Impact du corona sur le marché du travail

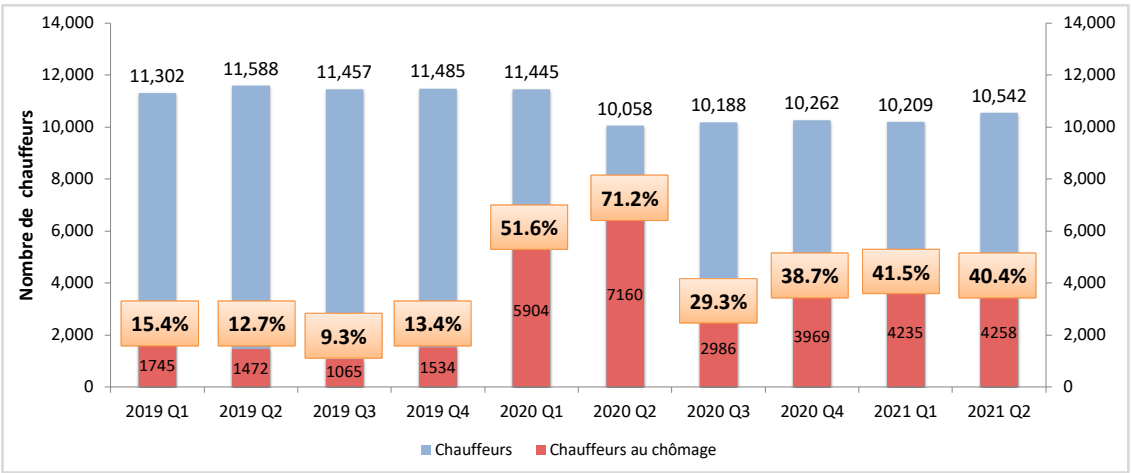
www.icb-institute.be

Quels impacts le coronavirus a-t-il engendré sur les prestations de travail au sein de notre secteur?

www.icb-institute.be

Avec ce rapport, l'ICB souhaite fournir davantage d'informations concernant l'impact de la crise provoquée par le coronavirus sur le secteur des autobus et autocars.
Sans ce rapport, nous savons que le temps de travail dans notre secteur a diminué et que le temps de chômage a augmenté.
Mais nous ne pouvons pas dire exactement quelle est l'ampleur de l'impact : le chômage a-t-il augmenté de 20%, 30%, ... ?
Cette étude nous permet de quantifier l'impact du COVID-19 en comparant les chiffres de 2019 à ceux de 2020 et de 2021.

En 2020, on souligne une diminution du nombre de chauffeurs actifs ainsi qu'une augmentation du recours au chômage (pendant au moins un jour)



www.icb-institute.be

Pour commencer, l'ICB souhaite déterminer dans quelle mesure les chauffeurs du secteur se sont retrouvés temporairement au chômage à cause de l'effet corona. Pour information et afin de pouvoir comprendre l'intégralité de ce rapport, expliquons comment les années et les trimestres sont numérotés.
Sur le graphique, il est par exemple mentionné « 2019 Q1, 2019 Q2, 2019 Q3,… ». Prenons un exemple pour expliquer cette abréviation: « 2019 Q1 » signifie le premier trimestre de 2019.

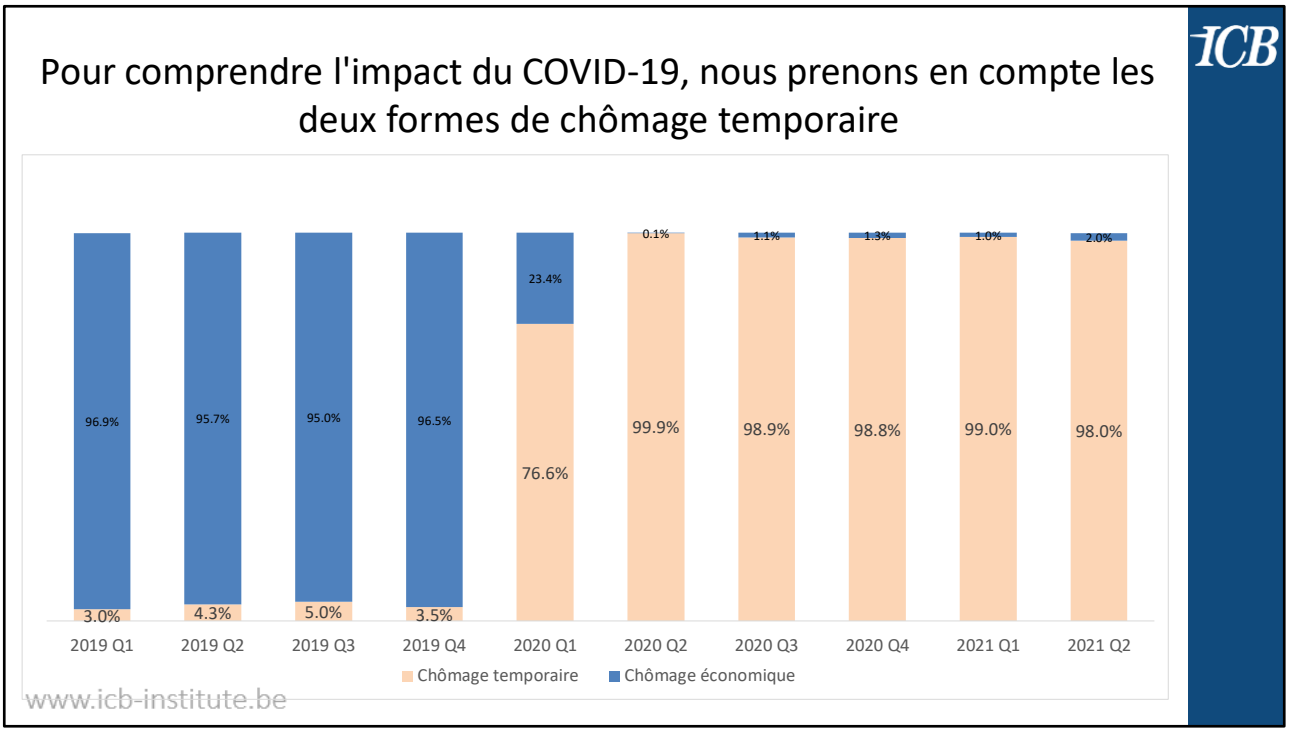
Durant les trimestres de 2019, on constate que près de 12% des chauffeurs ont été temporairement au chômage pendant au moins un jour.
En 2020, ce pourcentage passe à 51,6% au premier trimestre et à 71,2% au deuxième trimestre.
Ainsi, au cours du deuxième trimestre de 2020, un peu plus de 70 % des chauffeurs ont été au chômage pendant au moins un jour.
Durant le troisième trimestre de 2020, nous constatons que plus de 70 % des chauffeurs disponibles n'ont pas été au chômage. Un point très positif pendant cette pandémie. Et enfin, il y a eu une légère augmentation lors du quatrième trimestre, principalement dûe au lockdown du mois d'octobre.

Enfin, si l'on compare 2019 Q3 à 2020 Q3, on constate que le nombre de chauffeurs est passé de 11 457 à 10 188. Il y avait donc 1269 conducteurs de moins dans notre base de données. Entre 2019 Q4 et 2020 Q4, on constate une diminution de 1223

conducteurs. Ce chiffre varie donc d'un trimestre à l'autre.

