



ENQUETE CNR INCIDENCE COVID-19

Baromètre activité et climat économique TRM

Résultats de mai 2020

Publié le 10 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 mois de mai 2020 est marqué par une reprise progressive de l'activité (fin du confinement le 11 mai) avec une augmentation presque générale des indicateurs. Ainsi, le chiffre d'affaire transport augmente de +45,7 % par rapport au mois d'avril.

Cette reprise progressive ne permet pas de retrouver les niveaux d'avant crise : le chiffre d'affaires transport a baissé de -13,5 % entre février et mai 2020. Sur 1 an, par rapport à mai 2019, il est en diminution de -23,5 %.

Plusieurs indicateurs économiques restent préoccupants, comme le revenu par unité d'œuvre : 11,3 % inférieur à celui de février 2020.

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 %.....	9
Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues.....	11
Impact du Covid-19 en mars 2020 selon différentes sources.....	12

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 mai 2020 : données sur mai 2020, avril 2020 et mai 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 troisième vague d'enquêtes, portant sur mai 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 mai 2020, a abouti à un taux de réponse de 11,7 %, malgré plusieurs relances. Sur les 393 entreprises interrogées, seulement 46 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 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 %
mai 20 / avril 20	+45,7 %	+26,8 % à +64,7 %	mai 20 / mai 19	-23,5 %	-27,5 % à -19,5 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-13,5 %

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 %
mai 20 / avril 20 (*)	+49,1 %	+27,6 % à +70,5 %	mai 20 / mai 19	-21,6 %	-26,5 % à -16,8 %

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

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-11,7 %

Avec l'enclenchement du déconfinement à partir du 11, le mois de mai 2020 est marqué par la reprise de l'activité. En moyenne, le chiffre d'affaires transport progresse de +47,5 % par rapport à avril 2020, mois qui constituera vraisemblablement le creux de la crise. Avec un intervalle de confiance à 95 % compris entre +26,8 % à +64,7 %, la diversité des situations se poursuit. La reprise de l'activité ne se fait pas partout au même rythme.

A la fin du mois de mai, le chiffre d'affaires transport reste inférieur de -13,5 % à son niveau d'avant crise. Sur 12 mois, entre mai 2019 et mai 2020, la baisse moyenne du chiffre d'affaires est de -23,5 %.

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 %
mai 20 / avril 20	+55,0 %	+25,7 % à +84,3 %	mai 20 / mai 19	-21,0 %	-26 % à -16,1 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-9,2 %

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.

On observe en mai 2020 une progression de la quantité de travail des conducteurs présents plus dynamique que celle du chiffre d'affaires.

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 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 %
mai 20 / avril 20	+32,4 %	+16,5 % à +48,3 %	mai 20 / mai 19	-11,6 %	-17,1 % à -6,2 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-10,8 %

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 %
mai 20 / avril 20	+37,7 %	+21,3 % à +54,2 %	mai 20 / mai 19	-12,8 %	-17,9 % à -7,7 %

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

Une part importante du parc reste immobilisée : -10,8 % par rapport à la situation d'avant crise. En revanche, l'augmentation moyenne du parc en activité et des effectifs conducteurs présents, respectivement de +32 % et +38 %, est forte. L'écart avec la progression du chiffre d'affaires transport hors sous-traitance (+49,1 %) témoigne d'une hausse de la productivité, qui avait été fortement dégradée générant d'importants surcoûts.

Les coûts de production

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 %
mai 20 / avril 20	+22,5 %	+15,4 % à +29,6 %	mai 20 / mai 19	-11,7 %	-16,2 % à -7,1 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-2,8 %

L'augmentation moyenne de +22,5 %, sur un mois en mai 2020, ramène la masse salariale totale proche du seuil d'avant crise de février 2020, avec une baisse de seulement -2,8 % sur 3 mois.

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 %
mai 20 / avril 20	+21,6 %	+12,3 % à +30,9 %	mai 20 / mai 19	-13,0 %	-19,4 % à -6,6 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-4,8 %

La masse salariale conducteurs connaît également une augmentation, en moyenne de +21,6 % en mai 2020. Son montant reste inférieur de -4,8 %, à celui d'avant crise. Le chiffre d'affaires hors sous-traitance se situant à -11,7 % par rapport à son niveau d'avant crise. Structurellement, les surcoûts générés sont donc toujours présents, même si leur ampleur est moindre.

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 %
mai 20 / avril 20	+16,8 %	-7,7 % à +41,4 %	mai 20 / mai 19	+56,3 %	+5,1 % à +107,6 %

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
mai 20 / fév. 20	+16,4 %

Les dispersions observées pour ce critère sont très importantes. Par définition, la trésorerie est une donnée comptable assez volatile, soumise à des aléas divers. On observe néanmoins des évolutions moyennes favorables. Les entreprises interrogées auraient relativement bien résisté au premier choc en préservant leur trésorerie.

