



ENQUETE CNR INCIDENCE COVID-19

# Baromètre activité et climat économique TRM

## Résultats de mars 2020

Publié le 16 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.

Les résultats pour le mois de mars 2020 indiquent une baisse d'activité : - 17,8 % en moyenne pour le chiffre d'affaires transport entre février et mars 2020 et - 24,1 % entre mars 2019 et mars 2020.

D'autres indicateurs mesurés semblent corroborer cette tendance, ainsi le parc exploité diminue de - 16,5 % sur 1 mois et les effectifs de conducteurs en activité ont été réduits de - 16,9 %.

En poussant l'analyse, la comparaison de certains indicateurs illustre des tendances claires. Par exemple, l'écart entre la baisse de la masse salariale des conducteurs et la contraction des effectifs roulants témoigne du recours au régime de « chômage partiel ». La baisse du ratio chiffre d'affaires sur masse salariale des conducteurs indique une dégradation de la performance économique.

Attention, ces résultats concernent un mois entier qui n'a subi qu'une moitié de temps de confinement (mars 2020). Il faut rappeler également que les situations vécues par les transporteurs ont été très diversifiées, ce qu'illustrent les fortes dispersions statistiques enregistrées avec ces résultats. Il est recommandé de les prendre en considération.

### 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 %..... | 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 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 mensuel 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 mars 2020 : données sur mars 2020, février 2020 et mars 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.

## Echantillon 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.

Après de nombreuses relances, la première vague d'enquêtes, commencée fin avril 2020 et portant sur l'activité de mars 2020, a abouti à un taux de réponse de 17,3 % : sur les 393 entreprises interrogées, seulement 68 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. 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 (longue distance ou régional) 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 68 « 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 %.

### Situation des entreprises : chiffre d'affaires, parc exploité et conducteurs en activité.

Pour mémoire, le confinement obligatoire a démarré mi-mars, le mardi 17. Cette date partage exactement le mois de mars 2020 en deux moitiés de 11 jours ouvrés.

Sur la totalité du mois de mars 2020, le **chiffre d'affaires transport total** (question Q1), le **CA transport hors sous-traitance** (Q2), le **parc en activité** (Q3) et l'**effectif des conducteurs présents** pour exploiter ces véhicules (Q4) diminuent d'environ **-17 %** par rapport à février 2020.

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.

#### Q1- Chiffre d'affaires transport

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -17,8%                             | -22,4%                        | -13,3%     | -24,1%                          | -29,4%                        | -18,9%     |

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 pour la fraction du panel opérant en régional.

#### Q2- Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -17,4%                             | -21,6%                        | -13,2%     | -21,8%                          | -26,7%                        | -17,0%     |

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 pour la fraction du panel opérant en régional.

#### Q3- Parc moteur en activité

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -16,5%                             | -22,0%                        | -11,1%     | -17,6%                          | -23,5%                        | -11,7%     |

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 pour la fraction du panel opérant en régional.

#### Q4- Effectif conducteurs présents pour l'exploitation du parc

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -16,9%                             | -22,2%                        | -11,6%     | -17,3%                          | -23,3%                        | -11,2%     |

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 pour la fraction du panel opérant en régional.

#### Coûts de personnel : indemnités repas conducteurs, masse salariale totale et conducteurs.

##### Q5- Indemnités repas conducteurs

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -15,0%                             | -18,8%                        | -11,2%     | -14,6%                          | -19,4%                        | -9,9%      |

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 <sup>er</sup> janvier 2020) |
|--|-------------------|---|
| Peu de travail                                     | 0                 | -   |
| Journée de travail avec retour au domicile le soir | 1                 | 13,78 €   |
| Grand déplacement (déclenchement d'un découché)    | 2                 | 27,56 €   |

La contraction de -15 % des indemnités repas versées en mars 2020 fournit une illustration complémentaire de la baisse d'activité des entreprises de TRM ce mois-ci. En effet, une journée d'exploitation du véhicule donne quasiment toujours lieu au versement d'une indemnité repas au conducteur.

##### Q6- Masse salariale totale

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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -4,6%                              | -8,1%                         | -1,1%      | -8,6%                           | -13,7%                        | -3,6%      |

La masse salariale totale se contracte dans des proportions moindres que l'activité. Deux raisons expliquent principalement cet écart :

- Le décalage entre les conséquences instantanées du confinement et la mise en place progressive de certaines mesures salariales d'adaptation.
- L'instauration progressive de mesures sociales favorables au maintien des rémunérations malgré la crise : chômage partiel (indemnité versée par l'entreprise comptabilisée dans la paye), recours à des congés payés et développement du télétravail pour les non roulants.

