

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

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

# A ANALYSE DU MARCHÉ DU TRAVAIL SECTORIEL



ICB

**HD/--/HD/ECO.13/2010.13/048**

**mai 2010**

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

**“Dobbelenberg”**

**Avenue de la Métrologie 8 – 1130 Bruxelles**

**☎ 02/245 90 53**

**📠 02/245 91 29**

**✉ info@icb-institute.be**

**🌐 www.icb-institute.be**

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

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

## CONTENU

<i>CONTENU</i> .....	2
<i>INTRODUCTION</i> .....	3
<i>L'EMPLOI SECTORIEL</i> .....	4
1 les entreprises .....	4
2 l'emploi .....	8
2.1 Volume de l'emploi .....	9
2.2 L'âge moyen des ouvriers .....	11
2.3 L'âge moyen au moment de l'entrée en service .....	14
2.4 L'ancienneté moyenne .....	16
2.5 L'emploi selon la durée du travail .....	18
2.6 L'emploi selon le sexe .....	19
<i>CONCLUSION</i> .....	21
<i>LISTE DES TABLEAUX</i> .....	22
<i>LISTE DES GRAPHIQUES</i> .....	22

---

## *INTRODUCTION*

---

Dans le secteur du transport de personnes par route, la main d'œuvre, et plus spécifiquement le chauffeur, représente le principal facteur de production. Qu'il s'agisse du transport public, du ramassage des élèves ou du tourisme, le chauffeur est une des principales enseignes d'une entreprise de transport. Dès lors, la recherche de chauffeurs de qualité est un des défis les plus importants de chaque entreprise de transport.

Depuis longtemps, les partenaires sociaux font énormément d'efforts dans le secteur en ce qui concerne le recrutement et la formation initiale des candidats chauffeurs. L'instauration au niveau européen de la capacité professionnelle des chauffeurs et de la formation continue obligatoire a rendu ce défi encore plus important pour le secteur.

Afin de soutenir la politique des partenaires sociaux à cet égard, l'ICB a analysé dans cette étude le marché du travail sectoriel. Dans cette analyse, l'ICB a principalement utilisé la base de données du Fonds Social du secteur. Les données des bilans sociaux déposés par les entreprises auprès de la BNB ont également été consultées. Enfin, il a été fait appel à la base de données de la FBAA, pour l'analyse de certains indicateurs concernant les entreprises.

Cette étude comprend une analyse descriptive du marché du travail sectoriel. De plus, des tendances et des répartitions géographiques sont présentées lorsque cela est possible. C'est aussi la première fois qu'une telle étude est réalisée dans le secteur et l'objectif est de suivre certains indicateurs annuellement.

## L'EMPLOI SECTORIEL

Cette étude comprend deux parties. Puisque ce sont les entreprises qui déterminent la composition actuelle de l'emploi dans le secteur, une analyse des entreprises actives dans le secteur est faite dans la première partie de cette étude sur base d'un nombre d'indicateurs de base (nombre, véhicules, répartition géographique). Pour ces indicateurs, la base de données de la FBAA est utilisée.

Ensuite, l'emploi actuel dans le secteur ainsi que ses différentes caractéristiques sont étudiées. A cet égard, des éléments comme la répartition géographique, l'âge, l'ancienneté sont traités. En ce qui concerne les indicateurs de l'emploi, la base de données du Fonds Social ainsi que les bilans sociaux déposés au BNB ont été consultés.

Finalement, les remarques suivantes doivent être prises en compte :

- les bases de données utilisées ne font aucune différence entre les chauffeurs des services réguliers, réguliers spécialisés et occasionnels ;
- il s'agit seulement des données du personnel employé auprès des entreprises privées.

### 1 LES ENTREPRISES

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 entreprises sont présentés <sup>1</sup>.

**Tableau 1 : Données sectorielles**

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

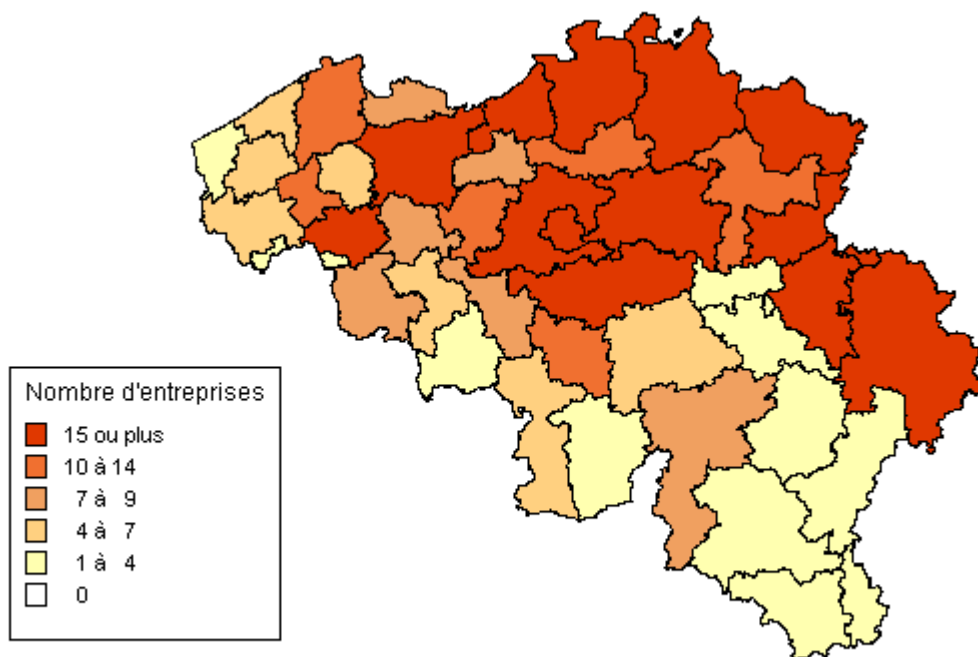
<sup>1</sup> Les chiffres sont basés sur la banque de données de la FBAA au 1 février 2010.

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

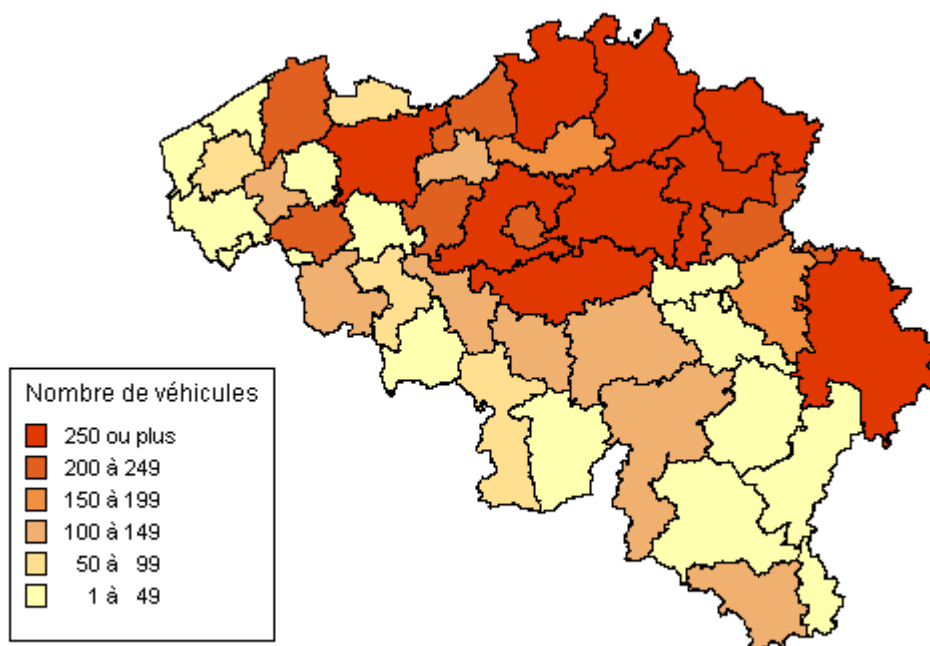
répartition géographique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
nombre d'entreprises	27,6 %	66,2 %	6,2 %
nombre d'autobus et autocars	28,7 %	68,1 %	3,2 %

Les deux cartes suivantes présentent la répartition géographique par arrondissement du nombre d'entreprises et du nombre de véhicules.