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 %
mai 20 / avril 20 (*)	-13,2 %	-29,8 % à +3,3 %	mai 20 / mai 19 (*)	-24,4 %	-44,6 % à -4,3 %

(*) Les analyses statistiques font apparaître un risque de surestimation des évolutions.

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
mai 20 / fév. 20	-0,9 %

Depuis la première enquête de mars, ce critère enregistre des dispersions très importantes. Après avoir enregistré des hausses en mars puis en avril 2020, les charges financières moyennes sont vite revenues en mai 2020 au niveau d'avant crise.

Impact commercial avec le client principal

Bien que les entreprises continuent, pour 24 % d'entre-elles, d'enregistrer des surcoûts, pour 86 % des répondants le tarif de base du transport avec le client principal n'a pas été modifié en mai 2020.

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, 93 % 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 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 %
mai 20 / avril 20	-0,5 %	-1,4 % à 0,5 %

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
mai 20 / fév. 20	-8,1 %

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 mai 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 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 %
mai 20 / avril 20	+4,6 %	-2,9 % à +12,1 %

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
mai 20 / fév. 20	+0,5 %

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 mai 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 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 %
mai 20 / avril 20	+19,4 %	+0,6 % à 38,2 %	mai 20 / mai 19	-9,2 %	-14,7 % à -3,6 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-11,3 %

Ce ratio qui décrit le revenu par unité d'œuvre progresse en mai 2020, mais il reste très dégradé par rapport à une situation normale : -11,3 % par rapport à février 2020, -9,2 % par rapport à mai 2019.

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 %
mai 20 / avril 20	+22,2 %	-1,2 % à +45,7 %	mai 20 / mai 19	-8,6 %	-14,6 % à -2,7 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Moyenne
mai 20 / fév. 20	-11,2 %

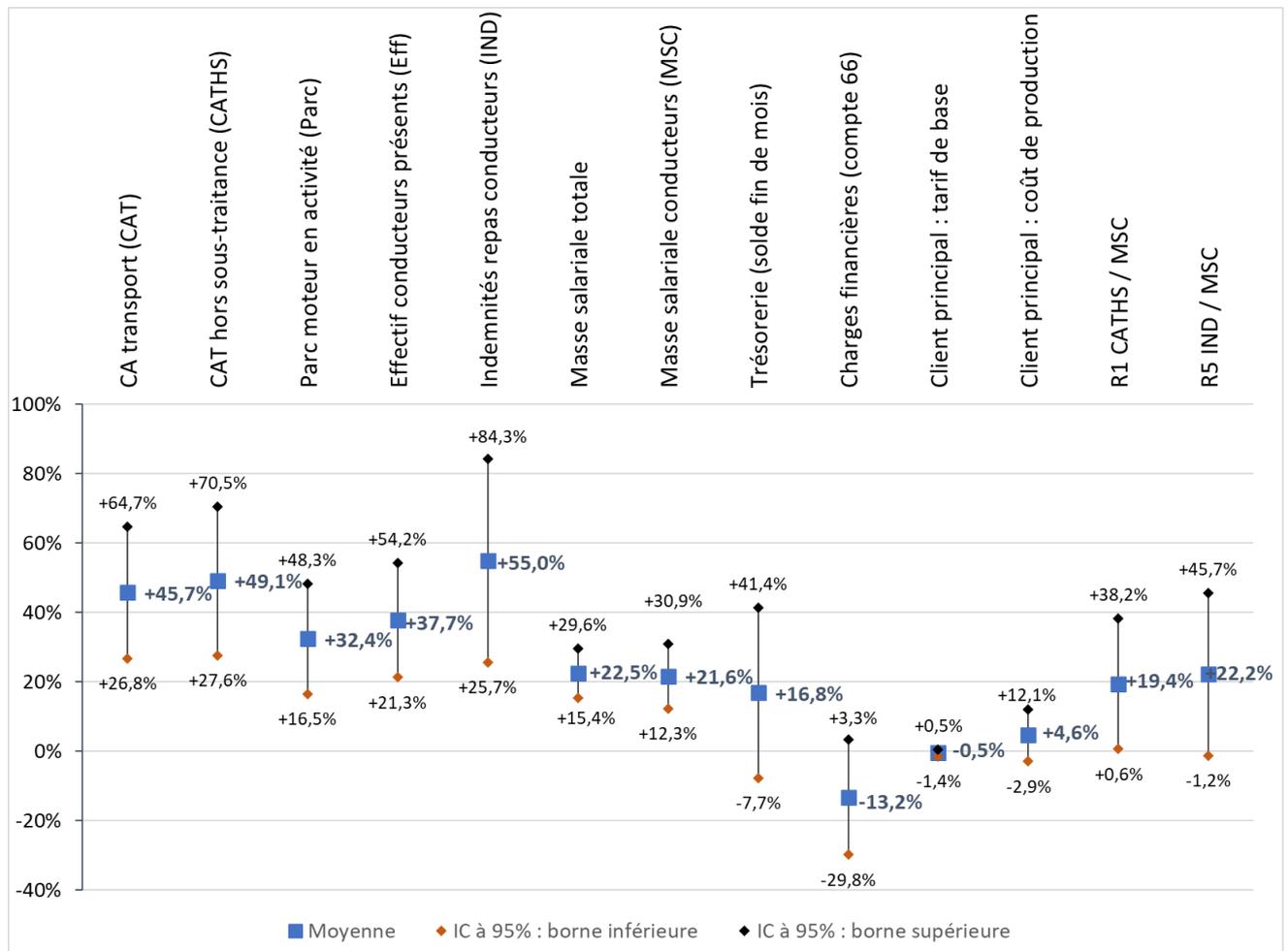
L'intensité de travail par unité d'œuvre progresse fortement en mai 2020, +22,2 % sur un mois, toutefois sans effacer la crise : -11,2 % par rapport à février 2020.