#### Q7- Masse salariale conducteurs

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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -7,0%                              | -11,4%                        | -2,6%      | -7,4%                           | -12,6%                        | -2,3%      |

La baisse moyenne de la masse salariale des conducteurs reste inférieure à la contraction observée des effectifs roulants en activité (question Q4, environ -17 %). Cet écart témoigne du recours très fréquent au régime de « chômage partiel » pour les conducteurs routiers depuis le début de la crise sanitaire.

### Impact sur la situation financière des entreprises

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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| +13,9%                             | +1,6%                         | +26,2%     | +39,4%                          | +10,4%                        | +68,4%     |

*Attention, les analyses statistiques sur ce critère font apparaître un risque de surestimation de l'évolution annuelle. Il convient de rester prudent sur son interprétation.*

Les dispersions observées pour ce critère sont très importantes. Par définition, la trésorerie est une donnée comptable très volatile, soumise à des fluctuations temporelles. Les conséquences de la crise ne sont vraisemblablement pas immédiates (valeurs de mars) sur la trésorerie du fait du décalage entre la facturation et le règlement.

#### Q9- Charges financières (compte 66)

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| +6%                                | -8,3%                         | +20,3%     | -14,1%                          | -26,8%                        | -1,5%      |

*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 moyennes.*

Pour expliquer que les dispersions observées sont très importantes, 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.

Les conséquences de la crise sanitaire ont plus vraisemblablement ralenti le suivi comptable habituel des entreprises.

## Impact commercial avec le client principal

80 % des répondants déclarent ne pas avoir modifié leurs tarifs de transports fin mars 2020, alors que 40 % 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>).

88 % 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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -0,6%                              | -2,8%                         | +1,5%      |

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

Il faut comprendre par tarif de base le tarif hors variation mécanique 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.

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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |
| +2,6%                              | +0,2%                         | +5,1%      |

Attention, le nombre de répondants est minimal sur cette question. En effet, peu d'entreprises de transports sont en capacité de recalculer leur prix de revient en quasi-temps réel.

## Ratios économiques recomposés

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

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -10,5%                             | -15,5%                        | -5,5%      | -13,9%                          | -18,6%                        | -9,2%      |

La baisse de ce ratio signifie que le revenu par unité de coût de production baisse.

R2- Indemnités repas conducteurs / Masse salariale conducteurs

| Évolution mars 2020 / février 2020 |                               |            | Évolution mars 2020 / mars 2019 |                               |            |
|------------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Moyenne                            | Intervalle de confiance à 95% |            | Moyenne                         | Intervalle de confiance à 95% |            |
|                                    | Borne inf.                    | Borne sup. |                                 | Borne inf.                    | Borne sup. |
| -10,8%                             | -15,5%                        | -6,1%      | -9,9%                           | -14,6%                        | -5,2%      |

*Attention, les analyses statistiques sur ce critère font apparaître un risque de sous-estimation de l'amplitude de la diminution, pour la fraction du panel opérant en régional. Il convient de rester prudent sur son interprétation.*

La baisse de ce ratio montre que l'intensité de production par unité de coût de production diminue.

Ces deux ratios illustrent le problème majeur, qui peut être masqué dans certaines analyses : si l'activité a plus ou moins perduré, c'est toujours avec une performance économique dégradée.



