce paramètre depuis 2006.

Un résultat nettement négatif (-7,77) a été enregistré au cours du troisième trimestre de 2011, signe tangible de l'incertitude générée par la crise économique actuelle. Beaucoup d'investissements semblent avoir été reportés.

Evolution du nombre d'autocars

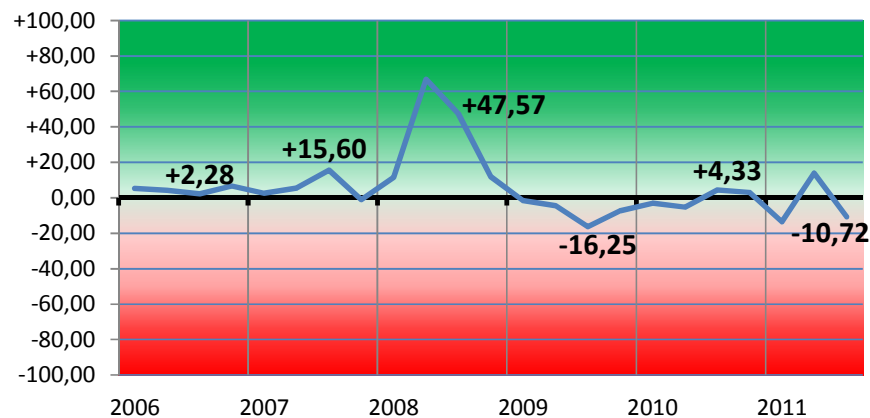


ACTIVITE DE TRANSPORT

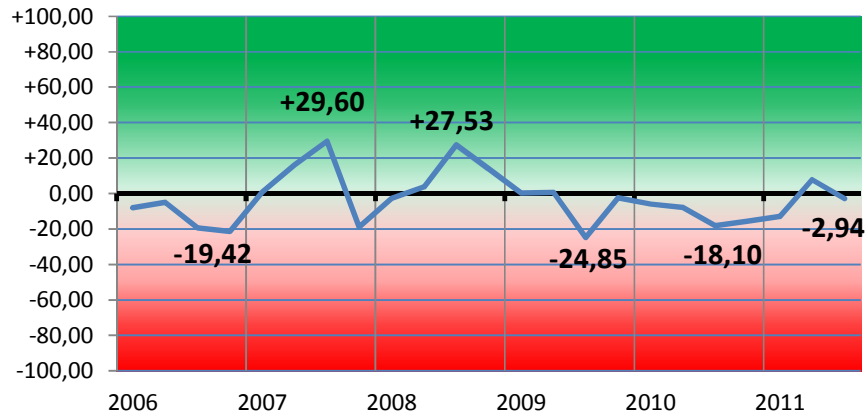
Les graphiques ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution de l'activité de transport dans les 4 catégories classiques, sur base des réponses des entreprises d'autocars à la question de savoir comment l'activité de transport a évolué au cours du troisième trimestre par rapport au même trimestre de l'année précédente. A nouveau il convient de souligner que les valeurs ne représentent pas des modifications par rapport à l'année précédente mais indiquent par contre une position du paramètre sur le baromètre conjoncturel (allant de -100 à +100).

Les entreprises interrogées mentionnent une nette baisse de l'activité au cours du 3^{ème} trimestre. Ceci est particulièrement vrai pour le tourisme national d'un jour où la tendance est résolument à la baisse. Les autres secteurs voient également leur niveau d'activité diminuer mais dans une moindre mesure, à l'exception du marché des navettes qui se contracte fortement.

