



ENQUETE CNR INCIDENCE COVID-19

Baromètre activité et climat économique TRM

Résultats de juin 2020

Publié le 28 juillet 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.

Le redémarrage de l'activité, amorcé en mai, s'est confirmé en juin. Avec une croissance du chiffre d'affaires de +31 % sur un mois, les entreprises du TRM voient leur activité dépasser les niveaux d'avant crise (février 2020). Les facteurs et les coûts de productions augmentent également, mais dans des proportions moindres.

En tendance annuelle, les niveaux atteints sont comparables à ceux de juin 2019. Tout semble indiquer le retour à une situation normale. Mais, le secteur reste fragilisé par cette crise et notamment l'importance des surcoûts qu'il a dû financer. En effet, en moyenne pour les entreprises interrogées, les prix hors gazole (avec le client principal) ont connu des évolutions négatives sur la période et une partie de la flotte reste immobilisée.

Sommaire

Résumé.....	1
Introduction	2
Échantillon des répondants et représentativité des résultats	3
Résultats détaillés pour chaque indicateur	4
Graphiques récapitulatifs : moyennes et intervalles de confiance à 95 %.....	11
Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues.....	13
Impact du Covid-19 en mars 2020 selon différentes sources	14

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 de juin 2020 : données sur juin 2020, mai 2020 et juin 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 quatrième vague d'enquêtes, portant sur juin 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 troisième vague d'enquêtes, portant sur l'activité de juin 2020, a abouti à un taux de réponse de 10,4%, malgré plusieurs relances. Sur les 393 entreprises interrogées, seulement 41 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. Les indicateurs sont regroupés en rubriques thématiques.

L'activité

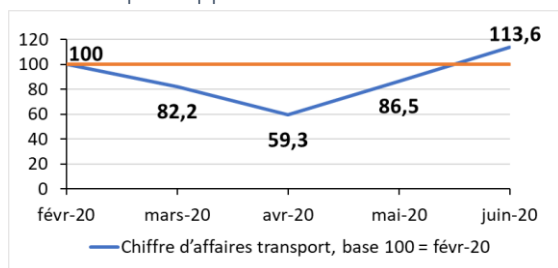
Q1- Chiffre d'affaires transport

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+31,4 %	+26,2 % à +36,6 %

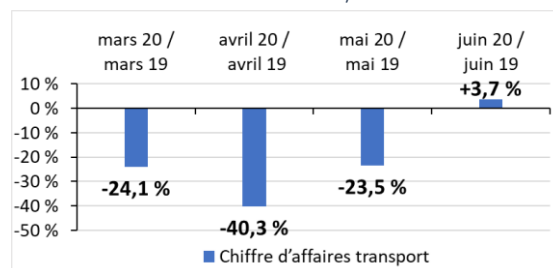
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+3,7 %	-0,8 % à +8,3 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



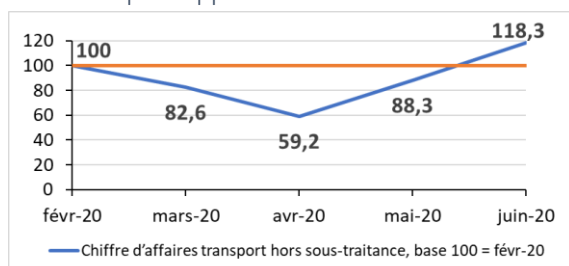
Q2- Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+34,0 %	+27,6 % à +40,4 %

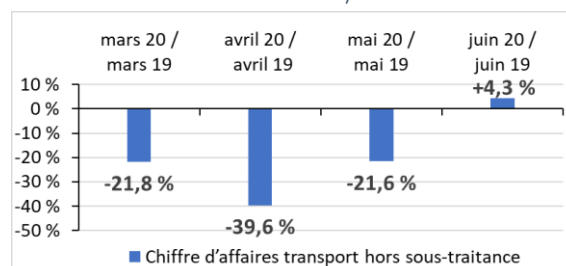
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+4,3 %	-2,9 % à +11,4 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Juin est le deuxième mois consécutif de reprise progressive de l'activité. Avec une augmentation de +31,4 %, et de +34 % hors sous-traitance, le chiffre d'affaires transport revient au-dessus de son niveau d'avant crise (février 2020). Mais, en moyenne annuelle, le gain reste relatif, une partie des entreprises répondantes ont encore une activité inférieure à celle de juin 2019.

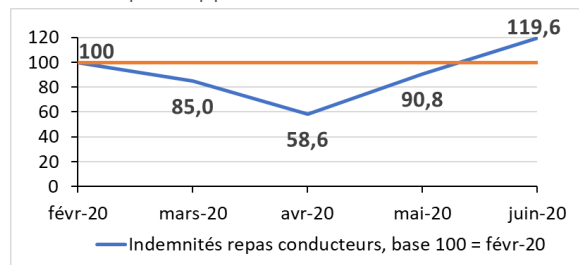
Q5- Indemnités repas conducteurs

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+31,7 %	+23,5 % à +39,9 %

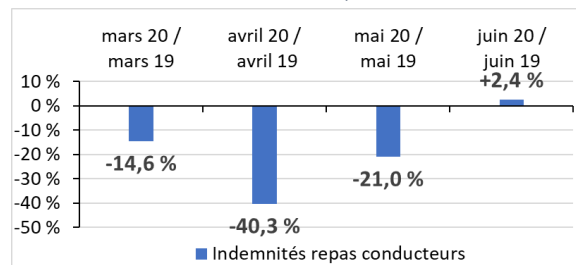
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+2,4 %	-3,8 % à +8,6 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Rappel : cette question est un 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.

En juin, le nombre moyen d'indemnités repas payées aux conducteurs dépasse le niveau d'avant crise, dans les mêmes proportions que le chiffre d'affaires moyen hors sous-traitance.