Plusieurs facteurs expliquent la diminution du nombre de chauffeurs. Certains chauffeurs d'autocars étaient inactifs et ont choisi d'autres carrières en raison du manque de perspectives à court terme. De plus, pour certains, être chauffeur est un travail d'appoint. Par manque de travail, ils n'ont pas obtenu de contrats et ne sont donc pas inclus dans les chiffres.

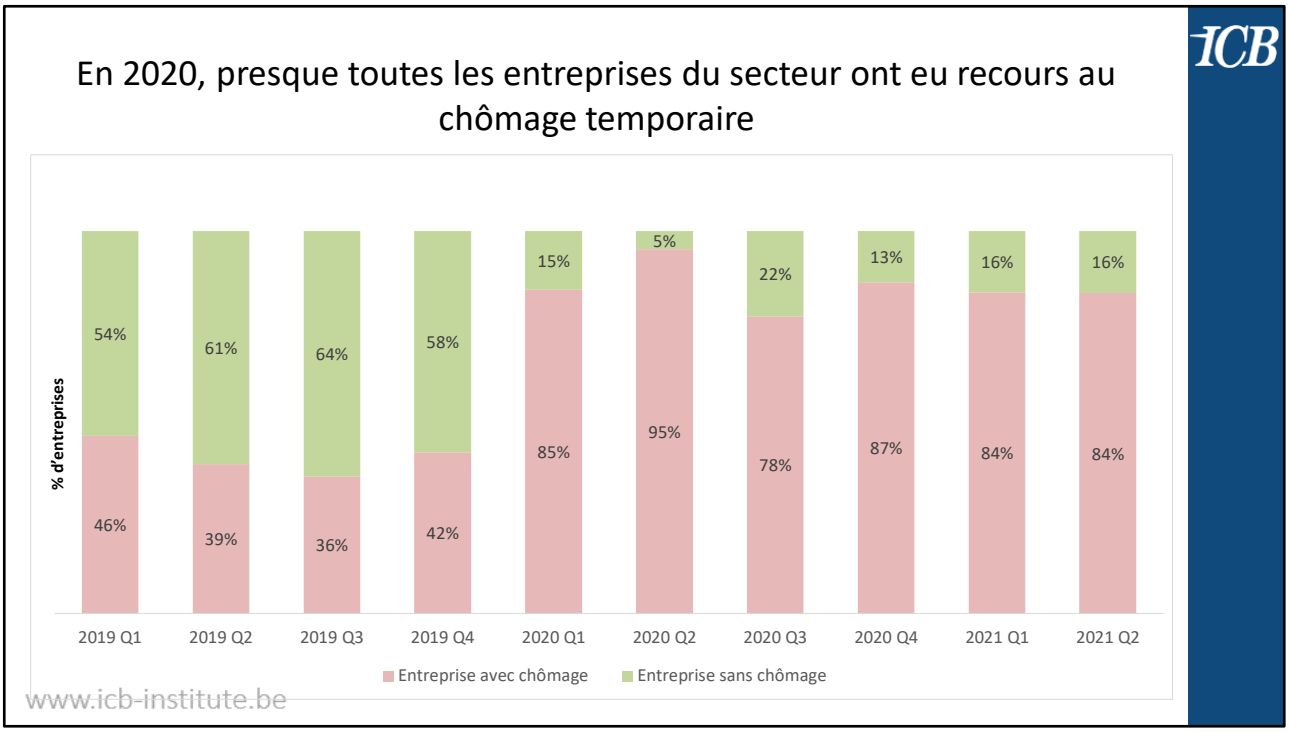
En 2021, on peut donc voir que le nombre de chauffeurs repart à la hausse (2021 Q2: 10 542)



Ensuite, dans le but de mesurer avec précision l'impact du COVID-19 sur le chômage, l'ICB a souhaité prendre en compte le chômage sous toutes ces composantes.
De fait, le chômage temporaire pour cause de force majeure est le type de chômage utilisé lors de crises comme celle du coronavirus.

On peut donc observer qu'au cours de l'année 2019, le chômage économique (et non temporaire) a été le chômage le plus prépondérant au cours de ses quatre trimestres. A l'inverse, durant 2020, le chômage temporaire a été le plus prédominant. Afin de mesurer avec précision l'impact sur le chômage, nous prendrons en compte le chômage dans son
intégralité.

La tendance de 2020 se poursuit en 2021.

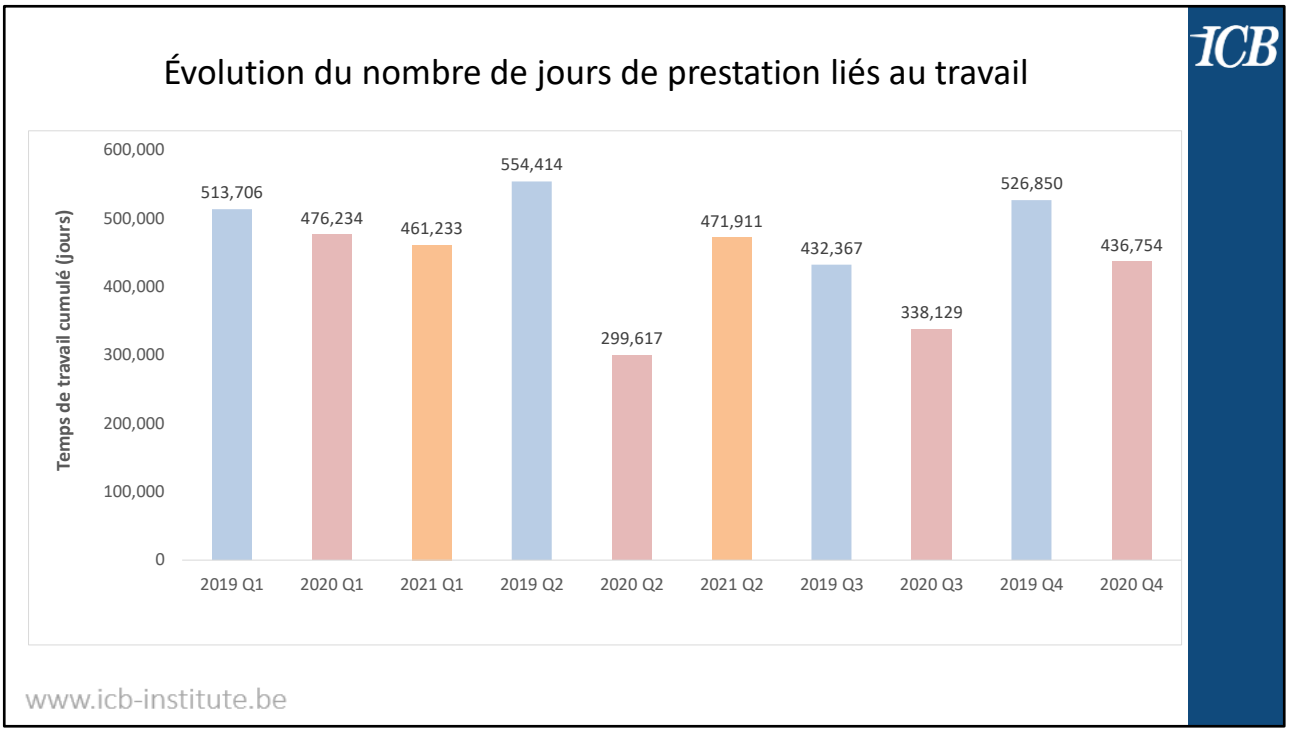


Ensuite, l'ICB a analysé la présence du chômage au sein des entreprises.
Au cours de 2019 (2019 Q1, 2019 Q2, 2019 Q3, 2019 Q4), on peut voir qu'entre 35,8% et 46,4% des entreprises ont été touchées par le chômage. Ces entreprises ont donc au moins mis un de leurs chauffeurs au chômage pendant au moins un jour.