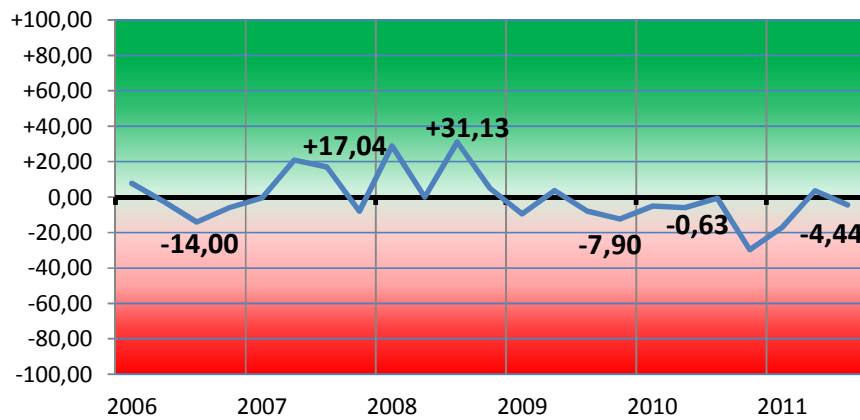
Activité de transport (national)



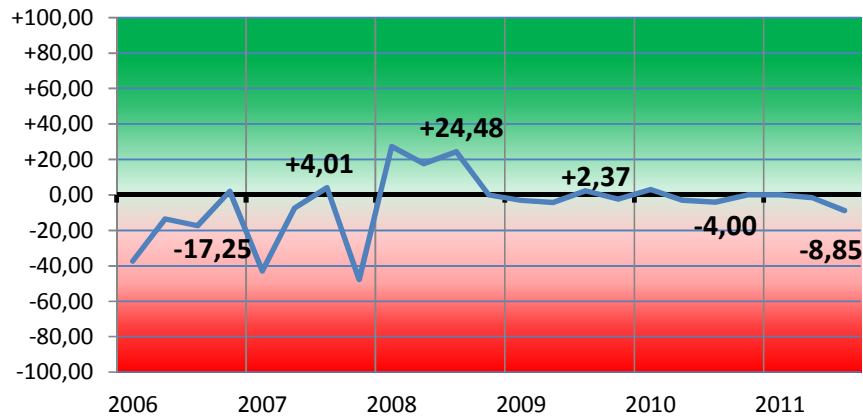
Activité de transport (international ≤ 6 jours)



Activité de transport (international > 6 jours)



Activité de transport (navettes)

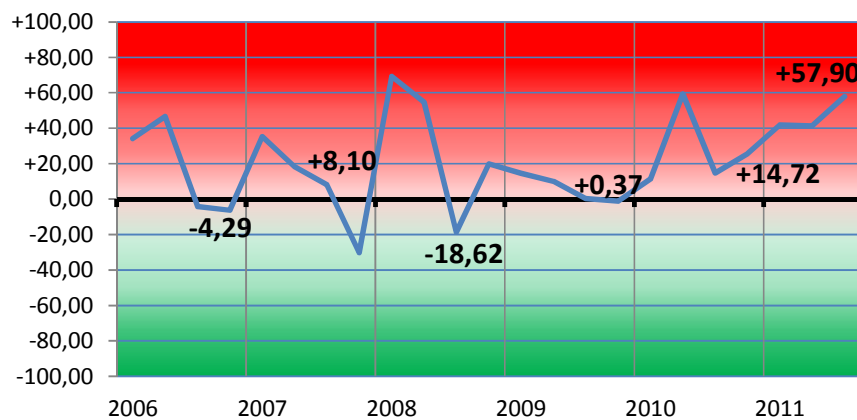


PRIX DE REVIENT

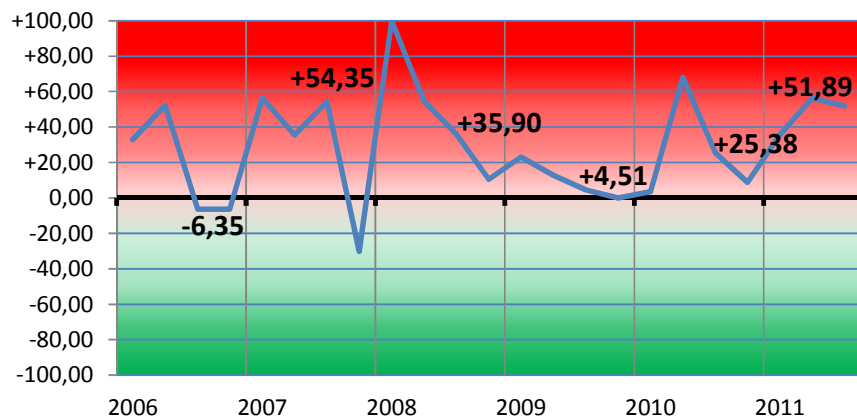
Les graphiques ci-dessous donnent un aperçu des réponses des entreprises au sujet de l'évolution du prix de revient. Après une forte poussée depuis environ douze mois, les prix de revient continuent de grimper et atteignent des valeurs très élevées dans toutes les catégories.