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 €

Les facteurs de production

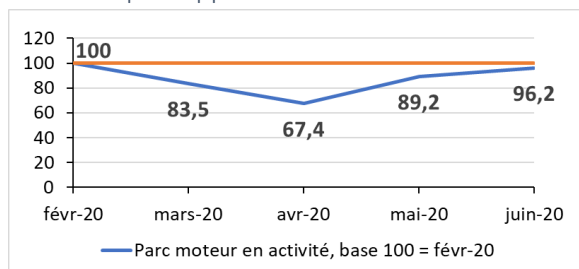
Q3- Parc moteur en activité

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+7,8 %	+4 % à +11,6 %

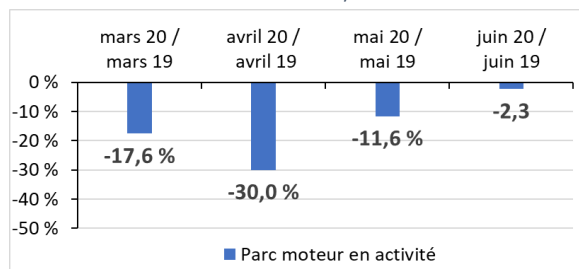
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
-2,3 %	-5,2 % à +0,6 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



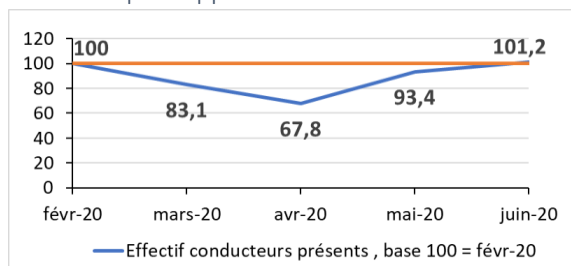
Q4- Effectif conducteurs présents pour l'exploitation du parc

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+8,4 %	+4,3 % à +12,5 %

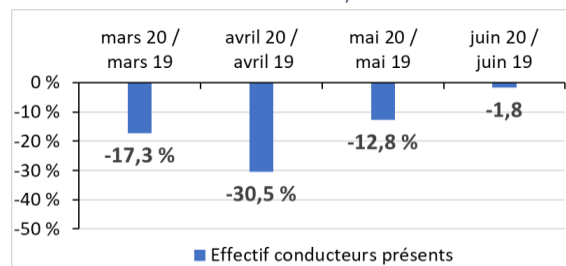
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
-1,8 %	-4,8 % à +1,3 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Si l'activité dépasse de 10 % son volume d'avant crise, la flotte connaît encore des situations d'immobilisation (4 % de la flotte immobilisée en moyenne).

A +8 %, l'effectif des conducteurs continue de progresser.

Ainsi l'activité progresse plus rapidement que les moyens engagés. Cette hausse de la productivité apparente témoigne bien d'un retour progressif à des conditions d'exploitation plus normales mais sans qu'il soit possible de déterminer si, à fin juin, des surcoûts significatifs relatifs aux conditions d'exploitation subsistent.

En variation annuelle, flotte en activité et conducteurs présents affichent encore une baisse de l'ordre de -2 % en juin. Le secteur reste encore impacté par la crise.

Les coûts de production

Q6- Masse salariale totale

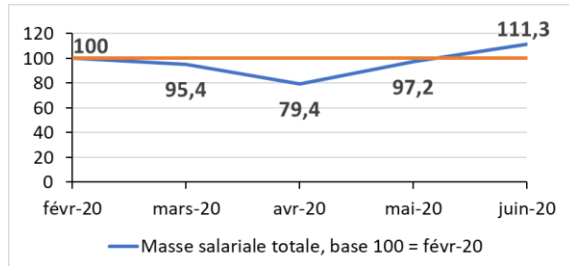
Salaires hors charges, dont le chômage partiel versé, hors allocations reçues.

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+14,5 %	+9,1 % à +19,8 %

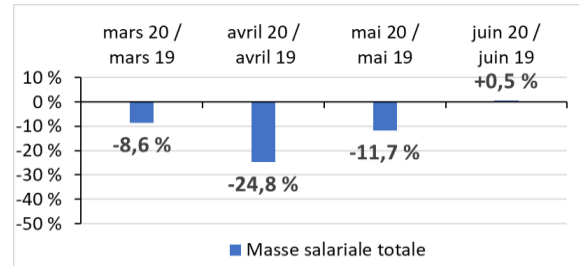
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+0,5 %	-3,4 % à +4,4 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Q7- Masse salariale conducteurs

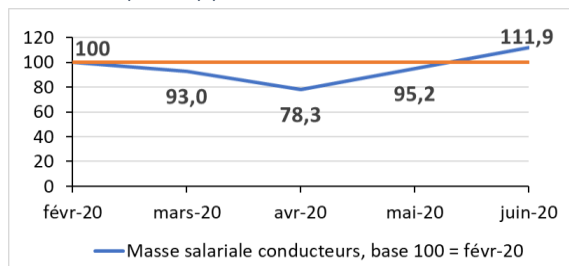
Salaires hors charges, dont le chômage partiel versé, hors allocations reçues.

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+17,5 %	+11,0 % à +24,1 %

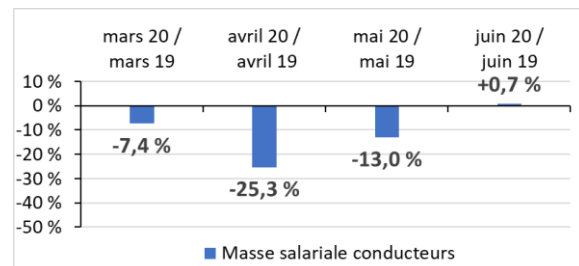
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+0,7 %	-5,3 % à +6,6 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



En hausse de +14,5 %, en moyenne en juin, la masse salariale des entreprises de TRM dépasse de 11,3 points son montant d'avant crise. La masse salariale conducteur connaît une évolution comparable. En tendance annuelle, le niveau atteint est comparable à juin 2019.

La situation financière des entreprises

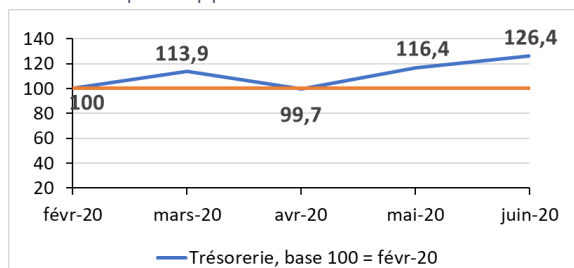
Q8- Trésorerie (solde en comptabilité au dernier jour du mois)

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+8,6 %	-8,4 % à +25,5 %

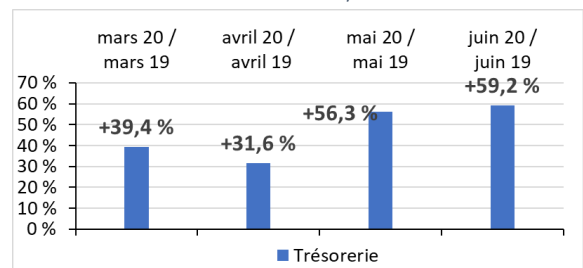
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+59,2 %	+16,1 % à +102,4 %

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

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



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 évolutions moyennes de la trésorerie durant la crise sont rassurantes quant à l'impact des mesures d'aide financière.

