

Covid-19 : les conséquences économiques dans les secteurs du transport et de la logistique

Principaux contributeurs	Nicolas Le Corre et Olivier Passet
Directeur de la publication	Laurent Faibis
Date de publication	23 mars 2020
Site	www.xerfi.com
e-mail	etudes@xerfi.fr
Adresse	13-15 rue de Calais 75009 Paris
Téléphone	01 53 21 81 51
Fax	01 42 81 42 14

Le groupe **Xerfi**, leader français des études sur les secteurs et les entreprises, apporte aux décideurs les analyses indispensables pour surveiller l'évolution des marchés et de la concurrence, décrypter les stratégies et les performances des entreprises, en France comme à l'international. Le site **Xerfi.com** met ainsi en ligne le plus vaste catalogue d'études sur les secteurs et les entreprises.

Au sein du premier bureau d'études spécialisé en France, les experts sectoriels du groupe **Xerfi** sont animés d'une passion commune : traiter l'information avec une très grande rigueur intellectuelle, réaliser des analyses professionnelles au plus près des réalités de la vie économique, s'engager sur des conclusions rédigées avec l'ambition de la probité et de la qualité.

Pour atteindre ces objectifs, le groupe **Xerfi** s'est donné tous les moyens de l'indépendance : son capital est détenu par ses dirigeants, son développement repose pour l'essentiel sur l'édition des études réalisées à sa propre initiative, des méthodes de travail éprouvées, des règles déontologiques strictes.

Des milliers d'entreprises, comme tous les réseaux bancaires, les investisseurs et financiers, les leaders du conseil et de l'audit ont fait des études du groupe **Xerfi** l'outil indispensable pour appuyer leur réflexion.



1. LES CONSÉQUENCES POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE	4
1.1. À RETENIR	5
1.2. LES MÉCANISMES DE TRANSMISSION DE LA CRISE	6
1.3. QUEL SCÉNARIO DE REPRISE ?	7
1.4. LE SCÉNARIO DE CROISSANCE DE XERFI ET LES INDICATEURS CLÉS	8
1.5. LES SECTEURS EN PREMIÈRE LIGNE	11
1.6. LES SECTEURS SUIVEURS ET RÉSILIENTS	12
2. LES CONSÉQUENCES POUR LES SECTEURS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE	13
2.1. À RETENIR	14
2.2. L'IMPACT SUR LA DEMANDE	15
2.3. LA SEGMENTATION SECTORIELLE	16
2.4. LES CAPACITÉS DE RÉSISTENCE ET DE REBOND	17

LES CONSÉQUENCES POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



À RETENIR

1

La pandémie du coronavirus crée un choc d'ampleur inédite. Nous sommes passés d'un choc localisé, menaçant quelques chaînes d'approvisionnement, à un choc généralisé qui altère la dynamique de demande et de production de tous les pays de façon simultanée. Ce type de choc synchrone a une portée en termes d'effets multiplicateurs considérables à échelle mondiale. L'impact se compte en points de croissance, comme en 2008, notamment depuis la généralisation du confinement.

2

Nous faisons ici l'hypothèse que le confinement s'étirera sur 45 jours, ce qui constitue une hypothèse plutôt optimiste. Cette contrainte déstabilise massivement l'activité de nombreux secteurs de services, mais aussi de l'industrie (automobile, biens d'équipement, construction) qui se retrouvent à l'arrêt ou quasi-arrêt. Le choc produit selon nos hypothèses un décrochage de 3,3% du PIB en 2020, suivi d'un rebond de 3,0% en 2021.

3

L'économie ne retrouverait son niveau de fin 2019, qu'au quatrième trimestre 2021. Ce qui marque une altération de la croissance potentielle. L'arrière-plan d'instabilité financière et la trace longue que pourrait laisser le dévissage de l'activité sur la qualité des bilans des entreprises, de l'État et des banques, éloignent la perspective d'une récupération rapide en forme de V. Plus l'épisode se prolonge et plus la perspective d'un effacement rapide de la crise s'éloigne.

4

Face à un choc concentré et supposé transitoire, les entreprises ne devraient pas procéder à un ajustement massif de leurs capacités. En conséquence, ce sont les résultats d'exploitation et les trésoreries qui devraient absorber l'essentiel de la secousse à court terme. Les risques de redressement judiciaire et de dépôts de bilan sont particulièrement importants, parmi les PME de service notamment, en dépit des mesures de soutien public (chômage partiel, ajournement des dépenses fiscales et d'énergie, etc.).

5

Le choc d'activité sera massif dans certains secteurs de services qui ne sont pas usuellement les plus instables. Les secteurs des transports, de l'hôtellerie-restauration, des services aux ménages (récréatifs, loisir, soins, etc.) et du commerce spécialisé sont en première ligne. À cela s'ajoutent les industries exposées au dévissage du commerce mondial. On peut estimer que le tiers de l'économie pourrait se retrouver en situation sinistrée, avec des effets d'entraînement puissants sur 50% du PIB.