Le prix du gasoil est cité en premier lieu par les entreprises mais plusieurs d'entre elles mentionnent le niveau élevé du coût salarial.

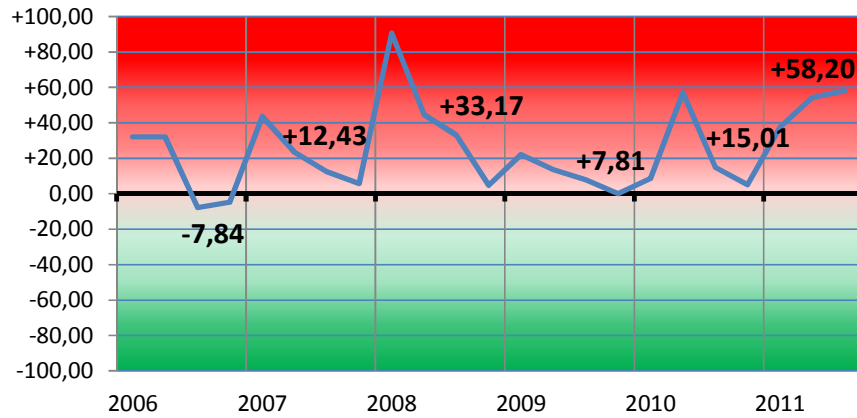
Prix de revient (national)



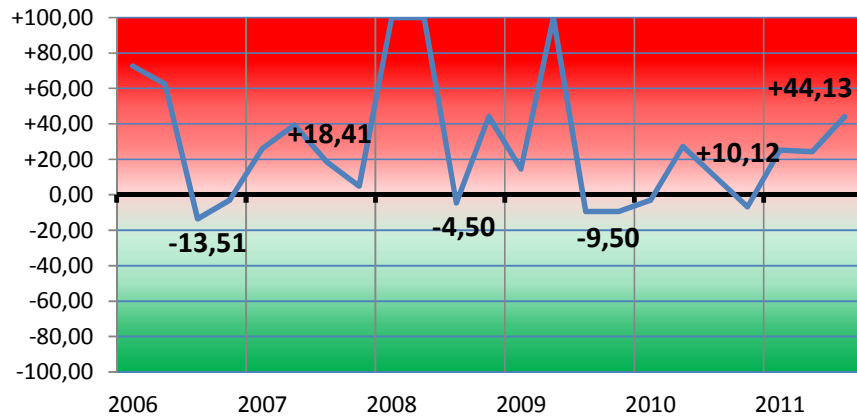
Prix de revient (international ≤ 6 jours)



Prix de revient (international > 6 jours)



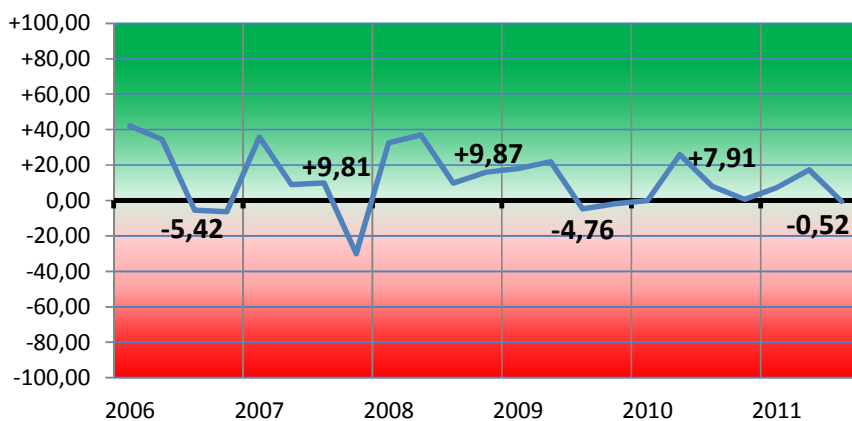
Prix de revient (navettes)