On peut voir que ces chiffres sont nettement plus imposants au cours des trimestres de 2020: Lors du premier et du second trimestre, respectivement 84% et 95% des entreprises ont eu recours au chômage. Au cours du troisième trimestre de 2020, les entreprises sont encore nombreuses à utiliser le chômage mais on constate une diminution par rapport aux deux premiers trimestres. Enfin, le dernier trimestre de 2020 enregistre une hausse de la proportion des entreprises ayant eu recours au chômage.

En 2021, toujours près de 8 entreprises sur 10 ont utilisé le chômage temporaire.

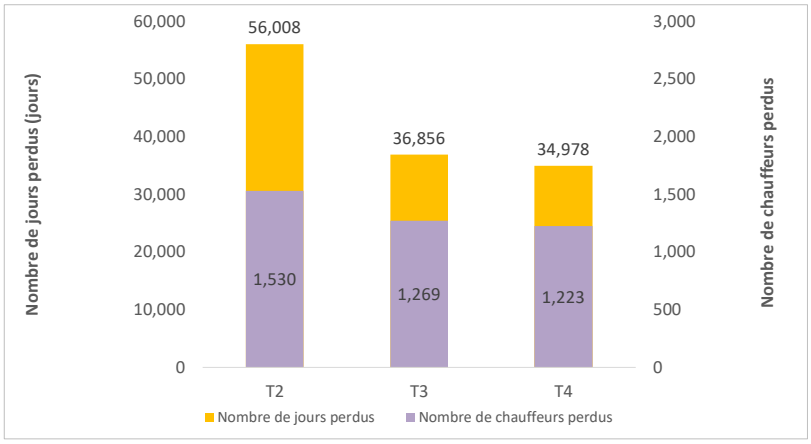
Mais à quelle intensité ces entreprises ont-elles utilisé le chômage? Nous verrons cela par la suite.



L'ICB a ensuite voulu déterminer l'impact vis-à-vis du nombre de jours total de prestations liées au travail.
En 2019 Q2, cet indicateur s'élevait par exemple à 554 414 jours. Une année plus tard, il se portait à 299 617 jours. Cela signifie donc que le secteur a perdu l'équivalent de 254 797 jours de prestations.
Si on compare maintenant les chiffres du troisième trimestre, on constate qu'en 2019 Q3, cet indicateur s'élevait à 432 367 jours. Une année plus tard, il se portait à 338 129 jours.
Le nombre de jours perdu est de 94 238 jours de prestations pour le troisième trimestre.
Enfin, pour le quatrième trimestre, le nombre de jours perdu est de 90 096.

Pour le premier trimestre de 2021, comparativement à 2020, le nombre de jours perdu est de 15 001.
Pour le deuxième trimestre de 2021, comparativement au deuxième trimestre de 2021, le nombre de jours de travail a augmenté de 172 294.

Il s'agit principalement de chauffeurs à temps partiel qui ne sont plus présents dans les chiffres de l'ONSS



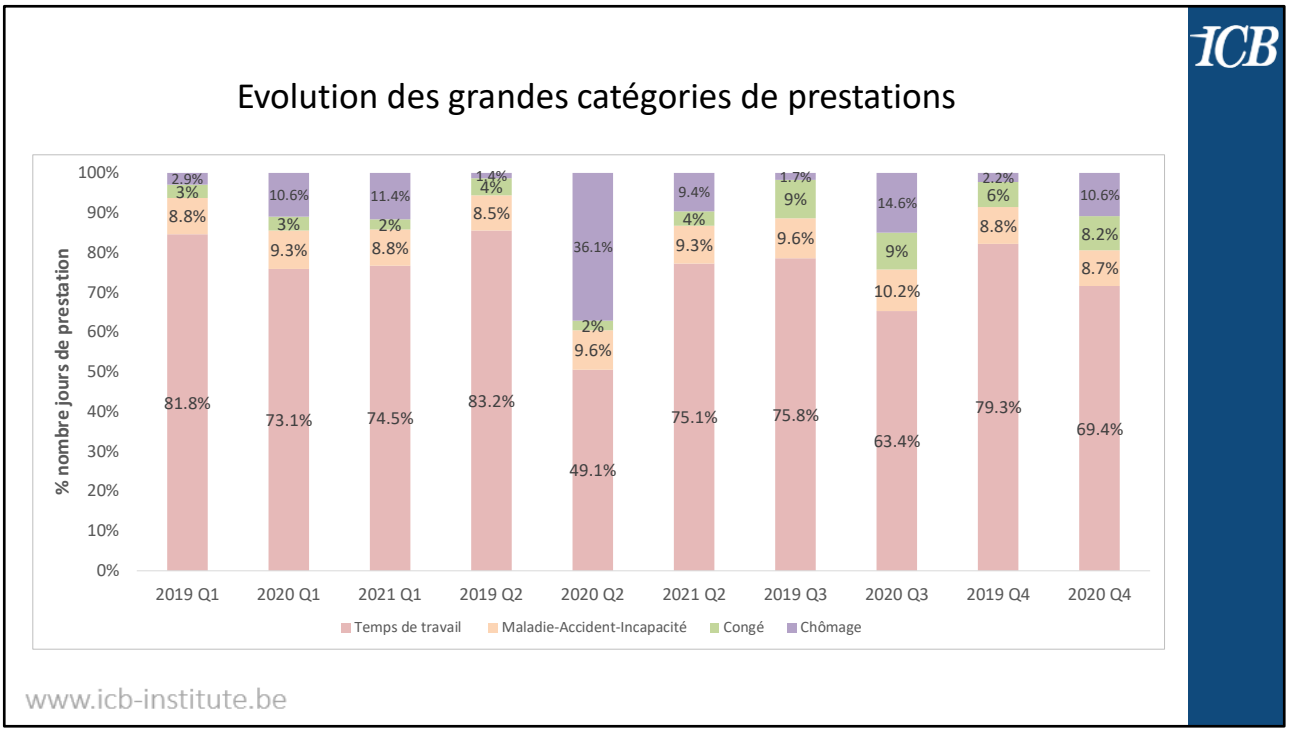
Exemple pour le deuxième trimestre (Q2)

- La **perte** du nombre de jours de prestations est de **56.008**
- Le nombre de **chauffeurs perdus** durant cette période = **1530**
- **Le nombre de jours perdus** (toutes prestations confondues) est donc de **36.6 par chauffeur pour le trimestre**

⇒ **Profil de chauffeurs à temps partiel**

www.icb-institute.be

Si on compare maintenant le nombre de jour total de prestations perdues avec le nombre de chauffeurs perdus entre les trimestres de 2019 et ceux de 2020, on peut comprendre que ce sont plutôt des chauffeurs à temps partiel qui ne sont pas repris dans les chiffres.
Effectivement, en comparant respectivement pour chaque trimestre, le nombre de chauffeurs absents avec le nombre de jours perdus, on obtient des nombres relativement peu élevés.
Par exemple, pour le deuxième trimestre, qui a été le pire, le nombre de jours de prestations perdues est de 36 jours par chauffeur (56 000 jours/ 1530 chauffeurs).