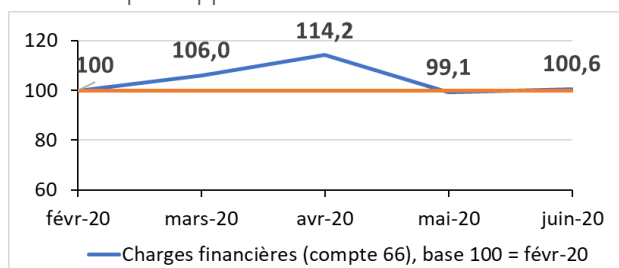
Q9- Charges financières (compte 66)

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+1,5 %	-7,2 % à +10,3 %

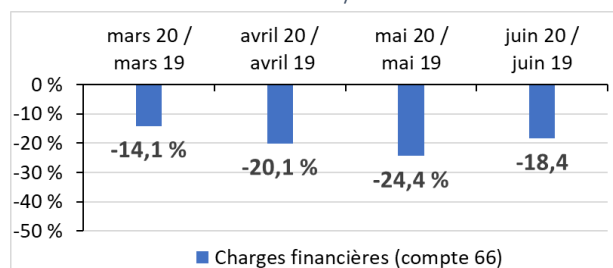
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
-18,4 %	-51,9 % à +15,2 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Depuis la première enquête de mars, ce critère enregistre des dispersions très importantes. Après avoir connu un pic au plus fort de la crise en avril 2020, les charges financières moyennes se maintiennent, pour le deuxième mois consécutif, à leur niveau d'avant crise. En comparaison sur un an, en moyenne, les charges financières sont significativement en retrait durant toute la période de crise.

Impact commercial avec le client principal

Pour 82 % des répondants, en moyenne, le tarif de base du transport avec le client principal n'a pas été modifié en juin 2020. Tendanciellement il reste inférieur à son niveau d'avant crise. La question de l'impact à termes des surcoûts subits reste entière.

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>).

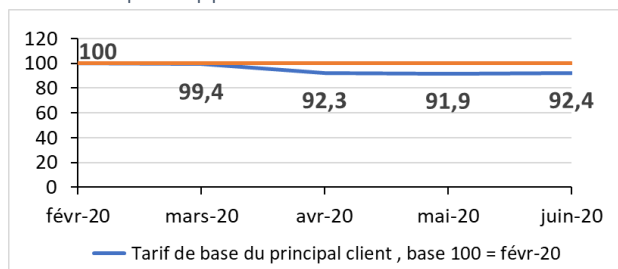
Également, 92 % des répondants déclarent ne pas avoir modifié les termes du mécanisme légal d'indexation des prix de transport avec les variations du coût du gazole.

Q10- Variation du tarif de base du principal client

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+0,59 %	-0,7 % à +1,8 %

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

Evolution par rapport à février 2020



Rappel : la variation du tarif de base ne tient pas compte des effets mécaniques liés 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.

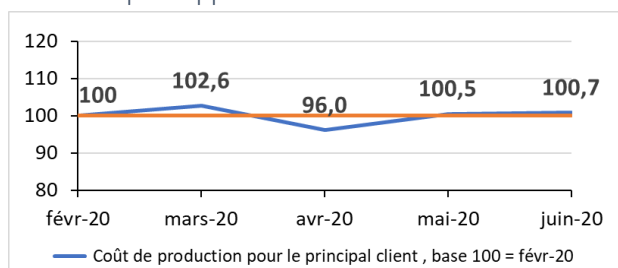
L'évolution moyenne de juin 2020 est peu lisible car l'intervalle de confiance à 95 % encadre 0 % pour ce critère.

Q11- Variation du coût de production pour le principal client

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+0,29 %	-1,2 % à +1,7 %

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

Evolution par rapport à février 2020



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 de juin 2020 est peu lisible, du fait des dispersions observées. L'intervalle de confiance à 95 % encadre 0 % pour ce critère.

Ratios économiques recomposés

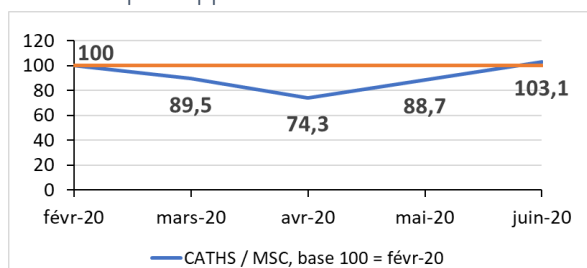
R1- Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance / Masse salariale conducteurs

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+16,2 %	+8,9 % à +23,5 %

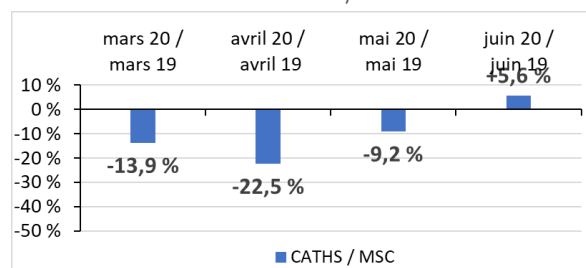
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+5,6 %	-5 % à +16,3 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



Ce ratio mesure le revenu par unité d'œuvre, avec une hausse de 16,2 % en juin, il revient à son niveau d'avant crise.

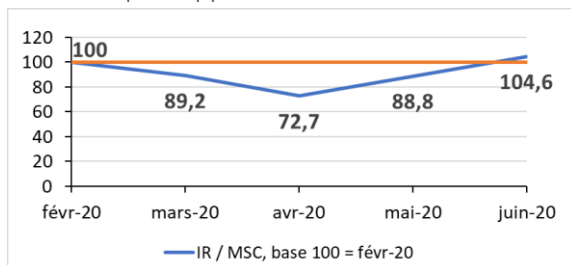
R2- Indemnités repas conducteurs / Masse salariale conducteurs

Evolution sur 1 mois : juin 2020 / mai 2020	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+17,7 %	+10,2 % à +25,2 %

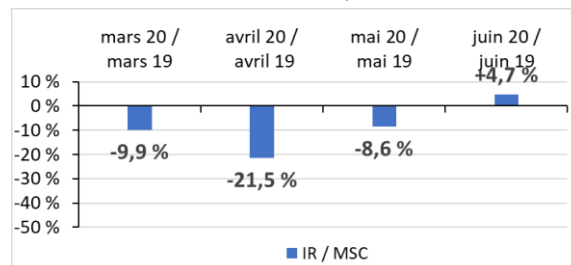
Evolution sur 12 mois : juin 2020 / juin 2019	
Moyenne	Intervalle de confiance à 95 %
+4,7 %	-2,6 % à +12 %

Attention, il convient de rester prudent car l'intervalle de confiance de la variation annuelle encadre 0 %.