6

Outre les secteurs non marchands ou administrés, liés à la santé, l'action sociale, l'éducation, seules quelques activités marchandes devraient résister au tsunami, voire en profiter à court terme (la filière agricole et alimentaire, jusqu'au commerce de détail, la pharmacie et le secteur financier notamment).

1.2. LES MÉCANISMES DE TRANSMISSION DE LA CRISE

D'un choc d'offre à un choc multicanal

En l'espace de quelques jours, la crise du COVID19 a pris une nouvelle dimension et profondément changé de nature et de portée au plan économique. Elle pouvait apparaître dans les premiers temps de la propagation du virus comme un choc asymétrique dont l'épicentre était en Asie (Chine, Corée), avec l'Italie comme foyer secondaire. Avec essentiellement des conséquences en matière de rupture d'approvisionnement et de ralentissement du commerce mondial. À mesure que la contagion atteignait la France et que les mesures de confinement s'étendaient, nous sommes passés à un choc généralisé qui altère la dynamique de demande et de production de tous les pays de façon simultanée. Les entreprises doivent désormais faire face à un choc de premier ordre qui peut mettre pour certaines en péril leur trésorerie et leur survie.

■ Un choc « multicanal »

Effet choc d'offre	Effets directs dévastateurs du confinement sur le transport, le tourisme, l'hôtellerie-restauration, les activités récréatives, le commerce spécialisé, les industries à l'arrêt (automobile, équipement, construction)	Fort impact direct sur l'emploi précaire, CDD courts (secteurs à très forte réactivité de l'emploi)
	Possibilités de distribution très restreintes concernant le commerce spécialisé, hormis le circuit du e-commerce	Conséquences massives tout au long des filières de production de biens durables
	Très brutale dégradation des marges et de la trésorerie, hausse des faillites	Le choc va peser principalement à court terme sur le compte d'exploitation des entreprises
	Restriction de l'offre de travail liée aux mesures de confinement et de quarantaine	Effet qui n'est que partiellement compensé par le télétravail
	Rupture des chaînes d'approvisionnement en amont + restriction du fret	Effet prix collatéral sur certains composants Hausse des prix du fret
	Accès restreint à certains biens d'équipement	Effet peu prégnant à court terme et non pertinent à long terme.
Effet choc de demande	Gel de l'investissement et des embauches, hausse du chômage (partiel ou non)	Les secteurs les plus exposés au confinement, sont des secteurs de service (ce qui est atypique), à ajustement rapide de l'emploi. Le chômage partiel ne pourra absorber tout le choc
	Ajournement forcé de toutes les dépenses de consommations de biens et services non distribués (45% de la consommation). Effet diffus sur la confiance des ménages à plus long terme	Hausse massive et forcée du taux d'épargne
	Ralentissement de la demande mondiale (circuit exportations)	Effet puissant du multiplicateur du commerce international
Effet mixte	Impact sur la production des filiales étrangères des groupes français	Effet diffus sur l'économie domestique de la dégradation des comptes consolidés des groupes nationaux et étrangers implantés en France (50% de l'emploi marchand résident).

1.3. QUEL SCÉNARIO DE REPRISE ?

Quelle résilience pour le secteur financier ?

Le choc du COVID 19 et des mesures de confinement qui s'imposent est d'une ampleur inédite dans une période de paix. Simultané, dans toutes les régions du monde, il comporte des effets multiplicateurs sur le commerce international d'une ampleur redoutable. Un choc d'une telle brutalité interroge nécessairement sur la résilience du secteur financier. Une défaillance des institutions financières créerait des effets de second tour extrêmement aggravants. La chute des bourses, que l'on observe dès à présent, ne fragilise que les intermédiaires financiers qui portent ce risque directement, en compte propre. L'industrie du capital investissement est en revanche très exposée à court terme. Les banques, pour leur part, ne sont que très indirectement exposées. Les fonds de gestion dont elles sont actionnaires ne gèrent ce risque que pour le compte de clients. Elles sont en revanche plus directement impactées par l'inversion de la courbe des taux, qui consume leurs marges d'intérêt et par la montée à terme des créances douteuses à leur actif, liée à la forte augmentation du risque de faillite des entreprises sur lesquelles elles sont exposées.

Un scénario de reprise en V reste possible

Face à la gravité de ce choc, aux risques de faillites en chaîne dans le secteur privé, à la dégradation induite des bilans bancaires, à l'effet de freinage que produira l'effort de restauration des trésoreries et des comptes publics et aux changements durables de comportement de mobilité, le scénario en V reste encore possible, mais il est très fragilisé si les mesures de confinement s'étirent jusqu'à l'été. Il sera mécaniquement puissant au troisième trimestre, si les mesures de confinement ne durent pas plus de 45 jours (selon notre hypothèse médiane) mais il risque d'être insuffisant pour compenser l'activité perdue, compte tenu de l'arrière-plan financier qui pourrait créer un effet de « longue traîne ». Les enveloppes de soutien public et monétaire risquent rapidement de se révéler insuffisante compte tenu de l'ampleur et du risque d'étirement de l'arrêt de l'activité qui touche de plein fouet plus d'un tiers de l'économie, et dont le périmètre pourrait encore s'étendre.

