



CORONAVIRUS : Impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises

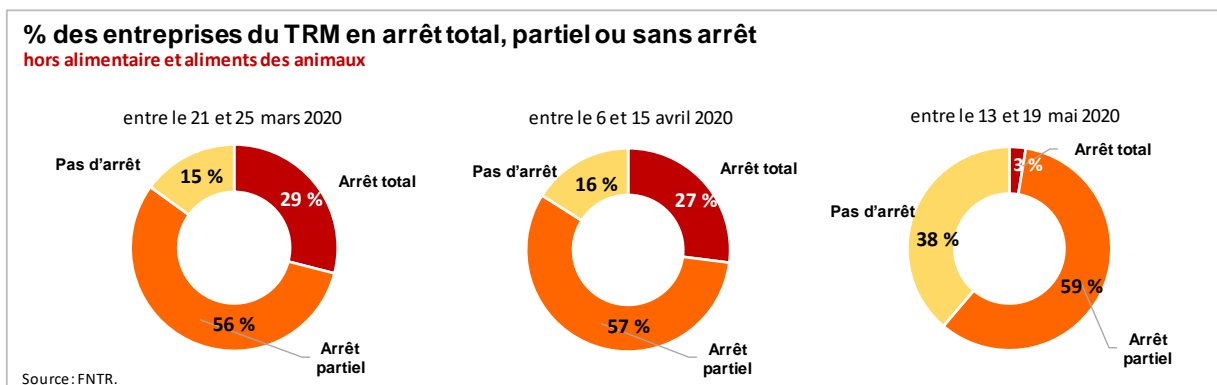
Troisième enquête du le 13 et 19 mai

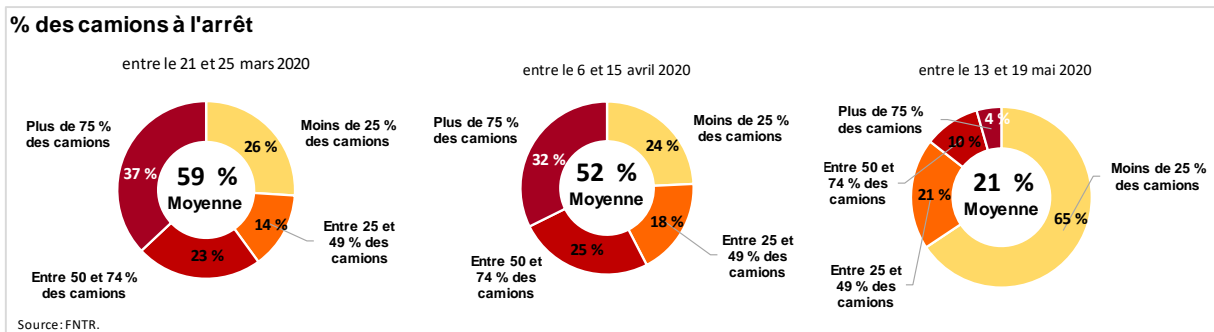
Dans le cadre de crise sanitaire liée au Coronavirus, la FNTR a lancé une série d'enquêtes concernant l'impact économique de cette dernière sur les entreprises du transport routier de marchandises. Une première enquête a ainsi été publiée le 31 mars, suivie par une deuxième consultation rendue publique le 15 avril 2020. La Fédération publie donc ce jour la troisième enquête réalisée entre le 13 et 19 mai 2020, ce qui en fait la première version en phase de déconfinement. Ce dernier questionnaire a obtenu près de 1100 réponses.

En résumé, il apparaît que le déconfinement, s'il a eu un effet mécanique en termes de reprise d'activité, ne permet qu'une relance précaire, sans réelle perspective à court terme d'une reprise plus soutenue. Cette lenteur de redémarrage met en danger la pérennité des entreprises et de l'emploi dans le secteur. Celui-ci connaît également d'importants déséquilibres (une hausse des kilomètres à vide, des surcoûts directs et indirects et une baisse des prix liée à la faible demande). Plus de la moitié des entreprises exprime une grande inquiétude sur l'avenir.