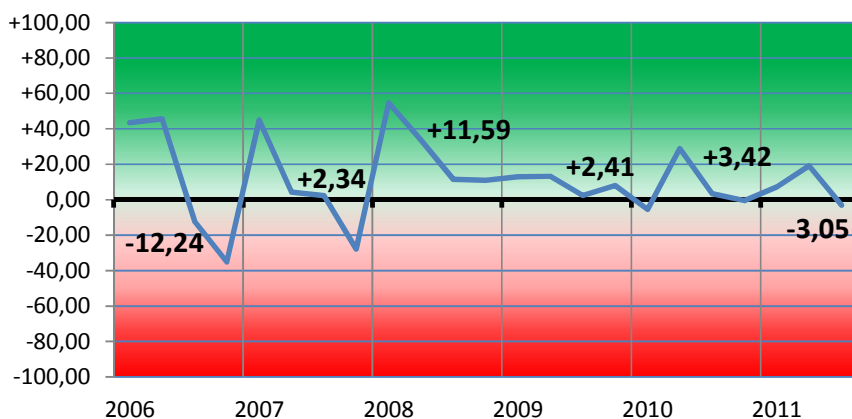
PRIX DE VENTE

Selon les entrepreneurs, la tendance s'inverse également au niveau des prix de vente. Non seulement ils n'ont pas pu répercuter l'augmentation du prix de revient mais, au contraire, ont dû concéder des diminutions de prix de vente.

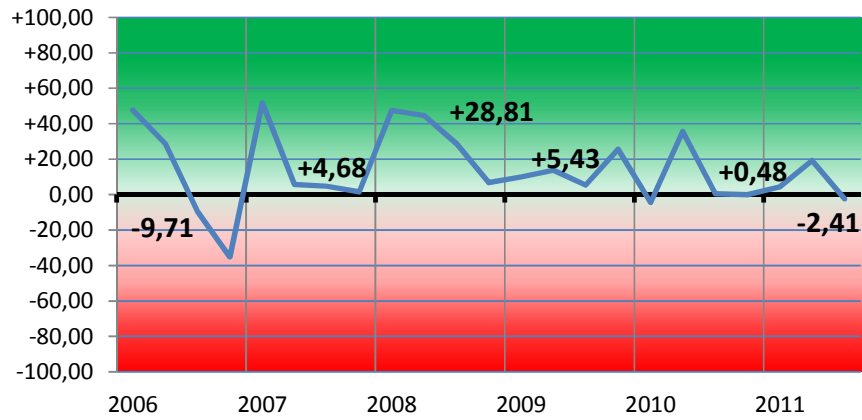
Prix de vente (national)



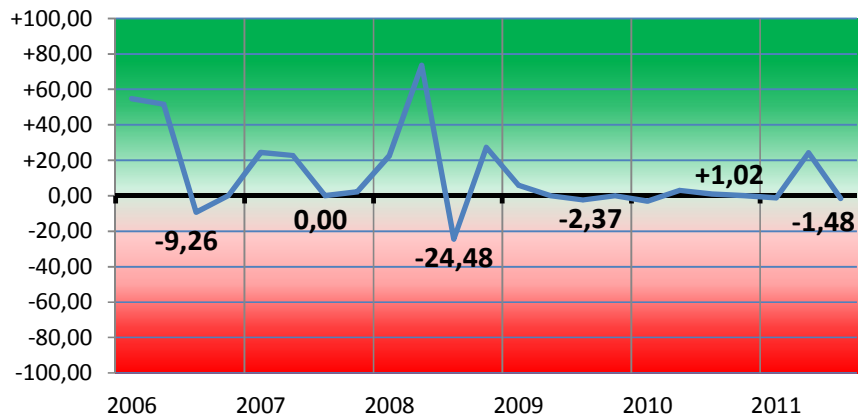
Prix de vente (international ≤ 6 jours)