■ Un scénario en V n'est pas certain

Rebond possible à la fin du confinement	Mais risque de crise à double détente, comme en 2008	
Restauration de la Bourse	Risque de surajustement à la hausse sur les prix des matières premières et les produits de base, compte tenu de la destruction des capacités	Fragilité de la sphère financière à surveiller
Restockage		Les banques peuvent bénéficier d'un effet d'aubaine à court terme grâce à la hausse des opérations de crédits de trésorerie aux entreprises (si la crise est limitée dans le temps)
Rattrapage de la demande différée	Effort prolongé de reconstitution de trésoreries , qui freinera au-delà du pic d'épidémie les embauches et l'investissement	Mais risque de restriction du crédit lié à la restauration des ratios de risque ou de liquidité momentanément assouplis
Diminution du taux d'épargne		
Contexte prolongé de faiblesse des taux d'intérêt et de l'inflation	Efforts de consolidation des finances publiques, sur fond de forte dégradation des comptes de l'État	

1.4. LE SCÉNARIO DE CROISSANCE DE XERFI ET LES INDICATEURS CLÉS

Un premier scénario médian de croissance

La pandémie du Coronavirus crée une situation d'incertitude économique radicale. Il serait très prématuré de prétendre faire une prévision à ce stade de la crise. **Nous proposons dès lors un scénario médian de croissance (-3,3% en 2020, +3,0% en 2021)**, sur lequel les risques d'erreur sont évidemment extrêmes. Ce scénario suppose un dévissage cumulé de l'activité de l'ordre de 10% aux premier et deuxième trimestres. En dépit de l'incertitude qui entoure ce chiffrage, il nous paraît prudent d'intégrer au minimum ce contexte macro-économique dégradé comme base de l'évaluation de la dynamique des marchés et des risques induits sur l'activité des entreprises dans les trimestres à venir. Ce scénario médian sera sujet à de multiples révisions, au fur et à mesure que l'information se précisera. Il est possible qu'à ce stade, il sous-estime le lissage induit par l'inertie des décaissements. L'instabilité infra-annuelle de l'activité est en effet d'une ampleur inédite. Mais compte tenu d'une certaine stabilité sous-jacente de l'emploi (en baisse amortie par l'extension du dispositif de chômage partiel) et des revenus des ménages, notamment du fait du ralentissement de l'inflation et des dispositifs budgétaires et monétaires destinés à préserver les capacités, il existe une puissante force de rappel (technique) pour faire revenir rapidement l'économie dans son couloir de croissance de moyen terme.

Baisse de la trésorerie et hausse de l'épargne : un double à-coup de grande ampleur

Cette dualité inédite entre la dynamique du revenu des ménages et l'effondrement de l'offre et de la consommation, liée au contingentement de la force travail et aux restrictions forcées de l'accès à certains biens et services, crée deux à-coups simultanés d'une ampleur considérable : **l'un à la baisse sur les marges et la trésorerie des entreprises**, et par ricochet sur les comptes de l'État, qui temporise le choc par des transferts ; **l'autre à la hausse sur le taux d'épargne des ménages**, qui sont dans l'impossibilité réglementaire et fonctionnelle de dépenser leur revenu. Pour prendre la mesure de l'ampleur de ce choc et de l'incroyable instabilité créée sur les profils infra-annuels, il suffit de regarder la part des dépenses de consommation qui est tout ou partie bloquée par le confinement. Cette part est de l'ordre de 45%. Si ce blocage s'étire sur un mois dans un trimestre, cela signifie une contribution de -15 points à la croissance trimestrielle de la consommation. Cela aide à comprendre le profil, en première approche insensé, des variations trimestrielles du compte qui est présenté.

Une récupération en forme de V encore intégrée dans notre scénario

Cette projection médiane, intègre largement la possibilité d'une récupération en forme de V de l'économie. Néanmoins, le choc étant largement centré sur les services, une partie des dépenses perdues n'est pas récupérable, hormis quelques effets de *rush* à la sortie du confinement. De surcroît, la montée des dettes bancaires, l'allongement des délais de paiement pour les PME, la dégradation inévitable de la trésorerie des entreprises et la forte dégradation des comptes publics invitent à la prudence sur le potentiel de récupération rapide et sans séquelles de l'économie à moyen terme. L'investissement pourrait être assez fortement pénalisé, ainsi que la construction, qui était déjà en phase de ralentissement. Certains secteurs à cycle long de production, comme l'aéronautique ou le ferroviaire, pourraient également mettre en cause leurs plans de charge compte tenu de la dégradation de la situation financière des transporteurs. L'automobile pourrait porter également longtemps la trace du choc alors que son modèle est déjà en plein doute, ce qui pourrait accélérer la décline et la concentration des capacités.

