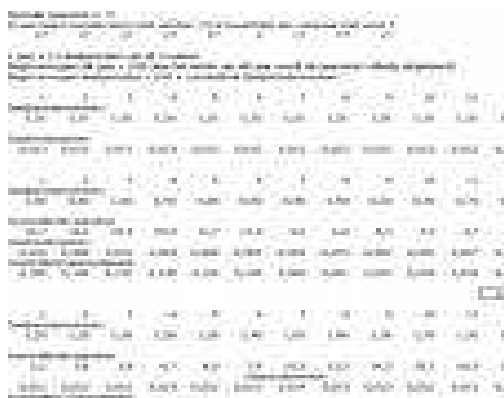


A ANALYSE ECONOMIQUE

du secteur du transport
en commun rémunéré de
personnes par route
(2003-2007)



Année	2003	2004	2005	2006	2007
Produit brut	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600
Produit net	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges sociales	200	200	200	200	200
Charges fiscales	0	0	0	0	0
Charges d'exploitation	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de personnel	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de matériel	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de maintenance	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de transport	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de gestion	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de recherche et développement	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de formation	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de sécurité	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de communication	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de marketing	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de distribution	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de service client	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de logistique	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de production	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de distribution	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de service client	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de logistique	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400
Charges de production	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400

ICB

Analyse économique du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route (2003-2007)

HD/--/HD/ECO./2009.16/094

mars 2009

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

“Dobbelenberg”

Avenue de la Métrologie 8 – 1130 Bruxelles

☎ 02/245 90 53

📠 02/245 91 29

✉ info@icb-institute.be

🌐 www.icb-institute.be

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

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

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION	4
PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR	5
PARTIE 2-METHODOLOGIE	7
PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS.....	9
A. RENTABILITE.....	9
1. rentabilité du chiffre d'affaires	9
2. Rentabilité des fonds propres (FP).....	11
B. SOLVABILITE.....	14
1. Fonds propres	14
2. Degré général d'indépendance financière.....	15
3. Degré d'indépendance financière à long terme	17
4. Couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow	19
C. LIQUIDITE	21
1. Ratio du fonds de roulement.....	21
2. Capitaux nets de l'entreprise	23
3. Crédit clients.....	24
4. Crédit fournisseurs.....	25
PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE.....	26
A. EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE	26
B. REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE ENTRE LES FACTEURS DE PRODUCTION ...	28
1. Coûts du personnel	29
2. Charges non décaissées	31
3. Bénéfices des fonds propres	33
4. Frais financiers des fonds d'emprunt.....	34
5. Impôts.....	35
PARTIE 5 – INDICATEURS SOCIAUX.....	36
A. EMPLOI.....	36
B. ANALYSE SELON LA DUREE DE TRAVAIL.....	38
C. ANALYSE SELON LE SEXE	39

D. EMPLOYES	40
E. DUREE DETERMINEE/INDETERMINEE	41
F. ANALYSE SELON L'ÂGE	41
1. âge moyen.....	41
2. ancienneté.....	42
3. âge moyen au moment de l'entrée en service	43
<i>CONCLUSION</i>	45
<i>LISTE DES TABLEAUX</i>	47

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

Vu l'importance de l'analyse, le secteur a émis le souhait qu'elle soit actualisée annuellement. Cette étude analyse dès lors les résultats des données les plus récentes (il s'agit des données pour 2007). Il est ainsi possible de suivre l'évolution des différents indicateurs.

PARTIE 1-STRUCTURE DU SECTEUR

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

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

Tableau 1 : Données sectorielles

données sectorielles	
nombre d'entreprises	503
nombre d'autobus et autocars	6.873

Le tableau ci-dessous représente la répartition géographique de ces données sectorielles.

Tableau 2 : Données sectorielles : répartition géographique

répartition géographique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
nombre d'entreprises	28,1 %	65,6 %	6,3 %
nombre d'autobus et autocars	28,7 %	67,8 %	3,5 %

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

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

¹ Les chiffres sont basés sur la banque de données de la FBAA au 1 février 2009.

Tableau 3 : Données sectorielles selon l'activité

répartition selon l'activité	services réguliers	services réguliers spécialisés	services occasionnels
nombre de véhicules	28,5 %	29,5 %	41,9 %

En 2007, en moyenne 9.119 travailleurs (employés et ouvriers) étaient en total actifs dans le secteur représentant l'équivalent de 7.713 travailleurs à temps plein. Dans la Partie 5 l'évolution des différents indicateurs sociaux est expliquée plus profondément.

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

Tableau 4 : Prestations de transport en services réguliers

prestations de transport par des entreprises privées en services réguliers	2003	2004	2005	2006	2007
nombre de km parcourus (x 1000)					
<i>Wallonie</i>	26.835	26.839	26.695	26.695	27.865
<i>Flandre</i>	55.702	67.486	72.739	73.491	76.230
évolution nombre de km parcourus					
<i>Wallonie</i>	+ 2,0 %	+ 1,4 %	+0,0 %	-0,5 %	+4,4 %
<i>Flandre</i>	+ 12,6 %	+21,2 %	+7,8 %	+1,0 %	+3,7 %
nombre de véhicules					
<i>Wallonie</i>	540	552	560	568	574
<i>Flandre</i>	1.149	1.264	1.301	1.348	1.425
part % du total du nombre de km⁴					
<i>Wallonie</i>	28,4 %	28,6 %	29,6 %	28,6 %	29,4 %
<i>Flandre</i>	39,1 %	42,2 %	43,5 %	42,7 %	43,7 %

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

³ Source: rapports annuels SRWT, VVM

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

PARTIE 2-METHODOLOGIE

L'analyse est principalement effectuée sur base des comptes annuels que les entreprises privées du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route ont déposés pour la période 2003-2007 auprès de la Banque Nationale de Belgique (BNB).

Pour réunir ces comptes annuels, on a fait essentiellement appel à la base de données de la FBAA. Celle-ci contient les données de la plupart des entreprises actives dans le secteur, membres et non membres. Une liste de codes de TVA a ainsi été établie. Au total, les codes de TVA de 502 entreprises ont été identifiés. Dans les cas où c'était nécessaire, ces données ont été complétées sur base de la liste des entreprises qui, dans la base de données de la BNB, ressortissent sous les codes NACE de notre secteur.

Ainsi, les comptes annuels de 82,7 % des entreprises ont été rassemblés et analysés. Ces entreprises représentent néanmoins 94,2 % des véhicules qui sont utilisés dans le secteur. Dès lors, les résultats de l'analyse peuvent être considérés comme représentatifs.

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

L'analyse est composée de trois parties:

1. analyse financière
2. analyse de la valeur ajoutée
3. analyse sociale

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

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

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

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

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

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

Pour divers indicateurs, une comparaison est faite avec d'autres secteurs sur base des statistiques annuelles de la BNB. Au moment de la réalisation de cette analyse pour 2007, les résultats 2007 des autres secteurs n'étaient pas encore publiés. De ce fait, la comparaison 2007 avec d'autres secteurs n'est pas encore complétée.