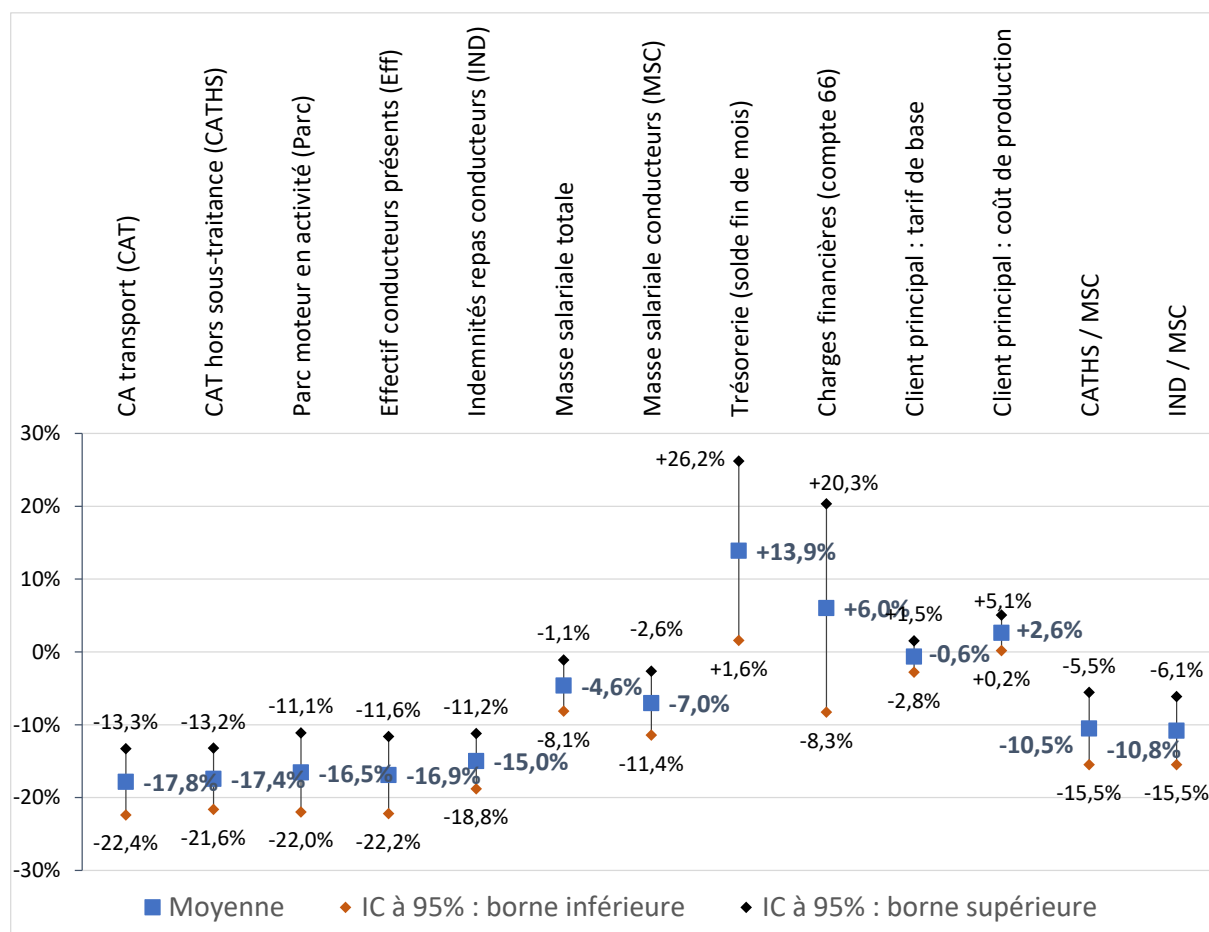
## Graphiques récapitulatifs : moyennes et intervalles de confiance à 95 %

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) et du tarif de base pour le client principal.