Le scénario de rebond reste aussi prudent compte tenu de l'hétérogénéité des durées de résolution de la crise selon les différentes régions du monde. Il existe notamment de gros doutes, sur la capacité d'endiguement de l'épidémie sur le continent américain, et dans de nombreux pays en développement.

■ Structure de la consommation des ménages

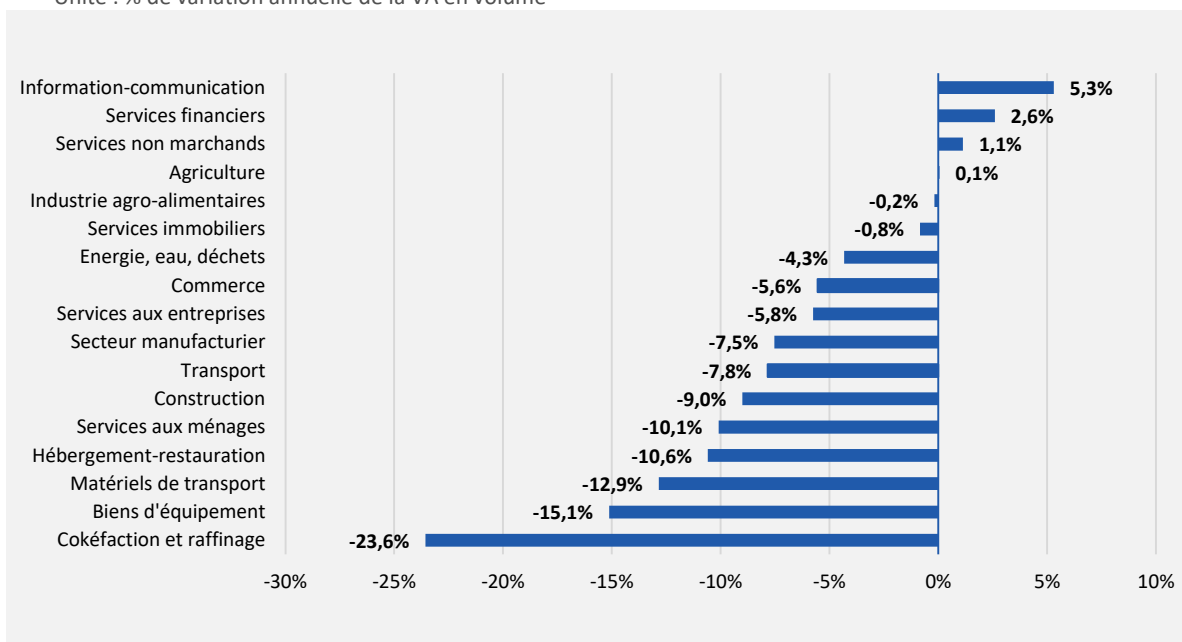
Unités : part en % de la consommation des ménages

Biens et services contingentés par le confinement ou non accessibles		Biens et services accessibles	
Articles d'habillement et chaussures	3,6	Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	13,1
Entretien et réparation du logement	1,6	Boissons alcoolisées, tabac et stupéfiants	3,7
Meubles, articles d'ameublement, etc.	1,4	Loyers d'habitation effectifs	4,6
Articles de ménage en textiles	0,3	Loyers d'habitation imputés	14,4
Appareils ménagers	0,8	Alimentation en eau et services liés au logement	1,4
Verrerie, vaisselle et ustensiles de ménage	0,6	Électricité, gaz et autres combustibles	4,3
Outillage et autre matériel pour la maison et le jardin	0,4	Biens et services pour l'entretien courant du foyer	1,1
Transports	14,1	Santé	4,0
Matériel de téléphonie et de télécopie	0,4	Services postaux	0,1
Loisirs et culture	7,9	Services de téléphonie et de télécopie	1,9
Restaurants et hôtels	7,6	Enseignement	0,5
Soins corporels	2,5	Protection sociale	2,0
Autres services	1,2	Assurance	4,2
Effets personnels nca	1,0	Services financiers nca	1,2
Total contingenté	43,5	Total accessible	56,5

Traitement Xerfi / Source : Eurostat

■ Projection de croissance de valeur ajoutée en volume des grands secteurs de l'économie

Unité : % de variation annuelle de la VA en volume



Traitement et projections Xerfi / Source : INSEE

■ PIB et compte emploi-ressource : scénario médian au 22/03/2020, bâti sur l'hypothèse d'un confinement de 45 jours