**Graphique 1 : Répartition géographique du nombre d'entreprises par arrondissement**



**Graphique 2 : Répartition géographique du nombre de véhicules par arrondissement**



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

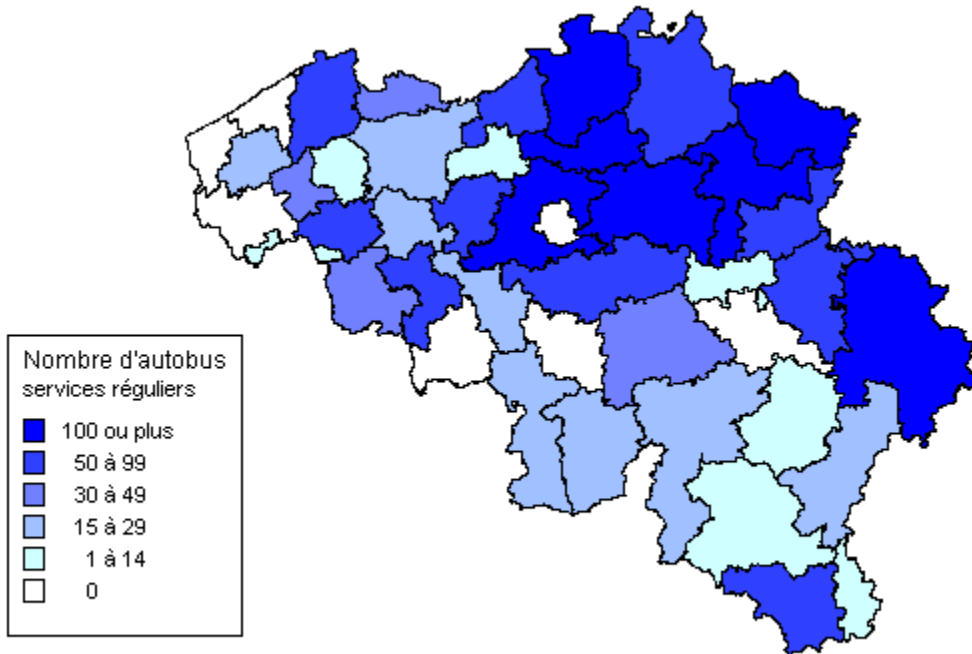
La plupart des entreprises sont actives dans plusieurs activités. De ce fait, il est impossible de donner une répartition en pourcentage des entreprises par activité. Cette répartition, par contre, peut être faite sur base des véhicules utilisés. Les chiffres à cet égard sont donnés dans le tableau suivant.

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

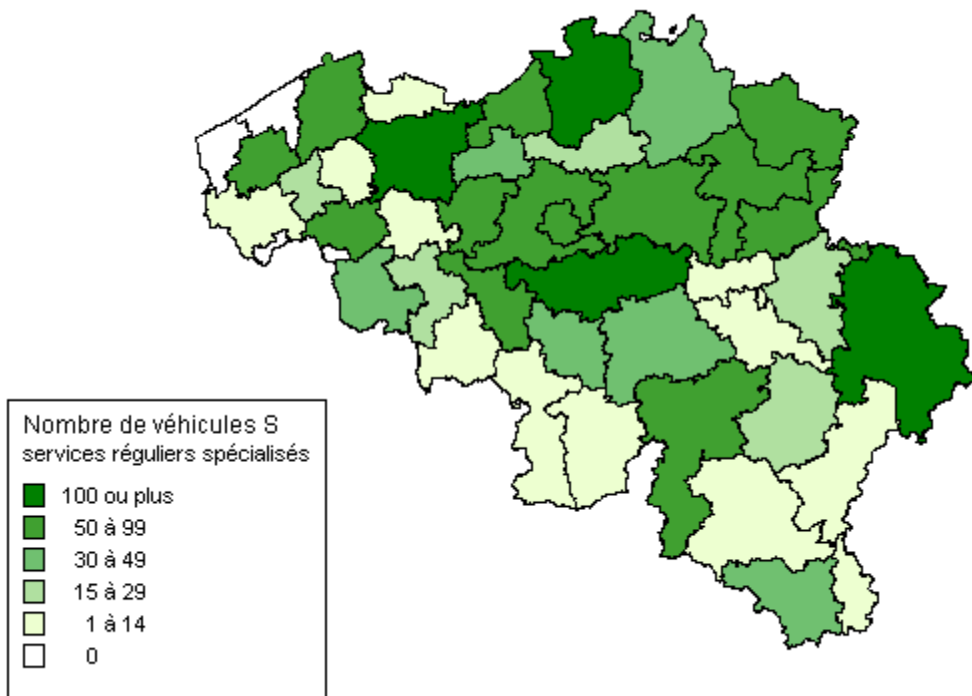
<b>répartition selon l'activité</b>	services réguliers	services réguliers spécialisés	services occasionnels
<b>nombre de véhicules</b>	29,0 %	29,3 %	41,7 %