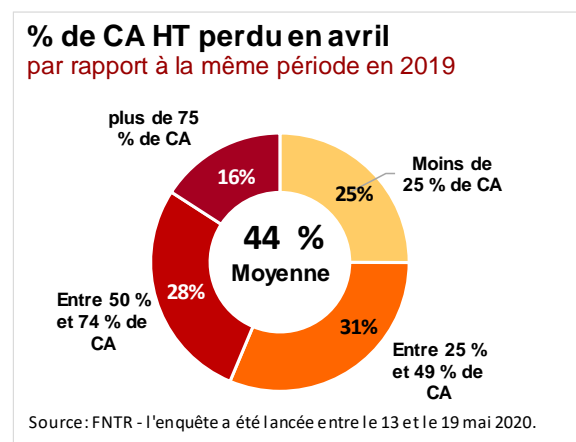
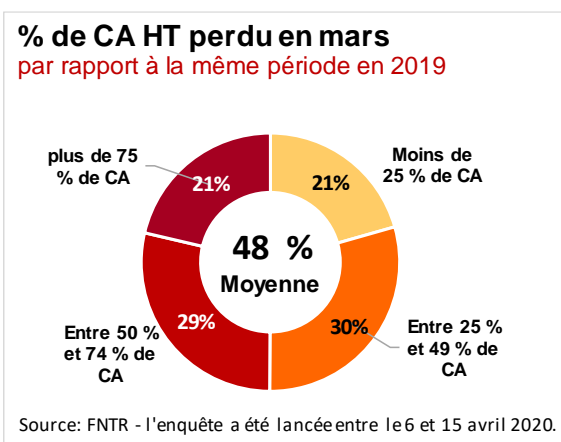
Une lente reprise de l'activité

Cette crise continue de fortement perturber le secteur du TRM. Bien que seulement 3 % des entreprises se trouvent en arrêt total, près de 60% des entreprises sont encore en arrêt partiel et donc dans une situation précaire. A noter que 21 % des camions se trouvent toujours à l'arrêt complet, et que 15 % des entreprises ont plus de la moitié de leurs camions dans cette situation.





La perte de chiffre d'affaires (CA), est en moyenne de - 48 % en mars et de - 44 % en avril, par rapport à la même période de l'année précédente. Sur le mois d'avril, 16 % des entreprises ont perdu plus de 75 % de CA.

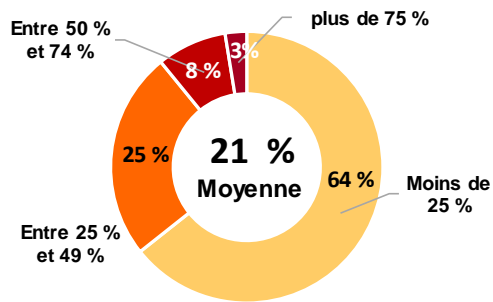


Un marché impacté par de nombreux déséquilibres

Outre une chute de l'activité du secteur en raison du confinement, cette crise sanitaire a généré une profonde désorganisation du marché du transport de marchandises. A cela, trois raisons : (1) une hausse importante des kilomètres à vide, (2) des surcoûts directs et indirects (3) une baisse des prix du transport.