France	2018	2018	2019	2020	2021	T1 19	T2 19	T3 19	T4 19	T1 20	T2 20	T3 20	T3 20	T1 21	T2 21	T3 21	T4 21
PIB	100%	1,7	1,3	-3,3	3,0	0,3	0,4	0,3	-0,1	-2,0	-6,9	7,7	0,2	0,3	0,5	0,4	0,3
Consommation	54%	0,9	1,2	-3,5	6,9	0,4	0,2	0,4	0,3	-4,0	-11,0	18,0	1,0	0,2	0,4	0,4	0,4
Cons. Publique	24%	0,8	1,3	1,6	0,9	0,2	0,4	0,5	0,5	0,3	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Investissement	23%	2,8	3,6	-8,0	3,9	0,5	1,4	1,3	0,2	-5,1	-17,0	21,7	0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6
Construction	12%	2,1	3,2	-7,5	3,6	0,4	1,7	0,9	0,2	-5,0	-17,0	22,0	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Équipement	5%	2,1	3,6	-10,0	4,4	1,4	0,9	1,2	-0,4	-5,5	-19,0	21,0	2,0	0,0	-0,7	-0,7	-0,7
Stocks	* 1%	-0,3	-0,4	-0,4	0,5	0,3	-0,2	-0,1	-0,5	-0,1	-0,4	0,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportations	32%	3,5	1,9	-7,4	2,2	0,3	-0,2	-0,3	0,0	0,1	-6,0	-5,0	-2,0	3,0	4,0	3,0	2,0
Importations	33%	1,2	2,2	-8,4	9,2	1,3	-0,2	0,4	-0,4	-4,1	-15,6	17,4	0,4	1,8	2,5	1,9	1,4
Commerce extérieur	* -1%	0,7	-0,1	0,4	-2,2	-0,3	0,0	-0,3	0,1	1,4	3,2	-6,8	-0,7	0,3	0,4	0,3	0,2
Balance courante	**	-15	-19	-15	-40	-5	-6	-6	-1,9	-1	7	-10	-12	-11	-10	-9	-9
Bal. courante (% PIB)		-0,6	-0,8	-0,6	-1,7												
Emploi		1,2	1,0	-0,7	-0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	-0,2	-0,8	-0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Taux de chômage		9,0	8,5	9,6	10,5	8,6	8,5	8,5	8,2	8,6	9,5	10,1	10,2	10,3	10,5	10,6	10,7
Salaires	***	1,5	1,7	1,6	1,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Inflation		1,8	1,1	-0,1	0,7	0,1	0,4	0,3	0,2	0,1	-1,1	0,0	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5
Solde sect. public	**	-59	-77	-162	-78												
Solde sect. public (% PIB)		-2,5	-3,2	-6,9	-3,2												
Dette publique (% PIB)		98	101	112	108												
PIB nominal	**	2 354	2 420	2 331	2 413												

Variation d'une période sur l'autre, sauf indication contraire : * contribution à la croissance du PIB

** mds d'euros

*** salaire horaire

Traitement et projections Xerfi / Source : INSEE

1.5. LES SECTEURS EN PREMIÈRE LIGNE

■ Les secteurs en première ligne

Secteurs	Poids dans le PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
Ce sont les secteurs les plus directement et massivement impactés par les mesures de confinement , soit qu'ils soient mis à l'arrêt quasi-intégral, soit qu'ils soient très fortement exposés au dévissage du commerce international. Ce second facteur peut étirer la crise dans le temps, compte tenu des décalages géographiques dans la diffusion de la pandémie et de ses effets paralysant sur l'offre et la demande.				
1- Services liés à la mobilité et / ou engageant une socialisation	20,8%	-7,3%	+11,0%	<p>Ces services sont en première ligne. Ils pourraient perdre en moyenne plus de 60% d'activité entre mi-mars et fin avril et -16% entre le second semestre 2019 et le premier semestre de 2020.</p> <p>Certains secteurs ont peu d'effets d'entraînement (les services aux ménages notamment, l'hôtellerie). La fermeture des magasins spécialisés ou des bars et restaurants bloque en revanche des composantes de la chaîne de production amont, avec de très forts effets collatéraux sur toute la chaîne d'approvisionnement. Sur ces secteurs à très fort BFR, le risque de faillite est considérable.</p>
<i>Hébergement et restauration</i>	2,8%	-10,6%	+13,4%	
<i>Transport</i>	4,4%	-7,8%	+13,2%	
<i>Commerce</i>	10,7%	-5,6%	9,4%	
<i>Services aux personnes / activités récréatives, soins, loisirs, culture etc.</i>	2,9%	-10,1%	11,8%	
2- Les industries (y compris la construction) à l'arrêt et/ou très fortement exposées au commerce international	8,2%	-10,7%	5,6%	<p>Ces secteurs de l'industrie et de la construction, ont un puissant pouvoir d'entraînement sur le reste de l'économie marchande. Ces secteurs, qui amplifient traditionnellement le cycle économique, sont pour une large part techniquement à l'arrêt du fait des retombées de la politique de confinement. L'accord du 22 mars entre Le gouvernement et les fédérations du bâtiment et travaux publics devrait néanmoins permettre de maintenir la continuité de certains chantiers, mais à marche ralentie.</p>
<i>Matériel de transport</i>	1,3%	-12,9%	-1,4%	
<i>Biens d'équipement</i>	1,5%	-15,1%	1,0%	
<i>Construction</i>	5,5%	-9,0%	8,3%	