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

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

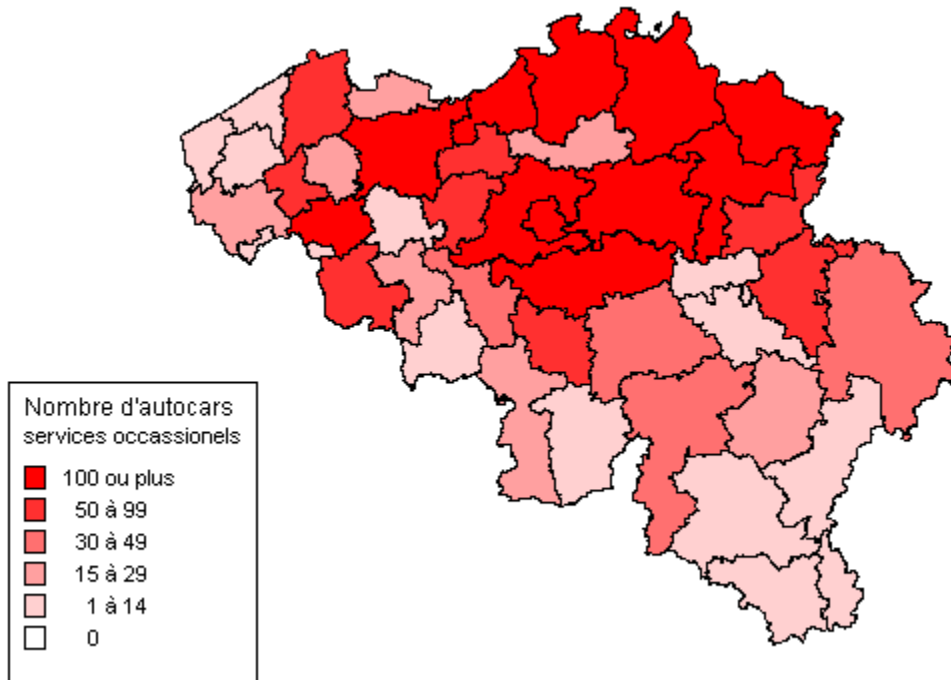


**Graphique 4 : Répartition géographique du nombre de véhicules S par arrondissement (services réguliers spécialisés)**





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



## 2 L'EMPLOI

Dans cette partie, l'évolution des différents paramètres de l'emploi est analysée. L'évolution du volume pour lequel il est tenu compte de la répartition géographique, est bien sûr traitée. De plus, plusieurs caractéristiques de l'emploi sont étudiées, comme l'âge, le sexe, le régime du contrat,...

Pour l'évolution du volume nous nous basons sur les données disponibles dans le bilan social des entreprises. En effet, les données du bilan social donnent une image de l'emploi annuel moyen et fournissent en plus des informations sur le nombre d'équivalents actifs à temps plein dans le secteur. Les données du Fonds Social représentent des données trimestrielles et comprennent énormément d'informations sur les caractéristiques de l'emploi. De ce fait, elles sont utilisées dans cette étude pour cette analyse spécifique.

## 2.1 Volume de l'emploi

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du nombre total de travailleurs, comme indiqué dans le bilan social des entreprises. Ces chiffres comprennent donc tant l'emploi des ouvriers que des employés.

**Tableau 4 : Nombre moyen de travailleurs**

<b>nombre moyen de travailleurs</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>total</b>	<b>7.902</b>	<b>8.641</b>	<b>8.830</b>	<b>8.889</b>	<b>9.119</b>	<b>9.340</b>
<i>évolution en %</i>		<i>+ 9,35</i>	<i>+ 2,19</i>	<i>+ 0,67</i>	<i>+2,59</i>	<i>+2,42</i>
<b>ETP</b>	<b>6.556</b>	<b>7.312</b>	<b>7.561</b>	<b>7.546</b>	<b>7.713</b>	<b>7.934</b>
<i>évolution en %</i>		<i>+ 11,53</i>	<i>+3,41</i>	<i>-0,20</i>	<i>+2,21</i>	<i>+2,87</i>

Il ressort du tableau ci-dessus que l'emploi dans le secteur a connu une croissance continue dans la période 2003-2008 tant en nombre absolu qu'en ETP. Par contre, le tableau 5 indique que la part des employés dans l'emploi total a diminué.

**Tableau 5 : Nombre d'employés**

<b>employés</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>total</b>	<b>829</b>	<b>876</b>	<b>820</b>	<b>860</b>	<b>813</b>	<b>835</b>
<i>évolution en %</i>		<i>+5,67</i>	<i>-6,39</i>	<i>+4,88</i>	<i>-5,47</i>	<i>+2,71</i>
<b>ETP</b>	<b>695</b>	<b>765</b>	<b>718</b>	<b>759</b>	<b>722</b>	<b>712</b>
<i>évolution en %</i>		<i>+10,07</i>	<i>-6,14</i>	<i>+5,71</i>	<i>-4,87</i>	<i>-1,39</i>
<b>Part des employés (en ETP)</b>	<i>10,6%</i>	<i>10,5%</i>	<i>9,5%</i>	<i>10,1%</i>	<i>9,4%</i>	<i>9,0%</i>

Au niveau géographique il faut remarquer que la croissance de l'emploi la plus importante est notée en Flandre. De ce fait, la part de la Flandre dans l'emploi total a augmenté au cours de la période 2003-2008.

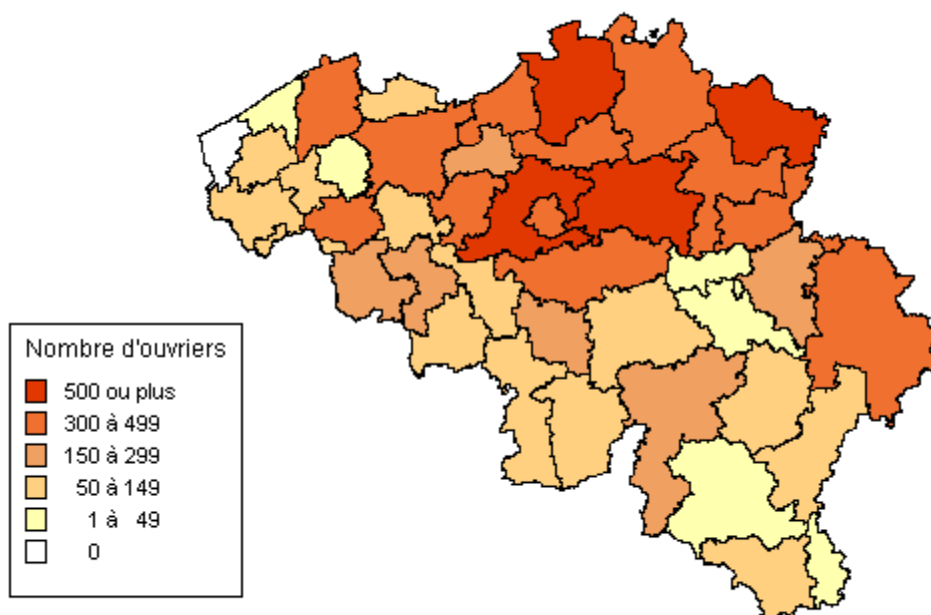
**Tableau 6 : Part par région dans l'emploi total**

<b>part (en %) dans l'emploi total (ETP)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<i>Wallonie</i>	<i>28,05</i>	<i>25,63</i>	<i>25,01</i>	<i>25,83</i>	<i>25,29</i>	<i>24,13</i>
<i>Flandre</i>	<i>68,85</i>	<i>70,97</i>	<i>71,68</i>	<i>71,02</i>	<i>71,20</i>	<i>72,34</i>
<i>Bruxelles</i>	<i>3,10</i>	<i>3,40</i>	<i>3,31</i>	<i>3,15</i>	<i>3,49</i>	<i>3,53</i>

Ci-après, l'emploi est présenté géographiquement (jusqu'au niveau des arrondissements). Ceci est fait sur base des données trimestrielles de l'ONSS dont le Fonds Social dispose dans sa base de données<sup>2</sup>. Il faut remarquer à cet égard que les données du Fonds Social ne comprennent que l'emploi des ouvriers dans le secteur. De plus, ces données ne font aucune différence entre les chauffeurs sur base du sous-secteur, dans lequel ils sont actifs (services réguliers, réguliers spécialisés et occasionnels).

La première carte ci-après représente géographiquement l'emploi selon l'endroit de l'emploi et ceci sur base des données de 2009.