En s'intéressant de plus près aux prestations et comparativement à la situation en 2019, on peut voir que les proportions du temps de travail et du chômage (dans le total des prestations) ont fluctué au cours de 2020.

De fait, en 2019, le temps de travail représentait environ 80% du total des prestations. Ce chiffre n'a pas enregistré une trop grande chute au cours du premier trimestre de 2020, étant donné que le confinement avait commencé le 13 mars (soit vers la fin du premier trimestre). Au deuxième trimestre de 2020, la situation s'est empirée: la Belgique était en confinement jusque début juin (soit la majorité du deuxième trimestre). Il est donc logique que la proportion du temps de travail ait diminué et celle du chômage augmenté. La situation s'est améliorée au cours du troisième trimestre (déconfinement) et quatrième trimestre de 2020 (malgré un confinement en octobre, les autorités ont mis en place des mesures permettant au secteur de travailler: écoles ouvertes, renforcement des lignes du secteur régulier).

Au cours des deux premiers trimestres de 2021, on réassiste à une augmentation de la part du travail, comparativement à 2020.

Résumé de l'analyse entre l'année 2019 et 2020

	2019: Q2	2020: Q2	Impact Q2	2019: Q3	2020: Q3	Impact Q3	2019: Q4	2020: Q4	Impact Q4
Chauffeurs	11 588	10 058	-1530 (-13%)	11 457	10 188	-1269 (-11,1%)	11 485	10 262	-1223 (-10,6%)
Temps de travail moyen	47,8	29,8	-18 (-38%)	37,7	33,2	-4,5 (-12%)	45,9	42,6	-7,2%
Temps de chômage moyen	0,8	21,9	+ 21,1	0,9	7,7	+ 6,8	1,3	6,5	+5,2

www.icb-institute.be

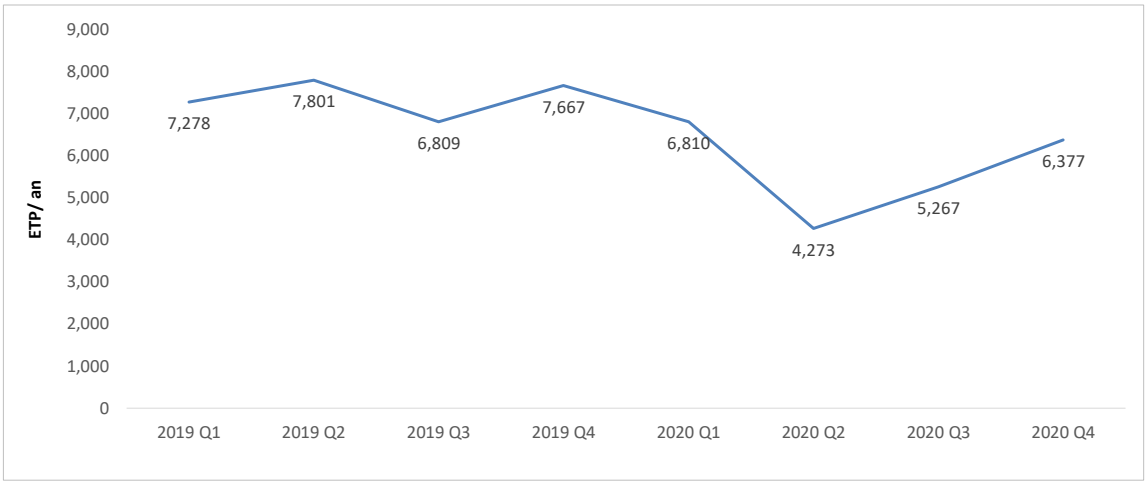
Si l'on reprend sommairement l'ensemble de ces données, on peut donc voir qu'entre le deuxième trimestre de 2019 et de 2020, la situation a évolué comme suit:

- Le nombre de chauffeurs enregistrés a diminué de 1530 unités
- Un chauffeur aura travaillé en moyenne 38% de moins
- Le chômage est passé de 0.78 à 21.9 jours

Toutes ces choses réunies vont provoquer une chute du nombre des équivalents temps plein (ETP)

Cependant, si on compare la situation du troisième et du quatrième trimestre de 2020 à celle de 2019, on remarque que l'impact est moins important qu'au deuxième trimestre.
De fait, le nombre de chauffeurs potentiellement perdus (comparativement au deuxième trimestre) est moins important. Concernant le travail et le chômage, on constate facilement que la situation est moins pire qu'au deuxième trimestre.

Concernant les ETP: diminution en Q2, mais augmentation en Q3, Q4



www.icb-institute.be

Au second trimestre de 2020, l'ICB a estimé que le secteur comptait 4273 ETP.
Cette baisse s'explique notamment par le manque de travail.
Au cours du troisième trimestre, le nombre d'ETP réaugmente en raison d'une diminution du chômage et d'une augmentation de la part du travail.
Ce constat s'opère aussi pour le quatrième trimestre.

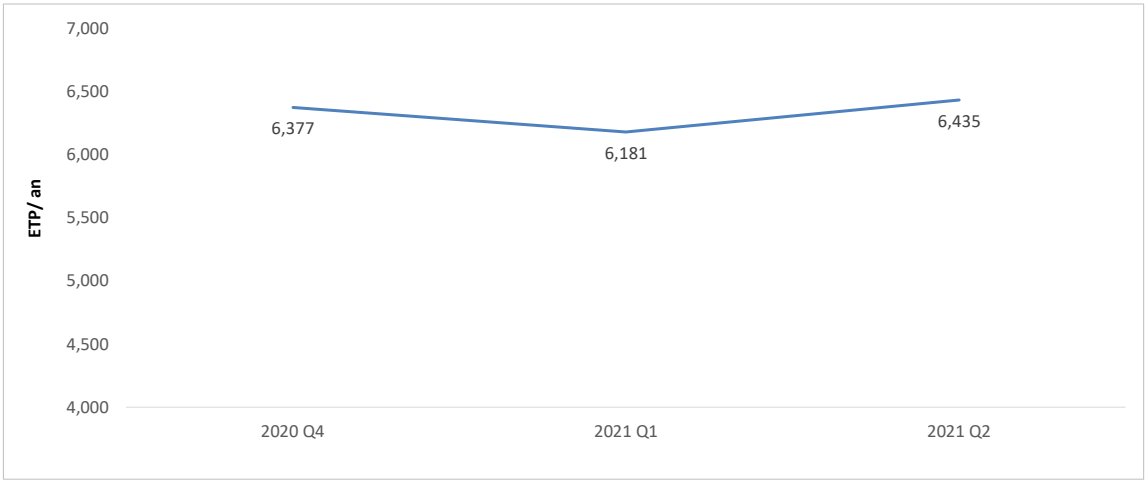
Résumé de l'analyse entre l'année 2020 et 2021

	2020: Q1	2021: Q1	Impact Q1	2020:Q2	2021: Q2	Impact Q2
Chauffeurs	11 445	10 209	- 1236 (-11%)	10 058	10 542	+ 484 (+ 4.8%)
Temps de travail moyen	41.61	45.18	+ 3.57 (+ 8.6%)	29.8	44.7	+ 14.9 (+50%)
Temps de chômage moyen	6.04	6.89	+ 0.85	21.9	5.6	- 16.3

www.icb-institute.be

En comparant la situation du deuxième trimestre de 2021 à celle de 2020, on remarque que l'impact commence à devenir moins important.
De fait, le nombre de chauffeurs remonte (+484). Concernant le travail et le chômage, on constate que les chauffeurs travaillent plus que durant le pic de la crise.

