



ENQUETE CNR INCIDENCE COVID-19

Baromètre activité et climat économique TRM

Résultats d'avril 2020

Publié le 29 juin 2020

Résumé

Le CNR réalise une enquête mensuelle sur l'impact de la crise Covid-19 dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) générales.

Sur le seul mois d'avril 2020, le chiffre d'affaires transport diminue d'environ -28 %. Cette baisse est plus importante qu'en mars (confinement débuté mi-mars).

Depuis février 2020, le chiffre d'affaires transport des entreprises de TRM est en repli de -41 %. Cette statistique est quasiment identique à l'évolution en glissement annuel : -40 %.

Le nombre d'indemnités repas, reflet précis du volume de travail des conducteurs, connaît exactement la même baisse.

En revanche, les facteurs de production se contractent dans des proportions moindres : le parc exploité baisse de -33 % en cumulé depuis février, les effectifs de conducteurs présents de -32 % et la masse salariale conducteurs de -15,8 %.

Après les impacts immédiats sur l'activité en mars, de nouvelles dégradations apparaissent avec un léger décalage en avril. C'est le cas par exemple pour la trésorerie.

Comme dans l'édition précédente, le CNR souligne la forte dispersion statistique attachée à la plupart des résultats présentés dans cette étude.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Résumé..... | 1 |
| Introduction | 2 |
| Echantillon des répondants et représentativité des résultats | 3 |
| Résultats détaillés pour chaque indicateur | 4 |
| Graphiques récapitulatifs : moyennes et intervalles de confiance à 95 %..... | 10 |
| Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues..... | 12 |
| Impact du Covid-19 en mars 2020 selon différentes sources..... | 13 |

Introduction

Le CNR réalise une enquête mensuelle sur l'impact de la crise Covid-19 dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) générales. L'objectif de l'enquête est d'établir un baromètre pour suivre l'activité et le climat économique à partir de quelques critères.

L'enquête questionne les entreprises sur leurs données économiques, financières et commerciales :

- Chiffre d'affaires transport (CAT) et chiffre d'affaires transport hors sous-traitance (CATHS)
- Parc moteur en activité (Parc)
- Effectif conducteurs présents pour l'exploitation du parc (Eff)
- Indemnités repas conducteurs (IR)
- Masse salariale totale (MST) et masse salariale conducteurs (MSC)
- Trésorerie (solde inscrit en comptabilité au dernier jour du mois)
- Charges financières (compte 66)
- Pour le principal client, les variations du tarif de base et du coût de production
- Pratique d'indexation gazole (modifiée oui / non)

A partir de ces observations, le CNR calcule différents indicateurs complémentaires, tels que :

- Ratio CATHS / MSC
- Ratio IR / MSC

Pour chaque critère, les entreprises communiquent 3 valeurs correspondant au mois enquêté M et aux deux mois antérieurs M-1 et M-12 (par exemple, pour l'enquête d'avril 2020 : données sur avril 2020, mars 2020 et avril 2019).

Les évolutions des indicateurs sont mesurées de date à date sur un mois (mois M / mois M-1) et sur douze mois (mois M / mois M-12), pour gommer les effets liés à la saisonnalité, très présents dans le transport routier de marchandises.

Depuis le début de la crise sanitaire, on observe des disparités très importantes selon le marché des transporteurs : grande distribution, industriel, TP, etc. Les estimations globales sectorielles restent alors soumises à réserves, compte tenu de ces dispersions extrêmes.

Pour tenir compte de ce constat, le Comité National Routier complète la restitution des résultats moyens par des intervalles de confiance, décrivant les fourchettes à l'intérieur desquelles l'évolution de chaque indicateur a 95 % de chance de se situer.

Cette édition présente les résultats de la deuxième vague d'enquêtes, portant sur avril 2020.

Échantillon des répondants et représentativité des résultats

L'enquête est administrée par internet auprès des entreprises françaises de TRM pour compte d'autrui appartenant aux panels représentatifs CNR Longue distance ensembles articulés et Régional ensembles articulés.

Cette deuxième vague d'enquêtes, portant sur l'activité d'avril 2020, a abouti à un taux de réponse de 15,3 %, malgré plusieurs relances. Sur les 393 entreprises interrogées, seulement 60 ont répondu à au moins une des questions.

Le taux de réponse est donc faible. Toutefois, on constate qu'il n'y a pas d'incohérences. La dispersion est importante, mais elle reflète probablement la réalité d'un impact très variable selon l'activité des entreprises (longue distance ou régional). En revanche, on peut craindre l'existence de biais dans les résultats, imputables au fait que, dans les répondants, la proportion des entreprises classées par activité ou par taille d'effectif (0 à 19 salariés, 20 à 49 salariés, 50 salariés et plus) est parfois différente de la proportion de ces différentes catégories d'entreprises dans l'échantillon des 393 entreprises interrogées.

Le CNR a donc testé un « redressement » des résultats en calculant les valeurs qu'on aurait obtenues, si les 393 entreprises interrogées avaient effectivement répondu (avec l'hypothèse que les entreprises de même activité et de même taille d'effectif salariés auraient répondu de la même manière que les 60 « répondantes »).