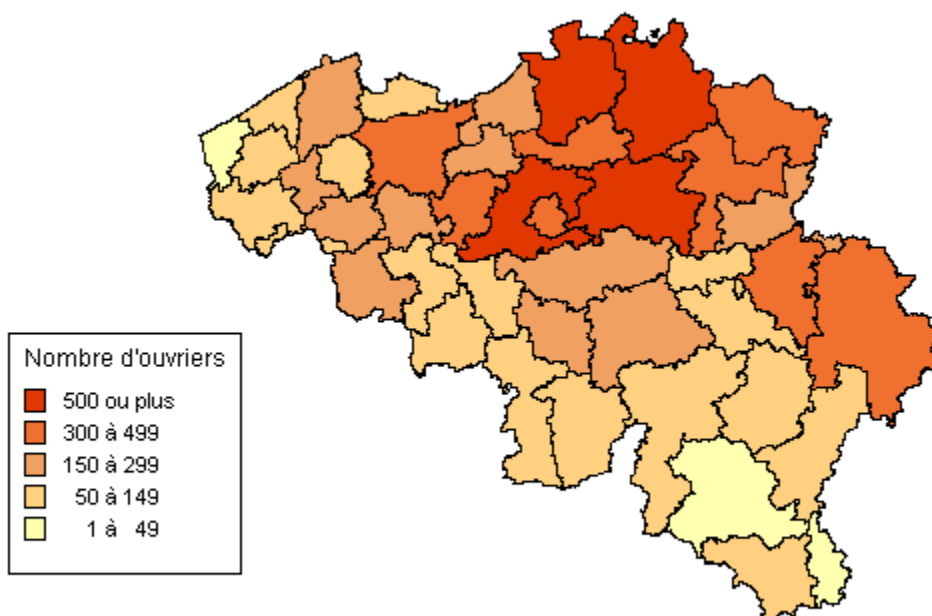
**Graphique 6 : Répartition géographique du nombre d'ouvriers par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi**



La carte suivante représente également la répartition géographique du nombre d'ouvriers, mais sur base du domicile de l'ouvrier.

<sup>2</sup> Cette analyse utilise les données du 4<sup>ième</sup> trimestre de 2009.

**Graphique 7 : Répartition géographique du nombre d'ouvriers par arrondissement sur base du domicile**



## 2.2 L'âge moyen des ouvriers

La description de cette première caractéristique de l'emploi concerne non seulement l'âge des ouvriers actifs. L'âge au moment de l'entrée en service des ouvriers est également analysé.

Pour l'analyse, la valeur médiane et les valeurs du 1<sup>ier</sup> et 3<sup>ième</sup> quartile sont utilisées<sup>3</sup>.

**Tableau 7 : Age moyen des ouvriers**

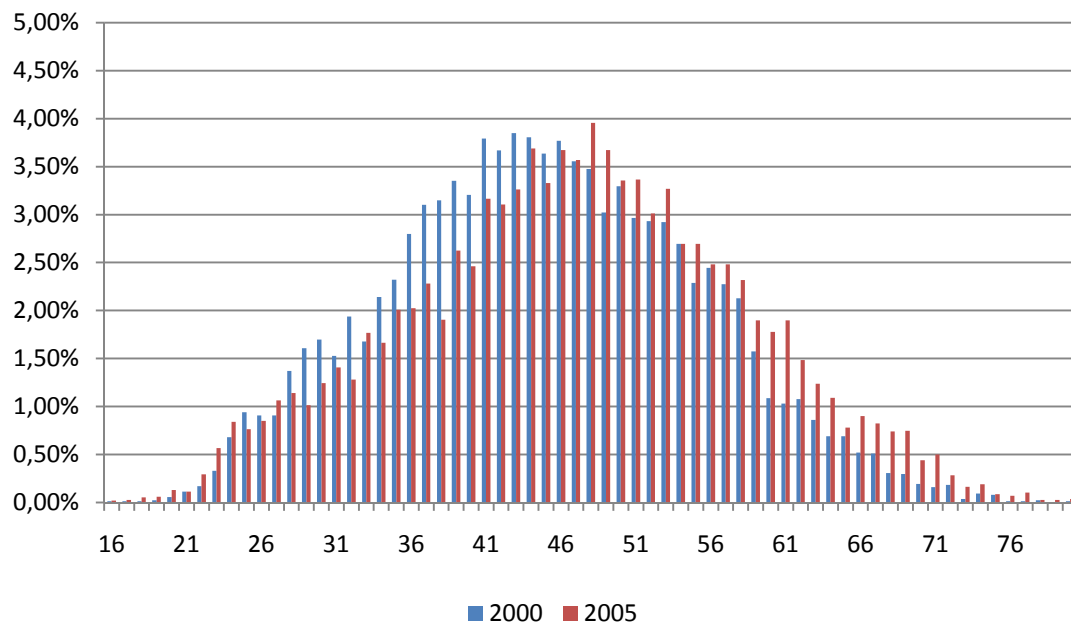
âge moyen (en années)	2000	2005	2009
1 <sup>ier</sup> quartile	38	39	41
<b>médiane</b>	<b>45</b>	<b>47</b>	<b>49</b>
3 <sup>ième</sup> quartile	52	55	56

Les résultats du tableau ci-dessus démontrent une nette tendance au vieillissement des ouvriers du secteur dans la période 2000-2009. La valeur médiane de l'âge moyen a augmenté de 45 ans en 2000 à 49 ans en 2009.

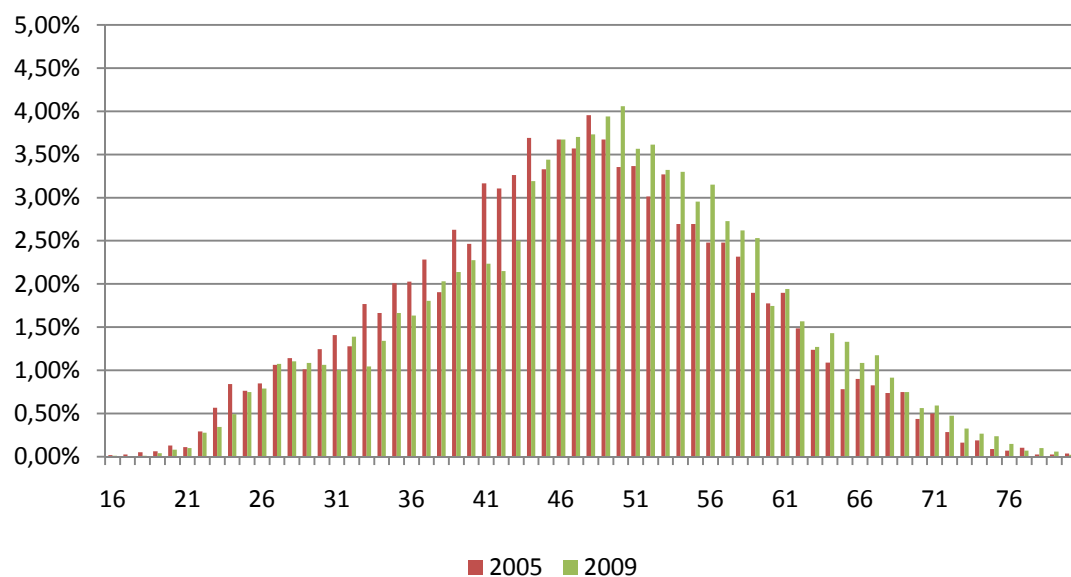
Ce vieillissement des ouvriers est visualisé dans les trois pyramides d'âge ci-après.

<sup>3</sup> La médiane indique la valeur se situant au milieu. Le 1<sup>ier</sup> quartile indique la valeur correspondante à 25% des données inférieures. Le 3<sup>ième</sup> quartile indique la valeur correspondante à 25% des données supérieures.

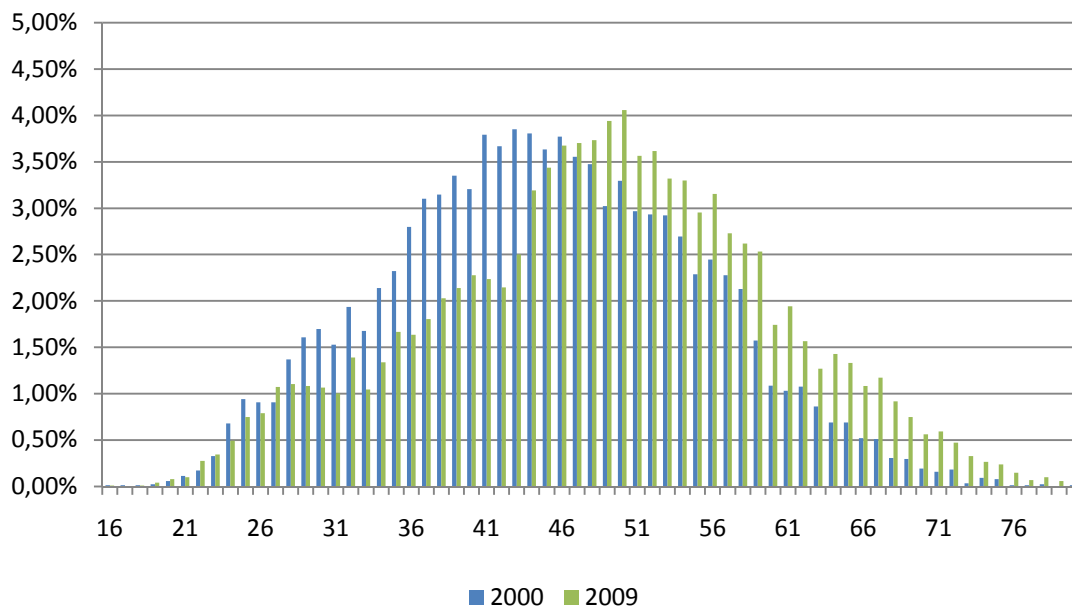
### Pyramide d'âge des ouvriers 2000-2005



### Pyramide d'âge des ouvriers 2005-2009



### Pyramide d'âge des ouvriers 2000-2009



En ce qui concerne la pyramide d'âge, il est également intéressant d'analyser la part d'un nombre de groupes cibles (comme les plus de 50 ans et les jeunes). Ces données sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 8 : Part des groupes cibles dans l'emploi**

Part en % de l'emploi	2000	2005	2009
25 ans et plus jeunes	2,34%	2,86%	2,10%
plus de 50 ans	30,09%	37,60%	43,84%

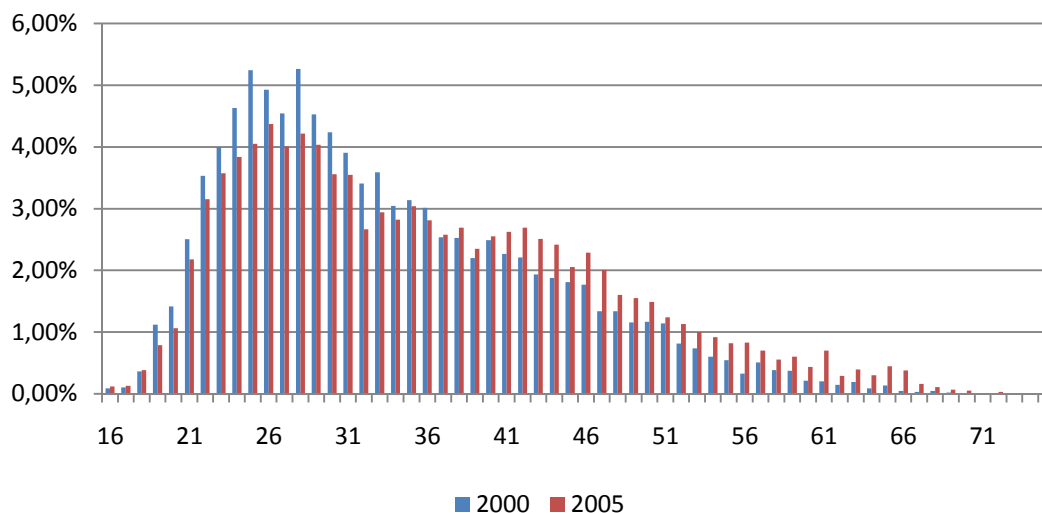
### 2.3 L'âge moyen au moment de l'entrée en service.

Dans cette partie il est examiné à quel âge moyen un ouvrier entre en service dans le secteur. L'analyse est également faite sur base des valeurs médianes et quartiles des données disponibles auprès du Fonds Social. Le tableau 9 ci-dessous indique que l'âge moyen auquel les ouvriers entrent en service a augmenté de 31 ans en 2000 à 36 ans en 2009. Les graphiques ci-après fournissent une image de cette évolution.

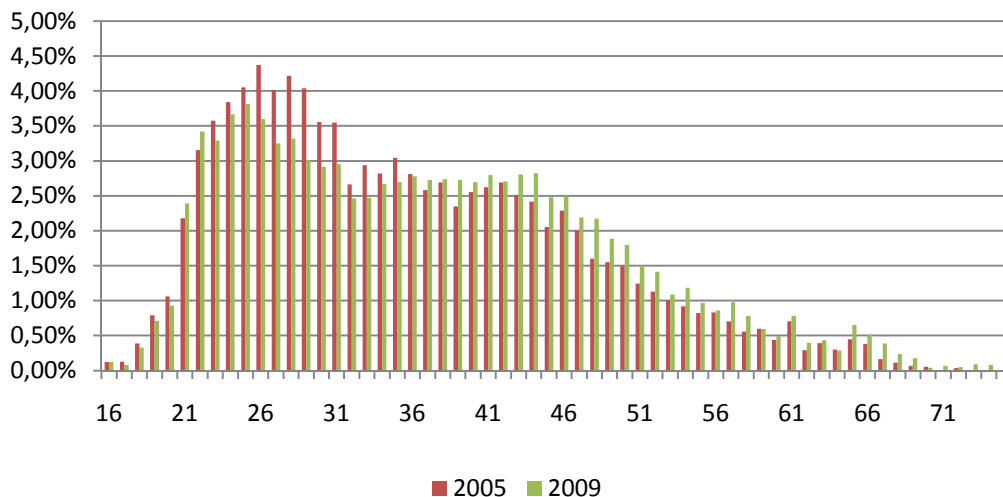
**Tableau 9 : Age moyen au moment de l'entrée en service**

âge moyen au moment de l'entrée en service (en années)	2000	2005	2009
1 <sup>er</sup> quartile	26	27	27
médiane	31	34	36
3 <sup>ème</sup> quartile	40	43	45

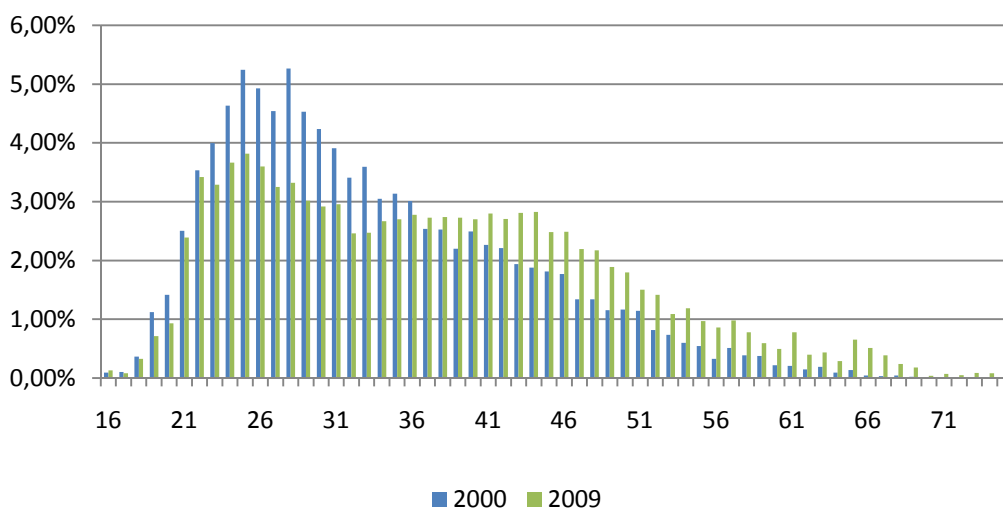
#### L'âge au moment de l'entrée en service 2000-2005



### L'âge au moment de l'entrée en service 2005-2009



### L'âge au moment de l'entrée en service 2000-2009



Comme pour l'âge moyen, la part de quelques groupes cibles est analysée pour ce paramètre. Les données sont présentées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 10 : Part des groupes cibles lors de l'entrée en service**

Part des groupes cibles lors de l'entrée en service	2000	2005	2009
25 ans et plus jeunes	23,00%	19,28%	18,75%
plus de 50 ans	6,58%	11,19%	14,77%



## 2.4 L'ancienneté moyenne

L'ancienneté moyenne (sur base de la valeur médiane) est passée de 9 à 7 ans dans la période 2000-2005, comme le démontre le tableau ci-dessous.

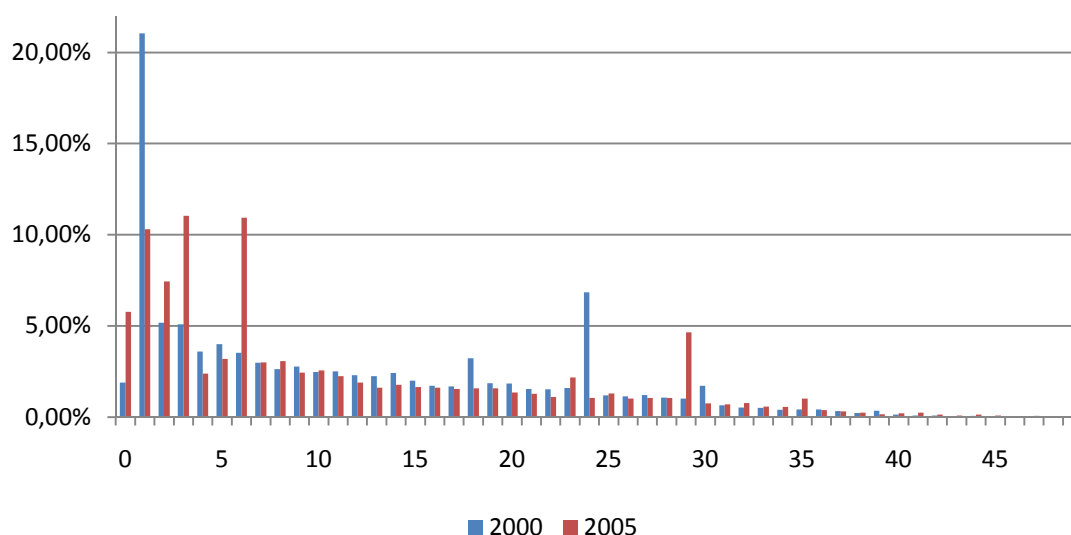
**Tableau 11 : Ancienneté moyenne des ouvriers**

ancienneté moyenne (en années)	2000	2005	2009
1 <sup>er</sup> quartile	2	3	3
médiane	9	8	7
3 <sup>ème</sup> quartile	19	20	17

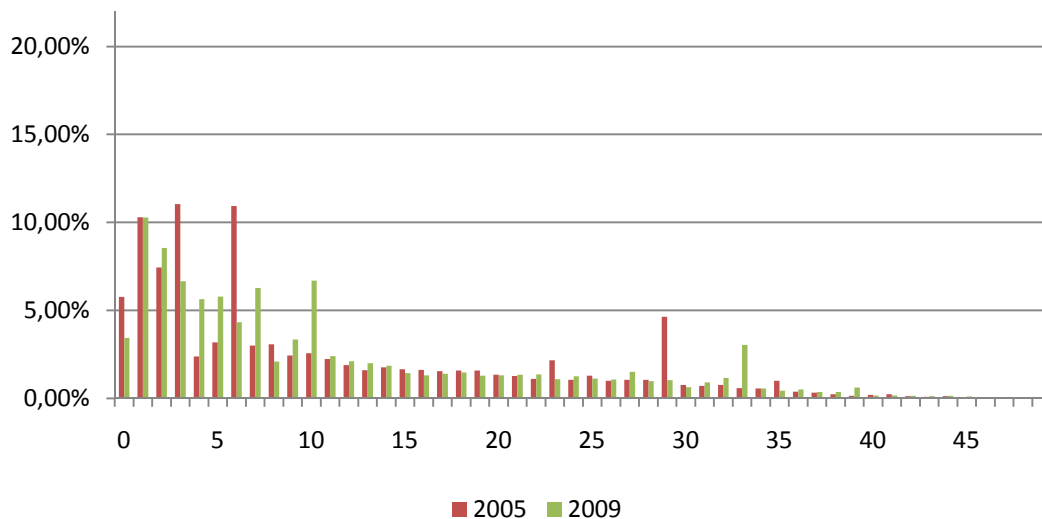
La diminution de l'ancienneté n'est pas seulement expliquée par la tendance à la hausse sur le marché du travail du changement d'emploi. La hausse de l'emploi dans le secteur a également causé la baisse de l'ancienneté en 2009 par rapport à 2000.

L'évolution est présentée graphiquement ci-après.