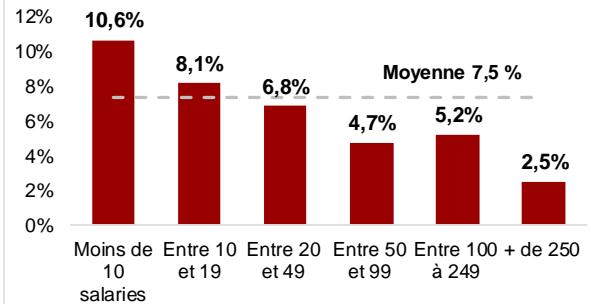
- Hausse significative des kilomètres à vide** : l'enquête révèle une augmentation en moyenne de 21 % des kilomètres à vide par rapport à la moyenne habituelle (13 % des km à vide). Le CNR estime le surcoût sur chaque kilomètre réalisé à + 15,3 % par rapport à la situation avant la crise sanitaire.
- Augmentation des coûts directs en raison de l'achat de matériels de protections (gel hydroalcoolique et masques, équipements divers)** : les chefs d'entreprises interrogés estiment que ces équipements génèrent une augmentation du poste de charges de 7,4 %. Ce surcoût varie en fonction de la taille de l'entreprise. Les entreprises de moins de 10 salariés estiment ce surcoût à +10, 2 % contre +2,7 % pour les entreprises de plus de 250 salariés qui ont répondu à l'enquête. Par ailleurs, 45 % des entreprises n'ont pas fini leurs évaluations sur les coûts directs. Cela parce que à ces coûts directs, il faut ajouter les coûts indirects liés à la perte de productivité. Il s'agit, par exemple, de l'allongement des temps de chargement et de déchargement (40 % des entreprises soulignent ce type de difficultés), des délais de transport, etc.

% des kilomètres à vide supplémentaires par rapport à la moyenne habituelle



Source: FNTR - l'enquête a été lancée entre le 13 et le 19 mai 2020.

% de hausse des coûts directs liés au COVID-19 par taille des entreprises en pourcentage des charges de l'entreprise



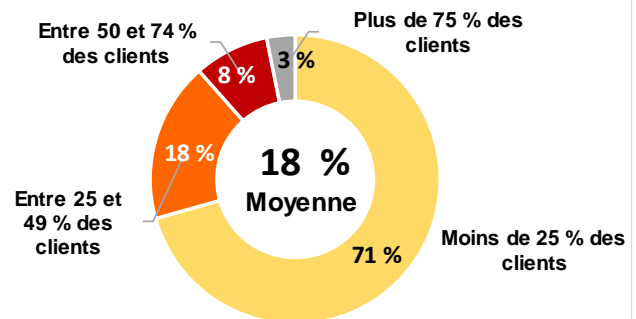
Source: FNTR - l'enquête a été lancée entre le 13 et le 19 mai 2020.

3. Une surcapacité en matière d'offre qui génère une baisse des prix de transport : 30 % des entreprises évoquent des pressions sur les prix de la part des chargeurs. Les chefs d'entreprises estiment qu'en moyenne 18 % de leurs clients sont encore à l'arrêt total et 62 % en baisse significative de l'activité par rapport à la période d'avant-crise.

Le TRM se trouve donc dans une situation de surcapacité aggravée d'offre.

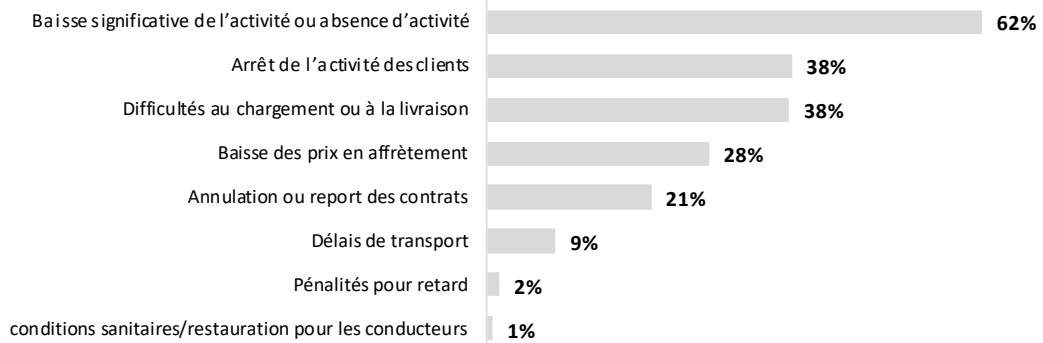
Plus d'un quart des entreprises interrogées constatent une baisse des prix en affrètement. Plus globalement, de nombreuses entreprises de transport signalent des pressions tarifaires à la baisse de la part de leurs clients.