1.6. LES SECTEURS SUIVEURS ET RÉILIENTS

■ Les secteurs suiveurs, entraînés dans la baisse générale de l'activité

Secteurs	Poids PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
Ces secteurs, qui occupent des maillons clés des chaînes de valeur industrielles ou de la construction, amplifient traditionnellement le cycle économique (le PIB). Ils doivent se préparer à une récession sévère d'autant que la fermeture des commerces spécialisés bloque l'écoulement de la production après des ménages en aval. Ils auront dès lors très largement recours au chômage partiel.				
3- Les industries et services en amont ou aval des chaînes de valeur	21,8%	-6,0%	0,2%	Tous ces secteurs, ne seront pas confrontés aux mêmes périls. Certains métiers, du fait de leur spécificité ou d'éléments liés à leur modèle d'affaires et de facturation, amortissent le choc, à l'instar de certains SAE (services de sécurité et nettoyage, de comptabilité, services d'analyse, essais et inspections techniques ou services juridiques), l'énergie, les réseaux d'eau potable et d'assainissement, la collecte et le traitement des déchets, la pharmacie. D'autres prennent le choc de plein fouet : intérim, ingénierie, conseil, restauration collective, événementiel, matériaux, etc.
<i>Services aux entreprises</i>	14,1%	-5,8%	-0,6%	
<i>Les autres industries (hors IAA)</i>	5,4%	-7,1%	2,1%	
<i>Utilities, secteurs de l'énergie et de l'environnement</i>	2,3%	-4,3%	-0,1%	

■ Les secteurs résilients ou contra-cycliques, stabilisant à court terme

Secteurs	Poids PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
Ces secteurs sont stabilisants. Soit par convention comptable : leur valeur ajoutée est estimée sur la base des coûts engagés (services administrés, santé, éducation) ou estimée de façon conventionnelle (à l'exemple des loyers fictifs imputés des ménages propriétaires). Soit parce que leur activité est stimulée par le contexte de crise à brève échéance : télécommunications, certaines opérations bancaires, IAA, etc.				
4- Services administrés et secteurs contra-cycliques	49,1%	1,2%	1,0%	Même si certains des services administrés sont à l'arrêt (éducation ou certains guichets publics par exemple), ils continuent à contribuer positivement à la croissance. La mobilisation de moyens supplémentaires sur la santé peut marginalement accroître l'activité dans ce secteur. Du côté de la sphère marchande, quelques rares segments bénéficient de la crise : la branche communication dopée par le confinement et le télétravail, de même que la part des IAA, qui s'adresse au circuit du commerce de détail. Certains segments n'en sont pas moins négativement impactés (les médias, du fait de la chute des recettes publicitaires, les activités Foodservice des IAA, destinées à la restauration, l'activité des agences immobilières, du fait du gel des transactions dans l'ancien etc.)
Les services administrés	22,1%	1,1%	0,1%	
La filière alimentaire	3,7%	-0,1%	0,2%	
Les services financiers	4,5%	2,6%	2,2%	
Services immobiliers	12,4%	-5,4%	0,7%	
Information et télécommunication	0,6%	5,3%	2,1%	

LES CONSÉQUENCES POUR LES SECTEURS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Pour analyser les secteurs du transport et de la logistique, nous avons notamment pris en compte les secteurs, les typologies d'acteurs ou les marchés suivants :

- Le transport maritime et fluvial
- Le transport urbain de voyageurs
- Les services de déménagement
- Les prestataires logistiques
- La logistique du e-commerce
- Les services portuaires
- Le transport ferroviaire en France
- Les sociétés concessionnaires d'autoroutes
- Le marché du self-stockage
- Le marché du colis
- La gestion de parcs de stationnement
- Le transport en autocars
- Le transport aérien
- Le transport routier de marchandises
- La logistique du dernier kilomètre
- La messagerie et le fret express
- Le freight forwarding
- Les aéroports et les services aéroportuaires
- Les services de taxis



À RETENIR

1

Face à la crise déclenchée par la pandémie de Covid-19, les secteurs du transport et de la logistique sont directement exposés aux restrictions des flux de passagers et de marchandises. Néanmoins, les acteurs de la *supply chain* mettent tout en œuvre pour poursuivre l’approvisionnement de la France en produits alimentaires, équipements de santé et biens de première nécessité.

2

Dans le fret, la situation est préoccupante. Commissionnaires et transporteurs sont pénalisés par ce coup d’arrêt de l’économie, sans visibilité sur le calendrier de la reprise. Après une fin d’année 2019 difficile, le soutien des pouvoirs publics sera crucial pour éviter des défaillances en chaîne.

3

Dans ce marasme, la demande a explosé dans l’alimentaire et la santé. Les acteurs de la logistique sous température dirigée doivent notamment approvisionner les GSA. Les acteurs de la livraison de colis à domicile sont également mobilisés pour répondre aux besoins des distributeurs et des commerces, alimentaires ou non, qui ont renforcé leurs activités e-commerce.