Concernant les ETP: diminution en Q2, mais augmentation en Q3, Q4



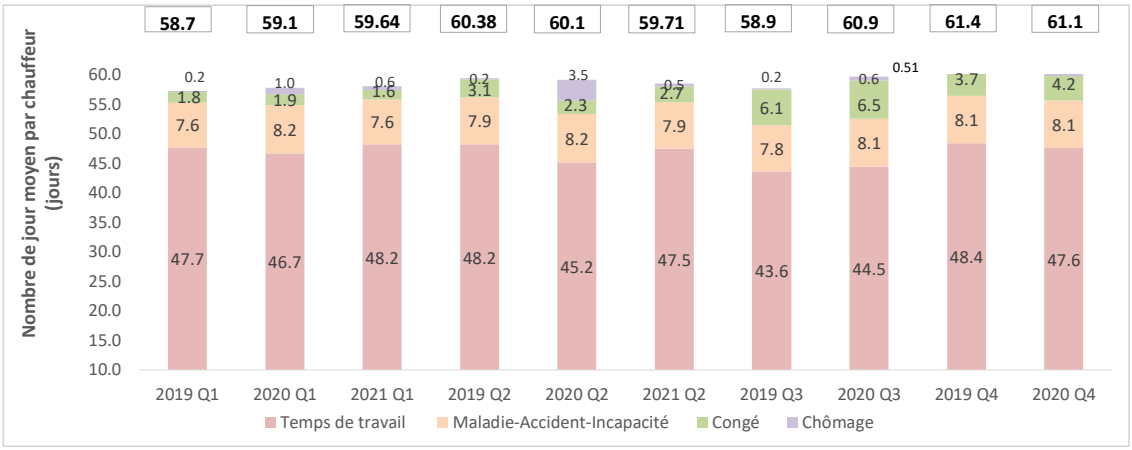
www.icb-institute.be

Au second trimestre de 2020, l'ICB a estimé que le secteur comptait 4273 ETP.
Cette baisse s'explique notamment par le manque de travail.
Au cours du troisième trimestre, le nombre d'ETP réaugmente en raison d'une diminution du chômage et d'une augmentation de la part du travail.
Ce constat s'opère aussi pour le quatrième trimestre.

Quelques chiffres à propos des sous-secteurs

www.icb-institute.be

Légère augmentation du chômage temporaire au Q2 de 2020 dans les transports publics



www.icb-institute.be

L'ICB s'est ensuite posée une question: quel est l'impact sur les sous-secteurs? Le secteur régulier a-t-il été plus touché ou est-ce le secteur occasionnel?
Dans le but de répondre à cette question, l'ICB a presque effectué la même analyse qu'à la slide 8 mais pour le sous-secteur régulier.

Pour faciliter la compréhension de ce point, prenons un exemple.
Au cours du deuxième trimestre de 2019, un chauffeur du secteur régulier aura presté en moyenne: 48.2 jours de travail, 7.9 jours de maladie-incapacité-invalidité, 3.1 jours de congé et 0.2 jours de chômage (pour un total de 60.38 jours de prestations).

Si on compare le deuxième trimestre de 2019 et de 2020, on peut voir que :
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura travaillé 3 jours de moins
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura été au chômage 3 jours de plus

Si on compare le troisième trimestre de 2019 et de 2020, on peut voir que :
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura travaillé 1 jour de plus
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura été au chômage 0.4 jours de plus

Si on compare le quatrième trimestre de 2019 et de 2020, on peut voir que :

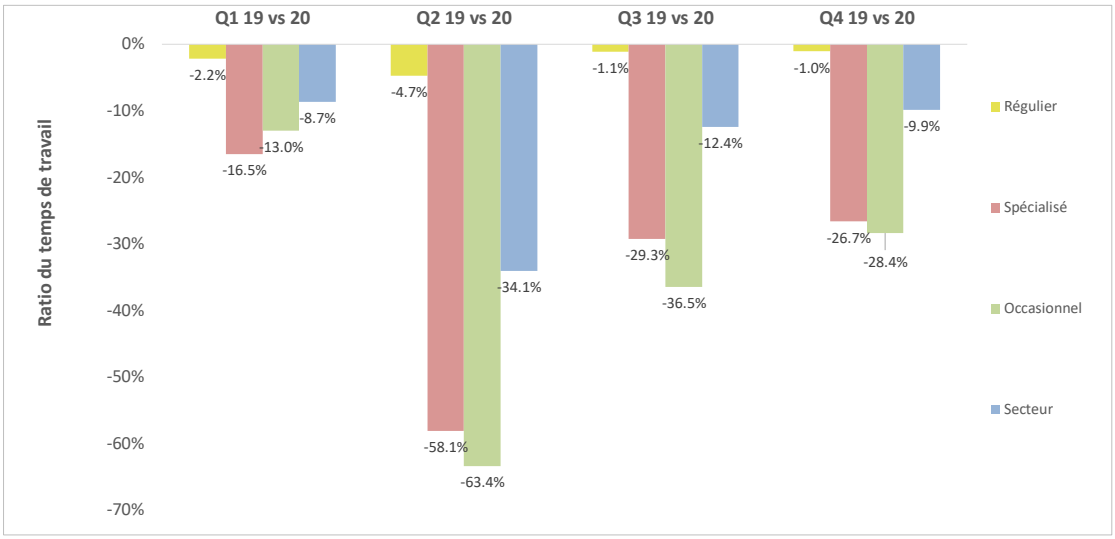
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura travaillé 0.8 jours de moins
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura été au chômage 0.5 jours de plus

Si on compare le deuxième trimestre de 2019 et de 2021, on peut voir que :

- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura travaillé 0.7 jours de moins
- En moyenne, un chauffeur actif dans le service régulier aura été au chômage 0.3 jours de plus

On peut donc conclure que la situation n’a pas été si catastrophique pour le secteur régulier.

L'impact de la pandémie en 2020 sur le temps de travail dans les différents sous-secteurs