% de clients à l'arrêt



Source: FNTR - l'enquête a été lancée entre le 13 et le 19 mai 2020.

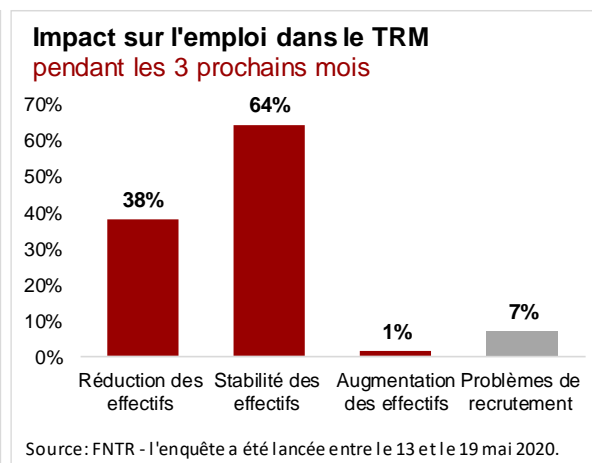
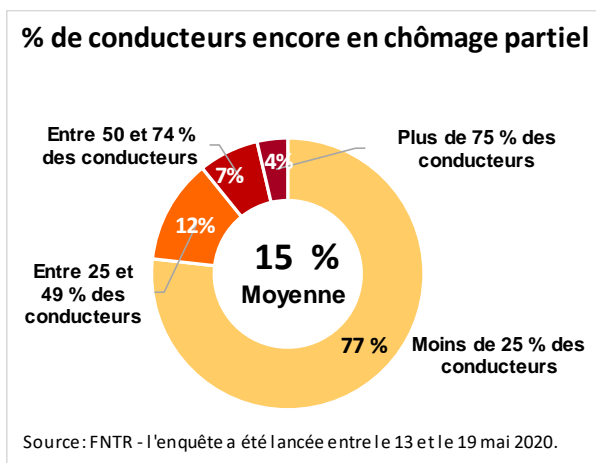
Problématiques externes encore rencontrées à ce jour par les entreprises du TRM



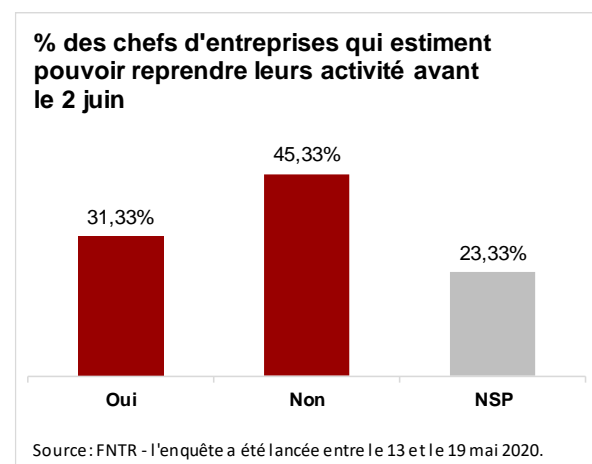
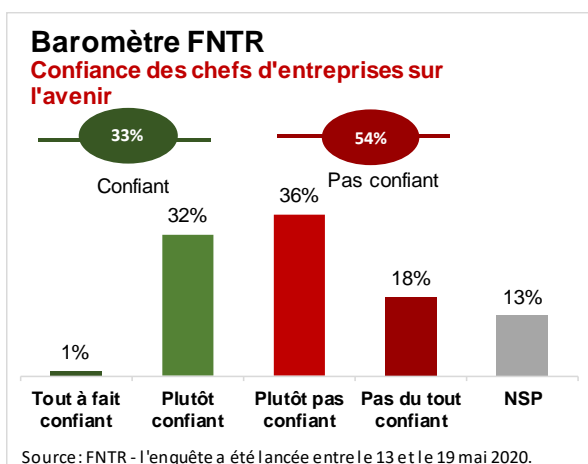
Source: FNTR - l'enquête a été lancée entre le 13 et le 19 mai 2020.