PARTIE 3-INDICATEURS FINANCIERS

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

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

A. RENTABILITE

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

1. la rentabilité du chiffre d'affaires
2. la rentabilité des fonds propres

1. RENTABILITÉ DU CHIFFRE D'AFFAIRES

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

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

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

Tableau 5 : Marge nette sur ventes

marge nette sur ventes (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	0,3	-0,1	0,1	0,5	1,7
médiane	3,5	3,5	2,9	3,9	5,6
3 ^{ième} quartile	10,6	9,8	8,3	11,7	12,5

Le tableau ci-dessus indique une tendance croissante de la marge nette sur ventes au cours de la période 2003-2007. En 2005, une diminution de la valeur médiane de la marge nette sur ventes à 2,9 % a encore été enregistrée, mais, en 2007, la marge nette sur ventes a augmenté sensiblement jusqu'à 5,6%. Les résultats pour les 1^{ier} et 3^{ième} quartiles montrent qu'il existe des différences importantes entre les entreprises. Il faut néanmoins noter qu'en 2007 le nombre d'entreprises ayant enregistré une marge négative sur ventes a continué à diminuer à environ 18%, tandis qu'au cours de la période 2003-2005 presque 25% des entreprises ont enregistré une marge nette négative sur ventes.

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

Tableau 6 : Marge nette sur ventes par région

marge nette sur ventes (en %) par région	2003	2004	2005	2006	2007
Wallonie	5,3	4,8	2,5	4,7	5,3
Flandre	3,5	2,6	3,1	4,7	6,9
Bruxelles	1,6	-1,1	0,2	-1,3	-4,0

⁵ A noter que la part des entreprises flamandes, wallonnes et bruxelloises dans la population étudiée s'élève à respectivement 65,6 %, 28,1 % et 6,3 %.

Comme indiqué dans la deuxième partie, concernant la méthodique utilisée, la BNB n'a pas encore publié les résultats annuels 2007 pour les différents secteurs. De ce fait, le tableau ne donne qu'une comparaison pour la période 2005-2006⁶.

Tableau 7 : Marge nette sur ventes par secteur

marge nette sur ventes (en%) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	2,9	3,9	5,6
<i>transport terrestre</i>	2,5	2,9	<i>n.d.</i> ⁷
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	0,9	1,1	<i>n.d.</i>
<i>aviation</i>	0,3	1,6	<i>n.d.</i>
<i>industrie chimique</i>	4,5	4,6	<i>n.d.</i>
<i>secteur du textile</i>	2,3	2,6	<i>n.d.</i>

2. RENTABILITE DES FONDS PROPRES (FP)

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

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

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

⁶ BNB, Statistiques 2005 et 2006

⁷ non disponible

Tableau 8 : Rentabilité nette des fonds propres

rentabilité nette fonds propres	2003	2004	2005	2006	2007
avant impôts					
1 ^{ier} quartile	1,1	0,3	-0,1	0,6	3,4
médiane	12,0	12,1	9,6	13,3	16,8
3 ^{ième} quartile	30,7	28,3	26,4	31,5	33,9
après impôts					
1 ^{ier} quartile	0,0	0,0	-0,4	0,3	2,2
médiane	8,9	9,5	8,2	11,2	12,7
3 ^{ième} quartile	25,4	24,5	20,9	25,4	26,4

Les résultats indiquent également une tendance croissante de la rentabilité nette des fonds propres au cours de la période 2003-2007. Il est clair que l'augmentation de la rentabilité ne peut en aucun cas être expliquée par une diminution des fonds propres. En effet, comme expliqué plus loin, les fonds propres ont augmenté au cours de la période analysée.

En tout cas, ce rendement peut être considéré comme relativement positif, vu que la moyenne est supérieure au rendement moyen d'un placement sans risque. Le pourcentage d'entreprises enregistrant encore un rendement négatif des fonds propres a également diminué au cours de la période 2003-2007, à savoir d'environ 25% en 2003 à environ 18% en 2007.

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

Tableau 9 : Rentabilité nette des fonds propres par région

rentabilité nette fonds propres (en %) par région	2003	2004	2005	2006	2007
avant impôts					
Wallonie	13,7	15,2	8,7	15,2	17,1
Flandre	11,9	11,5	10,0	12,7	16,3
Bruxelles	4,0	10,4	14,7	11,5	17,6
après impôts					
Wallonie	12,0	11,0	7,4	13,0	13,7
Flandre	10,5	9,5	8,6	10,7	12,5
Bruxelles	3,5	10,2	14,7	8,1	13,5

En ce qui concerne la rentabilité nette des fonds propres après impôts, les résultats de notre secteur dans le tableau ci-dessous sont comparés à ceux dans d'autres secteurs, et ceci pour la période 2005-2006⁸.

Tableau 10 : Rentabilité nette des fonds propres par secteur

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

⁸ BNB, Statistiques 2005 et 2006

B. SOLVABILITE

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

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

1. FONDS PROPRES

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

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

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

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des fonds propres du secteur. L'évolution des FP à prix constants (prix de 2003) calcule l'évolution, corrigée de l'inflation.

Les chiffres indiquent qu'en 2007 comme en 2006, les fonds propres à prix constants ont nettement augmenté (3,22 %). Depuis 2006, une partie de l'augmentation des fonds propres est devenue fiscalement déductible, grâce à la déduction des intérêts notionnels⁹, ce qui peut expliquer l'augmentation des FP.

Tableau 11 : Fonds propres

fonds propres (en €)	2003	2004	2005	2006	2007
à prix courants					
<i>1^{er} quartile</i>	54.964	56.733	56.675	48.677	62.624
médiane	190.382	194.014	207.796	220.287	231.512
<i>3^{ème} quartile</i>	508.489	546.960	640.514	689.409	697.616
à prix constants					
<i>1^{er} quartile</i>	54.964	55.570	54.006	45.569	57.580
médiane	190.382	190.036	198.012	206.223	212.865
<i>3^{ème} quartile</i>	508.489	535.747	610.355	645.394	641.427
évolution médiane (pr. const.)		- 0,18 %	+ 4,20 %	+ 4,18 %	+3,22 %

⁹ Le coût d'opportunité du maintien des fonds propres, calculé sur base du taux de l'OLO sur 10 ans est fiscalement déductible.

Il ressort également des calculs qu'en 2007, 10,20 % des entreprises avaient des fonds propres négatifs, ce qui représente une légère diminution par rapport à 2006. Le tableau ci-dessous montre que ce pourcentage avait augmenté annuellement au cours de la période 2003-2005.