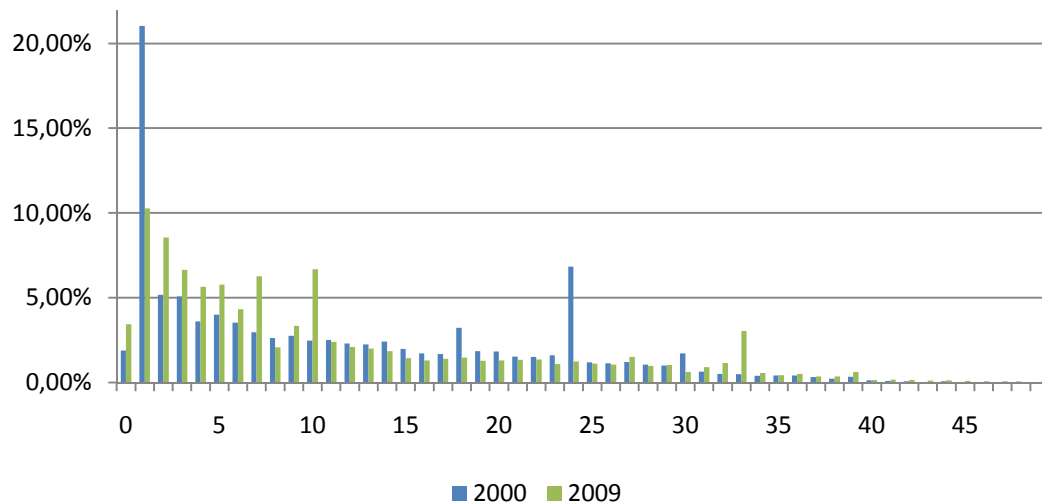
### Ancienneté 2000-2005



### Ancienneté 2005-2009



### Ancienneté 2000-2009



## 2.5 L'emploi selon la durée du travail

La base de données du Fonds Social fournit également des informations sur le nombre d'ouvriers actifs dans le secteur à temps plein et à temps partiel. L'évolution de la répartition entre les ouvriers à temps plein et à temps partiel est indiquée dans le tableau ci-dessous.

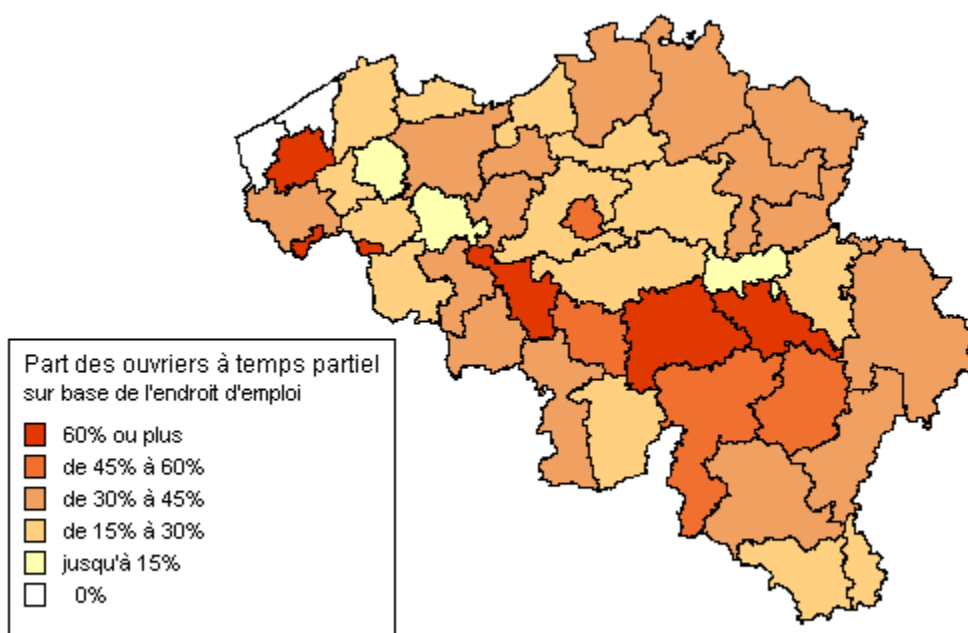
**Tableau 12 : Répartition de l'emploi selon la durée du travail**

temps plein/temps partiel	2000	2005	2009
temps plein	<i>n.d.</i>	65,52 %	65,49 %
temps partiel	<i>n.d.</i>	34,48 %	34,51 %

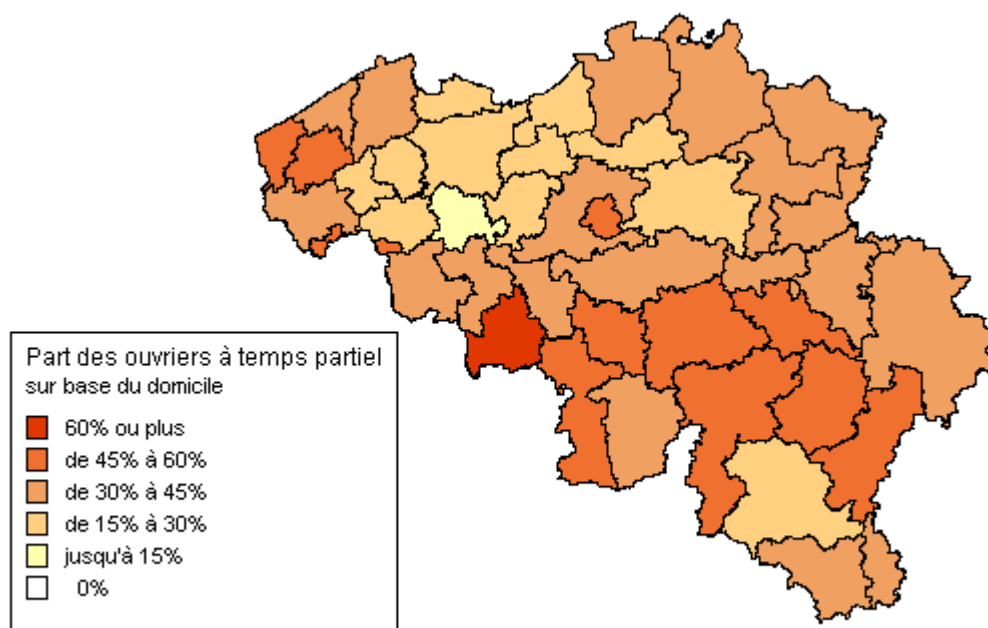
Pour 2000 trop de données nous manquent pour ce paramètre dans la base de données du Fonds Social. Les chiffres pour 2005 et 2009 indiquent un statu quo au niveau de la répartition. Environ 2/3 des ouvriers travaillent à temps plein et 1/3 à temps partiel.

Les cartes ci-dessous donnent une image de la répartition géographique de la part du nombre d'ouvriers à temps partiel. La première carte montre la répartition sur base de l'endroit de l'emploi et la deuxième sur base du domicile de l'ouvrier.

**Graphique 8 : Répartition géographique de la part des ouvriers à temps partiel par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi**



**Graphique 9 : Répartition géographique de la part des ouvriers à temps partiel par arrondissement sur base du domicile**



## 2.6 L'emploi selon le sexe

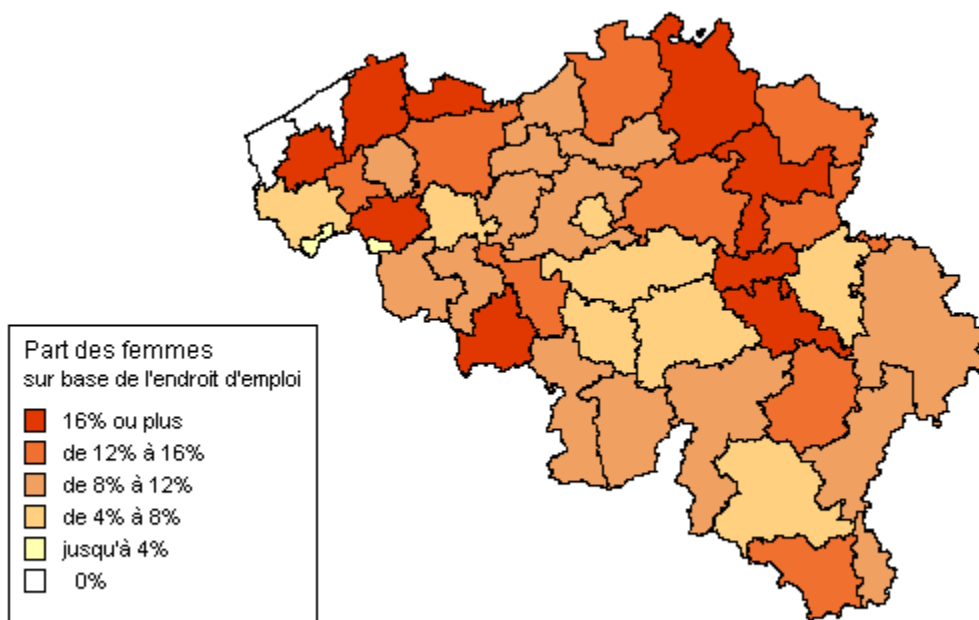
Dans cette partie, l'évolution de l'emploi des femmes dans le secteur est analysée. Ci-après suit un aperçu de la part de l'emploi des travailleuses dans l'ensemble du secteur.

**Tableau 13 : Part des femmes dans l'emploi**

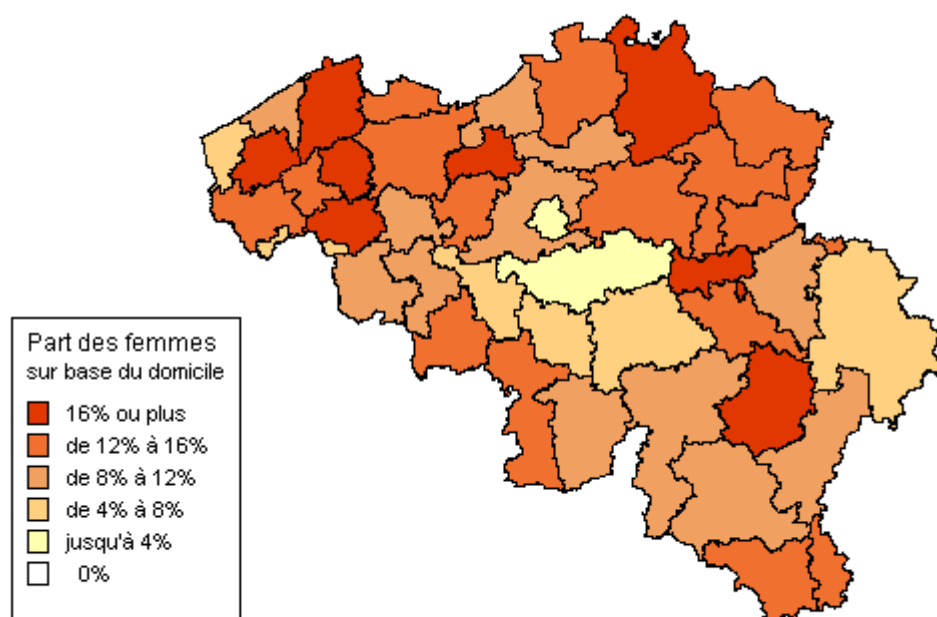
part dans l'emploi total	2000	2005	2009
total	10,08%	11,45%	12,32%

La part de l'emploi des travailleuses dans l'ensemble du secteur est également représentée géographiquement, d'abord sur base de l'endroit de l'emploi et ensuite sur base du domicile.

**Graphique 10 : Répartition géographique de la part des travailleuses par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi**



**Graphique 11 : Répartition géographique de la part des travailleuses par arrondissement sur base du domicile**



---

## *CONCLUSION*

---

Dans cette étude l'ICB a analysé pour la première fois de façon plus élargie les différentes caractéristiques de l'emploi dans le secteur privé du transport collectif de personnes. Des tendances nationales d'un nombre de caractéristiques sont présentées et une présentation visuelle a été ajoutée lorsque c'était possible à l'aide d'un nombre de graphiques ou à l'aide d'une présentation géographique.

L'analyse a un caractère descriptif. Aucun jugement de valeur n'est donc attribué dans cette étude aux évolutions décrites. Pour les entreprises, les résultats de certains paramètres servent comme cadre de référence afin de pouvoir situer leur propre situation du personnel par rapport au secteur. Les résultats fournissent aux organisations sectorielles incontestablement des informations utiles pour la détermination de la politique sectorielle de l'emploi.

## *LISTE DES TABLEAUX*

Tableau 1 : Données sectorielles.....	4
Tableau 2 : Données sectorielles : répartition géographique .....	5
Tableau 3 : Données sectorielles selon l'activité .....	6
Tableau 4 : Nombre moyen de travailleurs.....	9
Tableau 5 : Nombre d'employés .....	9
Tableau 6 : Part par région dans l'emploi total.....	9
Tableau 7 : Age moyen des ouvriers .....	11
Tableau 8 : Part des groupes cibles dans l'emploi .....	13
Tableau 9 : Age moyen au moment de l'entrée en service.....	14
Tableau 10 : Part des groupes cibles lors de l'entrée en service .....	15
Tableau 11 : Ancienneté moyenne des ouvriers.....	16
Tableau 12 : Répartition de l'emploi selon la durée du travail .....	18
Tableau 13 : Part des femmes dans l'emploi .....	19

## *LISTE DES GRAPHIQUES*

Graphique 1 : Répartition géographique du nombre d'entreprises par arrondissement.....	5
Graphique 2 : Répartition géographique du nombre de véhicules par arrondissement.....	6
Graphique 3 : Répartition géographique du nombre d'autobus par arrondissement (services réguliers).....	7
Graphique 4 : Répartition géographique du nombre de véhicules S par arrondissement (services réguliers spécialisés).....	7
Graphique 5 : Répartition géographique du nombre d'autocars par arrondissement (services occasionnels) .....	8
Graphique 6 : Répartition géographique du nombre d'ouvriers par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi .....	10
Graphique 7 : Répartition géographique du nombre d'ouvriers par arrondissement sur base du domicile .....	11
Graphique 8 : Répartition géographique de la part des ouvriers à temps partiel par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi .....	18
Graphique 9 : Répartition géographique de la part des ouvriers à temps partiel par arrondissement sur base du domicile.....	19
Graphique 10 : Répartition géographique de la part des travailleuses par arrondissement sur base de l'endroit de l'emploi .....	20
Graphique 11 : Répartition géographique de la part des travailleuses par arrondissement sur base du domicile .....	20

ICD

1130 Bruxelles  
stitute.be