4

Par ailleurs, la menace d’un mouvement social plane. Le transport routier demande une adaptation des mesures pour faciliter le travail et la vie des conducteurs. Mal protégés face aux risques sanitaires, les employés des entrepôts ou les livreurs des plateformes pourraient user de leur droit de retrait ou se mettre en grève, à l’image de la contestation chez Amazon.

5

Coté passagers, le transport aérien mondial est en panne sèche et aurait besoin, selon l’IATA, d’un soutien public de 150 Md\$ à 200 Md\$. L’État français et son homologue néerlandais pourraient se porter au secours d’Air France-KLM, qui va réduire son offre de 70% à 90%. ADP, gestionnaire des aéroports de Paris, va placer 80% de son personnel en chômage partiel. Le processus de privatisation a été mis en suspens compte tenu de l’effondrement des marchés financiers.

6

Déjà touchés durement par les grèves, les transports urbains et ferroviaires sont affectés par une baisse de l’offre de l’ordre de 50%, voire plus. La fréquentation va chuter et l’année est mal engagée, mais le secteur est résilient.

2.2. L'IMPACT SUR LA DEMANDE

Perturbations dans les chaînes logistiques mondiales et demande en berne en France

L'activité logistique est fortement dépendante de la croissance économique et de la santé du commerce international. La crise sanitaire, avec les mesures de confinement et l'arrêt d'usines en Chine et en Europe, a perturbé les *supply chain* mondiales, même si les flux d'approvisionnement sont plus ou moins maintenus. Couplée à la chute des cours du pétrole, les prix du fret maritime ont plongé (mais le *Baltic dry index* a rebondi), alors que les tarifs aériens ont flambé (x3 ou x5). En France, la demande de nombreuses industries (automobile, aéronautique, etc.) et du BTP s'effondre. Seul le commerce fait dans une certaine mesure exception, et plus particulièrement la grande distribution, avec un basculement en outre vers la vente en ligne et les livraisons.

Le redémarrage de l'activité dépendra de la vigueur et de l'ampleur de la reprise, lorsque la crise aura été surmontée. L'armateur CMA CGM, aux avant-postes du commerce mondial, a d'ores et déjà perçu des signes de reprise en Chine. Cependant, les effets de contagion du virus à travers les continents et les économies nationales risquent d'avoir des conséquences durables et diffuses tout au long de l'année 2020 et au-delà.

Principaux moteurs de la demande du transport et de la logistique	Évolution 2020 / 2019	Commentaires
Croissance économique mondiale et commerce international	↘	Courroie de transmission du commerce mondial, le secteur du transport et de la logistique est pleinement exposé à l'évolution de la croissance mondiale. La dégradation inéluctable de la situation économique aura un impact fort et durable sur les acteurs de la <i>supply chain</i> .
Croissance économique française	-3,3%	Étroitement corrélée à la croissance économique, l'activité du transport et de l'entreposage est donc soumise aux aléas conjoncturels. La récession économique va ainsi toucher durement le secteur et va fragiliser de nombreuses entreprises.
Activité du BTP	-9,0%	Le BTP est l'un des principaux débouchés du secteur des transports. L'arrêt de l'activité, avec la suspension des chantiers, se traduira mécaniquement par un manque à gagner. La constitution de stocks en vue de la reprise sera néanmoins positive.
Activité de l'industrie manufacturière	-7,5%	Les chaînes logistiques ont été profondément perturbées par les mesures de confinement en Chine et en Europe. La demande de l'industrie est très variable selon les secteurs. Si les marchandises circulent toujours, certains secteurs sont quasiment à l'arrêt (automobile, aéronautique), alors que d'autres fonctionnent à plein régime (alimentaire, santé).
Activité du commerce de gros et de détail	-5,6%	La dynamique est très contrastée du côté du commerce. La demande est soutenue du côté de la grande distribution dont l'activité est dopée par la crise. La fermeture des commerces « non essentiels » a par ailleurs poussé certaines enseignes à basculer vers les livraisons. La crise pourrait accélérer encore davantage la pénétration du e-commerce.

2.3. LA SEGMENTATION SECTORIELLE

Une mobilisation de crise chez les prestataires logistiques

Dans cette situation de crise sanitaire et économique, les prestataires logistiques sont pleinement mobilisés pour garantir la continuité de la *supply chain*, en particulier sur les biens de première nécessité, les produits alimentaires et de santé. Les logisticiens de la chaîne du froid doivent répondre à une forte hausse de la demande pour approvisionner les magasins alimentaires. À ce titre, le groupe STEF, qui estime que près de la moitié des produits alimentaires consommés en France transite sous forme brute ou transformée sur ses sites, a demandé le classement de la chaîne logistique alimentaire comme Opérateur d'importance vitale. Missionné par l'Agence nationale de santé publique, le groupe Geodis a quant à lui assuré l'approvisionnement en masques des 21 000 pharmacies du territoire français en moins de 72h. Cette situation inédite pousse également certains acteurs à réallouer leurs moyens aux secteurs prioritaires.

Vigilance dans de nombreux secteurs, urgence dans le transport aérien

D'autres secteurs doivent faire l'objet d'une vigilance accrue des pouvoirs publics pour éviter des défaillances en cascade : commission de transport, transports maritimes, routiers et ferroviaires, etc. Le transport aérien est même au bord du gouffre et nécessitera *a priori* des mesures de sauvetage d'urgence. La chute des prix du pétrole ne permettra que partiellement d'amortir le choc sur les marges des entreprises (sans transports, pas de consommation de carburant).

■ Typologie des transports et de la logistique face à la crise sanitaire

Les secteurs « mobilisés »	Les secteurs « exposés »	Les secteurs « sous le choc »
Caractéristiques : <ul style="list-style-type: none"> - Forte hausse de la demande - Besoins de main-d'œuvre - Risques de tensions sociales 	Caractéristiques : <ul style="list-style-type: none"> - Forte baisse de la demande - Réduction de l'offre - Mesures de soutien public nécessaires pour éviter les défaillances 	Caractéristiques : <ul style="list-style-type: none"> - Activité suspendue ou considérablement réduite - Grand danger de défaillance - Besoin de mesures urgentes de soutien public
Exemples <p>Messagerie et fret express (sauf réseaux de point de retrait qui ont cessé leur activité)</p> <p>Entreposage et transport sous température dirigée</p> <p>Activités de poste et de courrier</p> <p>...</p>	Exemples <p>Affrètement et organisation des transports</p> <p>Entreposage et stockage</p> <p>Transports maritimes</p> <p>Transports routiers</p> <p>Transports ferroviaires</p> <p>Transports urbains et interurbains</p> <p>Services de taxis et VTC</p> <p>...</p>	Exemples <p>Transport aérien</p> <p>Services auxiliaires des transports aériens</p> <p>...</p>

2.4. LES CAPACITÉS DE RÉSISTANCE ET DE REBOND

■ Évaluation de la capacité de résistance et de rebond des entreprises du secteur du transport et de la logistique

Méthodologie : chaque critère est noté de 1 à 4, 1 indiquant une faiblesse et 4 une force/capacité importante

Critères d'évaluation	Scoring	Commentaires
Santé (économique et financière) des entreprises <u>avant la crise</u>	Fret : 2 Passagers : 3	Le secteur est composé de nombreuses TPE et PME à la trésorerie fragile. Après plusieurs années d'embellie et d'amélioration des marges, le fret et l'entreposage ont vécu un exercice 2019 en demi-teinte qui s'était mal fini avec la grève des retraites. Le taux de défaillance des entreprises de transport routier était remonté au 4 ^e trimestre 2019. La solide dynamique du transport de passagers s'est également heurtée à la grève fin 2019/début 2020 (SNCF et RATP notamment).
Degré de continuité de l'activité <u>pendant la crise</u>	Fret : 3 Passagers : 1	L'activité des entreprises de transport de fret et d'entreposage est stratégique pour la France et doit donc se poursuivre. Dans ce secteur encore intensif en main-d'œuvre, les employés sont appelés à poursuivre le travail. Le télétravail reste réservé aux cadres, ce qui peut être source de tensions sociales (ex : Amazon). Les services de transport de passagers sont par contre quasiment à l'arrêt (aérien et aéroports) ou fortement réduits (ferroviaire, urbain et interurbain).
Importance des effets de rattrapage <u>post-crise</u>	Fret : 2 Passagers : 1	Le secteur transport et logistique ne bénéficiera pas vraiment d'effets de rattrapage post-crise et le chiffre d'affaires perdu sera passé en pertes et profits. Il souffrira en outre d'une demande en berne dans l'industrie et le BTP. Le transport aérien n'arrivera pas vraiment à compenser les mois d'interruption de l'activité, même si les avoirs ont été privilégiés aux remboursements des passagers. Les transports urbains et ferroviaires seront plus résilients.
Opportunités de croissance <u>liées à la crise ou post-crise</u>	Fret : 2 Passagers : 1	La baisse durable de l'activité économique entraînera une dégradation des marges des entreprises, qui ne sera que très partiellement amortie par la chute des cours du pétrole. Les mesures d'aides devront permettre d'éviter de nombreuses défaillances tant chez les petites structures que pour des grands acteurs. Certains groupes, qui auront mieux traversé la crise, pourraient profiter d'opportunités de rachat.
Synthèse		À l'exception de quelques segments, le secteur du fret subit durement la crise, dont les conséquences se prolongeront en 2020. Le calendrier de la reprise reste encore incertain. L'année 2020 sera très difficile pour le transport de passagers, mais un rebond est envisageable en 2021. Déjà fragilisé, le secteur du transport aérien est en grand danger.

Source : Xerfi