Evolution par rapport à février 2020



Evolution annuelle : mois M / mois M-12



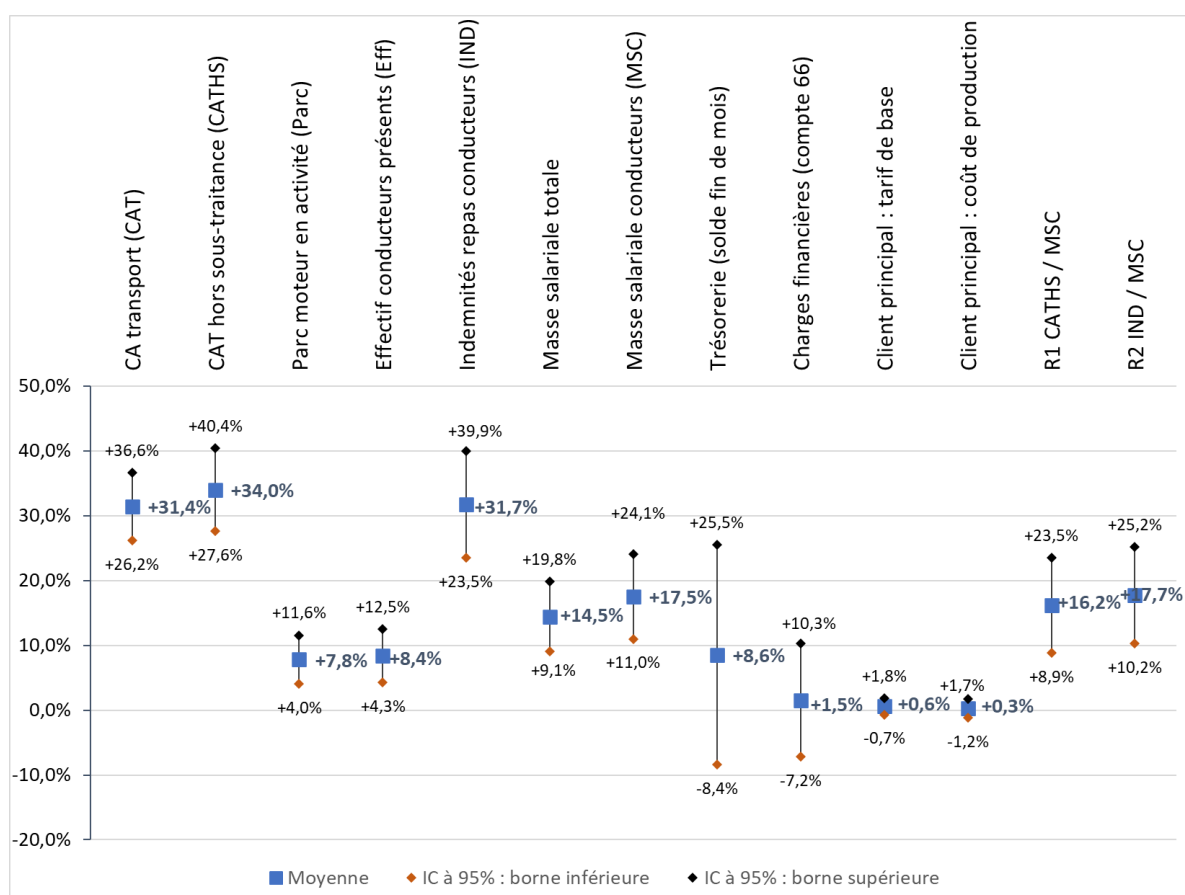
Ce ratio, présentant l'intensité de travail par unité d'œuvre, retrouve également son niveau d'avant crise et le dépasse : +4,6 % par rapport à février 2020 et +4,7 % par rapport à juin 2019.

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. »

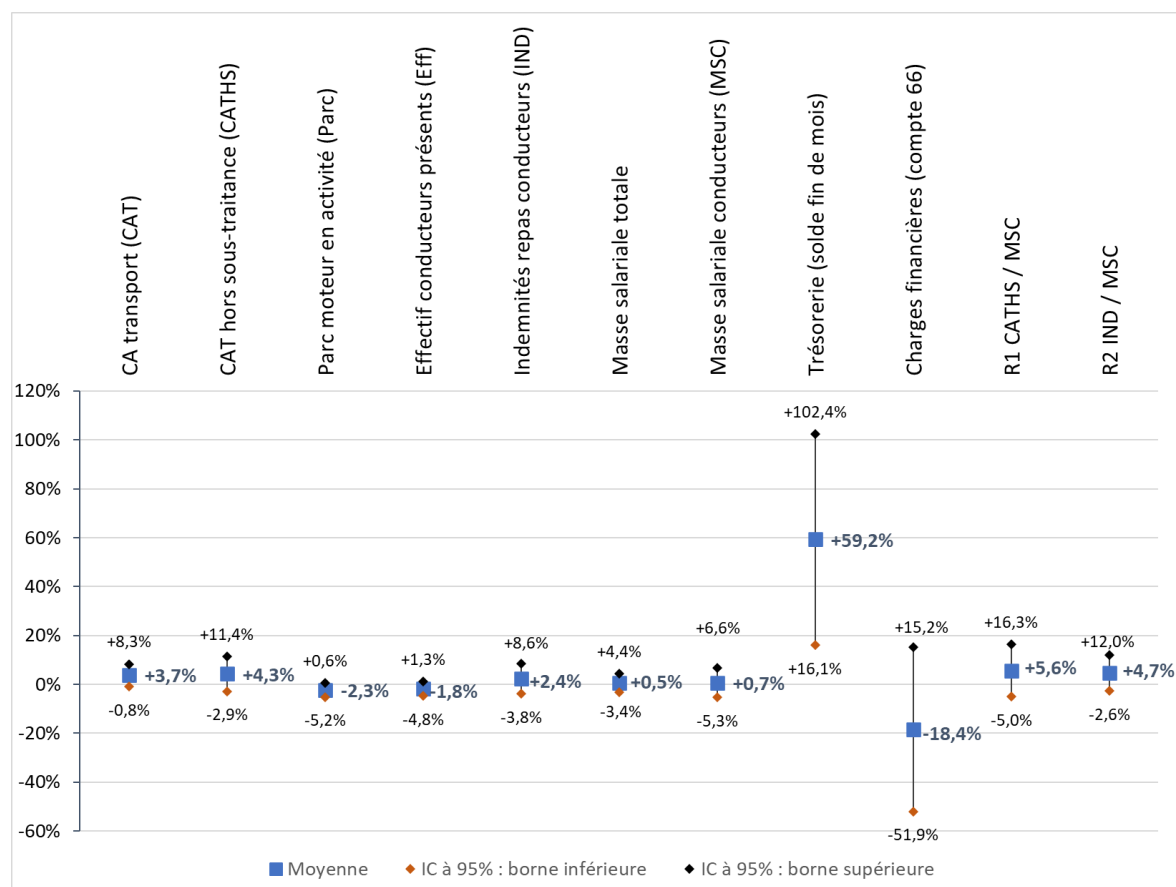
Variations moyennes sur 1 mois (juin 2020 / mai 2020) et intervalles de confiance à 95 %

Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) augmente en moyenne de +36,6 % entre mai et juin 2020. Cette augmentation a 95 % de chance d'être comprise entre +26,2 % et +36,6 %.