Variations moyennes mars 2020 / février 2020 et intervalles de confiance à 95%

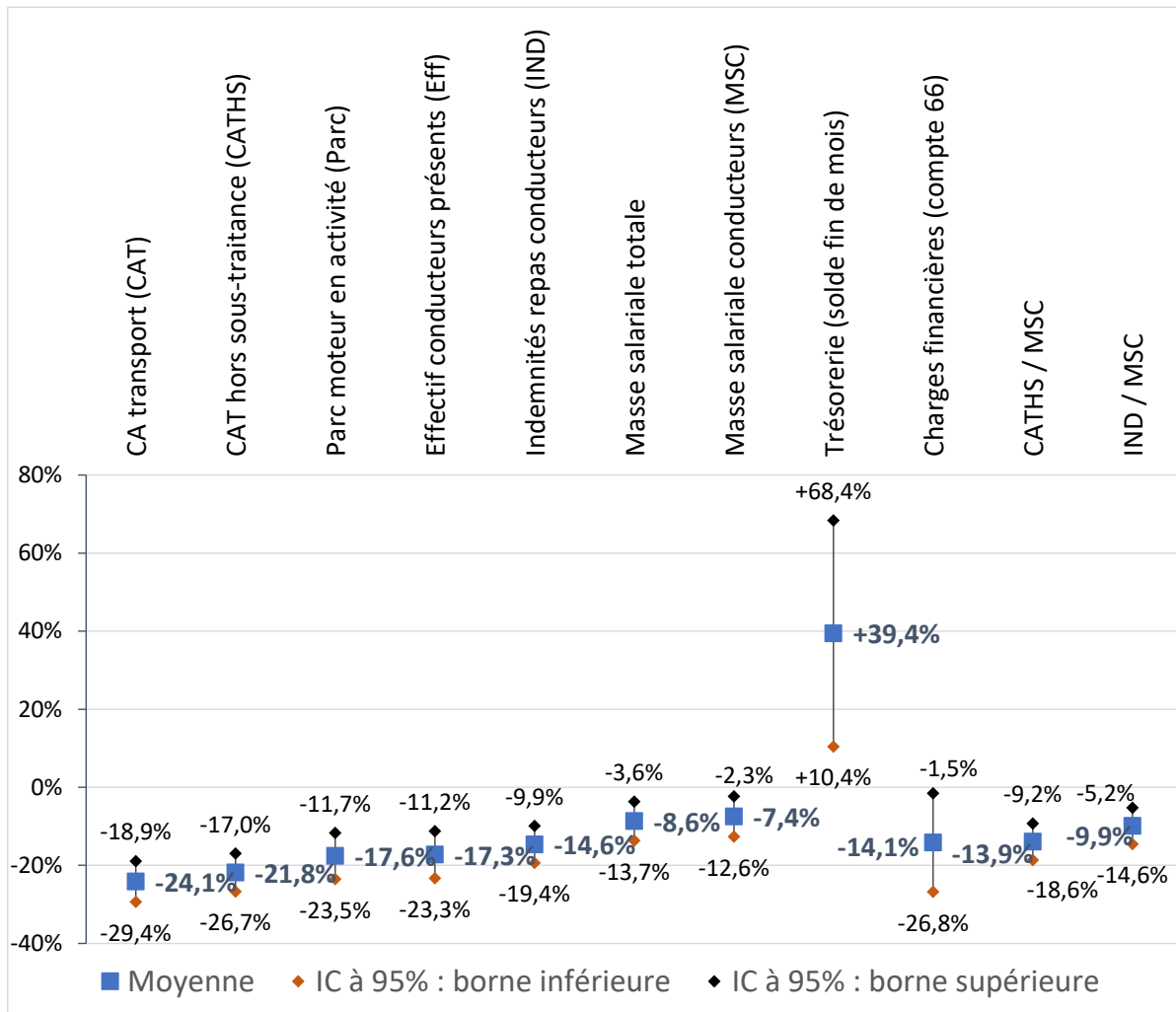


**Comment lire le graphique :** le chiffre d'affaires transport (CAT) diminue en moyenne entre mars 2020 et février 2020 de -17,8 %. Cette baisse a 95 % de chance d'être comprise entre -22,4 % et -13,3 %.

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).

Variations moyennes sur 12 mois et intervalles de confiance à 95%



**Comment lire le graphique :** le chiffre d'affaires transport (CAT) diminue en moyenne entre mars 2020 et mars 2019 de -24,1 %. Cette baisse a 95 % de chance d'être comprise entre -29,4 % et -18,9 %.

## Indicateurs statistiques : nombres de réponses, moyennes et étendues

### Évolution mars 2020 / février 2020

| Variable               | Nombre d'observations | Moyenne | Etendue |         |
|------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|
|                        |                       |         | Minimum | Maximum |
| Q1 (CAT)               | 63                    | -17,8%  | -78,5%  | +30,5%  |
| Q2 (CATHS)             | 61                    | -17,4%  | -77,4%  | +24,6%  |
| Q3 (Parc)              | 65                    | -16,5%  | -100,0% | +2,6%   |
| Q4 (Eff)               | 65                    | -16,9%  | -100,0% | +10,7%  |
| Q5 (IR)                | 53                    | -15,0%  | -47,0%  | +13,8%  |
| Q6 (MST)               | 53                    | -4,6%   | -28,2%  | +41,4%  |
| Q7 (MSC)               | 49                    | -7,0%   | -40,0%  | +41,4%  |
| Q8 (Solde fin de mois) | 44                    | +13,9%  | -87,4%  | +148,3% |
| Q9 (Compte 66)         | 44                    | +6%     | -78,1%  | +128,8% |
| Q10 (VTarif)           | 39                    | -0,6%   | -36%    | +18,5%  |
| Q11 (VCout)            | 32                    | +2,6%   | -7,6%   | +20%    |
| R1 (CATHS/ MSC)        | 49                    | -10,5%  | -62,4%  | +27%    |
| R2 (IR/MSC)            | 49                    | -10,8%  | -53,4%  | +39,1%  |

### Évolution mars 2020 / mars 2019

| Variable               | Nombre d'observations | Moyenne | Etendue |         |
|------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|
|                        |                       |         | Minimum | Maximum |
| Q1 (CAT)               | 63                    | -24,1%  | -93,1%  | +25,7%  |
| Q2 (CATHS)             | 61                    | -21,8%  | -82,1%  | +30,5%  |
| Q3 (Parc)              | 65                    | -17,6%  | -100,0% | +25,0%  |
| Q4 (Eff)               | 65                    | -17,3%  | -100,0% | +50,0%  |
| Q5 (IR)                | 53                    | -14,6%  | -43,6%  | +30,7%  |
| Q6 (MST)               | 53                    | -8,6%   | -98,7%  | +27,6%  |
| Q7 (MSC)               | 49                    | -7,4%   | -40,3%  | +64,2%  |
| Q8 (Solde fin de mois) | 44                    | +39,4%  | -143,0% | +292,5% |
| Q9 (Compte 66)         | 44                    | -14,1%  | -84,6%  | +95,8%  |
| R1 (CATHS/ MSC)        | 49                    | -13,9%  | -70,1%  | +20,6%  |
| R2 (IR/MSC)            | 49                    | -9,9%   | -55,3%  | +21,9%  |

## 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 mars 2020.

- Indicateurs publics de l'INSEE

### Indices de chiffre d'affaires

|                                    | 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                | -10 %            | -0,2   |
| Industrie   | 14               | -43 %            | -6   |
| Construction  | 6                | -88 %            | -5   |
| Services princip. marchands   | 56               | -39 %            | -22  |
| Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles                          | 10               | -56 %            | -6   |
| Transports et entreposage   | 5                | -64 %            | -3   |
| Hébergement et restauration   | 3                | -90 %            | -3   |
| Information et communication  | 5                | -34 %            | -2   |
| Activités financières et d'assurance  | 4                | 0 %              | 0  |
| Activités immobilières  | 13               | -1 %             | -0,2   |
| Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien | 14               | -47 %            | -6   |
| Autres activités de services  | 3                | -77 %            | -2   |
| Services princip. non marchands   | 22               | -15 %            | -3   |
| <b>Total</b>  | <b>100</b>       | <b>-36 %</b>     | <b>-36</b>   |
| <i>dont princip. marchands</i>  | 78               | -42 %            | -33  |
| <i>dont princip. non marchands</i>  | 22               | -15 %            | -3   |

Lecture : au 9 avril 2020, l'activité économique aurait diminué de 36 % par rapport à une situation normale. L'industrie, dont la perte d'activité est estimée à 43 %, contribuerait à hauteur de 6 points de pourcentage à cette baisse.