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. »

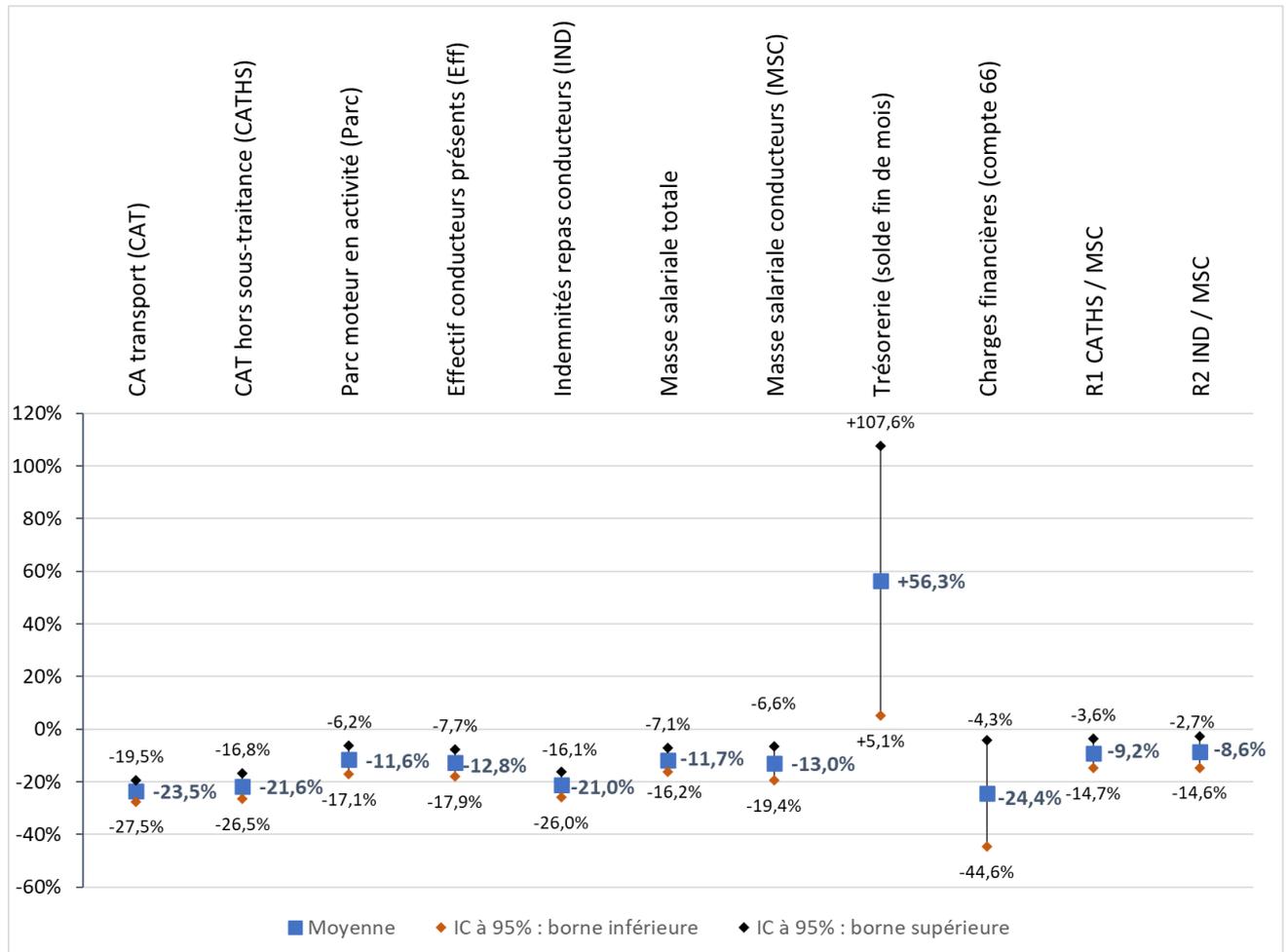
Variations moyennes sur 1 mois (mai 2020 / avril 2020) et intervalles de confiance à 95 %

Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) augmente en moyenne de +45,7 % entre avril et mai 2020. Cette augmentation a 95 % de chance d'être comprise entre +26,8 % et +64,7 %.



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 (mai 2020 / mai 2019) et intervalles de confiance à 95 %



Comment lire le graphique : le chiffre d'affaires transport (CAT) diminue en moyenne entre mai 2020 et mai 2019 de -23,5 %. Cette baisse a 95 % de chance d'être comprise entre -27,5 % et -19,5 %.

Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues

Évolution mai 2020 / avril 2020

Variable	Nombre d'observations	Moyenne	Étendue	
			Minimum	Maximum
Q1 (CAT)	42	+45,7 %	-13,9 %	+278,0 %
Q2 (CATHS)	38	+49,1 %	-15,7 %	+278,0 %
Q3 (Parc)	38	+32,4 %	-64,7 %	+166,7 %
Q4 (Eff)	40	+37,7 %	-13,3 %	+219,8 %
Q5 (IR)	30	+55 %	-83,3 %	+260,5 %
Q6 (MST)	35	+22,5 %	-11,3 %	+86,0 %
Q7 (MSC)	30	+21,6 %	-15,9 %	+91,2 %
Q8 (Solde fin de mois)	24	+16,8 %	-28,5 %	+229,8 %
Q9 (Compte 66)	23	-13,2 %	-98,7 %	+42,7 %
Q10 (VTarif)	28	-0,5 %	-12 %	+3,5 %
Q11 (VCout)	25	+4,6 %	-15 %	+75,0 %
R1 (CATHS/ MSC)	38	+19,4 %	-28,9 %	+172,1 %
R2 (IR/MSC)	30	+22,2 %	-88,1 %	+178,8 %

Évolution mai 2020 / mai 2019

Variable	Nombre d'observations	Moyenne	Étendue	
			Minimum	Maximum
Q1 (CAT)	42	-23,5 %	-61,4 %	+4,6 %
Q2 (CATHS)	38	-21,6 %	-61,4 %	+24,2 %
Q3 (Parc)	38	-11,6 %	-69,2 %	+12,5 %
Q4 (Eff)	40	-12,8 %	-68,1 %	+12,5 %
Q5 (IR)	30	-21,0 %	-46,7 %	+13,0 %
Q6 (MST)	35	-11,7 %	-32,2 %	+50,0 %
Q7 (MSC)	30	-13,0 %	-32,3 %	+64,5 %
Q8 (Solde fin de mois)	24	+56,3 %	-100,0 %	+436,0 %
Q9 (Compte 66)	23	-24,4 %	-93,6 %	+29,5 %
R1 (CATHS/ MSC)	38	-9,2 %	-44,5 %	+27,4 %
R2 (IR/MSC)	30	-8,6 %	-45,4 %	+25,3 %

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)

Evolution mensuelle (m/m-1)	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
mars 20 / fév. 20	-1,6 %	-9,8 %
avril 20 / mars 20	-2,6 %	-9,3 %

Evolution depuis le dernier mois complet avant crise	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
avril 20 / fév. 20	-4,1 %	-18,1 %

Evolution annuelle (m / m-12)	Indice CA - Transports routiers de fret – cvs	Indice CA - Transports et entreposage - cvs
mars 2020 / mars 19	-7,6 %	-12,2 %
avril 2020 / avril 2019	-12,9 %	-22,0 %

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.

Au niveau du *Transport routier de fret* (NAF rev. 2 49.41), la baisse est de -1,6 % en mars 2020 puis de -2,6 % en avril. Cela paraît relativement faible. Toutefois, calculée trimestriellement (1^{er} trimestre 2020 par rapport au 4^{ème} trimestre 2019), la baisse est de -5,7 %, ce qui est cohérent avec un impact fort mais limité sur la 2^{ème} quinzaine de mars.

Au niveau plus agrégé du *Transport et de l'entreposage* l'impact apparaît également plus important (-22 % en avril contre -12,9 % par exemple en évolution annuelle). On notera aussi qu'à l'occasion de la dernière publication de ce mois-ci, les séries ont fait l'objet d'une révision. Il convient de rester prudent sur la fiabilité du mode de collecte et d'agrégation en période de crise. On surveillera les évolutions futures.

L'INSEE communique aussi des indices sur un niveau de nomenclature plus fin : transports routiers de frets interurbains et transports routiers de frets de proximité. Toutefois, ces indices ne sont donnés qu'en valeurs brutes, sans correction saisonnière. Ils sont de ce fait inutilisables pour mesurer des évolutions conjoncturelles de court terme. Par exemple, avec les données révisées, ils augmentent en moyenne de +18 % entre mars 2020 et février 2020 pour le TRM interurbain et de proximité, puis diminuent de -11 %.

Point de conjoncture : estimation de la perte d'activité liée aux mesures d'endiguement au 27 mai 2020

Branches	Part dans le PIB (en %)	Perte d'activité (en %)	Contributions à la perte d'activité (en points de PIB)	Perte d'activité estimée le 7 mai (en %)
Agriculture, sylviculture et pêche	2	-6	-0,1	-13
Industrie	14	-24	-3	-38
Construction	6	-38	-2	-75
Services princip. marchands	56	-25	-14	-36
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	10	-27	-3	-47
Transports et entreposage	5	-40	-2	-59
Hébergement et restauration	3	-90	-3	-90
Information et communication	5	-23	-1	-31
Activités financières et d'assurance	4	0	0	0
Activités immobilières	13	-1	-0,1	-2
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	14	-26	-3	-44
Autres activités de services	3	-63	-2	-76
Services principalement non marchands	22	-7	-2	-14
Total	100	-21	-21	-33
<i>dont principalement marchands</i>	78	-25	-20	-39
<i>dont principalement non marchands</i>	22	-7	-2	-14
Total principalement marchands hors loyers	65	-30	-20	-46

Lecture : au 27 mai 2020, l'activité économique aurait diminué de 21 % par rapport à une situation normale tandis qu'elle avait diminué de 33 % au 7 mai. L'industrie, dont la perte d'activité est estimée à 24 %, contribuerait à hauteur de 3 points de pourcentage à cette baisse.

Source : calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 27 mai 2020

L'INSEE propose également 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.), complété 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 -63 % en termes de volume d'activité pour la fin du mois d'avril alors que l'indice de chiffre d'affaires enregistre lui une baisse limitée à -18 % entre avril et février.

A fin mai 2020, après le démarrage de la phase de déconfinement, la perte d'activité pour le *transport et l'entreposage* reste élevée (cf tableau page suivante) et estimée à -40 % par l'INSEE.

- Indicateurs publics du SDES

Les indicateurs publiés en juillet 2020 par le SDES portent sur la situation au 1^{er} trimestre 2020, ils captent donc le début de la crise et de la phase de confinement sur la 2^{ème} partie du mois de mars 2020.

IAST - Indices d'activité des services de transport (CVS-CJO)

Evolution trimestrielle (T/T-1)	Transport terrestre de marchandises	Transports routier Compte d'autrui
T4 2019 / T3 2019	-4,8 %	-3,2 %
T1 2020 / T4 2019	-4,7 %	-10,2 %

Evolution annuelle (T / T-4)	Transport terrestre de marchandises	Transports routier Compte d'autrui
T4 2019 / T4 2018	0,5 %	3,1 %
T1 2020 / T1 2019	-7,9 %	-11,6 %

L'indice d'activité du *transport routier pour compte d'autrui* affiche une baisse de -10,2 % au 1^{er} trimestre 2020. Même en tenant compte d'une tendance baissière apparue plus tôt au 3^{ème} trimestre 2019, l'impact de la crise est important : en considérant que la baisse porte sur le seul mois de mars, elle serait alors de l'ordre de -30 % sur ce mois.

Transport intérieur de marchandises en tonnes-kilomètres (CVS-CJO)

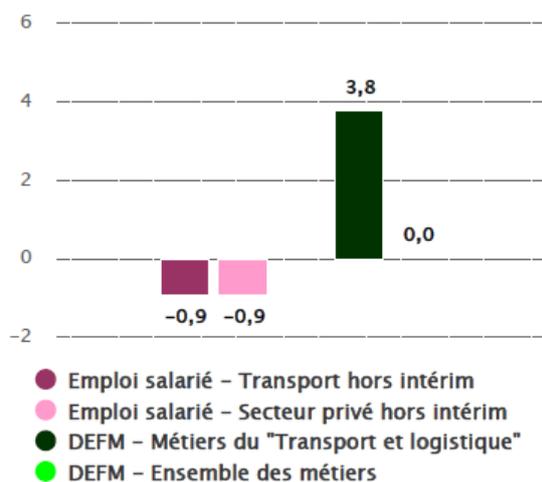
A ce jour, les statistiques en tonnes-kilomètres sont encore provisoires pour le 4^{ème} trimestre 2019 et non disponibles pour le compte d'autrui au 1^{er} trimestre 2020.