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 12 mois (juin 2020 / juin 2019) et intervalles de confiance à 95 %



Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) augmente en moyenne entre juin 2020 et juin 2019 de +8,3 %. Cette augmentation a 95 % de chance d'être comprise entre -0,8 % et +8,3 %.

Attention, les indicateurs présentant des intervalles de confiance très étendus ou encadrant 0 % sont peu interprétables. La trésorerie et les charges financières ont un intervalle de confiance effectivement étendu et les autres encadrent 0.

Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues

Évolution juin 2020 / mai 2020

Variable	Nombre d'observations	Moyenne	Étendue	
			Minimum	Maximum
Q1 (CAT)	35	+31,4 %	-13,8 %	+55,4 %
Q2 (CATHS)	28	+34,0 %	+2,4 %	+80,6 %
Q3 (Parc)	39	+7,8 %	-8,3 %	+51,4 %
Q4 (Eff)	39	+8,4 %	-12,5 %	+42,9 %
Q5 (IR)	25	+31,7 %	-3,0 %	+69,5 %
Q6 (MST)	27	+14,5 %	-23,0 %	+49,1 %
Q7 (MSC)	22	+17,5 %	-22,9 %	+52,4 %
Q8 (Solde fin de mois)	20	+8,6 %	-50,7 %	+104,5 %
Q9 (Compte 66)	12	+1,5 %	-20,0 %	+31,0 %
Q10 (VTarif)	17	+0,6 %	-1,0 %	+10,0 %
Q11 (VCout)	14	+0,3 %	-7,0 %	+5,0 %
R1 (CATHS/ MSC)	19	+16,2 %	-3,5 %	+68,7 %
R2 (IR/MSC)	23	+17,7 %	-4,6 %	+65,0 %

Évolution juin 2020 / juin 2019

Variable	Nombre d'observations	Moyenne	Étendue	
			Minimum	Maximum
Q1 (CAT)	35	+3,7 %	-24,1 %	+33,3 %
Q2 (CATHS)	27	+4,3 %	-32,3 %	+69,9 %
Q3 (Parc)	38	-2,3 %	-20,5 %	+20,0 %
Q4 (Eff)	38	-1,8 %	-30,0 %	+20,0 %
Q5 (IR)	23	+2,4 %	-30,3 %	+20,4 %
Q6 (MST)	26	+0,5 %	-14,1 %	+28,1 %
Q7 (MSC)	22	+0,7 %	-33,0 %	+22,9 %
Q8 (Solde fin de mois)	19	+59,2 %	-27,9 %	+274,6 %
Q9 (Compte 66)	18	-18,4 %	-95,1 %	+89,6 %
R1 (CATHS/ MSC)	19	+5,6 %	-14,5 %	+82,3 %
R2 (IR/MSC)	23	+4,7 %	-28,9 %	+35,5 %

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 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, industrie, travaux publics, etc.). Ci-dessous quelques résultats disponibles.

- Indicateurs publics de l'INSEE

Indices de chiffre d'affaires (dernière donnée disponible : mai 2020)

Evolution mensuelle (m/m-1)	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
mars 20 / fév. 20	-1,6 %	-9,1 %
avril 20 / mars 20	-4,6 %	-10,4 %
mai 20 / avril 20	-12,4 %	-10,4 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
mai 20 / fév. 20	-17,7 %	-27,1 %

Evolution annuelle (m / m-12)	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
mars 20 / mars 19	-7,3 %	-12,0%
avril 20 / avril 2019	-13,1 %	-22,1%
mai 20 / mai 19	-21,6 %	-30,0%

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.

Pour le *Transport routier de fret* (NAF rev. 2 49.41) la baisse s'accroît mois après mois. Elle est de -1,6 % en mars 2020, puis de -4,6 % en avril, puis de -12,4 % en mai. Le niveau plus agrégé du *Transport et de l'entreposage* enregistre un impact plus fort dès le mois de mars, puis une baisse presque constante, autour de -10 %, d'un mois sur l'autre.

En variation annuelle la crise s'amplifie en mai : l'indice de CA du *Transport routier de fret* chute de -21,6 % et celui du *Transport et de l'entreposage* de -30 % sur 12 mois.

Attention, à l'occasion de la dernière publication de ce mois-ci, les séries ont fait l'objet d'une nouvelle révision, les variations d'avril ont notamment été corrigées à la baisse.

Point de conjoncture : estimation de la perte d'activité du deuxième trimestre

Branches	Part dans le PIB (en %)	Perte d'activité en avril (en %)	Perte d'activité en mai (en %)	Perte d'activité en juin (en %)	Contributions à la perte d'activité en juin (en points de PIB)	Perte d'activité au deuxième trimestre (en %)
Agriculture, sylviculture et pêche	2	-12	-8	-4	-0,1	-8
Industrie	14	-32	-19	-14	-1,9	-22
Construction	6	-61	-47	-31	-1,7	-46
Services principalement marchands	56	-29	-22	-13	-7,3	-21
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	10	-36	-27	-16	-1,7	-26
Transports et entreposage	5	-66	-43	-28	-1,3	-46
Hébergement et restauration	3	-82	-67	-20	-0,6	-56
Information et communication	5	-10	-8	-7	-0,4	-8
Activités financières et d'assurance	4	-11	-8	-6	-0,2	-8
Activités immobilières	13	-2	-1	-1	-0,1	-1
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	14	-31	-21	-13	-1,8	-22
Autres activités de services	3	-67	-61	-44	-1,3	-57
Services principalement non marchands	22	-25	-19	-7	-1,5	-17
Total	100	-30	-22	-12	-12	-21
dont principalement marchands	78	-31	-23	-14	-11,0	-23
dont principalement non marchands	22	-25	-19	-7	-1,5	-17
Total principalement marchands hors loyers	65	-37	-27	-17	-11	-27

Lecture : : en juin, l'activité économique aurait diminué de 12 % (contre -30 % au moins d'avril) par rapport à une situation normale. L'industrie, dont la perte d'activité est estimée à 14 % (contre -32 % au mois d'avril), contribuerait à hauteur de 1,9 point de pourcentage à cette baisse.