Source : calculs Insee à partir de sources diverses

INSEE (2020), « Point de conjoncture », 9 avril 2020

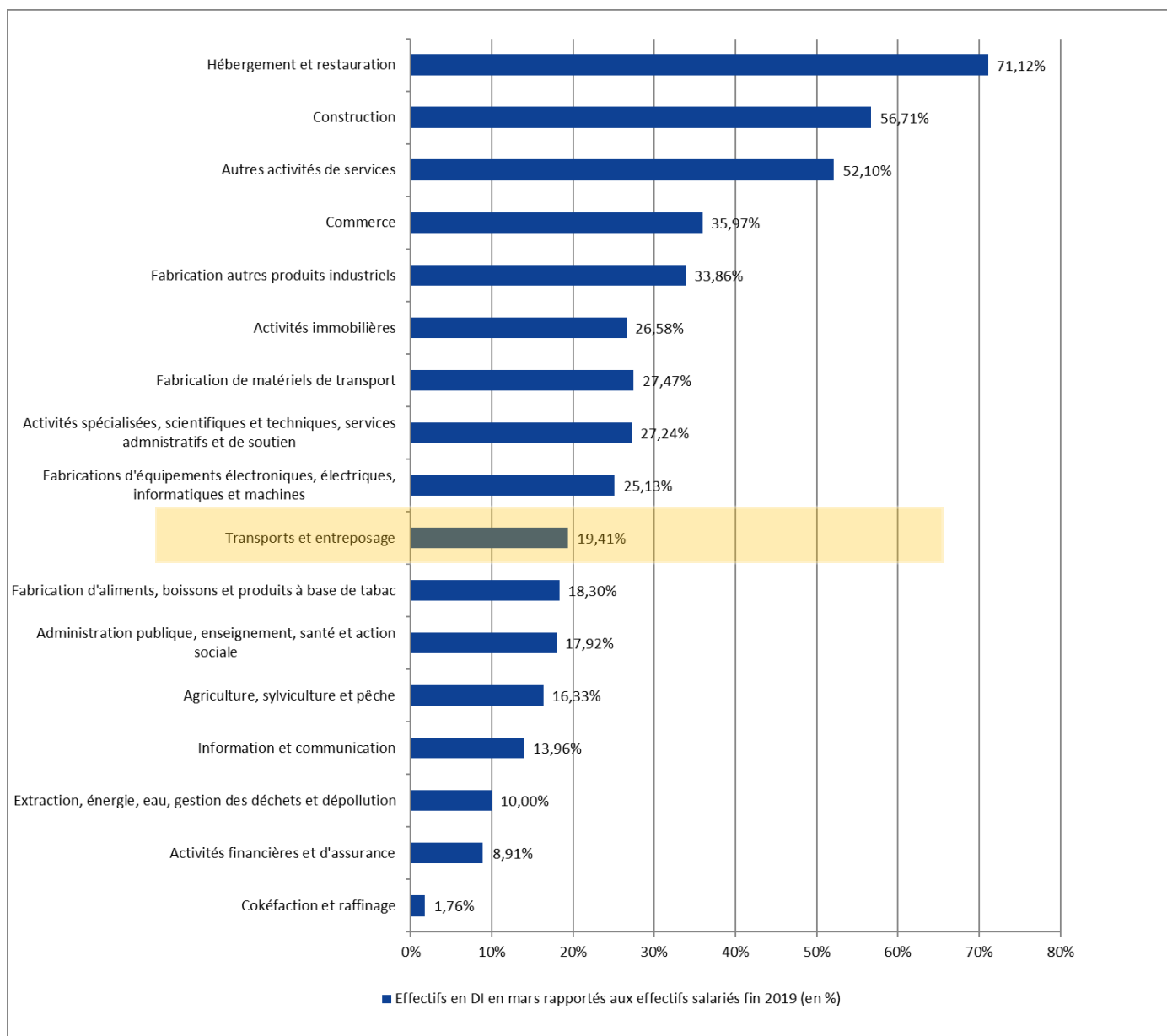
- Indicateurs publics du SDES

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 » qui donne aussi un impact sectoriel.

Estimation de la perte d'activité liée aux mesures d'endiguement, part des salariés concernés par une demande d'indemnisation pour mars dans les effectifs salariés, par secteur\* (en %)

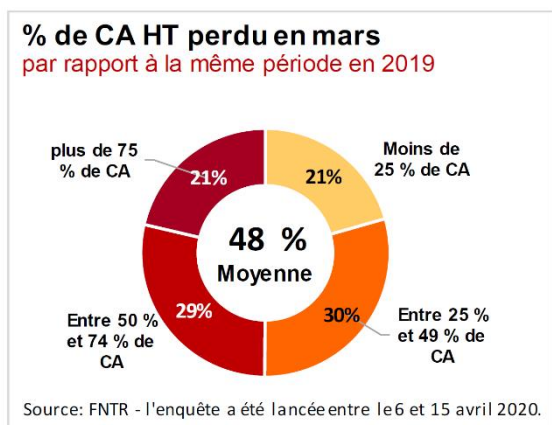


DARES : Situation sur le marché du travail durant la crise sanitaire – 2 juin 2020

- Indicateurs professionnels

### Enquête FNTR Coronavirus

Etude auprès des adhérents de la FNTR (plus de 1200 réponses).