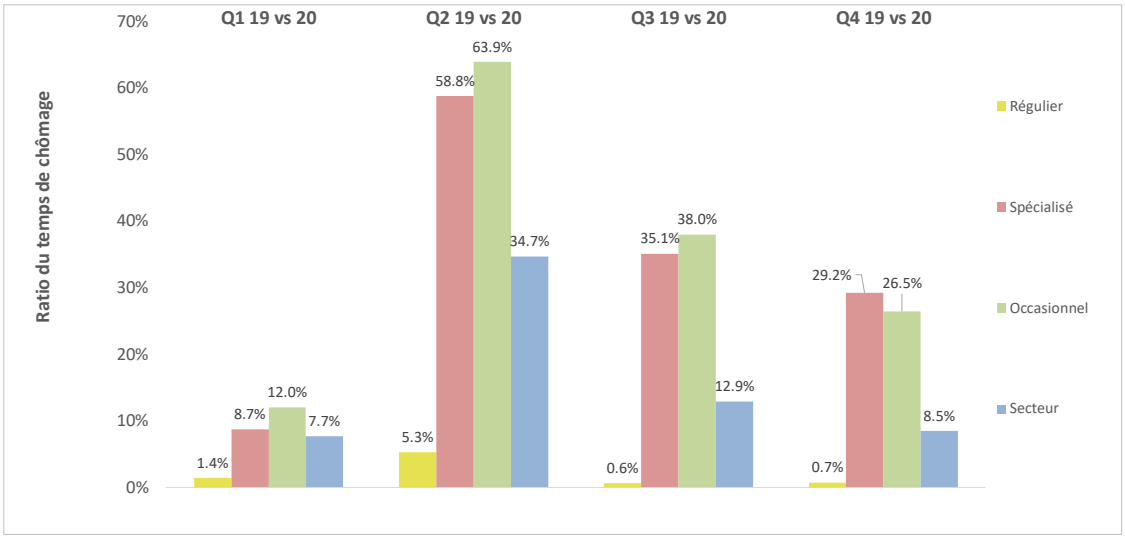
www.icb-institute.be

Si on analyse maintenant l'impact entre les trimestres de 2019 et de 2020, on peut voir que la situation n'a pas été dramatique pour le secteur régulier, contrairement aux deux autres secteurs.

Concrètement, pour le secteur régulier, on peut voir que pour la part de travail a diminué de 2,2% entre 2019 Q1 et 2020 Q1. L'impact a été légèrement plus important lors du second trimestre (-4,7%) et a ensuite diminué pour les deux derniers.

A l'inverse, pour les secteurs spécialisé et occasionnel, on peut voir que la part de travail a respectivement diminué de 16,5% et 13% entre 2019 Q1 et 2020 Q1. Durant le second trimestre, ces indicateurs ont été nettement plus importants. La situation s'est ensuite légèrement améliorée lors des deux derniers trimestres.
Pour finir, on peut donc voir que la part du travail du secteur (en vert) s'explique en deux parties. D'un côté, les secteurs occasionnels et spécialisés y occupent un poids plus important et à l'inverse, le secteur régulier occupent un poids moins important.

L'impact de la pandémie en 2020 sur le temps de chômage dans les différents sous-secteurs

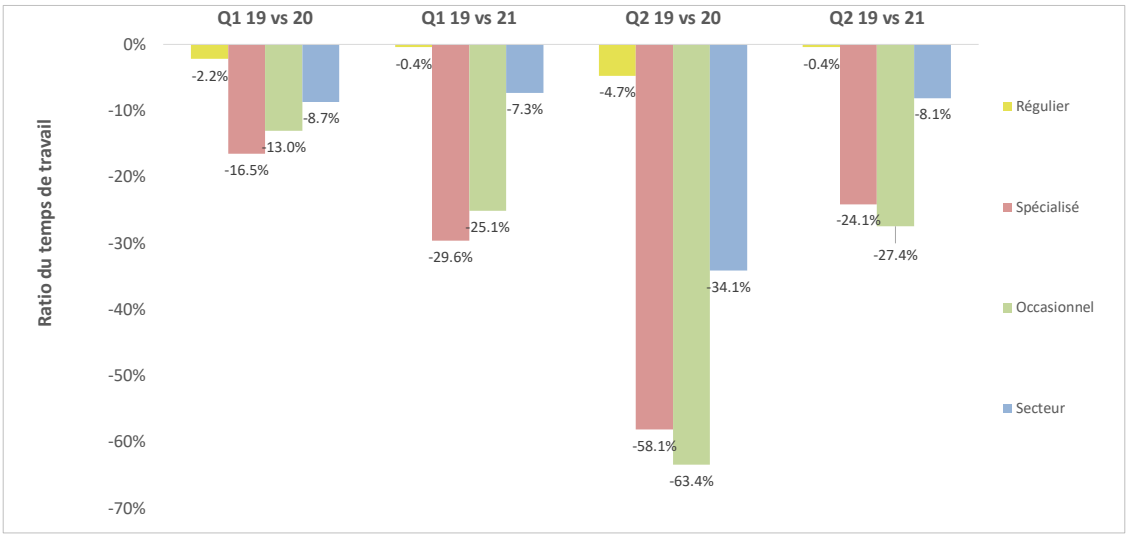


www.icb-institute.be

Si on s'intéresse maintenant au chômage, on peut arriver aux mêmes conclusions:

L'impact aura été plus faible pour le secteur régulier et plus important pour les deux autres secteurs.

En comparant les situations 19/20 et 19/21, on s'aperçoit que la situation s'améliore

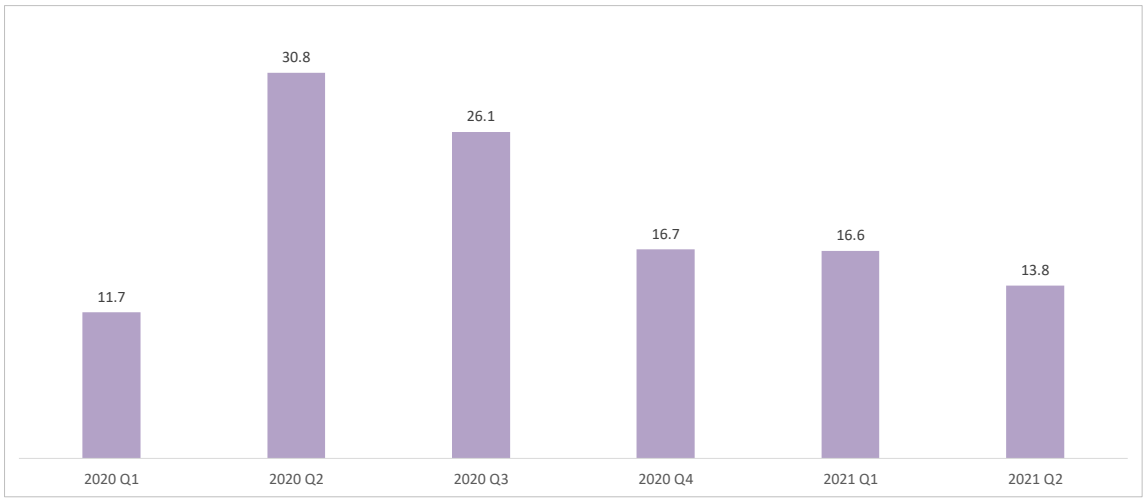


www.icb-institute.be

Si on analyse maintenant l'impact entre les deuxièmes trimestres de 2019 et de 2021 (Q2 19 vs Q2 21), on peut voir que:

- Pour le secteur régulier, la situation en 2021 est quasiment revenue identique à celle de 2019 (-0.4%)
- Pour le secteur régulier spécialisé et occasionnel, on peut mettre en lumière le fait que la situation tend à s'améliorer: l'impact entre 2019 (Q2) et 2021 (Q2) se réduit.

Nombre moyen de jours de chômage dans le secteur
(Pour les chauffeurs ayant été au chômage)



www.icb-institute.be

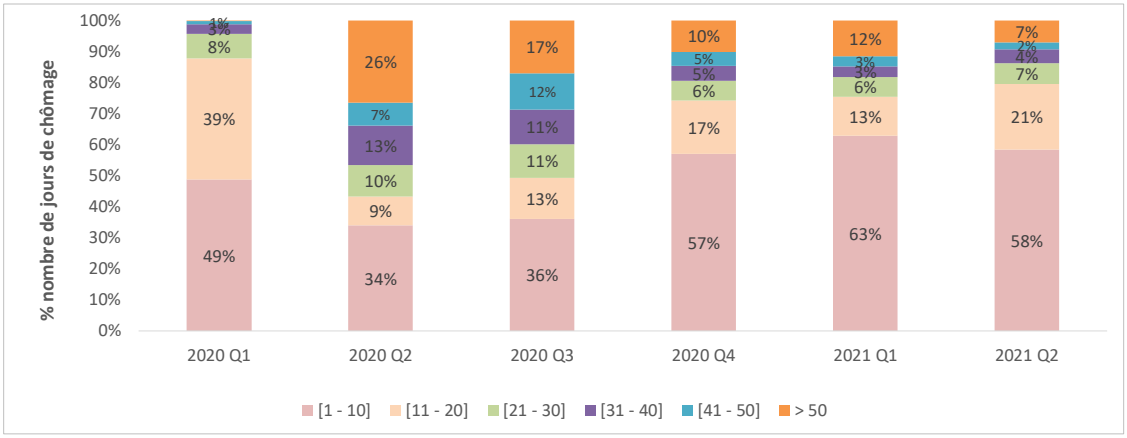
Intéressons-nous maintenant à l'évolution du nombre de jours de chômage prestés entre les trimestres de 2020.
Durant le premier trimestre de 2020, les chauffeurs, **ayant été au chômage**, ont presté en moyenne 11,7 jours de chômage.
Durant le second trimestre, cet indicateur s'élève à 30,8 jours
Pour le troisième trimestre, cette valeur passe à 26,1 jours
Pour le quatrième trimestre, cette valeur passe à 16,7 jours

Les chauffeurs auront donc été plus longtemps au chômage durant le second trimestre et on constate une diminution du nombre de jours au cours du troisième et du quatrième trimestre. Ce qui est positif!
Cependant, nous devons rajouter que le nombre de chauffeurs est en diminution. Le chômage est, en majeure partie, moins important grâce aux mesures gouvernementales mais également en raison de la baisse de chauffeurs.

En 2021, cette durée du chômage tend à se réduire:
Durant le premier trimestre de 2021, les chauffeurs, **ayant été au chômage**, ont presté en moyenne 16,6 jours de chômage.
Durant le second trimestre, cet indicateur s'élève à 13,8 jours.

Le chômage est donc en nette diminution.

Le taux de chômage temporaire était le plus élevé au 2ème trimestre



www.icb-institute.be

Si on accentue la précision de cette information, on peut voir que durant le premier trimestre:

- 49% des chauffeurs, ayant été au chômage, l'ont été entre 1 et 10 jours.
- 39% des chauffeurs, ayant été au chômage, l'ont été entre 11 et 20 jours.
- 8% des chauffeurs, ayant été au chômage, l'ont été entre 21 et 30 jours.

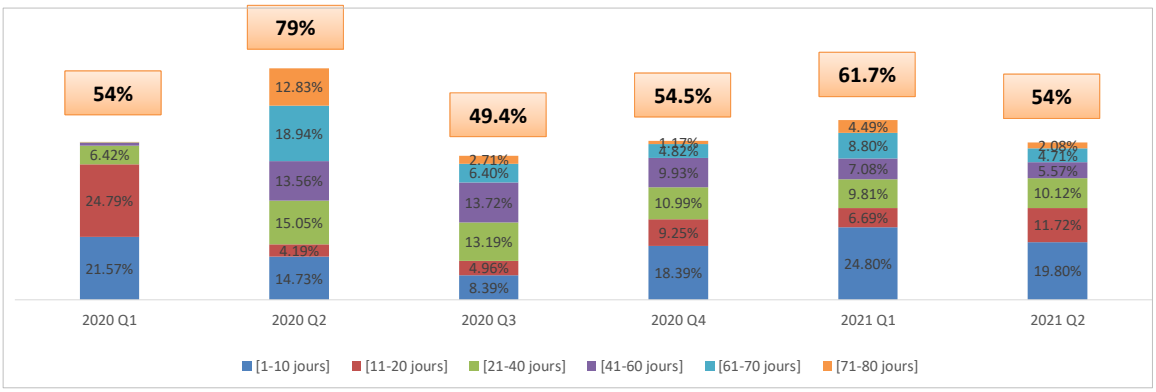
Ce même raisonnement s'applique pour le deuxième trimestre. On peut donc voir que 26% des chauffeurs ayant été au chômage durant cette période, l'ont été plus de 50 jours. On comprend facilement que ce sont surtout les chauffeurs occasionnels et spécialisés qui rentrent dans cette catégorie.

Durant le troisième trimestre, la proportion des chauffeurs ayant été au chômage pendant plus de 50 jours a légèrement diminué. Cette baisse se répercute dans la catégorie [41-50] et [11-20]. Une partie des chauffeurs a donc été moins longtemps au chômage.

Au quatrième trimestre, la proportion des chauffeurs ayant été au chômage pendant plus de 30 jours a nettement diminué. Cette baisse se répercute principalement dans la catégorie [1-10] et [11-20].

Pour 2021, on peut voir que la proportion des chauffeurs, ayant été au chômage plus de 30 jours est en nette diminution.

Durant le premier trimestre, une entreprise a mis en moyenne 54% de ses chauffeurs au chômage et 79 % au deuxième trimestre



www.icb-institute.be

Si on s'intéresse aux entreprises, on peut voir que:

- Lors du premier trimestre, une entreprise aura mis, en moyenne, 54% de ses chauffeurs au chômage
- Lors du deuxième trimestre, une entreprise aura mis, en moyenne, 79% de ses chauffeurs au chômage
- Lors du troisième trimestre, une entreprise aura mis, en moyenne, 49,4% de ses chauffeurs au chômage
- Lors du quatrième trimestre, une entreprise aura mis, en moyenne, 54,5% de ses chauffeurs au chômage

Si on augmente la précision des données, on peut voir que lors du premier trimestre:

- Une entreprise aura mis, en moyenne, 21,57% de ses chauffeurs au chômage entre 1 et 10 jours
- Une entreprise aura mis, en moyenne, 24,79% de ses chauffeurs au chômage entre 11 et 20 jours
- Une entreprise aura mis, en moyenne, 6,42% de ses chauffeurs au chômage entre 21 et 40 jours

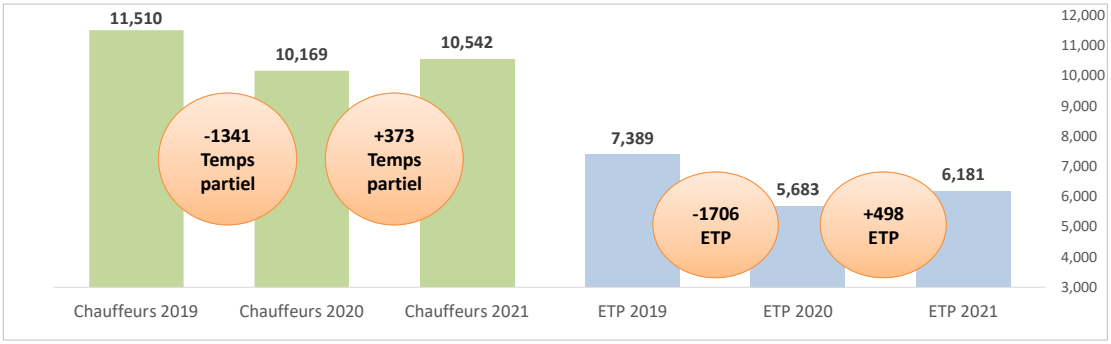
Ce même raisonnement s'applique pour les autres trimestres. On peut donc souligner que les entrepreneurs auront mis en moyenne 79% de leurs chauffeurs au chômage durant le second trimestre dont une bonne partie pendant plus de 60 jours. Au cours

des deux trimestres suivants, la proportion diminue de 25% et les chauffeurs sont mis moins longtemps au chômage.

