

Note stratégique aux entreprises

Secteur Transport

22/04/2020



#RestezSafe avec Creditsafe

Le secteur Transport...

Essentiel à la circulation de la marchandise et des personnes.

Le transport est essentiel à la circulation des personnes et des biens de manière générale. La problématique attachée à ce secteur est purement pragmatique, elle a un impact direct sur l'économie réelle. Car sans transport, l'activité ralentit au mette titre que la circulation des capitaux.

Nous observerons dans un premier temps que les statistiques économiques et financières mises en avant par l'INSEE ou l'OFCE ainsi que nos propres données indiquent qu'en tout état de cause le secteur fait face à une période très difficile. L'activité manque, et donc par essence, les liquidités aussi. Or c'est un secteur qui demande beaucoup de sorties en charges et frais de fonctionnement divers. Dès lors, beaucoup d'entreprises pourraient se retrouver prises à la gorge. La situation est cependant à minorer au regard des propres chiffres disponibles dans notre base de données qui révèlent certes des difficultés de fonctionnement avec des retards de paiement mais une stabilité honorable pour un secteur fortement soumis aux aléas.

Les retours perceptibles sur le terrain pour les différentes branches du secteur démontrent que des disparités importantes existent selon la catégorie des transports, leurs modalités et leur dépendance vis-à-vis du trafic habituel. Ainsi, le trafic fluvial est par nature moins exposé par rapport au trafic routier que ne l'est encore le trafic aérien. La problématique reste néanmoins que les branches les plus importantes du secteur sont celles qui sont le plus impactées par les mesures de restrictions sanitaires et par la baisse massive de la consommation. Or, les mesures exceptionnelles mises en place par les États ne semblent pas être suffisantes pour permettre au secteur de faire face. En effet, la majorité des mesures adoptées sont fiscales. Or les entreprises ont besoin de liquidités directes et non indirectes. De la même manière l'accès aux dispositifs est parfois aléatoire notamment pour le fonds de soutien aux entreprises ou pour les prêts même garantis par l'état qui sont assujettis à des conditions importantes et une mesure du risque non-négligeable. Enfin, même lorsque des aides massives sont débloquées par les états, notamment dans le secteur aérien, les entreprises concernées soulignent qu'elles ne sont souvent pas suffisantes malgré des hautes parfois astronomiques.

I – Les statistiques économiques

Le secteur du transport est avec le commerce et la branche d'hébergement/restauration parmi celles qui vont entraîner le plus la baisse de l'activité au niveau national. Le transport ferroviaire en chute libre a connu une baisse de 57% de la consommation d'électricité indiquant un ralentissement massif. Pour l'INSEE, c'est une chute globale de 64% de l'activité et une contribution à la baisse du PIB de 3 points sur une part de 5 points d'origine. L'impact de l'absence de consommation des ménages (étant à prévoir sur le long terme) est de 83% en impact pour le secteur des transports & entreposages. La mécanique de la consommation au ralenti, c'est toute la chaîne d'approvisionnement qui est impactée.

Les données GPS ont indiqué une chute de 30 à 60% des transports dans les grandes métropoles européennes. L'INSEE indiquant une baisse de fréquentation des lieux dédiés aux transports de 87%. Ainsi les aéroports subissent une perte de fréquentation de 30 à 90% La fermeture de l'aéroport d'Orly est un bon exemple. Les vols commerciaux ayant été divisés par trois.

L'OCDE impacte pour sa part le secteur d'une baisse de 75% d'activité liée au confinement impactant directement le secteur.

Pour l'OFCE, la baisse globale d'activité est de 49% (contre 47% au 30 Mars) principalement affectée par la baisse de la demande à 42%. La branche des transports ayant un rôle central et donc un effet majeur dans

le ralentissement. Par effet domino, tous les secteurs subsidiaires ou dépendants étant impactés : fabrication de matériel de transport, cokéfaction et raffinage, commerce-réparation de matériel automobile et de transport, mais aussi hébergement et restauration qu'occupent les routiers. L'effet des commerces non-essentiels ayant un impact estimé à plus de 30% au global sur le secteur (effets directs & indirects). Aux dernières nouvelles, l'activité partielle concerneait un peu moins de 600 000 salariés.

L'INSEE indique à titre supplémentaire que les créations d'entreprises dans les transports et l'entreposage sont celui le plus impacté par la baisse globale sur les trois derniers mois avec -2,7% alors qu'il était encore à +12,3% en Février. Dans le secteur, les activités de poste et de livraisons sont les plus touchées. 4567 entreprises ont été créées dans le transport en Mars 2020.

Une publication de l'INSEE rappelle aussi notamment que les services des transports ont été lourdement touchés par les grèves du dernier trimestre 2019. -2,9% de production marchande. -4,2% pour le transport de voyageurs, -5% pour le transport de marchandises. Cette frappe est donc aussi à cumuler avec l'épisode de crise que nous traversons actuellement. Le 31 Mars, l'INSEE indiquait par ailleurs encore une baisse de -2,7% dans l'activité du transport et entreposage.

Au sein de Creditsafe France, grâce aux données que nous collectons et compilons sur les entreprises, les points suivants sont apparus pour le premier trimestre 2020. Le secteur compte 258 483 entreprises actives dont 46 462 publient un bilan soit 17,98%. 51% de ces bilans comportent une confidentialité totale ou partielle (données que nous obtenons tout de même). 49% des entreprises représentent un risque faible, 15% faible, 22% modéré, 10% élevé, 4% risque très élevé. Majoritairement, la limite de crédit étant attribuée notamment en raison de la taille de la société, elle n'excède pas 10 000€ dans 89,86% des cas.

En moyenne, le chiffre d'affaires du secteur est de 4 506 200€ (soit 184 003€ par mois en moyenne si on tient compte d'une baisse de 49% d'activité). Le résultat net est de 185 359€ en moyenne soit une marge nette de 4,11%.

Le secteur a connu 327 défaillances sur le trimestre soit un taux marginal de 0,12%. Cependant, **nous avons analysé un retard de paiement global concernant 50,7% des sociétés du secteur**. 31% étant supérieur à 30 jours de règlement. **Le retard de paiement moyen étant de 14,2 jours**. Synthétiquement, plus le risque est élevé, plus l'exposition aux retards augmentent. Cette moyenne étant bien entendu à observer sans occulter la réalité de l'entreprise analysée individuellement. Les PME et les ETI étant plus exposées aux retards que les grandes entreprises ou les TPE.

II – Les réalités sur le terrain

Organisations syndicales et professionnelles se tiennent la main pour essayer d'endiguer la situation en édictant notamment, comme dans le bâtiment, des guides de bonne pratique. Validé par le Ministère du Travail, il doit aider aussi bien les chargeurs que les clients à adopter les bonnes pratiques. Au-delà des rappels sur le virus et sa transmission, il met en avant les indications pour les adaptations de postes en fonction du risque d'exposition. Son but étant avant tout de permettre la continuité de l'activité.

Pourtant dans le transport terrestre, plus de 70% à 80% des entreprises sont en arrêt total ou partiel de leur activité. Les fédérations nationales et branches professionnelles interpellent le gouvernement sur le fait que sans « un appui concret » beaucoup d'entreprises du secteur ne tiendront pas le choc. Notamment en raison de coûts (souvent supportés par un endettement financier) et des charges élevées pesant sur l'activité. Une activité exceptionnelle comme celle à laquelle ils sont soumis demande de plus des sorties supplémentaires de liquidités et des pertes liées aux transports à vide, les heures supplémentaires, le travail le dimanche et surtout l'achat du matériel d'hygiène indispensable. La perte d'activité est estimée globalement autour de

40% mais la baisse kilométrique à 25%.

Comme pour de nombreuses filières, les transporteurs réclament une lutte acharnée contre les retards de paiement, des mesures importantes notamment sur les carburants avec le remboursement anticipée suite à la suspension de la TICPE par l'état. Et la finalisation d'une carte professionnelle d'achat de carburant permettant d'effacer les aléas liés à la TICPE sur le terrain. Ils réclament aussi et surtout des échanges plus appuyées avec les autorités en charge des politiques économiques.

Le gouvernement a annoncé récemment un plan de 390 millions d'euros pour le transport routier. Mais cette annonce grandiloquente ne concerne principalement que des mesures fiscales en plus des dispositifs de chômage partiel, de fonds de solidarité et de prêts garantis par l'État. Tous soumis à des conditions légales explicites ou tacites en fonction du risque représentant une entreprise sur sa dernière situation connue pour obtenir un financement. De plus, le Gouvernement ne renonce pas à certaines de ces taxes comme la taxe sur les véhicules routiers (report de trois mois). Les organisations professionnelles accueillant ces mesures avec bienveillance mais surtout un grand relativisme. Surtout parce que le combat sur la TICPE continue avec l'État qui refuse de lâcher du lest sur sa diminution qui a pourtant été le sujet de manifestations sociales.

Pour le transport aérien, c'est plus compliqué, les vols ne pourraient reprendre normalement qu'à partir de Juin. Des polémiques existent à l'heure actuelle sur la sécurité des passagers dans les rares vols effectués à cause de la promiscuité et du non port de masques. Du point de vue mondial, l'Association Internationale du Transport Aérien évoque une facture de 314 milliards de dollars en perspective de perte de chiffre d'affaires pour 2020, soit une chute de 55%. Pour le moment, l'estimation actuelle se porte à 252 milliards de dollars. 98 % des vols intra-européen étant actuellement touchés par la crise actuelle. Le problème étant que même sans entrées, les coûts doivent être supportés par les compagnies aériennes. Et nous savons d'ors et déjà que les états doivent se porter au secours de leurs compagnies aériennes à coups de prêts et mesures fiscales. Le secteur aérien représentant globalement plus de 65 millions de travailleurs dans le monde et rien que 25 millions dans les compagnies aériennes. Rien que pour Air France, la baisse de la fréquentation est de 56,6% en Mars et 90% de capacités suspendues durant le confinement. Donc malgré une trésorerie de 6 Milliards d'euros, la Directrice Générale en appelle à une aide rapide et massive de l'État. Cela en sachant que les aides massives de plus de 10 Milliards de dollars touchées par les entreprises aériennes américaines sont souvent décriées comme « insuffisantes » outre-Atlantique. EasyJet qui a bénéficié de soutiens massif de la Banque d'Angleterre et de l'État britannique déclare dans ce cadre pouvoir survivre 9 mois.

Le transport maritime qui opère les liaisons indispensables au transport des biens et des personnes en territoires insulaires sont soumis à des contrôles très importants et à des restrictions. Notamment pour éviter les flux de personnes inutiles pouvant compromettre la situation sanitaire d'un territoire maritime. Elles assurent elle aussi un service minimum et préviennent de ne pas avoir de visibilité sur le prochain trimestre comme de nombreuses entreprises du transport. Les ports restent de leur côté opérationnels et assurent leurs activités habituelles en essayant d'alléger au maximum les charges et contraintes pour les entreprises exerçant encore leurs activités par leur biais.

Le transport fluvial se poursuit avec moins de problématiques notamment par le maintien de l'activité et des points de passages assurés par les Voies Navigables de France.

Au-delà des problématiques nationales, le secteur du transport de marchandises est soumis à la globalisation. Les problématiques liées au ralentissement des importations mais aussi les blocages et contrôles aux frontières intra-européennes sont des coups durs supplémentaires rallongeant les coûts, les manques d'entrées en activité et les problématiques liées à la chaîne logistique elle-même. La Commission Européenne a ainsi interpellé les États membres en leur demandant de ne pas empêcher la libre circulation des biens. Pour cela, elle invite à la création de points de contrôles frontaliers réservés aux transports de marchandises. Elle souhaite une procédure réduite au strict nécessaire pour quinze minutes alors que les

points de passage prennent parfois 24 heures à être traversés. Les documents d'identité, autorisations et certificats médicaux de bonne santé pour les chauffeurs asymptomatiques devant permettre un passage accéléré à la frontière. La Commission Européenne appelle aussi, dans ces circonstances exceptionnelles, à suspendre les mesures d'interdiction de circulation des marchandises le week-end comme cela peut exister notamment en France.

Dans ce secteur composé de branches principales et de géants, les petits transporteurs non-réguliers comme les taxis individuels, le transport touristique ou le transport rural sont souvent oubliés. Ils appellent eux aussi des aides plus appuyées et à un soutien individualisé dans une période où leurs activités sont fortement impactées par le confinement. Les transports en commun connaissent de réelles incertitudes liées aux annulations des abonnements, à la gratuité et au maintien des transports pour les travailleurs des secteurs essentiels (notamment les personnels soignants) qui génèrent des manques à gagner massifs souvent utilisés pour le maintien de l'activité mais aussi pour l'entretien des infrastructures dans les grandes métropoles.

Dans tous les cas, peu importe les issues et les aides possibles, le secteur du transport et plus globalement de la logistique va connaître une transformation majeure et des conséquences sur le long terme de par la crise actuelle mais aussi par les mesures qui vont rester en vigueur à l'avenir pour limiter les risques. De même les conséquences liées aux importations et aux restrictions de circulation vont continuer à produire des effets après la potentielle fin du confinement. Ce qui va requérir une profonde transformation structurelle du secteur et de ses différents sous-secteurs d'activités qui ne seront pas tous égaux dans le redémarrage de leur activité. Ainsi, un chiffre de trois ans est déjà avancé sur une hypothèse quant à l'effacement des effets de la crise par le transport aérien. Et il est tout aussi envisageable d'aborder les conséquences quant à la survie des entreprises sur la même échelle de temps pour l'ensemble du secteur.