Emploi salarié dans les transports

Les mesures de sauvegarde (chômage partiel, etc.) n'ont pas évité un impact important dès le début du confinement. A la fin du 1^{er} trimestre 2020, tous les indicateurs s'inversent : le transport qui était en création nette d'emplois salariés depuis 5 années consécutives affiche une perte de -0,9 % et l'intérim s'effondre à -37,7 %.

Évolution de l'emploi salarié et du nombre de demandeurs d'emploi T1 2020

en %



Champ :

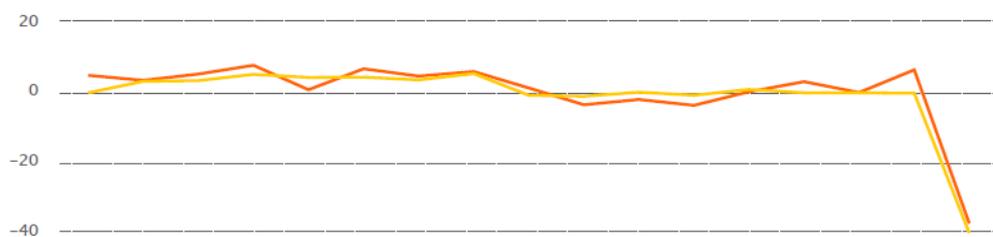
- pour l'emploi salarié : France (hors Mayotte)

- pour les DEFM : France métropolitaine, marché du travail, catégories A, B, C

Source : SDES ; Insee, estimations d'emploi ; Acoff ; Urssaf ; Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Évolution de l'intérim

en %



-60

T1	T2	T3	T4	T1												
2016				2017				2018				2019				2020

— Intérim transports et entreposage
— Intérim secteur privé

Champ : France (hors Mayotte)

Note : dans le cadre de sa publication des données sur le premier trimestre 2018, la Dares a révisé les séries d'emploi intérimaire. Voir note méthodologique http://dares.travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/2018_t1_revisiensemplointerimaire.pdf

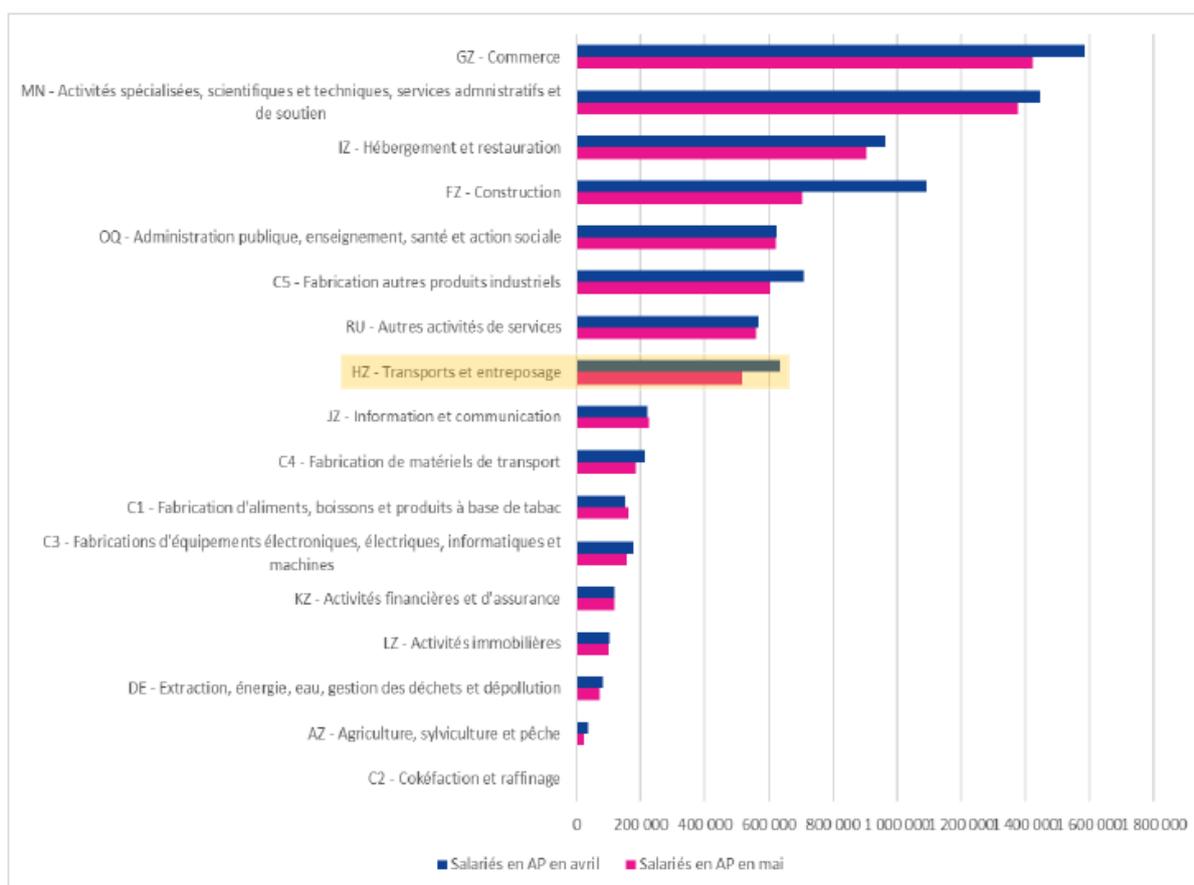
Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SDES