Un tiers des chefs d'entreprise anticipent une réduction prochaine de leurs effectifs

L'emploi a également été fortement impacté. En moyenne 15 % des conducteurs se trouvent encore en activité partielle et 12 % des entreprises affichent encore entre 25 et 49 % de leurs effectifs dans ce dispositif. Plus d'un tiers des chefs d'entreprise estiment qu'ils vont être dans l'obligation de réduire leurs effectifs dans les mois voire les semaines à venir.



Pour ce qui est de la confiance des transporteurs pour les 3 prochains mois, 33 % sont confiants (1% tout à fait confiants, 32 % plutôt confiants), contre 54 % pas confiants (-36 % plutôt pas confiant, 18 % pas du tout confiants), et 13 % chefs d'entreprises sont sans avis. De plus, seulement un tiers des entreprises estiment pouvoir pleinement reprendre leurs activités pendant cette première phase de déconfinement (avant le 2 juin).



Par type de marchandise transportée, l'impact de la crise est très hétérogène en fonction du type de marchandise transportée. Ces différences très marquées soulignent la forte dépendance du secteur à l'activité des secteurs clients.

Pour certains secteurs d'activité, nous ne disposons pas de suffisamment de données pour assurer la représentativité des informations par secteur d'activité.

% des entreprises à l'arrêt de leur activité par marchandise transportée			
	Arrêt total	Arrêt partiel	Pas d'arrêt
Animaux vivants	17%	0%	83%
Bois, exploitation forestière	0%	19%	81%
Produits alimentaires, agro alimentaire et aliments des animaux	3%	26%	72%
Température dirigée	1%	29%	70%
Produit médical, pharmaceutique et cosmétique	0%	31%	69%
Déménagement	14%	23%	64%
Logistique et emballage	0%	38%	62%
Conteneurs et porte-conteneurs - international	0%	51%	49%
Livraison des meubles et menuiseries	13%	43%	43%
Bennes (hors TP)	0%	59%	41%
Marchandises générales, diverses	1%	64%	36%
Matières dangereuses	0%	67%	33%
Pulvérulents (citernes)	0%	68%	32%
Secteur de la construction - travaux publics et bâtiment	3%	66%	31%
Messageries, poste, transport urgent ou express	0%	71%	29%
Fret (complet et multipot)	4%	68%	28%
Transports exceptionnels*	9%	63%	28%
Déchets et recyclage	3%	71%	26%
Industrie, métallurgie, sidérurgie	6%	73%	21%
Location avec conducteur	8%	72%	21%
Secteur de l'automobile**	28%	62%	10%
Autre***	11%	44%	44%

*Guidage convoi , convoi s exceptionnel , plateaux, porte engin

**Transport de véhicules , véhicules de loi s i rs , port voitures et pièce automobiles

***Commisaires , fond mouvant, oeuvres d'art evenementiels , transport de verre, stockage, transport de voyageurs, entreposage, aménagement de la maison et bricolage, dépannage, nettoyage, exploitation de terri l , installation materiel électrique, combustible, industrie de confection.