Au cours de 2021, la proportion réaugmente légèrement pour le premier trimestre. Ensuite, lors du deuxième trimestre de 2021, une entreprise aura mis en moyenne 54% de ses chauffeurs au chômage mais majoritairement entre 1 et 20 jours.

Que pouvons-nous donc conclure?

Le secteur a connu une diminution du nombre de chauffeurs disponibles, ce qui provoqua un impact négatif sur le nombre d'ETP



www.icb-institute.be

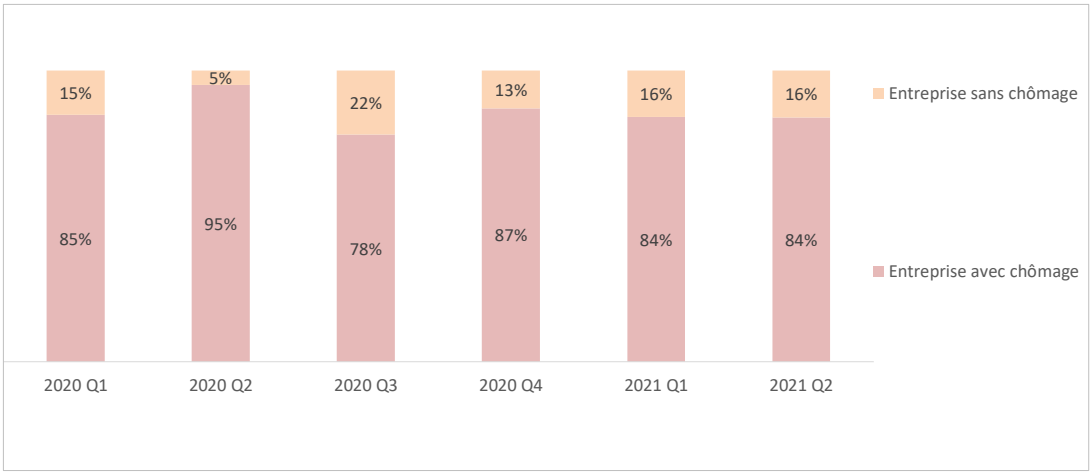
En conclusion, on peut voir que

- Le nombre de chauffeurs a diminué de 1341 (plutôt des profils de chauffeur à temps partiel)
- Le nombre d'ETP a diminué de 1706 (dû à une hausse du chômage et à une chute du travail)

Dû aux restrictions sanitaires, cette diminution du nombre de chauffeurs peut s'expliquer par plusieurs éléments. De fait, certains chauffeurs du secteur occasionnel n'ont pas été actifs, et ont donc voulu se lancer vers un nouveau défi professionnel ; en raison d'un manque de perspective à court terme. Par ailleurs, une proportion de chauffeurs réalise du travail en extra. Dû au manque de travail, ces chauffeurs n'ont pu recevoir de contrats et ne sont donc pas comptabilisés dans les chiffres.

En 2021, on peut cependant voir que le nombre de chauffeurs réaugmente (jusqu'au deuxième trimestre). Ce qui est une bonne nouvelle pour le secteur.

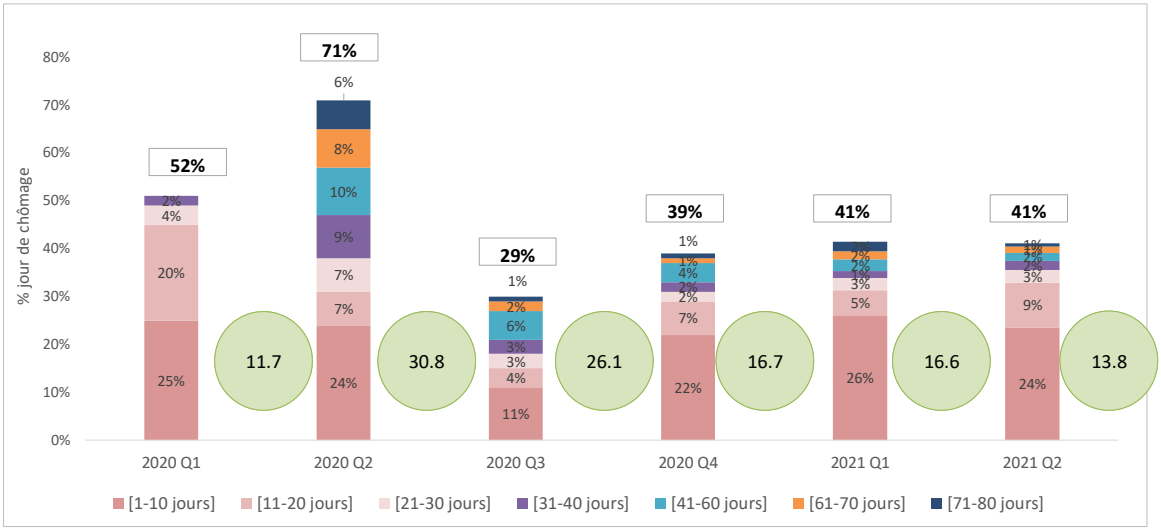
2020 est une année durant laquelle de nombreuses entreprises ont dû recourir au chômage



www.icb-institute.be

Au cours de cette pandémie, on peut facilement deviner que les entreprises ont été nombreuses à faire appel au chômage temporaire.
De fait, au cours du second trimestre 95% des entreprises ont utilisé le chômage.
Cette valeur tend à diminuer au cours du troisième trimestre et à remonter lors du quatrième, en raison du deuxième confinement.

L'impact positif au cours des troisième et quatrième trimestres a été influencé positivement par l'évolution de la crise et par d'autres mesures, comme les mesures de renforcement



www.icb-institute.be

Enfin, cette slide représente l'évolution du pourcentage de chauffeur mis au chômage en fonction du nombre de jours (de chômage).
On peut donc voir que lors du premier trimestre, 1 chauffeur sur deux a été au chômage pendant une durée moyenne de 11,71 jours. Le confinement ayant commencé le 13 mars.
Ensuite, le deuxième trimestre a été dramatique. Le confinement, se poursuivant jusque début juin, 71% des chauffeurs ont été au chômage pendant une durée bien plus importante: la moyenne s'établissant à 30,8.
Ensuite, il y a eu le déconfinement durant les vacances d'été et septembre. Par conséquent, 29 % des chauffeurs étaient au chômage pendant une durée moyenne de 26 jours. Pour terminer, un confinement a eu lieu fin octobre. Le pourcentage de chauffeurs au chômage a donc augmenté mais de manière moins conséquente qu'auparavant. Les différentes mesures, prises en octobre (maintenir les écoles ouvertes, renforcement des lignes De Lijn/ Tec par les autocaristes) ont permis de limiter l'impact sur notre secteur: 39% des chauffeurs ont été au chômage durant une durée moyenne de 16 jours.

Au cours de 2021, on peut voir que ce chiffre se est en diminution dû à la reprise du travail.