Source : Calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 8 juillet 2020

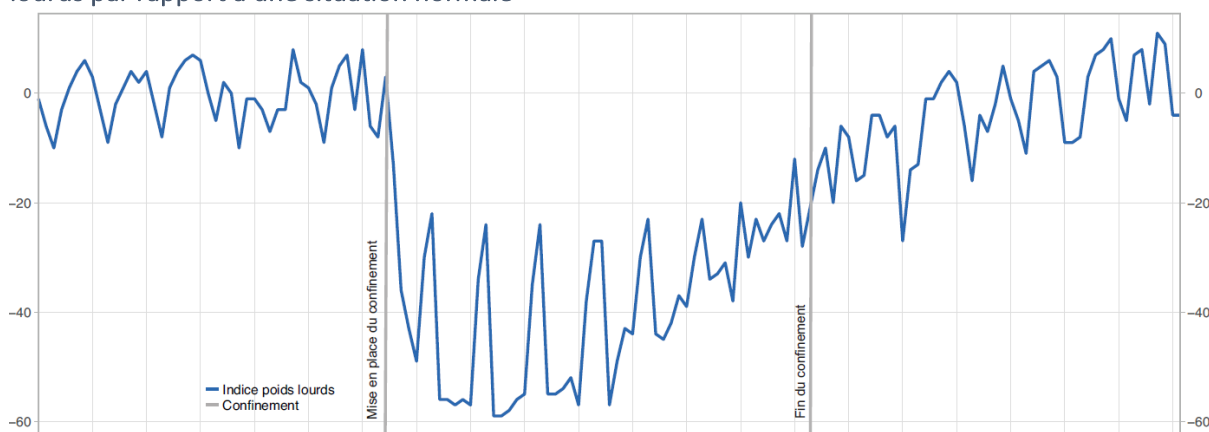
L'INSEE propose une mesure globale de la crise. L'estimation est fondée sur le croisement de données d'activité pour la plupart indirectes ou globales (paiements par carte bancaire, consommations énergétiques, etc.), complétée par une modélisation des contributions sectorielles à l'économie. La comparaison avec l'évolution des indices de chiffre d'affaires mensuels fait apparaître un écart important.

Pour le *transport et l'entreposage*, l'impact immédiat (écart par rapport à la situation normale préexistante) est estimé à -66 % en termes de volume d'activité pour le mois d'avril, puis connaît une amélioration relative à -43 % en mai avec l'entrée en phase de déconfinement, puis à -28 % en juin marquant le retour très progressif vers une situation plus normale. En variation mensuelle, cela représente bien une hausse de +68 % en mai puis de +26 % en juin.

L'évolution ainsi mesurée apparaît plus contrastée que celle donnée par l'indice de chiffre d'affaire (cf. page précédente) qui enregistre lui une baisse plus lissée.

Avec le point de conjoncture du 8 juillet, l'INSEE propose une courbe du trafic journalier des poids lourds en France et une prévision d'activité mensuelle par branche dans les services pour 2020. En fin d'année, l'ensemble de la branche transport, passagers et marchandises, tout mode confondu, resterait à un niveau inférieur de -10 % à celui d'avant crise (cf. page suivante).

Point de conjoncture : trafic routier de véhicules lourds en France, perte de trafic routier de poids lourds par rapport à une situation normale



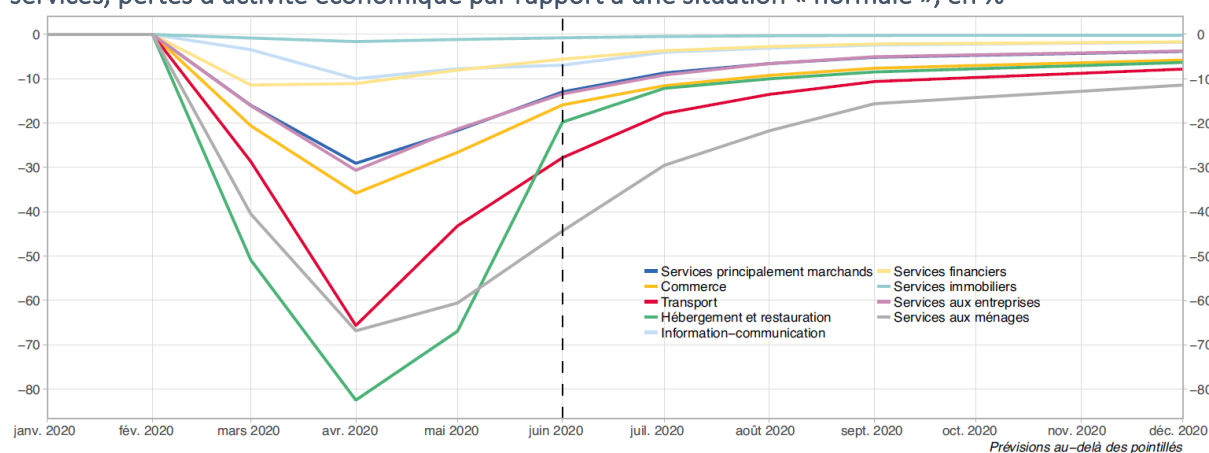
Note : l'indice est construit en comparant le trafic actuel à un trafic « avant crise ». Afin que cette référence soit la plus « juste possible », celle-ci est calculée sur le débit moyen journalier du 13 janvier au 2 février 2020 pour éviter les effets liés aux vacances scolaires et au début du confinement. Par ailleurs, la série a été corrigée de la saisonnalité des jours de la semaine et des jours fériés.

Lecture : le 28 juin 2020, le trafic routier de poids lourds en France était de 4 % inférieur à un jour comparable d'avant crise.

Source : CEREMA, calculs Insee

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 8 juillet 2020

Point de conjoncture : Pertes d'activité économique mensuelles estimées puis prévues dans les services, pertes d'activité économique par rapport à une situation « normale », en %



Lecture : en avril, l'activité économique dans l'hébergement-restauration aurait été inférieure de 82 % par rapport à une situation normale.

Source : Insee, enquête Acemo-Covid, calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 8 juillet 2020

• Indicateurs publics du SDES

Les données les plus récentes du SDES ont été présentées dans le précédent baromètre¹ et n'ont pas connu de mise à jour depuis car étant principalement trimestrielles. Il s'agit principalement de l'IAST (indices d'activités des services de transport), des statistiques de transport et tonnes-kilomètres et des évolutions de l'emploi.