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

Tableau 12 : Nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs

	2003	2004	2005	2006	2007
nombre d'entreprises avec fonds propres négatifs (en %)	8,86 %	9,80 %	11,50 %	10,60 %	10,20 %

2. DEGRÉ GÉNÉRAL D'INDÉPENDANCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

Tableau 13 : Degré général d'indépendance financière

FP/FT en %	2003	2004	2005	2006	2007
<i>1^{ier} quartile</i>	12,2	11,4	12,2	11,8	12,3
médiane	23,4	24,2	25,6	26,4	28,3
<i>3^{ième} quartile</i>	44,0	44,0	46,4	47,8	51,7

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

C'est dans ce contexte qu'il faut également évaluer les résultats pour notre secteur. En effet, les investissements dans les entreprises de notre secteur sont considérables (matériel roulant) ce qui implique une indépendance financière moins élevée. Cependant, au cours de la période 2003-2007, une augmentation sensible de l'indépendance financière a été constatée, ce qui a engendré une amélioration de la solvabilité du secteur.

Nous donnons à nouveau un aperçu de l'évolution du ratio par région:

Tableau 14 : Degré général d'indépendance financière par région

FP/FT en %	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Wallonie</i>	26,0	26,5	27,2	26,9	28,2
<i>Flandre</i>	22,9	24,0	25,6	26,3	29,0
<i>Bruxelles</i>	20,9	19,2	19,9	22,0	16,8

Le tableau 15 compare notre secteur avec d'autres secteurs au niveau de l'indépendance financière¹⁰.

¹⁰ BNB, Statistiques 2005 et 2006

Tableau 15 : Degré général d'indépendance financière par secteur

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

3. DEGRE D'INDEPENDANCE FINANCIERE A LONG TERME

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

$$\text{degré d'indépendance à long terme} = \frac{\text{fonds propres}}{\text{fonds permanents}^{11}}$$

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

Tableau 16 : Degré d'indépendance financière à long terme

degré d'indépendance financière à long terme	2003	2004	2005	2006	2007
<i>1^{ier} quartile</i>	24,0	22,6	28,8	25,4	27,7
médiane	47,2	49,7	52,0	55,3	55,6
<i>3^{ième} quartile</i>	82,5	86,1	86,2	89,1	94,3

¹¹ Les fonds permanents= les fonds propres + les fonds d'emprunt à long terme

Le tableau 16 indique que le degré d'indépendance financière à long terme du secteur a nettement augmenté au cours de la période 2003-2007. Ceci est positif vu que les institutions financières se basent souvent sur ce ratio pour accorder des crédits. Une valeur élevée indique que les actionnaires/propriétaires fournissent personnellement un effort pour financer les dettes à long terme avec des ressources financières propres. En 2007, ce ratio a enregistré plus ou moins un status quo par rapport à 2006

D'autre part, l'augmentation du degré d'indépendance financière à long terme peut être liée à la diminution du degré d'investissement au cours de la même période¹². L'évolution de ce degré d'investissement est expliquée dans la troisième partie de cette analyse. En effet, il est clair que lors d'une diminution du degré d'investissement, l'entreprise fait moins appel aux fonds d'emprunt, ce qui fait augmenter l'indépendance financière.

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

degré d'indépendance financière à long terme	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Wallonie</i>	46,0	49,7	51,3	49,8	48,0
<i>Flandre</i>	47,4	49,3	53,2	55,9	57,6
<i>Bruxelles</i>	47,5	53,5	42,4	45,9	42,3

¹² En effet, les principaux investissements dans le secteur comprennent l'achat de véhicules, financé par des crédits à long terme.

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

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

a. Cash-flow

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

Le cash-flow est calculé comme suit .

$$\text{cash} - \text{flow} = \text{résultat de l'entreprise après impôts} \\ + \text{charges non - décaissées}^{13}$$

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

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

Tableau 18 : Cash-flow

cash-flow (en €)	2003	2004	2005	2006	2007
à prix courants					
1 ^{er} quartile	62.202	65.683	60.415	58.869	58.768
médiane	154.871	166.866	164.693	169.946	177.637
3 ^{ème} quartile	365.201	411.931	414.697	432.702	445.037
à prix constants					
1 ^{er} quartile	62.202	64.334	57.571	55.111	54.035
médiane	154.871	163.440	156.941	159.096	163.329
3 ^{ème} quartile	365.201	403.472	395.178	405.077	409.192
évolution médiane (pr. const.)		+ 5,53 %	-3,98 %	+1,37 %	+2,66 %

Comme en 2006, on constate en 2007 à nouveau une augmentation du cash-flow (à prix constants) de 2,66 %.

¹³ Les charges non-décaissées incluent les amortissements, les réductions de valeur et les prévisions.

b. Ratios de couverture

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

3 différents ratios de couverture sont étudiés :

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

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

ratios de couverture (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
couverture FE totaux par le cash-flow					
1 ^{ier} quartile	16,50	16,78	16,43	15,80	14,60
médiane	28,10	28,40	26,05	28,20	23,10
3 ^{ième} quartile	44,85	47,20	45,05	51,58	39,60
couverture FE à long terme par le cash-flow					
1 ^{ier} quartile	33,85	34,45	33,20	33,60	31,25
médiane	56,80	65,20	59,00	66,20	54,50
3 ^{ième} quartile	120,70	130,60	122,80	137,20	111,40
couverture des dettes à plus d'1 an échéant dans l'année par le cash-flow					
1 ^{ier} quartile	94,15	97,13	92,10	98,28	95,03
médiane	135,85	139,10	140,30	148,95	137,50
3 ^{ième} quartile	235,25	243,68	224,40	267,38	208,93

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 diminution en 2007 des différents ratios de couverture. La couverture des fonds d'emprunt totaux par le cash-flow a diminué jusqu'à 23,10% alors qu'elle était de 28,20% en 2006. Ceci veut dire qu'il faut, avec un cash-flow constant, un peu plus de 4 ans à l'entreprise pour rembourser toutes ses dettes.

C. LIQUIDITE

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

1. RATIO DU FONDS DE ROULEMENT

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

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

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

Tableau 20 : Ratio du fonds de roulement

ratio du fonds de roulement	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	0,60	0,59	0,61	0,60	0,65
médiane	0,89	0,90	0,91	1,00	1,03
3 ^{ième} quartile	1,36	1,31	1,43	1,70	1,70

Le ratio du fonds de roulement a augmenté chaque année depuis 2003. En 2007, une valeur médiane de 1,03 a été notée. Bien qu'une augmentation de la liquidité a été constatée, cette valeur indique en principe qu'environ la moitié des entreprises rencontre des problèmes de trésorerie.

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

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

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

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'entreprises qui ont répondu par l'affirmative. En 2007, environ un cinquième des entreprises a rencontré des problèmes de trésorerie au cours de l'année.

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

% d'entreprises ayant des problèmes de trésorerie	2003	2004	2005	2006	2007
	20,5	10,7	5,8	17,7	22,3

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

Une comparaison avec d'autres secteurs est donnée dans le tableau ci-dessous¹⁴.