Ces calculs montrent que les écarts entre les résultats constatés et les résultats « redressés » sont souvent faibles ; autrement dit, s'il y a des biais, ils sont peu importants. Dans certains cas cependant, les écarts entre les résultats constatés et les résultats « redressés » ne sont pas négligeables et laissent penser qu'il existe effectivement un biais.

Ces cas sont signalés dans la présentation des résultats. Il conviendra alors de relativiser les résultats constatés.

On trouvera en fin de document les indicateurs statistiques de nombre de répondants et d'intervalle min – max par question.

Résultats détaillés pour chaque indicateur

Le CNR communique pour chaque indicateur les évolutions moyennes constatées depuis un mois et douze mois. Les dispersions observées sont illustrées par les intervalles de confiance à 95 %.

Une évolution est également calculée par rapport à février 2020, dernier mois complet avant la crise Covid-19. Cette comparaison à une situation « normale » ne gomme pas les saisonnalités comme la comparaison à 12 mois.

Chiffre d'affaires, parc exploité et conducteurs en activité

Q1- Chiffre d'affaires transport

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -17,8 % | -22,4 % à -13,3 % | mars 20 / mars. 19 | -24,1 % | -29,4 % à -18,9 % |
| avril 20 / mars 20 | -27,8 % | -32,8 % à -22,8 % | avril 20 / avril 19 | -40,3 % | -45,9 % à -34,8 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -40,7 % |

Q2- Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|------------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -17,4 % | -21,6 % à -13,2 % | mars 20 / mars. 19 | -21,8 % | -26,7 % à -17,0 % |
| avril 20 / mars 20 (*) | -28,3 % | -33,7 % à -22,9 % | avril 20 / avril 19 | -39,6 % | -45,9 % à -33,4 % |

(*) Attention, il convient de rester prudent sur l'interprétation de ce critère. Les analyses statistiques font apparaître un risque de sous-estimation de l'amplitude de la diminution.

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -40,8 % |

Sur la totalité du mois d'avril 2020, le **chiffre d'affaires transport total** et le **CA transport hors sous-traitance** diminuent d'environ **-28 %** par rapport à mars 2020, accentuant le repli observé en mars (confinement débuté mi-mars). La baisse totale atteint **-41 %** comparé à février 2020 ou **-40 %** sur un an.

Les intervalles de confiance à 95 % témoignent de l'incidence très dispersée de la crise selon l'entreprise, ses marchés et ses clients (grande distribution, industriels, TP, etc.). Certaines entreprises interrogées sont allées jusqu'à immobiliser la grande majorité de leur parc, alors que d'autres, à l'opposé, ont connu des pics d'activité.

Q3- Parc moteur en activité

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -16,5 % | -22,0 % à -11,1 % | mars 20 / mars. 19 | -17,6 % | -23,5 % à -11,7 % |
| avril 20 / mars 20 | -19,3 % | -24,8 % à -13,7 % | avril 20 / avril 19 | -30,0 % | -36,4 % à -23,6 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -32,6 % |

Q4- Effectif conducteurs présents pour l'exploitation du parc

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -16,9 % | -22,2 % à -11,6 % | mars 20 / mars 19 | -17,3 % | -23,3 % à -11,2 % |
| avril 20 / mars 20 | -18,4 % | -24,0 % à -12,9 % | avril 20 / avril 19 | -30,5 % | -36,5 % à -24,5 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -32,2 % |

Depuis le début de la crise, l'ajustement des moyens de production, de l'ordre de -32 % en véhicules et en conducteurs, n'est pas aussi rapide que la baisse d'activité (-41 %). Cela traduit une perte de productivité des entreprises.

L'entreprise de transport ne peut ajuster en temps réel sa flotte et ses effectifs en activité quand un client décide d'annuler ou de réduire brusquement sa demande.

Indemnités repas conducteurs, masse salariale totale et conducteurs

Q5- Indemnités repas conducteurs

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -15,0 % | -18,8 % à -11,2 % | mars 20 / mars 19 | -14,6 % | -19,4 % à -9,9 % |
| avril 20 / mars 20 | -31,1 % | -37,7 % à -24,5 % | avril 20 / avril 19 | -40,3 % | -47,3 % à -33,4 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -41,4 % |

Rappel : cette question est conçue comme un possible indicateur de la quantité de travail réelle des conducteurs encore en activité. En effet, ces derniers peuvent être gardés à temps partiel. C'est normalement un indicateur bien suivi par les transporteurs, de façon homogène et facile à recueillir.

Indemnités de déplacement versées au conducteur en fonction de son activité

| Activité du conducteur | Repas décompté(s) | Indemnité conventionnelle (au 1 ^{er} janvier 2020) |
|--|-------------------|---|
| Peu de travail | 0 | - |
| Journée de travail avec retour au domicile le soir | 1 | 13,78 € |
| Grand déplacement (déclenchement d'un découcher) | 2 | 27,56 € |

La contraction de -31,1 % des indemnités repas versées en avril 2020 est d'une ampleur comparable à la baisse du chiffre d'affaires.

Cette réduction plus forte que celle des effectifs de conducteurs présents implique que ces derniers ont moins travaillé en volume horaire. Il y a donc logiquement une perte de revenu pour les conducteurs et une perte de productivité pour les transporteurs.

Q6- Masse salariale totale

Salaires hors charges, dont le chômage partiel versé, hors allocations reçues.

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -4,6 % | -8,1 % à -1,1 % | mars 20 / mars 19 | -8,6 % | -13,7 % à -3,6 % |
| avril 20 / mars 20 | -16,8 % | -22,0 % à -11,6 % | avril 20 / avril 19 | -24,8 % | -30,0 % à -19,5 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -20,6 % |

Après une baisse de -4,6 % en mars, la masse salariale totale diminue de -16,8 % en avril 2020. En 2 mois, la masse salariale totale se contracte donc de -20,6 %. Cette baisse reste 2 fois inférieure à celle du chiffre d'affaires. Cela montre que les mesures sociales favorables au maintien des rémunérations ont été largement appliquées.

Q7- Masse salariale conducteurs

Salaires hors charges versés aux conducteurs, dont le chômage partiel versé, hors allocations reçues.

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -7,0 % | -11,4 % à -2,6 % | mars 20 / mars 19 | -7,4 % | -12,6 % à -2,3 % |
| avril 20 / mars 20 | -15,8 % | -21,5 % à -10,2 % | avril 20 / avril 19 | -25,3 % | -30,8 % à -19,7 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -21,7 % |

La baisse moyenne de la masse salariale des conducteurs en avril 2020 (-15,8 % sur un mois, -25,3 % depuis 12 mois) reste inférieure à la contraction des effectifs roulants en activité et des indemnités de repas versées aux conducteurs. Cet écart témoigne du recours au régime de « chômage partiel » pour les conducteurs routiers depuis le début de la crise.

Impact sur la situation financière des entreprises

Q8- Trésorerie (solde en comptabilité au dernier jour du mois)

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|------------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | +13,9 % | +1,6 % à +26,2 % | mars 20 / mars 19 | +39,4 % | +10,4 % à +68,4 % |
| avril 20 / mars 20 (*) | -12,5 % | -46,1 % à +21,1 % | avril 20 / avril 19 | +31,6 % | -23,1 % à +86,2 % |

(*) Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation mensuelle encadre 0 %. De plus, les analyses statistiques sur ce critère font apparaître un risque de surestimation des évolutions.

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -0,3 % |

Les dispersions observées pour ce critère sont très importantes. Par définition, la trésorerie est une donnée comptable assez volatile, soumise à des aléas divers.

Les conséquences de la crise sur la trésorerie apparaissent seulement en avril. Le décalage entre la facturation et le règlement en constitue le principal facteur. Il risque vraisemblablement de s'amplifier sur les prochains mois.

Q9- Charges financières (compte 66)

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|------------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | +6,0 % | -8,3 % à +20,3 % | mars 20 / mars 19 | -14,1 % | -26,8 % à -1,5 % |
| avril 20 / mars 20 (*) | +7,7 % | -47,5 % à +63,0 % | avril 20 / avril 19 | -20,1 % | -49,2 % à +9,1 % |

(*) Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation mensuelle encadre 0 %. De plus, les analyses statistiques sur ce critère font apparaître un risque de surestimation des évolutions.

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | +14,2 % |

Comme pour la première vague d'enquêtes de mars, ce critère enregistre toujours des dispersions très importantes pour l'enquête d'avril. Pour expliquer ce phénomène, on rejette a priori l'hypothèse d'une mauvaise compréhension de la question, car il s'agit de recueillir un champ comptable (compte 66) sans aucune interprétation ou retraitement.

Impact commercial avec le client principal

67 % des répondants déclarent ne pas avoir modifié leurs tarifs de transports fin avril 2020, alors que 39 % d'entre eux ont déjà évalué des coûts de production à la hausse. Ces résultats montrent que les prix de transport, hors indexation gazole, ne se sont généralement pas ajustés automatiquement sur les surcoûts subis par les transporteurs depuis le début de la crise (dégradation du taux de parcours en charge ou redéploiement des coûts fixes, cf. <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/COVID-19-Impacts-sur-les-prix-de-revient-du-TRM>).

96 % des répondants déclarent ne pas avoir modifié les termes du mécanisme légal d'indexation des prix de transport avec les variations du gazole.

Q10- Variation du tarif de base du principal client mars 2020 / fév. 2020

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|------------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -0,6 % | -2,8 % à +1,5 % |
| avril 20 / mars 20 (*) | -7,1 % | -15,8 % à +1,7 % |

(*) Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation mensuelle encadre 0 %.

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -7,7 % |

Rappel : la variation du tarif de base ne tient pas compte des effets mécaniques liée à l'indexation gazole. Si les tarifs ont pu être ajustés commercialement, c'est toujours dans des proportions très limitées, à la hausse comme à la baisse. L'évolution moyenne d'avril 2020 est peu lisible, du fait des dispersions observées. L'intervalle de confiance à 95 % encadre 0 % pour ce critère.