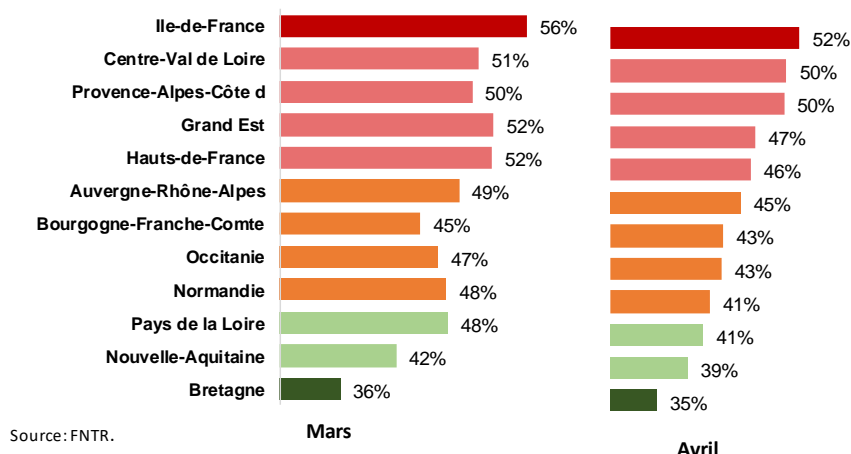
Focus par région

Au niveau régional, les chefs d'entreprises d'Ile-de-France, du Centre-Val-de-Loire, de Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Grand Est constatent la plus forte baisse de leur CA pendant ces deux derniers mois. En revanche, les transporteurs de Bretagne et de Nouvelle-Aquitaine constatent une baisse de leur CA, mais dans des proportions moindres que dans les régions précédemment citées.

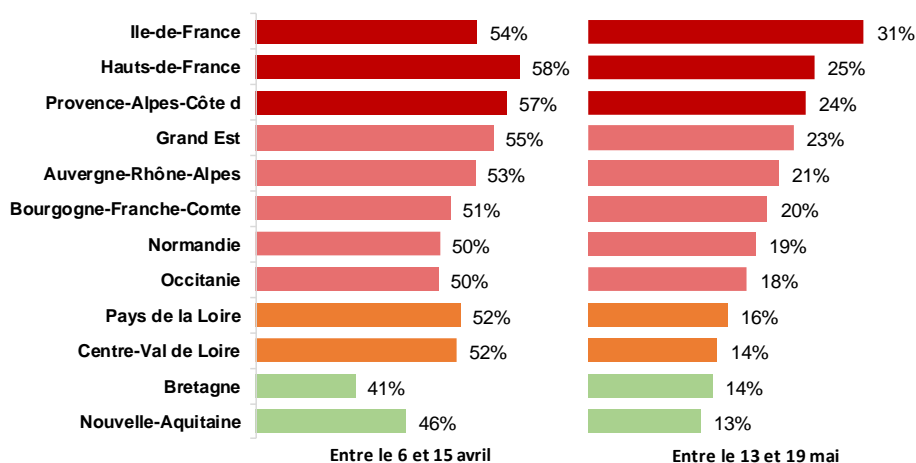
Les quatre régions qui comptent le plus de camions à l'arrêt sont l'Ile-de-France (31 %), les Hauts-de-France (25 %), Provence-Alpes-Côte d'Azur (24 %) et le Grand Est (23 %). Parmi ces quatre régions, trois sont des régions classées « rouges » dans la cartographie sanitaire liée au COVID-19.

A noter que pour Centre-Val-de-Loire, en raison d'un faible nombre de réponses des entreprises, apparait une décorrélation entre les données sur le pourcentage de camions à l'arrêt, la baisse du chiffre d'affaires et l'activité partielle.

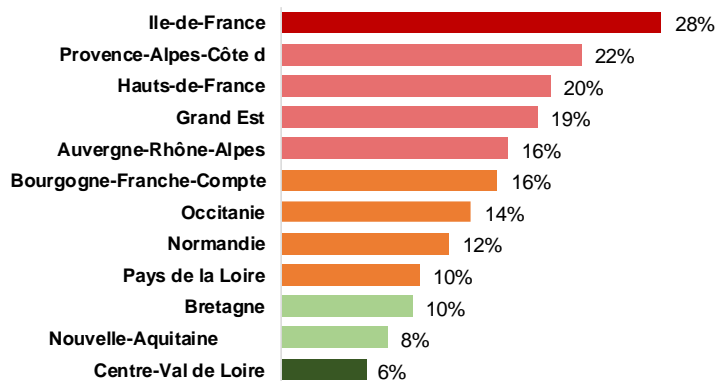
% des CA HT perdu en mars et avril 2020,
par rapport à la même période en 2019



% des camions à l'arrêt à cause de la crise sanitaire



% des conducteurs qui se trouvent encore en chômage partiel,
entre le 13 et 19 mai 2020



Source: FNTR.