Tableau 22 : Ratio du fonds de roulement par secteur

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

¹⁴ BNB, Statistiques, 2005-2006

2. CAPITAUX NETS DE L'ENTREPRISE

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

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 : Capitaux nets de l'entreprise

netto bedrijfskapitaal (in €)	2003	2004	2005	2006	2007
à prix courants					
1 ^{er} quartile	-150.873	-161.659	-147.201	-133.338	-103.125
médiane	-25.277	-24.124	-23.326	-8.599	7.191
3 ^{ème} quartile	68.641	75.113	125.571	181.922	202.761
à prix constants					
1 ^{er} quartile	-150.873	-158.339	-140.273	-124.825	-94.819
médiane	-25.277	-23.629	-22.228	-8.050	6.612
3 ^{ème} quartile	68.641	73.571	119.661	170.307	186.430
évolution médiane (pr. const.)		+ 6,52 %	+5,93%	+63,78%	+82,14%

Les résultats semblent à nouveau relativement négatifs, mais la remarque faite pour le ratio du fonds de roulement doit aussi être reprise ici. Par contre, l'évolution des capitaux nets de l'entreprise à prix constants confirme une amélioration de la situation de liquidité du secteur.

3. CREDIT CLIENTS

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

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

Tableau 24 : Crédit client

crédits clients (en jours)	2003	2004	2005	2006	2007
<i>1^{ier} quartile</i>	30	35	34	32	32
médiane	38	42	44	48	45
<i>3^{ième} quartile</i>	57	68	70	70	64

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

En comparant les chiffres de la période 2005-2006 à d'autres secteurs, notre secteur obtient des résultats relativement positifs au niveau de la liquidité des créances commerciales, comme démontré il ressort du tableau ci-dessous.

Tableau 25 : Crédit clients par secteur

crédits clients (en jours) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	44	48	45
<i>transport terrestre</i>	65	63	<i>n.d.</i>
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	21	23	<i>n.d.</i>
<i>aviation</i>	54	52	<i>n.d.</i>
<i>industrie chimique</i>	72	79	<i>n.d.</i>
<i>secteur du textile</i>	72	67	<i>n.d.</i>

4. CREDIT FOURNISSEURS

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

crédit fournisseurs

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

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

Après une diminution en 2006, une augmentation du nombre de jours de crédit fournisseurs a de nouveau été constatée en 2007.

Tableau 26 : Crédit fournisseurs

crédit fournisseurs (en jours)	2003	2004	2005	2006	2007
<i>1^{er} quartile</i>	24	21	27	26	28
médiane	51	48	56	52	54
<i>3^{ème} quartile</i>	98	98	105	111	107

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

Tableau 27 : Crédit fournisseurs par secteur

crédit fournisseurs (en jours) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	56	52	54
<i>transport terrestre</i>	54	45	<i>n.d.</i>
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	20	31	<i>n.d.</i>
<i>aviation</i>	70	54	<i>n.d.</i>
<i>industrie chimique</i>	74	71	<i>n.d.</i>
<i>secteur du textile</i>	63	56	<i>n.d.</i>

PARTIE 4 – VALEUR AJOUTEE

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

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

A. EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE

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

valeur ajoutée

= valeur de la production ou des services

– les dépenses intermédiaires

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

Avant de donner un aperçu de la valeur ajoutée du secteur, nous devons encore faire quelques remarques:

- ✚ il s'agit bien ici du calcul de la valeur ajoutée du secteur des entreprises privées actives dans le transport en commun rémunéré de personnes par route. Cela veut dire que la valeur ajoutée des sociétés de transport public n'est pas reprise dans le calcul. Il est donc clair que la part de l'ensemble du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route dans le PIB est plus élevé ;
- ✚ nous pouvons uniquement calculer la valeur ajoutée sur base des bilans déposés. Comme il a déjà été mentionné, cela représente environ 82 % des entreprises et environ 94 % des véhicules. Afin de donner une image correcte

de la valeur ajoutée totale du secteur, une extrapolation a été faite dans cette analyse sur base du nombre total de véhicules.

Par cette extrapolation, nous obtenons une estimation de la valeur ajoutée dans notre secteur. La valeur en € à prix courants et constants et l'évolution au cours de la période 2003-2007 sont représentées dans le tableau suivant:

Tableau 28 : Valeur ajoutée

valeur ajoutée	2003	2004	2005	2006	2007
total (en mio €)	370,70	425,68	439,28	462,54	486,02
<i>évolution en % à prix courants</i>		+ 14,83	+ 3,19	+5,30	+5,08
<i>évolution en % à prix constants</i>		+ 12,48	+0,59	+3,44	+3,00

Comme lors des années précédentes, une augmentation de la valeur ajoutée du secteur a été constatée en 2007. Il ressort du tableau 28 que l'augmentation, corrigée de l'inflation, s'élevait à 3%.

Le tableau ci-dessous compare l'évolution de la valeur ajoutée du secteur avec celle du PIB:

Tableau 29 : Evolution du PIB

PIB	2003	2004	2005	2006	2007
total (en mio €)	274.726	289.690	301.961	316.622	330.800
<i>évolution en % à prix courants</i>		+ 5,45	+ 4,24	+4,85	+4,48
<i>évolution en % à prix constants¹⁵</i>		+3,29	+1,41	+3,01	+2,61

Au cours de la période 2003-2007, la part de la valeur ajoutée du secteur dans le PIB total demeure quasi constante autour de 0,15 %.

Tableau 30 : Part dans le PIB

part dans le PIB	2003	2004	2005	2006	2007
en % par rapport au PIB	0,14	0,15	0,15	0,15	0,15

¹⁵ Source : Belgostat

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

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

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

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

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

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

Dans les prochaines parties nous allons analyser l'évolution de chacun des éléments de la valeur ajoutée. Cela se produit sur base de la part de chaque facteur de production dans la valeur ajoutée totale. Pour éviter chaque distorsion causée par des valeurs extrêmes, nous utiliserons pour cela la valeur médiane comme moyenne pour le secteur¹⁶.

¹⁶ Il faut remarquer que la somme de la moyenne de chaque facteur de production sur base de la valeur médiane ne s'élève pas à 100 %. Cela serait le cas si la moyenne arithmétique était prise comme valeur moyenne de rémunération de chaque facteur de production. Cependant, pour éviter toute distorsion, on travaille avec la valeur médiane et non avec la moyenne arithmétique.

1. COÛTS DU PERSONNEL

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

Tableau 31 : Part des coûts du personnel

part des coûts du personnel (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	45,30	45,90	49,50	48,63	46,93
médiane	59,60	60,60	63,10	61,75	60,70
3 ^{ième} quartile	70,65	70,25	72,00	70,00	69,33

Cette assez grande part des coûts du personnel dans la valeur ajoutée est naturellement expliquée par le fait que le secteur appartient au secteur des services. 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 %)	2003	2004	2005	2006	2007
Wallonie	62,6	62,9	64,6	62,6	62,0
Flandre	59,5	61,4	63,9	61,4	58,8
Bruxelles	63,7	60,6	60,7	60,3	63,7

En faisant la comparaison des résultats pour la période 2005-2006 avec d'autres secteurs, nous obtenons l'aperçu suivant:

Tableau 33 : Part des coûts du personnel par secteur

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

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

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

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

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

Tableau 34 : Rendement

rendement (en €)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	44.950	44.879	45.531	46.216	47.600
médiane	54.039	54.552	54.963	57.746	59.007
3 ^{ième} quartile	64.783	66.240	66.802	70.504	74.626
évolut. de la médiane en % (prix cour.)		+0,95	+0,75	+5,06	+2,18
évolut. de la médiane en % (prix const.)		-1,12	-1,98	+3,22	+0,36

En 2007, une légère augmentation du rendement (à prix constants) a été notée, tandis qu'en 2006 l'augmentation (3,22%) était plus importante.

Une augmentation du rendement signifie qu'avec un nombre égal de travailleurs en ETP la valeur ajoutée augmente.

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

Ci-après, on donne un aperçu du rendement (en €) dans d'autres secteurs dans la période 2005-2006¹⁷.

Tableau 35 : Rendement par secteur

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

2. CHARGES NON DÉCAISSÉES

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

Tableau 36 : Part des charges non-décaissées

part charges non-décaissées (en%)	2003	2004	2005	2006	2007
<i>1^{ier} quartile</i>	18,65	18,68	17,78	18,60	16,60
médiane	29,20	28,60	28,55	28,85	27,20
<i>3^{ième} quartile</i>	43,80	42,00	43,30	42,68	39,20

Les chiffres confirment l'importance des immobilisations corporelles dans notre secteur. Ceci est également démontré dans la comparaison ci-dessous avec d'autres secteurs. Au cours de la période 2003-2007, une légère diminution de l'importance des immobilisations corporelles a été notée.

¹⁷ Les résultats ont été obtenus par des propres calculs sur base de comptes annuels globalisés que la BNB a publiés pour les différents secteurs. Contrairement aux chiffres pour le secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route, les chiffres pour le rendement des autres secteurs ne représentent donc pas une valeur médiane mais ils sont le résultat d'une division de la valeur ajoutée totale du secteur concerné par le nombre moyen de travailleurs en ETP dans le secteur respectif.

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

Tableau 37 : Part des charges non-décaissées par région

part des charges non décaissées (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
Wallonie	25,0	24,4	24,4	24,4	24,2
Flandre	31,7	29,8	29,2	30,0	27,9
Bruxelles	31,8	31,4	34,6	27,0	30,0

Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur

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

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

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

Les chiffres du tableau suivant indiquent que la valeur médiane du degré d'investissement du secteur a diminué au cours de la période 2003-2007. En 2007, le degré d'investissement le plus bas de la période analysée a été constaté, à savoir 21,79%.

Tableau 39 : Degré d'investissement

degré d'investissement (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	8,08	7,88	8,45	5,03	3,53
médiane	27,30	25,85	22,50	23,90	21,79
3 ^{ième} quartile	57,03	58,28	57,55	53,10	46,88

Le tableau suivant compare le secteur avec d'autres secteurs¹⁸.

Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur

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

3. BÉNÉFICES DES FONDS PROPRES

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

Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres

part du bénéfice des FP (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	-3,85	-3,13	-5,70	-0,30	0,43
médiane	2,80	3,15	2,35	5,00	6,58
3 ^{ième} quartile	10,70	10,80	9,58	14,23	16,17

Le tableau indique que la part de la rémunération des fonds propres dans la valeur ajoutée reste assez limitée mais qu'elle a nettement augmentée en 2007. Ce résultat

¹⁸ Ces chiffres ont également été obtenus grâce aux propres calculs sur base des comptes annuels globalisés de 2005 pour les différents secteurs publiés par la BNB.

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

4. FRAIS FINANCIERS DES FONDS D'EMPRUNT

En plus des fonds propres, les fonds d'emprunt doivent également être rémunérés en payant les frais financiers des emprunts. Le tableau ci-dessous montre que la part de cette rémunération est restée assez limitée et qu'elle a légèrement diminué en 2007.

Tableau 42 : Part des frais financiers

part des frais financiers (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{ier} quartile	2,20	1,70	1,80	1,80	1,00
médiane	4,80	4,20	4,20	3,90	3,30
3 ^{ième} quartile	8,98	7,90	8,35	7,80	7,60

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

Tableau 43 : Part des frais financiers par secteur

part des coûts financiers (en %) par secteur	2005	2006	2007
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	4,2	3,9	3,30
<i>transport terrestre</i>	4,9	5,0	<i>n.d.</i>
<i>agences de voyages et touroopérateurs</i>	6,5	2,7	<i>n.d.</i>
<i>aviation</i>	7,5	1,5	<i>n.d.</i>
<i>industrie chimique</i>	6,3	6,3	<i>n.d.</i>
<i>secteur du textile</i>	6,6	6,0	<i>n.d.</i>

5. IMPOTS

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

Le tableau suivant donne un aperçu de l'évolution de la part des impôts dans la valeur ajoutée du secteur. Les chiffres indiquent que la part est restée pratiquement inchangée en 2007.

Tableau 44 : Part des impôts

part des impôts (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
1 ^{er} quartile	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
médiane	0,20	0,15	0,20	0,04	0,06
3 ^{ième} quartile	2,75	2,60	2,38	2,76	3,66

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

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage d'entreprises du secteur où ce ratio avait une valeur nulle au cours de la période 2003-2007.

Tableau 45 : Subventions

subventions	2003	2004	2005	2006	2007
% des entreprises sans subsides	94 %	94 %	92 %	95 %	96 %

PARTIE 5 – INDICATEURS SOCIAUX

Dans la dernière partie de cette analyse économique, une analyse “sociale” du secteur est élaborée au moyen de quelques indicateurs sociaux.

Cette analyse se fait sur base des bilans sociaux que les entreprises privées du secteur du transport en commun rémunéré de personnes par route ont déposés pour la période 2003-2007 auprès de la Banque Nationale de Belgique (BNB).

En outre, l’analyse a été complétée par des chiffres pour un nombre d’indicateurs basés sur des études effectuées par le Fonds Social pour les Ouvriers des Entreprises des Services Publics et Spéciaux d’Autobus et des Services d’Autocars.

Lors de l’interprétation des résultats obtenus, il faut néanmoins effectuer quelques remarques. D’abord, les résultats reflètent une image instantanée du moment où le bilan social a été établi (le plus souvent au 31 décembre). De plus, la comparaison avec les données sociales qui sont disponibles auprès du Fonds Social sectoriel doit être traitée avec la prudence nécessaire. En effet, les données du Fonds Social sont souvent basées sur les données trimestrielles de l’ONSS¹⁹.

A. EMPLOI

Lors de l’examen de l’évolution de l’emploi total du secteur sur base des chiffres des bilans sociaux déposés, il est important de se rappeler le mode de calcul de ces chiffres.

Comme déjà mentionné, le bilan reflète une image instantanée de la situation du dernier jour de l’exercice comptable. Celui-ci se termine le plus souvent au 31 décembre. Une grande partie de l’activité de notre secteur se trouve à ce moment en basse saison, ce qui a une influence sur l’emploi.

Par contre, le bilan social fournit également les chiffres du nombre moyen des travailleurs au cours de l’exercice. Cette moyenne représente la moyenne arithmétique de l’effectif en chauffeurs au dernier jour de chaque mois. Vu le caractère des activités du secteur, nous nous basons sur l’emploi moyen au cours de l’année pour l’évolution de l’emploi total.

Le tableau ci-dessous présente l’évolution du nombre moyen des travailleurs actifs dans le secteur au cours de l’année. Ces chiffres d’emploi comprennent tous les travailleurs, donc ouvriers et employés. L’évolution du nombre d’employés sera traitée plus avant dans l’étude.

¹⁹ Les données de l’ONSS comprennent les données de toutes les personnes employées dans le trimestre concerné en ne tenant donc pas compte des ETP.

Tableau 46 : Nombre moyen des travailleurs

nombre moyen des travailleurs	2003	2004	2005	2006	2007
total	7.902	8.641	8.830	8.889	9.119
<i>évolution en %</i>		+ 9,35	+ 2,19	+ 0,67	+2,59
ETP	6.556	7.312	7.561	7.546	7.713
<i>évolution en %</i>		+ 11,53	+3,41	-0,20	+2,21

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'évolution du nombre moyen de travailleurs ETP dans les différentes régions. Le tableau suivant démontre l'évolution de la part de chaque région dans l'emploi total dans le secteur.

Tableau 47 : Evolution du nombre moyen de travailleurs en ETP

évolution nombre moyen de travailleurs ETP (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Wallonie</i>	/	+2,18	+1,01	+2,96	+0,05
<i>Flandre</i>	/	+15,30	+4,54	-1,23	+2,48
<i>Bruxelles</i>	/	+5,08	+0,00	-5,18	+13,45

Tableau 48 : Part (par région) dans l'emploi total

part (en %) dans l'emploi total (ETP)	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Wallonie</i>	28,05	25,63	25,01	25,83	25,29
<i>Flandre</i>	68,85	70,97	71,68	71,02	71,20
<i>Bruxelles</i>	3,10	3,40	3,31	3,15	3,49

Sur base des comptes annuels globalisés d'autres secteurs (publiés par la BNB) nous pouvons faire une comparaison avec d'autres secteurs concernant l'évolution de l'emploi (en ETP) dans la période 2005-2006. Un aperçu en est donné dans le tableau suivant.

Tableau 49 : Evolution de l'emploi par secteur

évolution de l'emploi en ETP (en %)	2005	2006
<i>transport en commun rémunéré de personnes par route</i>	+3,41	-0,20
<i>transport terrestre</i>	-0,55	+0,57
<i>agences de voyages et touroérateurs</i>	+5,66	+3,44
<i>aviation</i>	+4,51	+0,75
<i>industrie chimique</i>	-0,73	+3,04
<i>secteur du textile</i>	-5,04	-2,39

B. ANALYSE SELON LA DUREE DE TRAVAIL

Le bilan social nous informe également du nombre de travailleurs à temps plein et à temps partiel. A cet égard, il faut remarquer que les données du bilan social permettent de faire la distinction entre les ouvriers et les employés.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution d'une part des ouvriers à temps plein et à temps partiel et d'autre part des employés du secteur.

Tableau 50 : Répartition de l'emploi selon la durée de travail

temps plein/temps partiel	2003	2004	2005	2006	2007
tous les travailleurs					
<i>temps plein</i>	70,71 %	71,82 %	72,58 %	71,87 %	69,20 %
<i>temps partiel</i>	29,29 %	28,18 %	27,42 %	28,13 %	30,80 %
ouvriers					
<i>temps plein</i>	70,90 %	71,78 %	72,49 %	71,81 %	71,49 %
<i>temps partiel</i>	29,10 %	28,22 %	27,51 %	28,19 %	28,51 %
employés					
<i>temps plein</i>	69,12 %	72,15 %	73,41 %	72,91 %	73,31 %
<i>temps partiel</i>	30,88 %	27,85 %	26,59 %	27,09 %	26,69 %

A l'aide des données sur le nombre d'ETP dans le secteur, la durée de travail moyenne d'un travailleur à temps partiel peut être calculée. Il en découle qu'en 2007, elle s'élève à 49,95 % de la durée de travail d'un ETP. En d'autres mots : un travailleur à temps partiel dans le secteur travaille en moyenne à mi-temps.

C. ANALYSE SELON LE SEXE

Dans cette partie, l'évolution de l'emploi des femmes dans le secteur est analysée. Le tableau ci-dessous donne cette évolution.

Tableau 51 : Analyse de l'emploi selon le sexe

nombre de travailleuses		2003	2004	2005	2006	2007
total		1.694	1.849	1.847	1.357	1.417
	<i>évolution en %</i>		<i>+9,15</i>	<i>-0,11</i>	<i>-26,53</i>	<i>+4,42</i>
ETP		1.373	1.523	1.519	1.115	1.173
	<i>évolution en %</i>		<i>+10,92</i>	<i>-0,26</i>	<i>-26,60</i>	<i>5,20</i>

En 2007, une augmentation de l'emploi des femmes a été notée par rapport à 2006. En 2006, par contre, une diminution importante pour une raison inconnue avait été constatée. Les chiffres pour 2007 semblent confirmer plus ou moins le niveau 2006 d'emploi des femmes.

Ci-après suit un aperçu de la part de l'emploi des femmes dans l'ensemble du secteur.

Tableau 52 : Part des femmes dans l'emploi

part dans l'emploi total	2003	2004	2005	2006	2007
total	21,89 %	21,41 %	21,18 %	15,76 %	16,12 %
ETP	21,17 %	20,62 %	20,19 %	15,18 %	15,63 %

A cet égard, il est également important de noter que les chiffres ne font aucune distinction entre les ouvrières et les employées.

Le tableau ci-dessous indique que beaucoup plus de femmes optent pour un travail à temps partiel. En effet, la relation temps partiel/ temps plein est nettement plus élevée que la moyenne sectorielle. Environ 40% de toutes les travailleuses travaillait en 2007 à temps partiel.

Tableau 53 : Répartition de l'emploi des femmes selon la durée de travail

temps plein/temps partiel	2003	2004	2005	2006	2007
travailleuses					
<i>temps plein</i>	53,07 %	52,62 %	52,68 %	58,14 %	59,77 %
<i>temps partiel</i>	46,93 %	47,38 %	47,32 %	41,86 %	40,23 %

D. EMPLOYES

Un aperçu de l'évolution de l'emploi des employés dans le secteur est donné ci-dessous.

Tableau 54 : L'emploi des employés

employés	2003	2004	2005	2006	2007
total	829	876	820	860	813
<i>évolution en %</i>		<i>+5,67</i>	<i>-6,39</i>	<i>+4,88</i>	<i>-5,47</i>
ETP	695	765	718	759	722
<i>évolution en %</i>		<i>+10,07</i>	<i>-6,14</i>	<i>+5,71</i>	<i>-4,87</i>

La part des employés dans l'emploi total du secteur reste cependant limitée, comme le démontrent les chiffres dans le tableau suivant.

Tableau 55 : Part des employés dans l'emploi

part dans l'emploi total	2003	2004	2005	2006	2007
nombre d'employés	10,71 %	10,14 %	9,68 %	9,99 %	9,78 %
ETP	10,71 %	10,35 %	9,88 %	10,33 %	9,62 %

E. DUREE DETERMINEE/INDETERMINEE

Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution du nombre de contrats à durée déterminée et indéterminée. Les chiffres du tableau ci-dessous indiquent que plus de 92% des travailleurs dans le secteur travaillent sur base d'un contrat à durée indéterminée.

Tableau 56 : Répartition de l'emploi selon le type du contrat

durée déterminée/indéterminée	2003	2004	2005	2006	2007
<i>durée indéterminée</i>	91,40 %	91,38 %	90,33 %	89,72 %	92,73 %
<i>durée déterminée</i>	8,60 %	8,62 %	9,67 %	10,28 %	7,27 %

F. ANALYSE SELON L'ÂGE

Finalement, nous examinons dans cette analyse également l'évolution d'un nombre d'indicateurs sociaux intéressants, comme l'âge moyen, l'ancienneté moyenne et l'âge moyen au moment de l'entrée en service.

Cette analyse se fait sur base d'études effectuées par le Fonds Social pour les Ouvriers des Entreprises des Services Publics et Spéciaux d'Autobus et des Services d'Autocars et de bases de données gérées par le Fonds. Ceci veut dire que l'analyse pour les indicateurs suivants se limite aux ouvriers actifs dans le secteur.

1. ÂGE MOYEN

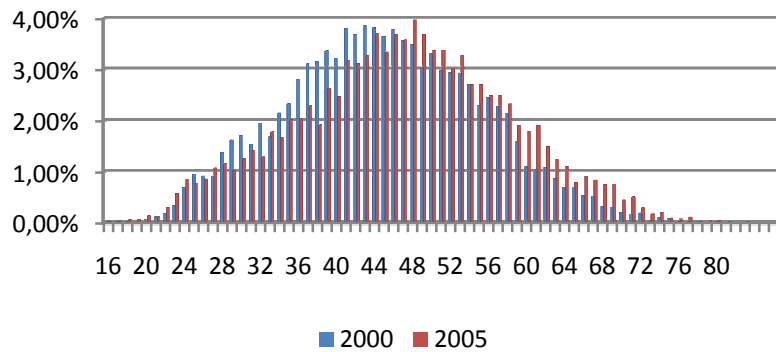
Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la valeur médiane de l'âge moyen des ouvriers actifs dans le secteur en 2000 et en 2005.

Tableau 57 : âge moyen des ouvriers

âge moyen (en années)	2000	2005
<i>1^{ier} quartile</i>	38	39
médiane	45	47
<i>3^{ième} quartile</i>	52	55

Les résultats démontrent un vieillissement du personnel du secteur dans la période 2000-2005. Ce vieillissement est clairement visualisé dans le graphique ci-après.

Répartition par âge



2. ANCIENNETÉ

L'ancienneté moyenne (sur base de la valeur médiane) est passée de 9 à 6 ans dans la période 2000-2005, comme le démontre le tableau ci-dessous.

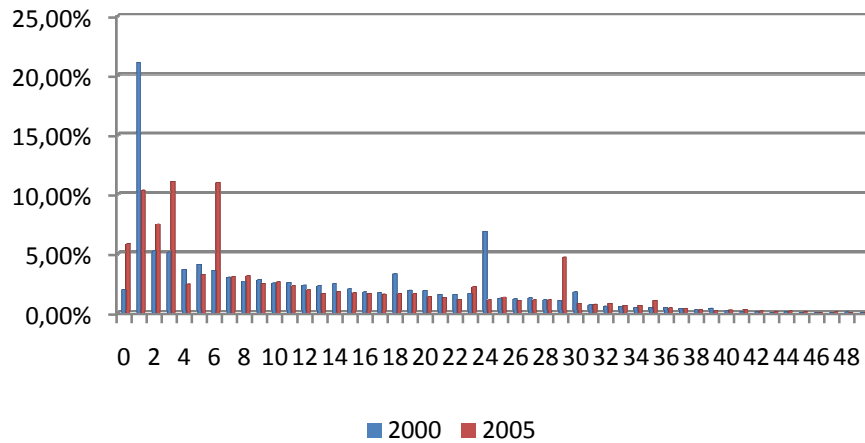
Tableau 58 : Ancienneté moyenne des ouvriers

ancienneté moyenne (en années)	2000	2005
1 ^{er} quartile	2	3
médiane	9	6
3 ^{ème} quartile	19	18

La diminution de l'ancienneté n'est pas seulement expliquée par la tendance à la hausse sur le marché du travail pour changer d'emploi. La hausse de l'emploi dans le secteur a également causé la baisse de l'ancienneté en 2005 par rapport à 2000.

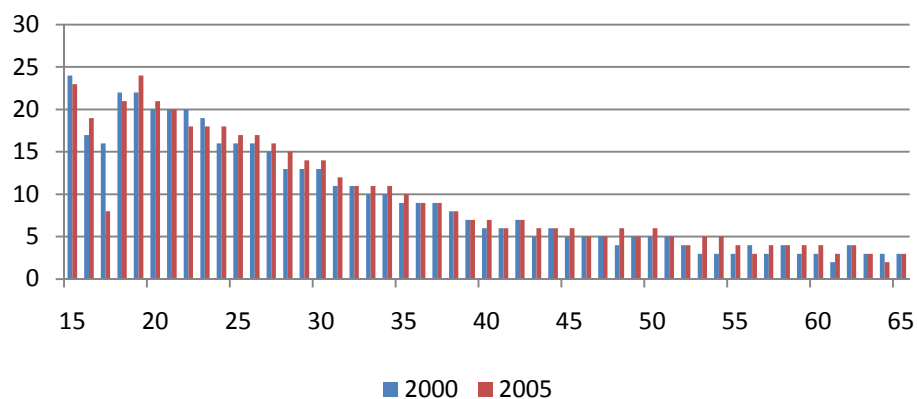
Ci-après l'évolution est présentée graphiquement.