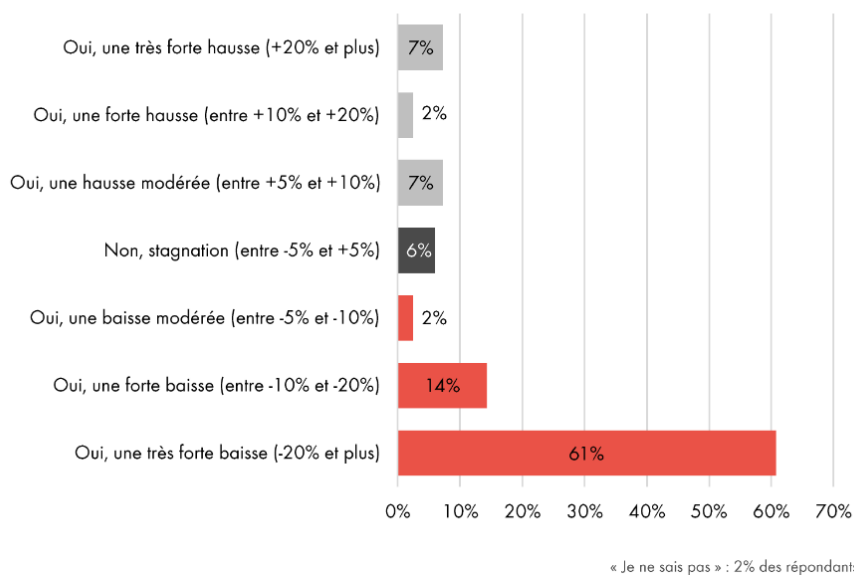


FNTR (2020), « Coronavirus : Impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises », mai 2020

### BP2R - Sondage sur l'impact du Covid-19 sur le transport

Etude qualitative auprès d'un échantillon aléatoire (86 transporteurs).

**Question 1.** Votre entreprise constate-t-elle une évolution des volumes transportés depuis le déclenchement de la crise sanitaire en France ?

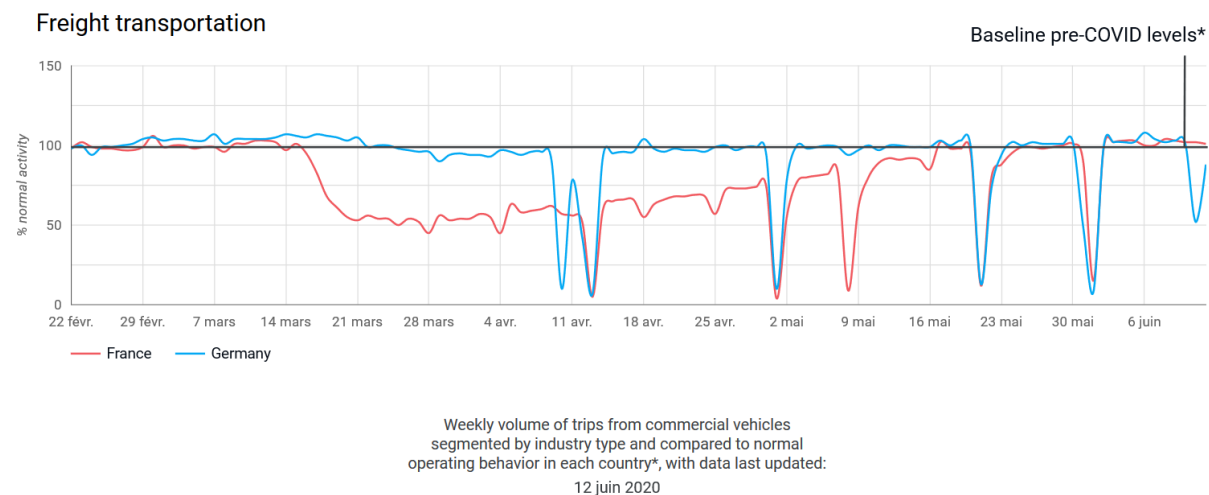


BP2R (2020), « L'impact du Covid-19 sur le transport de marchandises en France », mars 2020

- Webfleet

## Impact du Covid-19 sur l'activité des flottes

Graphiques mesurant l'évolution de l'activité des flottes de véhicules (sur la base des déplacements effectués par les clients de Webfleet Solutions), par rapport au niveau de l'activité des flottes au cours d'une semaine calendaire classique, en Allemagne et en France.



**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.*