Prix de vente (international > 6 jours)



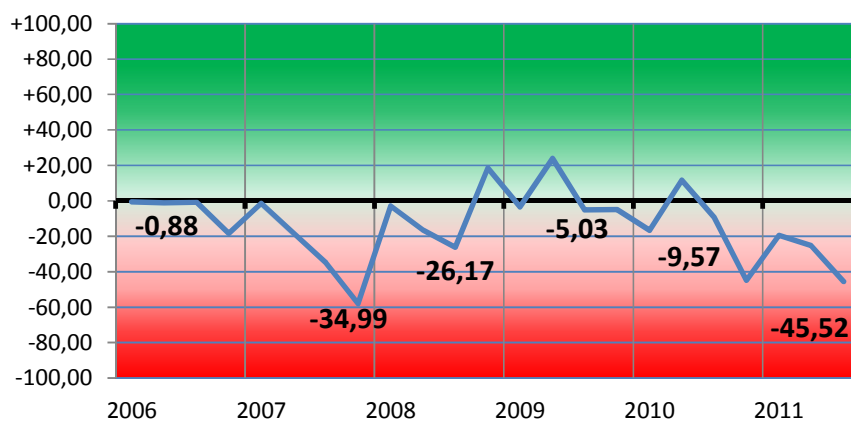
Prix de vente (navettes)



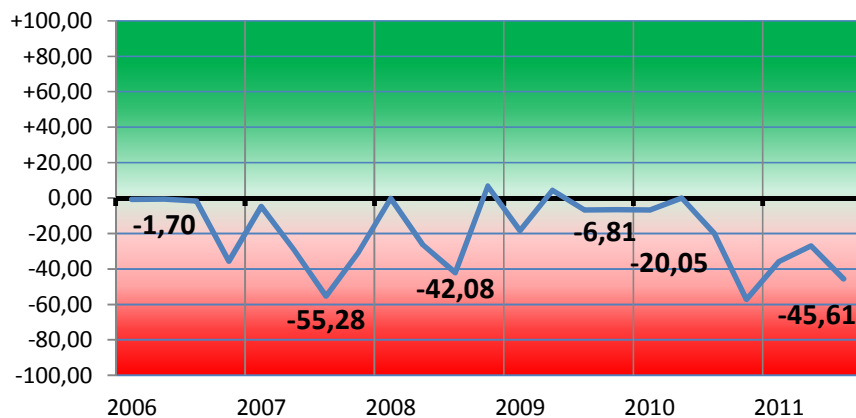
MARGE BENEFICIAIRE

Depuis 2006, les entreprises sont interrogées au sujet de l'évolution de la marge bénéficiaire. Il faut bien constater que les marges bénéficiaires plongent dans le rouge et descendent à des niveaux comparables à ceux de 2008. Le secteur doit faire face actuellement à de sérieuses difficultés à la fois économiques et financières.

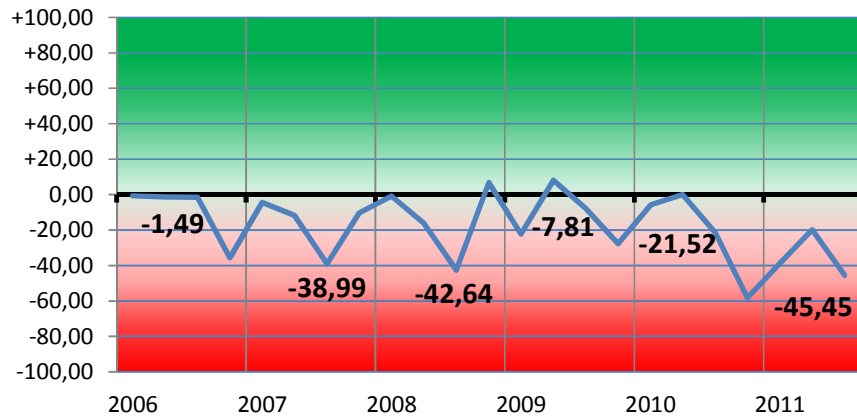
Marge bénéficiaire (national)