Ancienneté



Ensuite, un graphique est proposé avec la moyenne de l'ancienneté selon l'âge de l'entrée en service sur base de la population active dans le secteur en 2000 et en 2005. L'axe X comprend l'âge de l'entrée en service des travailleurs. L'axe Y représente l'ancienneté pour chaque âge de l'entrée en service. La logique que plus jeune est la personne lors de son entrée en service, plus grande est la chance qu'elle reste dans le secteur ressort du graphique.

Ancienneté selon l'âge de l'entrée en service



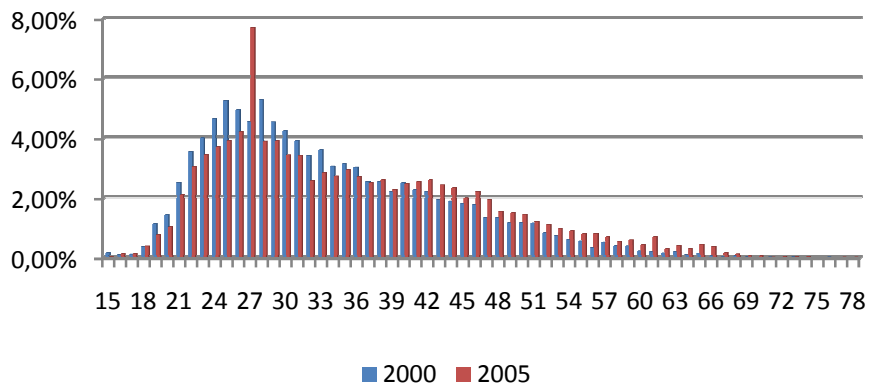
3. AGE MOYEN AU MOMENT DE L'ENTREE EN SERVICE

Le tableau et le graphique ci-dessous démontrent que l'âge moyen au moment de l'entrée en service a augmenté en 2005 par rapport à 2000.

Tableau 59 : Age moyen au moment de l'entrée en service

âge moyen au moment de l'entrée en service (en années)	2000	2005
1 ^{ier} quartile	26	27
médiane	31	34
3 ^{ième} quartile	40	43

Âge au moment de l'entrée en service



CONCLUSION

En 2007, l'ICB a réalisé pour la première fois une analyse économique approfondie du secteur pour la période 2003-2005 sur base des comptes annuels et des bilans sociaux, déposés auprès de la BNB. Les indicateurs financiers et sociaux ont été traités dans cette analyse. En outre, bon nombre de ratios en matière de valeur ajoutée du secteur ont été analysés. En 2008, ces chiffres étaient actualisés une première fois pour l'année 2006. La présente étude ajoute les résultats 2007.

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 actives dans plus d'un sous-secteur.

Dans l'analyse financière, les résultats des différents ratios de rentabilité démontrent qu'en 2007, l'amélioration de la rentabilité dans le secteur s'est poursuivie. A cet égard, les meilleurs résultats au cours de la période 2003-2007 ont été réalisés en 2007.

La position de liquidités des entreprises du secteur a poursuivi son amélioration en 2007. Le fonds de roulement, qui est un bon indicateur de la liquidité, s'est élevé pour la première fois au dessus de 1. Cependant, les résultats indiquent que différentes entreprises dans le secteur continuent à faire face à des problèmes de trésorerie. Le caractère saisonnier d'une grande partie des activités du secteur pourrait fournir une explication vu que les comptes annuels reflètent une image de la situation à la fin de l'exercice comptable (la plupart du temps le 31 décembre).

Les chiffres en matière de solvabilité démontrent une structure financière saine de l'entreprise moyenne du secteur. En 2007, l'amélioration de la solvabilité a été confirmée. L'indépendance financière a augmenté, tandis que le nombre d'entreprises avec des fonds propres négatifs a à nouveau diminué. Ce n'est qu'au niveau de la couverture des fonds d'emprunt par le cash-flow qu'une diminution a été notée.

L'analyse des différents ratios en matière de valeur ajoutée indique clairement que le secteur a connu, comme en 2006 une croissance en 2007, à savoir +3% à prix constants, ce qui est supérieur à la croissance du PIB en 2007.

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.

Le degré d'investissement a nettement diminué en 2007, se situant ainsi au niveau le plus bas depuis 2003.

Le volet social de cette analyse permet de constater que l'emploi a à nouveau augmenté, de manière importante tant en nombres absolus qu'en ETP. Le défi majeur pour le secteur sur le plan social se situe sans aucun doute au niveau de l'engagement de nouveaux et jeunes chauffeurs. L'analyse démontre en effet un vieillissement accéléré du personnel.

En général, l'analyse donne une image positive du secteur. Les activités continuent à augmenter ce qui se produit par une croissance de l'emploi. En contraste avec ceci, une diminution du degré d'investissement a été notée. Vu la croissance de l'activité dans le secteur, la diminution du degré d'investissement est probablement expliquée par une diminution des investissements de remplacement et pas tant des investissements d'extension. En d'autres mots, les remplacements des véhicules sont reportés et rationalisés, ce qui peut expliquer, ensemble avec l'augmentation de l'activité, la croissance de la rentabilité dans le secteur.

LISTE DES TABLEAUX



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

Tableau 38 : Part des charges non-décaissées par secteur.....	32
Tableau 39 : Degré d'investissement	33
Tableau 40 : Degré d'investissement par secteur	33
Tableau 41 : Part du bénéfice des fonds propres.....	33
Tableau 42 : Part des frais financiers	34
Tableau 43 : Part des frais financiers par secteur	34
Tableau 44 : Part des impôts.....	35
Tableau 45 : Subventions	35
Tableau 46 : Nombre moyen des travailleurs	37
Tableau 47 : Evolution du nombre moyen de travailleurs en ETP	37
Tableau 48 : Part (par région) dans l'emploi total.....	37
Tableau 49 : Evolution de l'emploi par secteur.....	38
Tableau 50 : Répartition de l'emploi selon la durée de travail	38
Tableau 51 : Analyse de l'emploi selon le sexe	39
Tableau 52 : Part des femmes dans l'emploi	39
Tableau 53 : Répartition de l'emploi des femmes selon la durée de travail.....	40
Tableau 54 : L'emploi des employés	40
Tableau 55 : Part des employés dans l'emploi.....	40
Tableau 56 : Répartition de l'emploi selon le type du contrat.....	41
Tableau 57 : âge moyen des ouvriers.....	41
Tableau 58 : Ancienneté moyenne des ouvriers	42
Tableau 59 : Age moyen au moment de l'entrée en service.....	44

The logo for ICB (Institute for Calibration and Metrology) features the letters 'ICB' in a stylized, blue, serif font. The letters are bold and closely spaced, with a slight shadow effect behind them. The logo is set against a white rectangular background.

- 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