- 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.

L'édition de juin du tableau de bord fournit des informations avec des comparaisons mensuelles (cf pages suivantes).

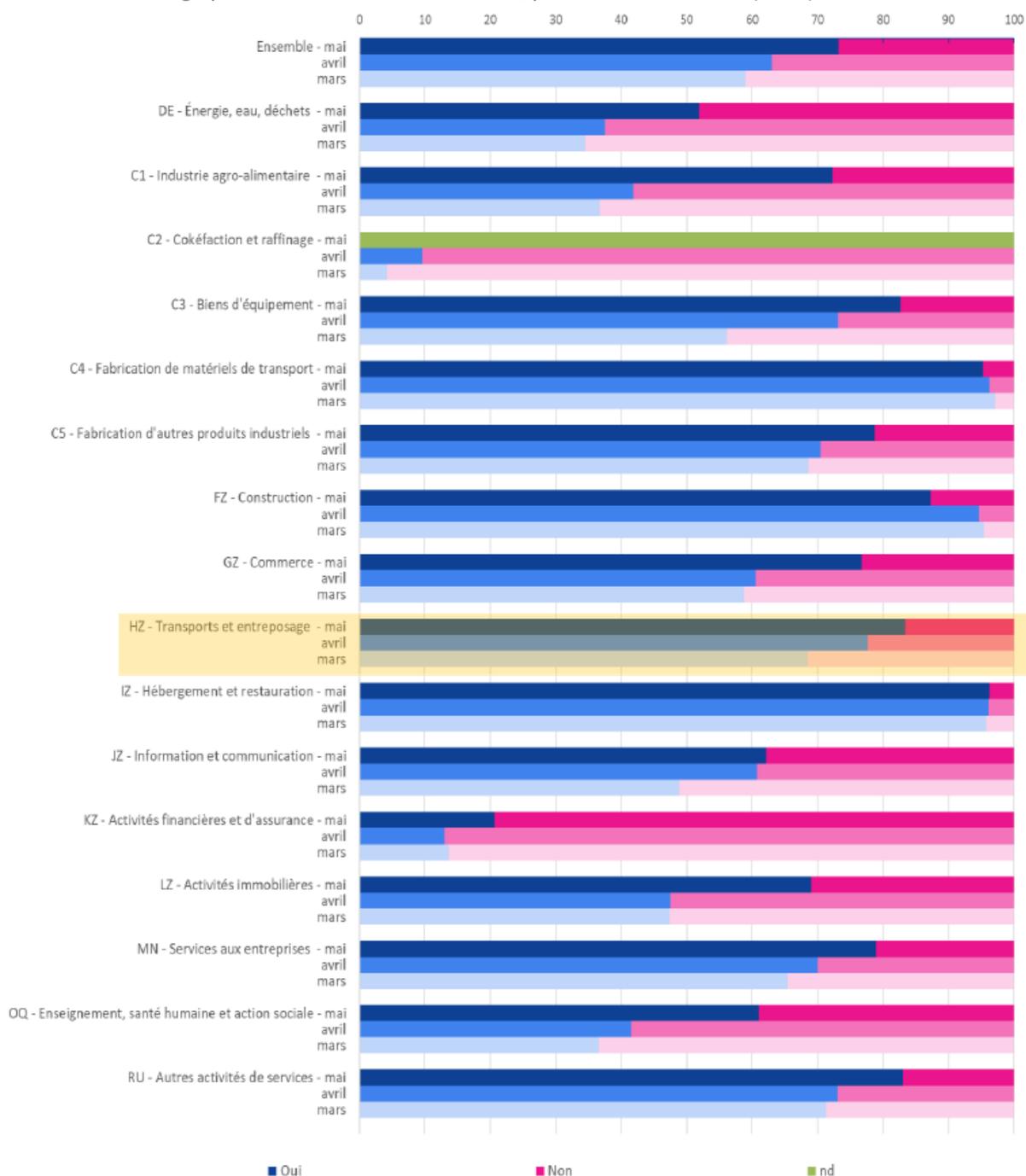
Estimation des nombres de salariés effectivement en activité partielle en avril et mai 2020, par secteur d'activité



Note de lecture : le nombre de salariés effectivement placés en activité partielle est estimé à 1,6 million dans le secteur du commerce au mois d'avril 2020, et à 1,4 million en mai.
Sources : demandes d'indemnisations SIAPART, enquête Acemo-Covid-19 ; estimation Dares.
Champ : salariés ; France.

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

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



Note de lecture : au 31 mai, 87,3 % des salariés de la construction sont dans une entreprise qui a recours au chômage partiel.

Source : Dares, enquête Acemo Covid, juin 2020.

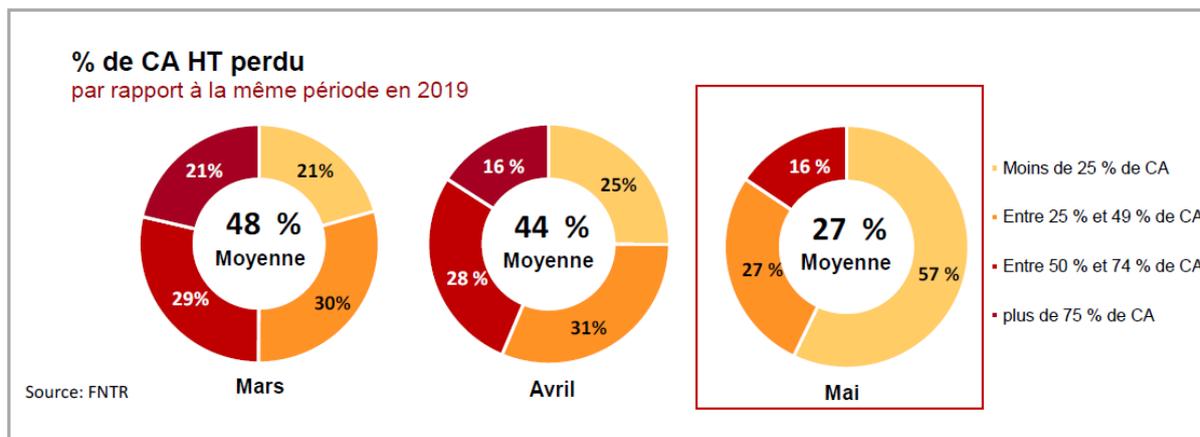
Champ : salariés du privé hors agriculture, particuliers employeurs et activités extraterritoriales ; France (hors Mayotte).

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

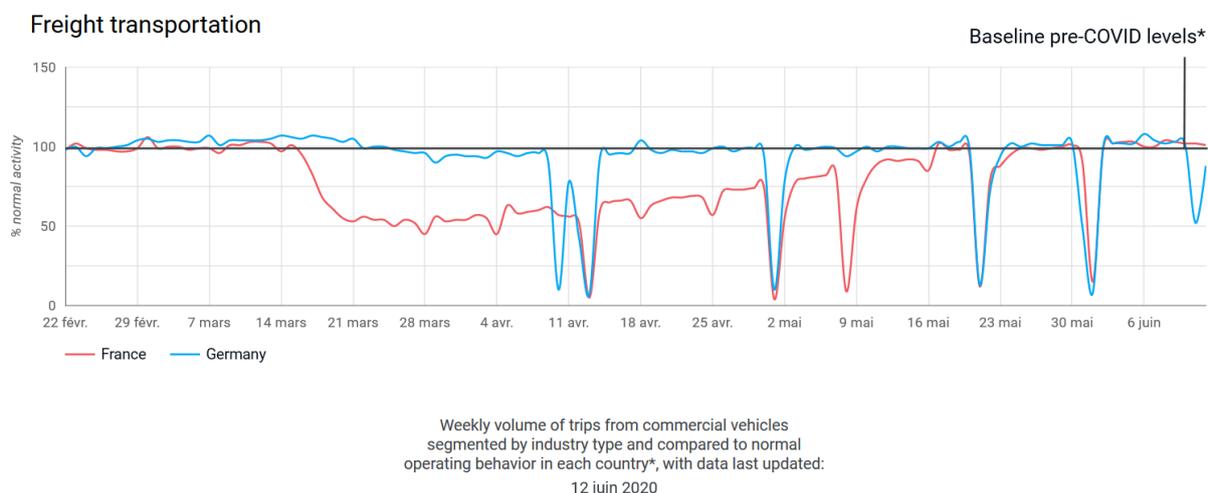


FNTR (2020), « Coronavirus : Impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises », juin 2020

- 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.



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.