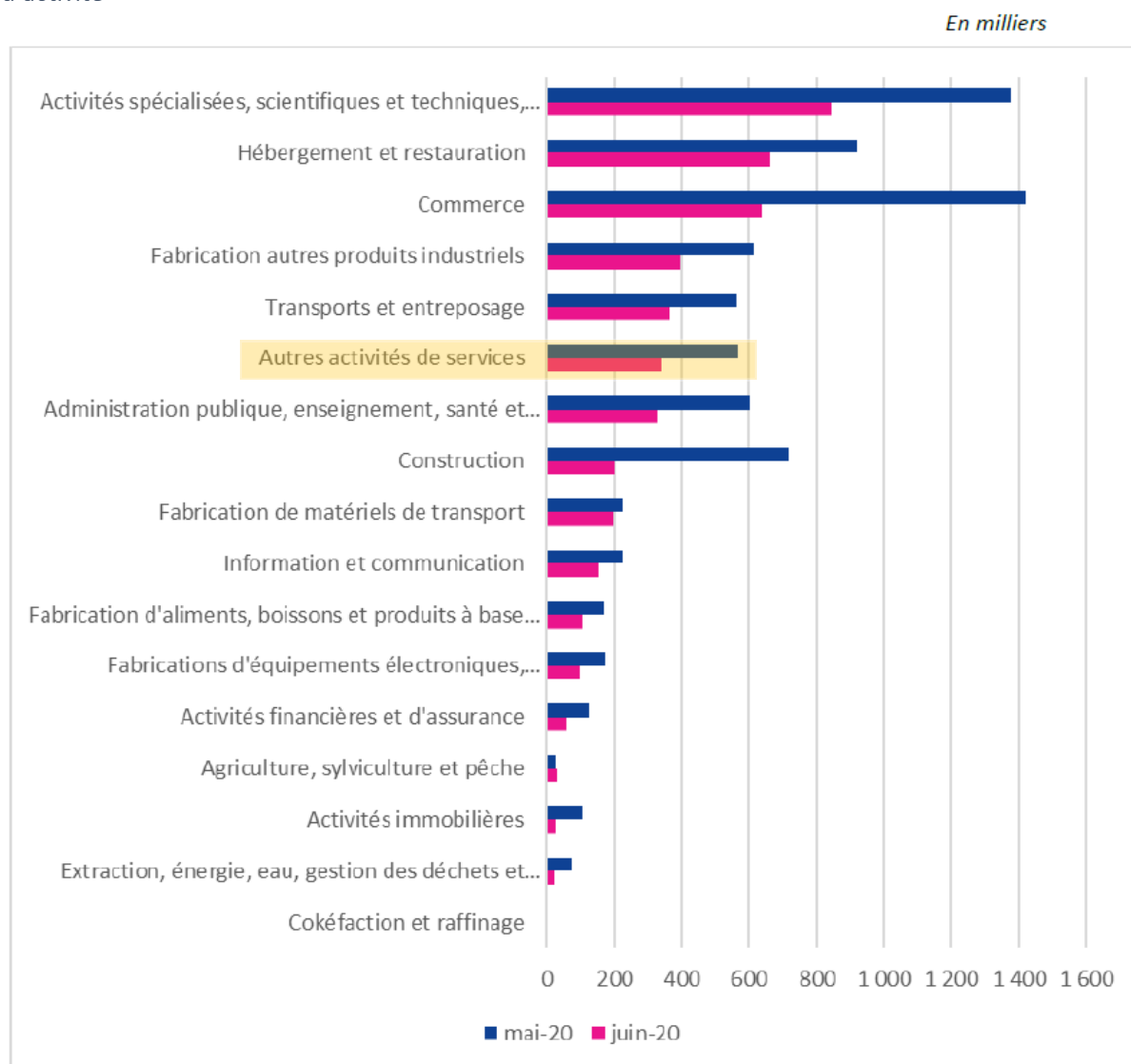
¹ <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Barometre-activite-et-climat-economique-TRM-Resultats-de-mai-2020>

- Indicateurs publics de la DARES

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

Les synthèses publiées fournissent des informations avec des comparaisons mensuelles.

Estimation des nombres de salariés effectivement en activité partielle en mai et juin 2020, par secteur d'activité



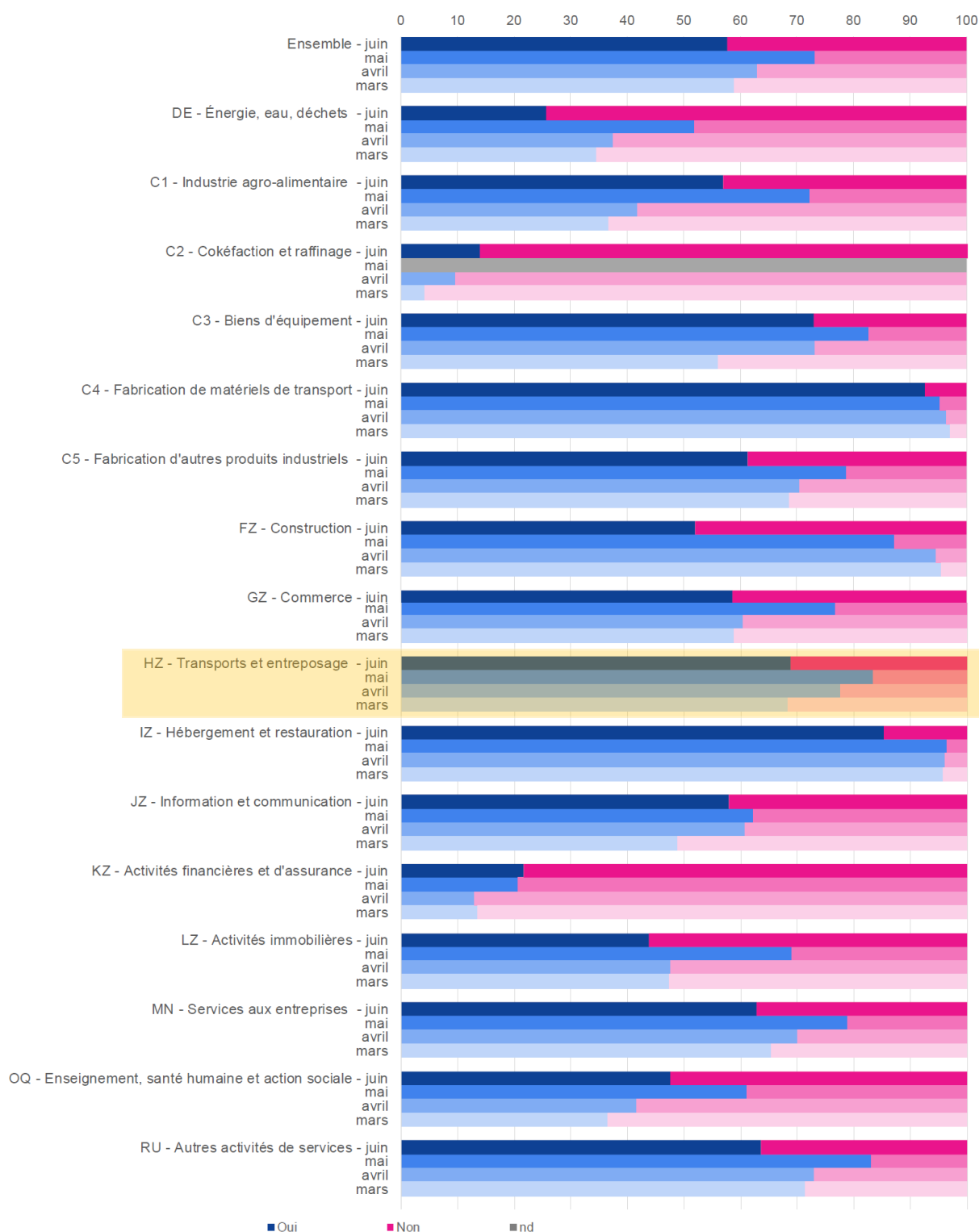
Note de lecture : le nombre de salariés effectivement placés en activité partielle est estimé à 1,4 million dans le secteur du commerce au mois de mai 2020, et à 0,6 million en juin.