Q11- Variation du coût de production pour le principal client mars 2020 / fév. 2020

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|------------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | +2,6 % | +0,2 % à +5,1 % |
| avril 20 / mars 20 (*) | -6,4 % | -16,7 % à +3,9 % |

(*) Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation mensuelle encadre 0 %. De plus, les analyses statistiques sur ce critère font apparaître un risque de sous-estimation de l'amplitude de la diminution.

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -4,0 % |

Attention, le nombre de répondants est minimal sur cette question. En effet, peu d'entreprises de transport sont capables de recalculer leur prix de revient en temps réel. L'évolution moyenne d'avril 2020 est peu lisible, du fait des dispersions observées. L'intervalle de confiance à 95 % encadre 0 % pour ce critère.

En avril 2020, les répondants constatent une baisse de -6,4 % du coût de production pour le principal client par rapport à mars 2020. Cela ne signifie pas une disparition des surcoûts, mais plutôt une meilleure anticipation des situations générant les surcoûts les plus critiques avec leur principal client.

Ratios économiques recomposés

R1- Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance / Masse salariale conducteurs

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -10,5 % | -15,5 % à -5,5 % | mars 20 / mars 19 | -13,9 % | -18,6 % à -9,2 % |
| avril 20 / mars 20 | -17,0 % | -24,3 % à -9,8 % | avril 20 / avril 19 | -22,5 % | -32,3 % à -12,7 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -25,7 % |

La baisse de ce ratio s'accroît en avril 2020, premier mois complet de crise.

Depuis février 2020, le ratio qui décrit le revenu par unité d'œuvre se contracte de -25,7 %.

R2- Indemnités repas conducteurs / Masse salariale conducteurs

| Evolution mensuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % | Evolution annuelle | Moyenne | Intervalle de confiance à 95 % |
|---------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------|
| mars 20 / fév. 20 | -10,8 % | -15,5 % à -6,1 % | mars 20 / mars 19 | -9,9 % | -14,6 % à -5,2 % |
| avril 20 / mars 20 | -18,5 % | -27,5 % à -9,5 % | avril 20 / avril 19 | -21,5 % | -31,5 % à -11,5 % |

| Evolution depuis le dernier mois complet avant crise | Moyenne |
|--|---------|
| avril 20 / fév. 20 | -27,3 % |

Après une baisse de -10,8 % en mars, le ratio Indemnités repas conducteurs/Masse salariale conducteurs diminue de -18,5 % en avril 2020. Les évolutions de ce ratio traduisent la perte d'intensité de production par unité de coût de production, commencée mi-mars 2020 avec le début du confinement.

Depuis février 2020, R1 diminue de -25,7 % et R2 de -27,3 %.

Les évolutions de ces deux ratios sont parallèles. Elles traduisent l'impact graduel de la crise et son effet partiel en mars suivi d'un plein effet en avril sur un mois complet. Elles indiquent la dégradation des performances économiques des entreprises qui s'accroît.

Graphiques récapitulatifs : moyennes et intervalles de confiance à 95 %

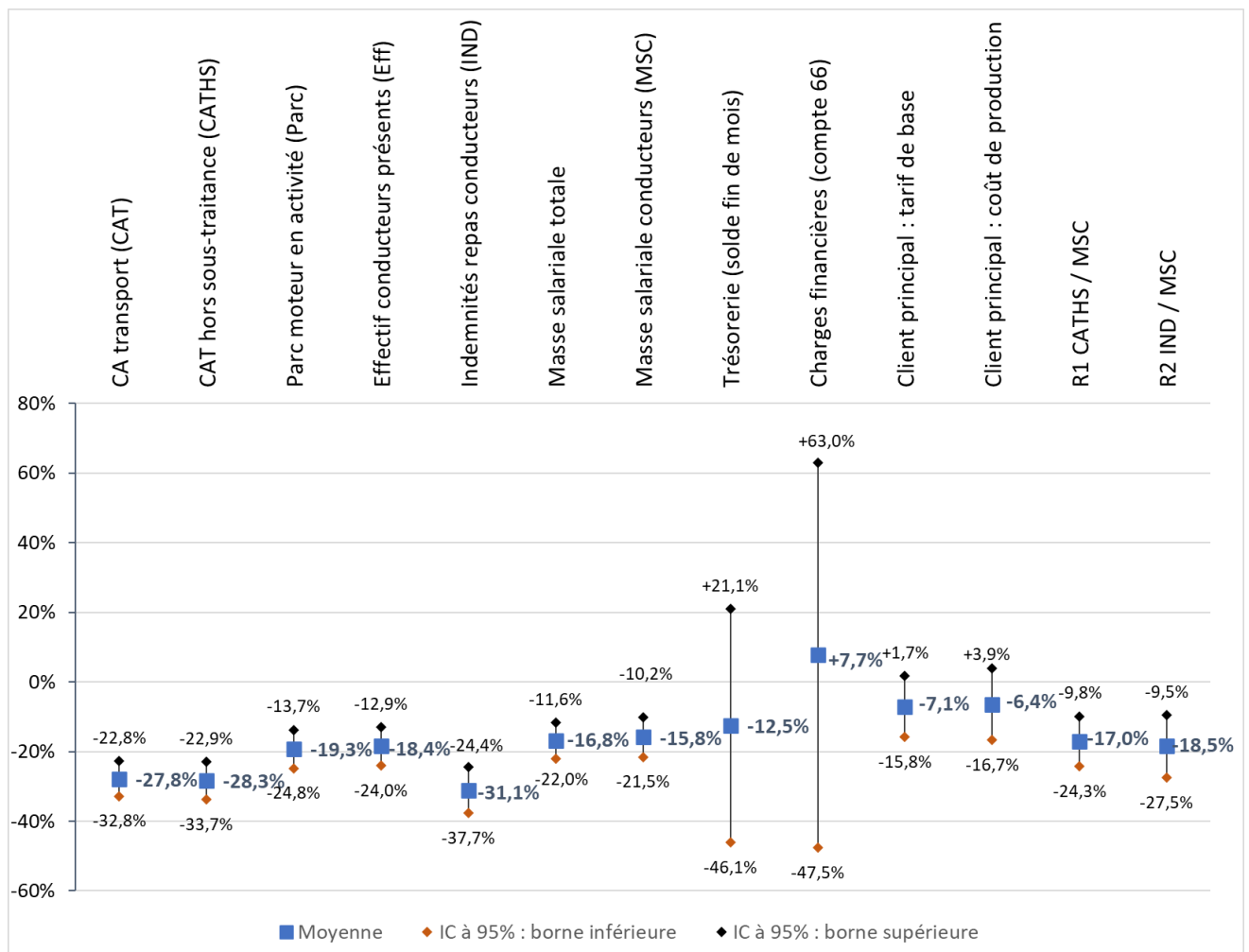
Définition d'un intervalle de confiance (source : INSEE) : « Les estimations que fournit une enquête par sondage s'écartent légèrement des résultats qu'aurait donnés une interrogation exhaustive. Si le sondage est aléatoire, la notion d'intervalle de confiance permet de donner une idée de cet écart. Lorsqu'un intervalle de confiance à 95 % est fourni pour une grandeur, cela signifie que cet intervalle a 95 % de chances de contenir la valeur qu'aurait donnée une interrogation exhaustive. »

Attention, les indicateurs présentant des intervalles de confiance très étendus ou encadrant 0 % sont peu interprétables.

C'est le cas ici de la trésorerie (solde fin de mois), des charges financières (compte 66), du tarif de base pour le client principal et du coût de production pour le client principal.

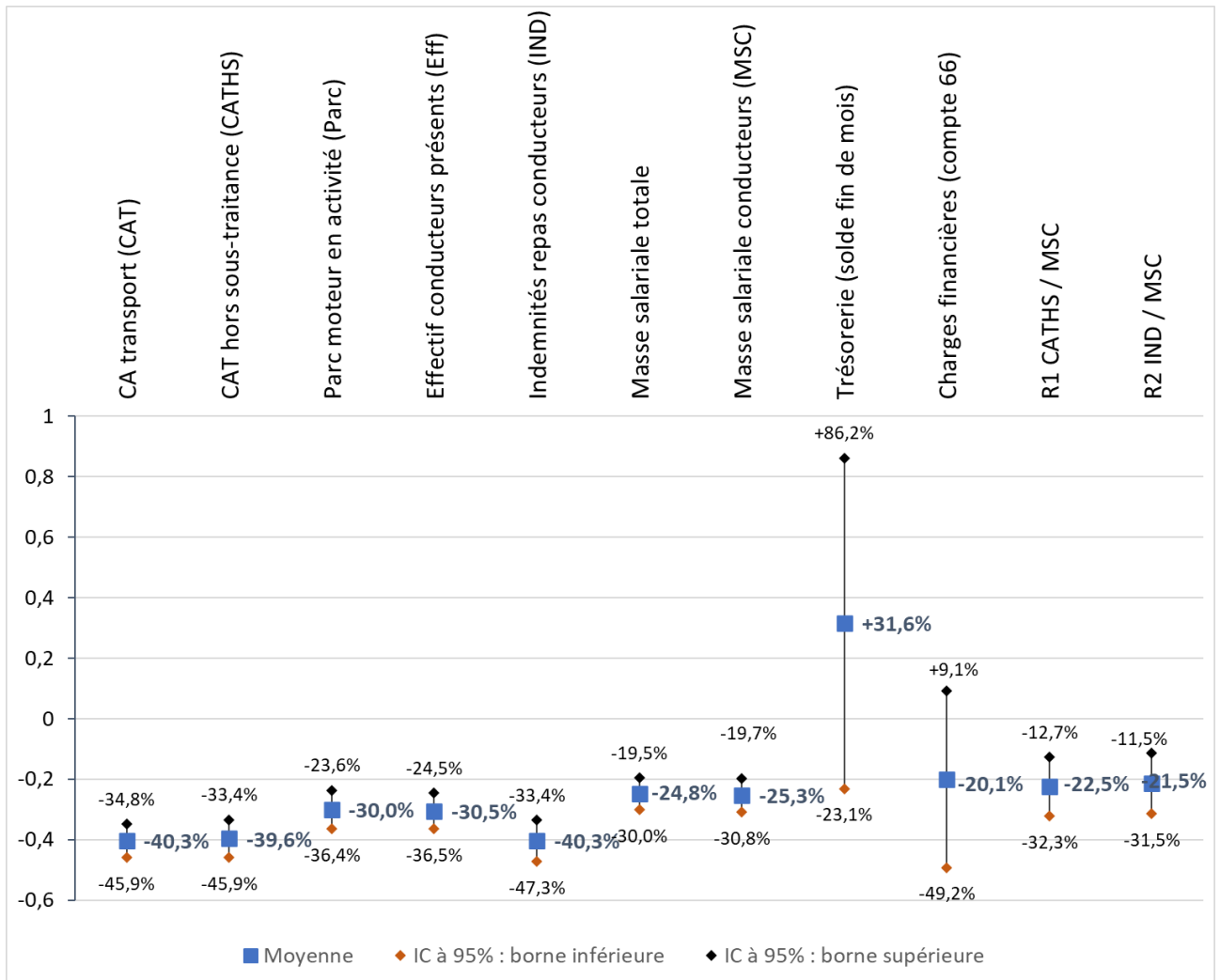
Variations moyennes sur 1 mois (avril 2020 / mars 2020) et intervalles de confiance à 95 %

Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) diminue en moyenne entre avril 2020 et mars 2020 de -27,8 %. Cette baisse a 95 % de chance d'être comprise entre -32,8 % et -22,8 %.



Attention, les indicateurs présentant des intervalles de confiance très étendus ou encadrant 0 % sont peu interprétables. C'est le cas ici de la trésorerie (solde fin de mois) et des charges financières (compte 66), du tarif de base pour le client principal et du coût de production pour le client principal.

Variations moyennes sur 12 mois (avril 2020 / avril 2019) et intervalles de confiance à 95 %



Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) diminue en moyenne entre avril 2020 et avril 2019 de -40,3 %. Cette baisse a 95 % de chance d'être comprise entre -45,9 % et -34,8 %.

Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues

Évolution avril 2020 / mars 2020

| Variable | Nombre d'observations | Moyenne | Etendue | |
|------------------------|-----------------------|---------|----------|----------|
| | | | Minimum | Maximum |
| Q1 (CAT) | 53 | -27,8 % | -72,1 % | +25,0 % |
| Q2 (CATHS) | 47 | -28,3 % | -67,9 % | +4,1 % |
| Q3 (Parc) | 55 | -19,3 % | -80,0 % | +7,7 % |
| Q4 (Eff) | 54 | -18,4 % | -61,0 % | +21,4 % |
| Q5 (IR) | 46 | -31,1 % | -78,6 % | +0,7 % |
| Q6 (MST) | 47 | -16,8 % | -54,3 % | +5,3 % |
| Q7 (MSC) | 44 | -15,8 % | -46,6 % | +6,5 % |
| Q8 (Solde fin de mois) | 35 | -12,5 % | -500,0 % | +79,4 % |
| Q9 (Compte 66) | 35 | +7,7 % | -89,0 % | +308,0 % |
| Q10 (VTarif) | 36 | -7,1 % | -63,0 % | +91,4 % |
| Q11 (VCout) | 30 | -6,4 % | -115,2 % | +30,0 % |
| R1 (CATHS/ MSC) | 38 | -17,0 % | -63,1 % | +24,2 % |
| R2 (IR/MSC) | 40 | -18,5 % | -78,6 % | +63,1 % |

Évolution avril 2020 / avril 2019

| Variable | Nombre d'observations | Moyenne | Etendue | |
|------------------------|-----------------------|---------|----------|----------|
| | | | Minimum | Maximum |
| Q1 (CAT) | 53 | -40,3 % | -83,5 % | -9,1 % |
| Q2 (CATHS) | 47 | -39,6 % | -78,6 % | +0,0 % |
| Q3 (Parc) | 55 | -30,0 % | -89,5 % | +8,6 % |
| Q4 (Eff) | 54 | -30,5 % | -74,2 % | +4,4 % |
| Q5 (IR) | 45 | -40,3 % | -84,6 % | +0,0 % |
| Q6 (MST) | 48 | -24,8 % | -66,7 % | +0,0 % |
| Q7 (MSC) | 44 | -25,3 % | -65,0 % | +0,0 % |
| Q8 (Solde fin de mois) | 33 | +31,6 % | -312,6 % | +357,9 % |
| Q9 (Compte 66) | 35 | -20,1 % | -95,0 % | +300,0 % |
| R1 (CATHS/ MSC) | 39 | -22,5 % | -76,9 % | +69,2 % |
| R2 (IR/MSC) | 38 | -21,5 % | -84,6 % | +69,2 % |

Impact du Covid-19 en mars 2020 selon différentes sources

Depuis le début de la crise, d'autres organismes, publics ou privés, essayent d'estimer l'impact sectoriel de la crise sur l'activité du TRM. Les résultats de l'enquête CNR Incidence Covid-19 convergent avec les autres indicateurs disponibles. Toutefois, les estimations globales sectorielles restent soumises à réserves, compte tenu des disparités observées par marché (grande distribution, industriel, TP, etc.). Ci-dessous quelques résultats pour avril 2020.

- Indicateurs publics de l'INSEE

Indices de chiffre d'affaires (dernière donnée disponible)

| | Indice CA - Transports routiers de fret – cvs | Indice CA - Transports et entreposage - cvs |
|------------------------------------|---|---|
| Evolution Mars 2020 / Février 2020 | -1,6 % | -8,4 % |
| Evolution Mars 2020 / Mars 2019 | -7,5 % | -11,9 % |

Source : déclarations CA3 (TVA) envoyées par les entreprises à la DGFIP. Il peut exister parfois des décalages entre l'activité et les facturations des entreprises.

L'INSEE communique aussi des indices avec un niveau de nomenclature d'activité plus fin : transports routiers de frets interurbains et transports routiers de frets de proximité. Toutefois, ces indices sont donnés en valeurs brutes, sans correction saisonnière. Ils sont de ce fait inutilisables pour mesurer des évolutions conjoncturelles de court terme. Par exemple, ils augmentent de +16 % entre mars 2020 et février 2020 pour le TRM interurbain et +20 % pour celui de proximité.

Point de conjoncture : estimation de la perte d'activité liée aux mesures d'endiguement

| Branches | Part dans le PIB | Perte d'activité | Contributions à la perte d'activité (en points de PIB) |
|---|------------------|------------------|--|
| Agriculture, sylviculture et pêche | 2 | -13 | -0,2 |
| Industrie | 14 | -39 | -5 |
| Construction | 6 | -79 | -4 |
| Services principalement marchands | 56 | -38 | -22 |
| Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles | 10 | -55 | -6 |
| Transports et entreposage | 5 | -63 | -3 |
| Hébergement et restauration | 3 | -91 | -3 |
| Information et communication | 5 | -34 | -2 |
| Activités financières et d'assurance | 4 | 0 | 0 |
| Activités immobilières | 13 | -2 | -0,2 |
| Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien | 14 | -45 | -6 |
| Autres activités de services | 3 | -76 | -2 |
| Services principalement non marchands | 22 | -14 | -3 |
| Total | 100 | -35 | -35 |
| <i>dont principalement marchands</i> | 78 | -41 | -32 |
| <i>dont principalement non marchands</i> | 22 | -14 | -3 |
| Total principalement marchands hors loyers | 65 | -49 | -32 |

Lecture : au 23 avril 2020, l'activité économique aurait diminué de 35 % par rapport à une situation normale. L'industrie, dont la perte d'activité estimée à 39 %, contribuerait à hauteur de 5 points de pourcentage à cette baisse.

Source : calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 23 avril 2020

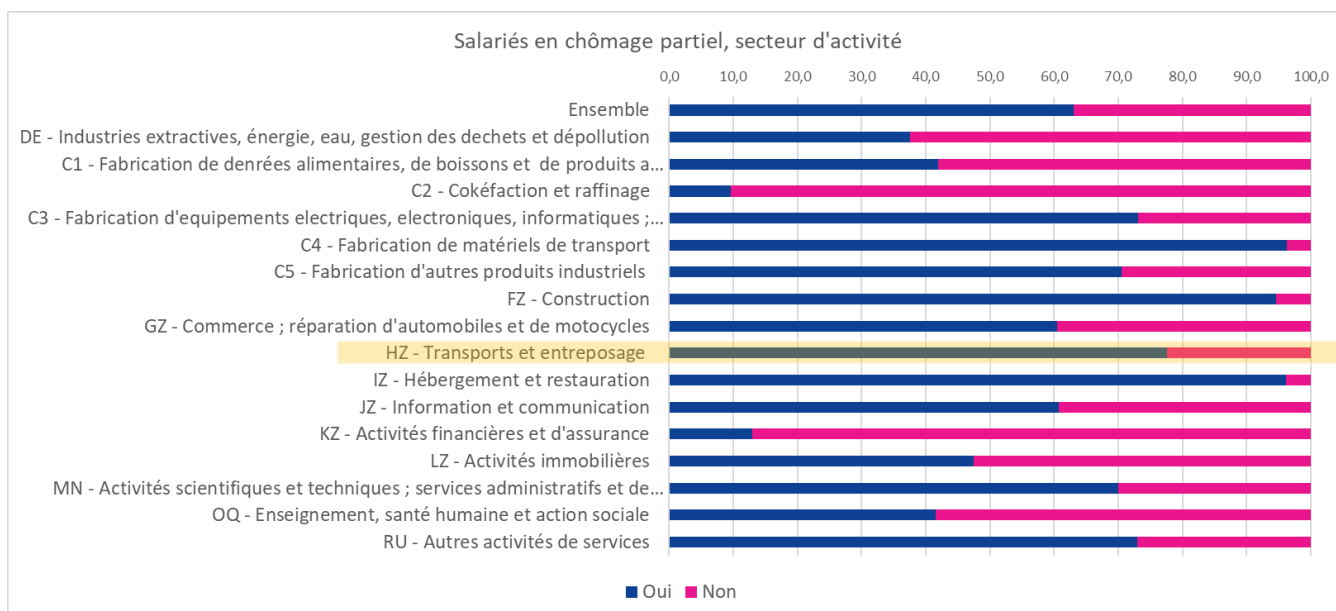
- Indicateurs publics du SDES

Pas d'indicateur disponible pour la période de crise à ce jour.

- Indicateurs publics de la DARES

La DARES (Service statistique du ministère de l'emploi), publie un « Tableau de bord hebdomadaire situation sur le marché du travail durant la crise sanitaire » et une enquête mensuelle qui donne aussi un impact sectoriel.

Recours au chômage partiel au cours du mois d'avril, par secteur d'activité (en %)

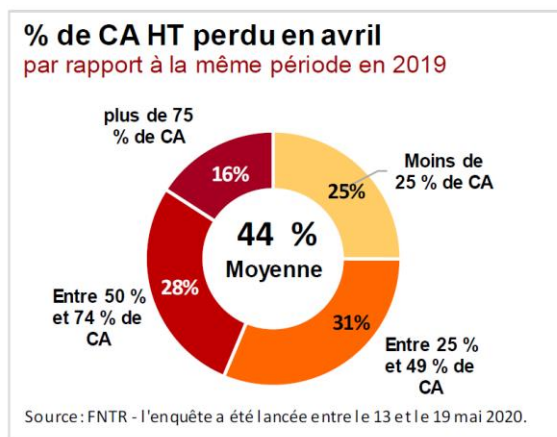
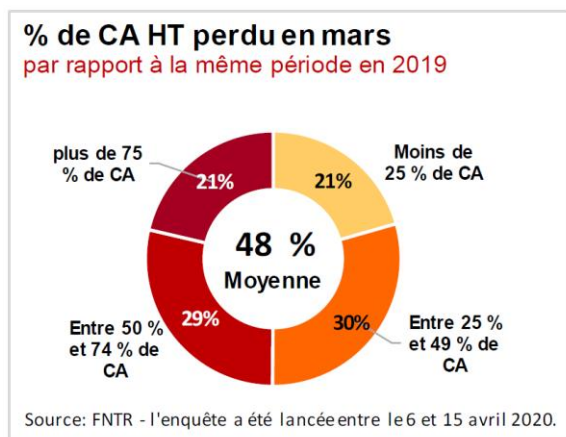


DARES : Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre pendant la crise sanitaire Covid-19, Synthèse des résultats de l'enquête flash – mai 2020

- Indicateurs professionnels

Enquête FNTR Coronavirus

Etude auprès des adhérents de la FNTR (plus de 1200 réponses en avril et 1100 en mai).

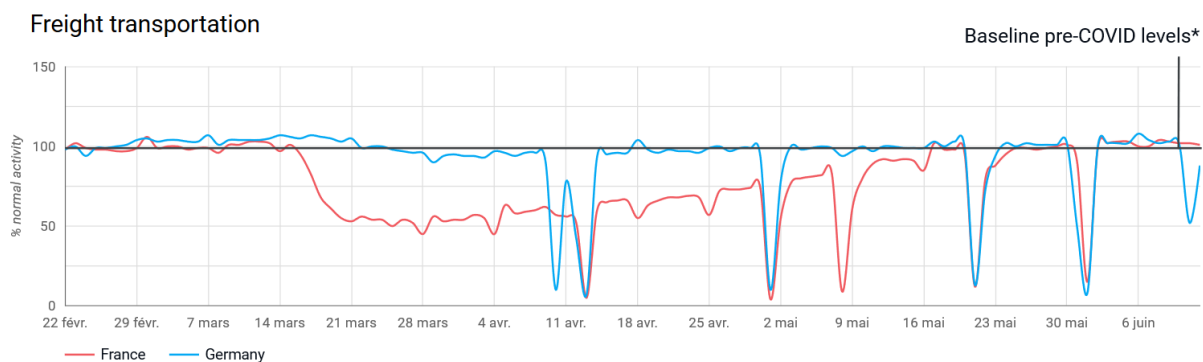


FNTR (2020), « Coronavirus : Impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises », mai 2020

- Webfleet

Impact du Covid-19 sur l'activité des flottes

Graphiques mesurant l'évolution de l'activité des flottes de véhicules en Allemagne et en France (sur la base des déplacements effectués par les clients de Webfleet Solutions), par rapport au niveau d'activité moyen des flottes, mesuré entre le 15 janvier et le 22 février à l'exclusion des weekends et des jours fériés.



Weekly volume of trips from commercial vehicles segmented by industry type and compared to normal operating behavior in each country*, with data last updated: 12 juin 2020

Webfleet (2020), « Tableau de bord de la reprise de la mobilité des entreprises », 15 juin 2020

Webfleet est un service de gestion de flotte, l'information présentée est donc un relevé de l'activité de véhicules de professionnels utilisateurs du service. Le découpage sectoriel permet d'isoler le transport mais sans distinction du type de véhicule, a priori du VL au PL inclus.