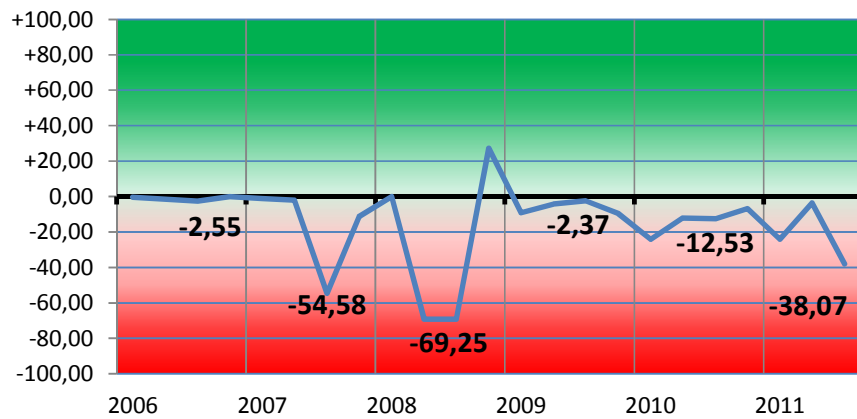
Marge bénéficiaire (international ≤ 6 jours)



Marge bénéficiaire (international > 6 jours)



Marge bénéficiaire (navettes)



CONCLUSION

En période d'incertitude économique, chaque entrepreneur essaie de s'informer le mieux possible sur l'évolution des différents indicateurs du marché. A cet égard, le baromètre conjoncturel trimestriel du secteur autocar, établi par l'ICB, est une source d'informations unique pour ce secteur. Le présent document analyse les résultats de l'enquête conjoncturelle du troisième trimestre 2011. Les résultats ont été enregistrés en haute saison et ils fournissent de ce fait une première indication de l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs économiques, en les comparant avec ceux du trimestre équivalent des années précédentes.

Les résultats du troisième trimestre sont négatifs. L'activité de transport a fortement diminué selon les entrepreneurs. Les frais continuent à augmenter, ce qui a un impact direct sur l'évolution de la marge bénéficiaire. Celle-ci s'est encore détériorée pour toutes les catégories d'activité. La situation est devenue très difficile pour les entreprises.

Les prix de revient continuent de grimper et se rapprochent des pics de 2008 et 2010. Le prix élevé du gasoil y est certainement pour beaucoup de même que, selon certaines entreprises, le niveau élevé du coût salarial. Les entreprises n'ont pas pu répercuter la hausse du prix de revient dans leurs prix de vente. Au contraire, plusieurs d'entre elles ont même dû concéder des baisses.

Par rapport aux années précédentes, le nombre d'entreprises qui mentionnent des problèmes de liquidité est encore en hausse (+8% par rapport au 3^{ème} trimestre 2010, soit 32% d'entreprises concernées par le problème). Le caractère cyclique de l'activité du secteur n'explique pas à lui seul l'augmentation des problèmes de trésorerie. En effet, l'augmentation des prix du diesel ainsi que les paiements tardifs des clients (mentionnés par plusieurs entreprises) affaiblissent la trésorerie des entreprises.

En ce qui concerne l'évolution des facteurs de production, la baisse du nombre de véhicules semble être le signe d'un report d'investissement ou du non remplacement de véhicules âgés. Le nombre de chauffeurs a légèrement diminué.

The logo for ICB (Institute for Agricultural and Fisheries Research) 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 within a blue rectangular box.

- Dobbelenberg -

Metrologielaan 8 Avenue de la Métrologie – Brussel 1130 Bruxelles

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