Sources : demandes d'indemnisations SI APART, enquête Acemo-Covid-19 ; estimation Dares.

Champ : France.

DARES : Situation sur le marché du travail durant la crise sanitaire, au 21 juillet 2020

Recours en chômage partiel, par secteur d'activité (en % de salariés)



Note de lecture : au 30 juin 2020, 58 % des salariés sont dans une entreprise qui a mis au moins une partie de ses salariés au chômage partiel.

Source : Dares, enquête Acemo Covid, 2020.

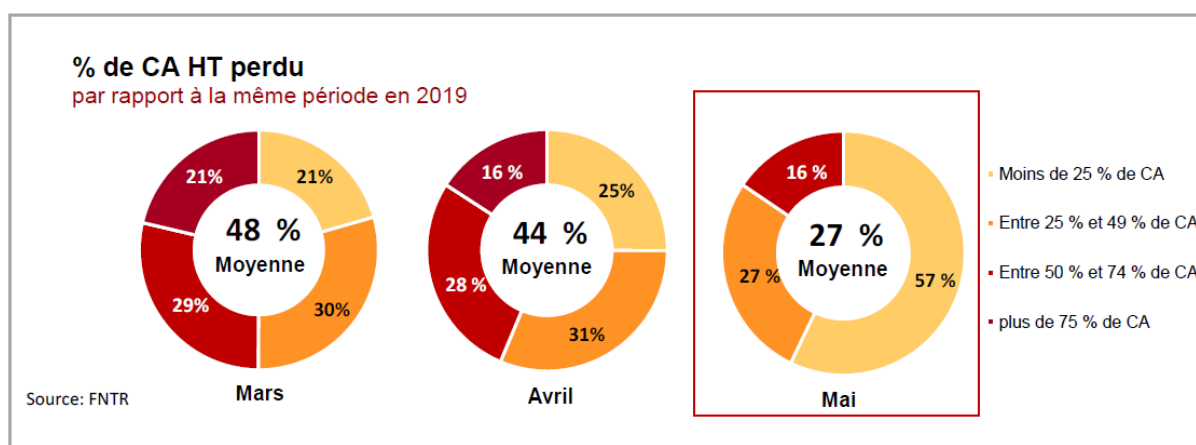
Champ : salariés du privé hors agriculture, particuliers employeurs et activités extraterritoriales ; France (hors Mayotte).

DARES : Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre pendant la crise sanitaire Covid-19 – Juillet 2020

- Indicateurs professionnels

Enquête FNTR Coronavirus

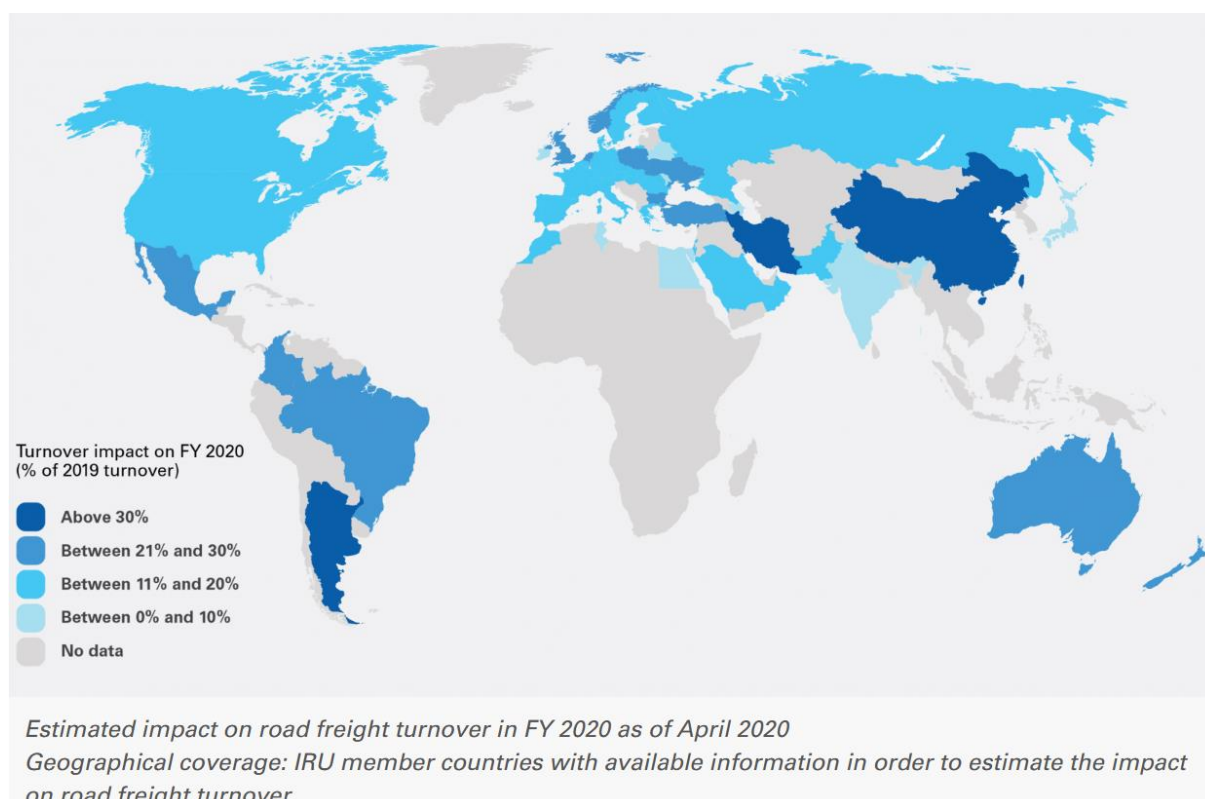
Étude auprès des adhérents de la FNTR (plus de 1200 réponses en avril, 1100 en mai et 1025 en juin pour les enquêtes portant respectivement sur l'activité du mois précédent).



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

Impact évalué par l'IRU

Impact sur le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises en cumul jusqu'en avril 2020 (en % du CA 2019), estimé par les membres de l'IRU et consolidé par des analyses complémentaires.



IRU (2020), « COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry »