

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS
ET DES ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

Accord du 1^{er} mars 2021

**relatif à l'activité réduite pour le maintien dans l'emploi
dans les entreprises des Transports routiers de marchandises et activités
auxiliaires (location, messagerie, course, commission de transport)
et de prestations logistiques.**

Conclu entre :

- La Confédération Nationale de la Mobilité (CNM),
- La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR),
- L'Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF),
Représentées par

- L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), représentée par
d'une part,

- L'Union Fédérale Route FGTE-CFDT, représentée par
- La Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, représentée par
- La Fédération Nationale des Transports et de la Logistique FO-UNCP, représentée
- La Fédération Générale des Transports FGT-CFTC, représentée
- Le Syndicat National des Activités du Transport et du Transit CFE-CGC, représenté par
d'autre part,

PRÉAMBULE

Dans un contexte particulièrement grave de crise sanitaire consécutive à la pandémie de la Covid-19, le dispositif exceptionnel d'activité partielle mis en place par les pouvoirs publics depuis la période de confinement a joué un rôle d'amortisseur social et permis le maintien des salariés dans leurs emplois après le déconfinement.

Les conséquences économiques majeures sont de nature à empêcher la création ou menacer de destruction de plusieurs dizaines de milliers d'emplois dans les secteurs du transport routier de marchandises et la prestation logistique. Cette situation inédite met en cause la pérennité des entreprises en l'absence de dispositif permettant de juguler les effets de la crise.

Les enquêtes réalisées auprès des entreprises dressent un constat préoccupant de la situation économique de la branche, joint en annexe du présent accord.

Par le présent accord, les partenaires sociaux conviennent d'instituer le dispositif d'activité partielle dénommé « activité réduite pour le maintien en emploi », ci-après « activité réduite », afin qu'il puisse être mobilisé, autant que de besoin, dans l'intérêt commun des salariés et des entreprises visés par le présent accord.

Ils rappellent que le présent accord ne remet pas en cause les négociations en cours sur ce thème en entreprise, qui doivent se poursuivre loyalement.

Le présent accord de branche est conclu en application de l'article 53 de la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020, ci-après dénommée « loi d'urgence ». Il permet le recours à l'activité réduite notamment par la voie d'un document élaboré par l'employeur au niveau de l'entreprise ou de l'établissement, sur le fondement d'un accord de branche étendu.

Les signataires précisent que le dispositif d'activité réduite est destiné à surmonter les difficultés conjoncturelles auxquelles les entreprises peuvent être amenées à faire face du fait de la crise liée à la pandémie de la Covid-19. Il ne s'agit en aucun cas d'un dispositif d'aménagement du temps de travail permettant d'adapter le rythme de travail en fonction de variations structurelles de l'activité.

Les signataires conviennent que le présent accord expirera le 30 décembre 2023. En effet, la reprise de l'activité pourrait connaître des fluctuations à la hausse ou à la baisse sur la période et, de ce fait, nécessitera la mise en œuvre de ce dispositif selon les situations rencontrées par les entreprises. En fixant cette échéance au 30 décembre 2023, les signataires permettent à l'accord de branche de couvrir l'ensemble des documents élaborés et transmis à l'autorité administrative à fin d'homologation au 30 juin 2022 au plus tard et ce, quelles que soient leur durée et leur date de mise en œuvre.

Article 1 - Champ d'application

Le présent accord concerne les entreprises des secteurs d'activités suivants :

- transport routier de marchandises et activités auxiliaires (location, messagerie, course, commission de transport),
- prestation logistique.

En l'absence d'accord d'établissement, d'entreprise ou de groupe, le présent accord de branche permet le recours au dispositif d'activité réduite pour le maintien en emploi sur la base d'un document élaboré par l'employeur au niveau de l'entreprise ou de l'établissement et ce, en conformité avec les prescriptions du présent accord.

Article 2 - Durée

Le présent accord est conclu pour une durée déterminée. Il expire le 30 décembre 2023. Il couvre ainsi les documents visés à l'article 3 élaborés en application du présent accord et transmis à l'autorité administrative, pour homologation, au 30 juin 2022 au plus tard.

Article 3 - Elaboration d'un document par l'employeur à fin d'homologation

Le document précise, dans le respect des stipulations du présent accord, les conditions de recours à l'activité réduite à la situation de l'établissement ou de l'entreprise.

Il comporte un diagnostic chiffré et détaillé sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et ses perspectives d'activité, et mentionne :

- 1°** les activités et salariés auxquels s'applique l'activité réduite ;
- 2°** la réduction maximale de l'horaire de travail appréciée salarié par salarié pendant la durée d'application de l'activité réduite ;
- 3°** les engagements en matière d'emploi ;
- 4°** les engagements en matière de formation professionnelle ;
- 5°** la date de début et la durée d'application de l'activité réduite qui peut être reconduite, dans le respect de la durée maximale fixée à l'article 4.7 ;
- 6°** les modalités d'information des institutions représentatives du personnel sur la mise en œuvre de l'activité réduite ;
- 7°** la décision, prise par l'employeur, au regard de la faculté que l'établissement ou l'entreprise a de décider, ou non, d'appliquer aux dirigeants salariés, aux mandataires sociaux et aux actionnaires des efforts proportionnés à ceux demandés aux salariés pendant la durée de recours au dispositif d'activité réduite. En cas d'efforts appliqués, la décision mentionne ces efforts.

Le document est élaboré par l'employeur après information et consultation du comité social et économique, lorsqu'il existe.

Les parties signataires rappellent qu'en vertu de l'article 2 du Décret n° 2020-926 du 28 juillet 2020, le remboursement des allocations perçues peut être exigé si les salariés ayant bénéficié du dispositif sont licenciés pour motif économique pendant la période d'application de l'activité réduite de longue durée relevant du présent Accord

Afin de promouvoir la solidarité entre tous pendant la durée de recours au dispositif, les parties signataires appellent les instances dirigeantes à prendre en compte les circonstances économiques de l'entreprise et les efforts demandés aux salariés pour la détermination des parts variables de rémunération et de l'évolution de la rémunération des dirigeants salariés.

Article 4 - Précisions relatives au contenu du document

4.1. Diagnostic sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et perspectives d'activité

Le document, élaboré par l'employeur, comprend un diagnostic chiffré et détaillé sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et des perspectives d'activité.

Ces informations doivent permettre de justifier la nécessité de diminuer la durée du travail des salariés pour assurer la pérennité de l'établissement ou de l'entreprise tout en maintenant les salariés dans l'emploi.

Ce diagnostic réalisé par l'employeur est présenté au comité social et économique lors de l'information consultation visée à l'article 3.

4.2. Activités et salariés concernés de l'établissement ou de l'entreprise

Le document, élaboré par l'employeur, définit les activités et salariés auxquels s'applique le dispositif d'activité réduite.

En application du présent accord, la mise en œuvre du dispositif d'activité réduite concerne les salariés des entreprises de transport routier de marchandises et activités auxiliaires (location, messagerie, commission de transport) et de prestations logistiques.

Le dispositif d'activité réduite ne peut pas être mis en œuvre de manière individualisée dans les conditions prévues à l'article 10 ter de l'ordonnance n° 2020-346 du 27 mars 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle. En outre, il ne peut pas être cumulé, sur une même période et pour un même salarié, avec le dispositif d'activité partielle prévu à l'article L. 5122-1 du Code du travail.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, un employeur ayant recours au dispositif d'activité réduite pour une partie de ses salariés peut concomitamment recourir au dispositif d'activité partielle prévu à l'article L. 5122-1 du Code du travail pour d'autres salariés, pour les motifs prévus à l'article R. 5122-1 du Code du travail, à l'exclusion du motif de la conjoncture économique.

4.3. Réduction maximale de l'horaire de travail dans l'établissement ou dans l'entreprise

Le document, élaboré par l'employeur, détermine la réduction maximale de l'horaire de travail dans l'établissement ou dans l'entreprise.

En application du présent accord, la réduction maximale de l'horaire de travail dans l'établissement ou dans l'entreprise est applicable à chaque salarié concerné et ne peut être supérieure à 40 % de la durée légale. La réduction de l'horaire de travail s'apprécie sur la durée d'application de l'activité réduite, telle que prévue dans le document en application de l'article 4.8. Son application peut conduire à la suspension temporaire de l'activité.

La limite maximale visée au précédent alinéa peut être dépassée, sur décision de l'autorité administrative, pour des cas exceptionnels résultant de la situation particulière de l'établissement ou de l'entreprise. La situation particulière de l'établissement ou de l'entreprise est précisée dans le document visé à l'article 3, lequel peut être adapté, le cas échéant, à cette fin. Toutefois, la réduction de l'horaire de travail ne peut être supérieure à 50 % de la durée légale ou équivalente (article 4.4).

Les entreprises adapteront la charge de travail et, le cas échéant, les objectifs, des salariés en convention de forfait jours du fait de la mise en œuvre de l'activité réduite.

4.4 Traitement des heures d'équivalence et heures supplémentaires structurelles

En moyenne sur la durée de recours au dispositif, le temps maximum d'inactivité par semaine par salarié, que le salarié soit à temps plein ou à temps partiel, est égal à 14 heures (40% de 35H).

Pour les salariés auxquels s'appliquent les articles 1 et 1 bis de l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020 modifiée (régimes d'équivalence, heures supplémentaires issues d'une convention de forfait ou d'une durée collective conventionnelle supérieure à la durée légale), le nombre d'heures chômées susceptible d'être indemnisé correspond à 40% de la durée d'équivalence ou de la durée stipulée au contrat pour les conventions individuelles de forfait ou de la durée collective du travail conventionnellement prévue, et non la durée légale mensuelle de 151,67 heures.

4.5. Dispositions spécifiques en matière de congé de fin d'activité

Afin de ne pas pénaliser les salariés dans leur droit au congé de fin d'activité, les signataires conviennent, à titre dérogatoire, de prendre en compte les heures chômées au titre de l'activité partielle de longue durée relevant du présent accord.

Par dérogation à l'accord du 28 mars 1997, l'assiette des cotisations relatives au congé de fin d'activité est ainsi reconstituée à hauteur de la rémunération brute qui aurait été perçue par le salarié s'il avait continué à travailler sans réduction de sa durée du travail.

Par dérogation aux dispositions conventionnelles, l'activité partielle constituant une période de suspension du contrat de travail cotisée sur la base d'une rémunération reconstituée, les périodes prises en compte pour la détermination des prestations seront également calculées sur la base de ces rémunérations reconstituées.

4.6. Engagements de l'établissement ou de l'entreprise en matière d'emploi

Le document, élaboré par l'employeur, détermine le périmètre des emplois concernés, ainsi que la durée des engagements de l'employeur en matière d'emploi. Ces engagements s'appuient sur le diagnostic visé à l'article 4.1 du présent accord.

En application du présent accord, les engagements portent au minimum sur les salariés concernés par le dispositif d'activité réduite. Ils s'appliquent pendant une durée au minimum égale, pour chaque salarié concerné, à la durée d'application du dispositif dans l'entreprise ou l'établissement telle que définie à l'article 4.7 du présent accord.

L'employeur ne peut recourir au travail temporaire ou à toute autre forme d'emploi sur des postes concernés par le dispositif d'activité réduite mis en œuvre au titre du présent accord pendant les heures chômées, sauf dans le cas du remplacement d'un salarié absent ou dont le contrat de travail est suspendu, pendant les heures travaillées.

4.7. Engagements de l'établissement ou de l'entreprise en matière de formation professionnelle

Le document, élaboré par l'employeur, détermine ses engagements en matière de formation professionnelle.

À ce titre, les signataires sensibilisent les entreprises sur l'opportunité de mettre en particulier à profit les périodes chômées au titre de l'activité réduite pour maintenir et développer les compétences des salariés.

Sont visées, notamment, des actions de formation ou de validation des acquis de l'expérience inscrites dans le plan de développement des compétences, des actions de formation certifiantes mises en œuvre dans le cadre du dispositif de promotion ou de reconversion par l'alternance en vue de former des salariés aux métiers en tension ou en forte mutation pour tout type d'action éligible dans les conditions prévues à l'article L. 6323-6 du Code du travail, quelles que soient leurs modalités de mise en œuvre (pendant l'activité réduite, en présentiel, à distance, en situation de travail).

Peut être également visée, dans le cadre de projets co-construits entre le salarié et son employeur uniquement, la mobilisation du compte personnel de formation.

Une attention particulière sera portée aux formations nécessaires à la relance, avec une priorité aux formations conduisant aux métiers porteurs d'avenir, tels que les métiers de la transition écologique, énergétique et numérique.

A ces fins, les signataires affirment leur demande à l'Etat de pouvoir mobiliser, dans un cadre de gestion simplifié, les ressources disponibles de l'opérateur de compétences (Opco

Mobilités) et des subventions publiques dédiées à la formation (FNE-formation, FSE, autres...), pour le financement des coûts de formation engagés par les entreprises afin de faire face aux graves difficultés économiques conjoncturelles visées à l'article L. 6332-1-3, 3° du Code du travail.

4.8. Date de début et durée d'application de l'activité réduite dans l'établissement ou l'entreprise

Le document, élaboré par l'employeur, détermine la date de début et la durée d'application de l'activité réduite dans l'établissement ou l'entreprise. La date de début ne peut être antérieure au premier jour du mois civil au cours duquel la demande d'homologation a été transmise à l'autorité administrative.

En application du présent accord, la durée d'application de l'activité réduite est fixée dans la limite de 24 mois, consécutifs ou non, sur une période de référence de 36 mois consécutifs.

Le document peut être reconduit dans le respect de la durée prévue à l'alinéa précédent.

4.9. Modalités d'information des instances représentatives du personnel de l'établissement ou de l'entreprise sur la mise en œuvre de l'activité réduite et suivi des engagements fixés par le document homologué

Le document, élaboré par l'employeur, détermine les modalités d'information des instances représentatives du personnel sur la mise en œuvre de l'activité réduite, et de suivi des engagements fixés par le document homologué. Les informations détaillées transmises au comité social et économique portent en particulier sur les activités et salariés concernés par le dispositif, sur les heures chômées, ainsi que sur le suivi des engagements en matière d'emploi et de formation professionnelle.

L'employeur informe, au moins tous les trois mois, lorsqu'il existe, le comité social et économique de l'établissement ou de l'entreprise concerné(e) sur la mise en œuvre du dispositif d'activité réduite.

Avant l'échéance de chaque période d'autorisation d'activité réduite de six mois visée à l'article 5 du décret n°2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle de longue durée en cas de réduction d'activité durable, l'employeur transmet à l'autorité administrative, en vue du renouvellement de l'autorisation, un bilan portant sur le respect des engagements en matière d'emploi, de formation professionnelle et d'information des instances représentatives du personnel sur la mise en œuvre de l'activité réduite, définis aux articles 2.5, 2.6 et au présent article.

Ce bilan est accompagné du procès-verbal de la dernière réunion au cours de laquelle le comité social et économique, s'il existe, a été informé sur la mise en œuvre de l'activité réduite et le diagnostic actualisé sur la situation économique et les perspectives d'activité de l'établissement ou de l'entreprise.

Article 5 - Procédure d'homologation

Le document élaboré par l'employeur est transmis à l'autorité administrative, accompagné de l'avis préalable du comité social et économique lorsqu'il existe, en vue de son homologation dans les conditions prévues par la réglementation.

À défaut d'avis exprimé dans le délai imparti, le comité social et économique sera réputé avoir été consulté et avoir rendu un avis négatif. La convocation du comité social et économique sera alors transmise à l'autorité administrative.

Conformément au décret n° 2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle de longue durée en cas de réduction d'activité durable, la décision d'homologation vaut autorisation d'activité réduite pour une durée de six mois. L'autorisation est renouvelée par période de six mois, au vu du bilan mentionné à l'article 4.9.

La procédure d'homologation s'applique en cas de reconduction du document lorsque la durée pour laquelle il a été initialement conclu arrive à échéance, ainsi que, en cas d'adaptation du document lorsque l'employeur envisage d'en modifier le contenu.

Le comité social et économique, s'il existe, est alors informé et consulté, dans les conditions prévues au 1^{er} alinéa du présent article.

Lorsque le document fait l'objet d'une homologation expresse ou implicite par l'autorité administrative, l'employeur en informe le comité social et économique.

Dans l'hypothèse d'une homologation implicite, l'employeur transmet une copie de la demande d'homologation, accompagnée de son accusé de réception par l'administration, au comité social et économique.

En cas de refus d'homologation du document par l'autorité administrative, l'employeur peut, s'il souhaite, reprendre son projet, présenter une nouvelle demande après y avoir apporté les modifications nécessaires et informé et consulté le comité social et économique, s'il existe.

La décision d'homologation ou, à défaut, les documents précités et les voies et délais de recours sont portés à la connaissance des salariés par voie d'affichage sur leurs lieux de travail ou par tout autre moyen permettant de conférer date certaine à cette information.

Article 6 - Extension et entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur le lendemain de la parution de son arrêté d'extension au Journal Officiel.

Article 7 - Modalités d'information, de suivi et bilan de l'application de l'accord

Conformément au I, 5^e de l'article 1^{er} du décret n° 2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable, l'information et le suivi de l'application du présent accord sont confiés aux CPPNI sectorielles concernées.

A cette fin, les établissements et les entreprises qui ont recours au dispositif d'activité réduite mis en place en application du présent accord de branche en informent la CPPNI par envoi du document unilatéral mentionné à l'article 3 à l'adresse suivante :

cppni.ccnr@gmail.com

Le présent accord est susceptible d'être modifié, par avenant, notamment en cas d'évolution des dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles qui nécessiteraient l'adaptation de l'une ou de plusieurs de ses dispositions.

En tout état de cause, les partenaires sociaux s'engagent à réexaminer ses dispositions et, le cas échéant, sa prorogation, avant le 31 janvier 2022.

Article 8 - Dispositions particulières aux entreprises de moins de 50 salariés

Les présentes dispositions sont applicables quel que soit l'effectif de l'entreprise sans qu'il soit nécessaire de prévoir de dispositions spécifiques pour les entreprises de moins de 50 salariés.

Article 9 - Formalités de publicité et de dépôt

Le présent accord fera l'objet d'un dépôt à la Direction Générale du Travail du ministère du Travail et d'une demande d'extension dans les conditions fixées par les articles L. 2231-6, L. 2261-1, D. 2231-2 et L. 2261-15 du Code du travail.

Fait à Paris, le 1^{er} mars 2021

et l'Union des entreprises de Transport et
de Logistique de France (TLF)

L'Union Fédérale Route
FGTE-CFDT

La Fédération Générale des Transports
CFTC

Diagnostic économique en vue de la négociation de branche relative à l'activité partielle de longue durée (APLD)

Le présent diagnostic économique fait le point sur les pertes d'activité dans l'industrie, les services, le bâtiment et le commerce de détail depuis le début de la pandémie et les conséquences économiques et sociales de cette crise sur les activités de transport routier de marchandises, de l'entreposage et du déménagement.

I - Rappel des mesures de protection sanitaire prises par le Gouvernement depuis le début de la pandémie

Premier confinement : 17 mars – 11 mai

En raison de la pandémie de Covid 19, un premier confinement national a été décrété du 17 mars 2020 au 11 mai 2020.

Les restrictions liées au confinement ont rendu obligatoire la fermeture temporaire des magasins et des entreprises « non essentiels pour la vie de la nation », et des lieux de sociabilité et de loisirs tels que les bars, restaurants, cafés, cinémas, casinos, et commerces de détail, à l'exception des pharmacies et des magasins d'alimentation.

Ces mesures ont eu un impact plus ou moins fort selon les secteurs de l'industrie et des services :

Déconfinement : 12 mai – 29 octobre

Le déconfinement s'effectue en 2 étapes. Il se traduit tout d'abord par la reprise du travail dans les commerces, à l'exception des restaurants, la rentrée très progressive des écoles et la limitation des déplacements à plus de 100 kilomètres de son domicile puis, à partir du 14 juin, par un retour à la normale avec notamment la réouverture des restaurants et des écoles.

Deuxième confinement : 30 octobre – 15 décembre

De nombreux secteurs sont autorisés à poursuivre leur activité (BTP, usines, secteur agricole, certains services publics), mais les commerces dit « non essentiels » sont fermés jusqu'au 27 novembre. Les bars et les restaurants et les activités culturelles restent fermés

Depuis le 15 décembre : couvre-feu entre 20 h et 6 h, à l'exception du soir du 24 décembre

Les bars et les restaurants et les activités culturelles restent fermés

Prospective : les lycées, salles de sports, bars, restaurants et activités culturelles pourraient rouvrir le 20 janvier 2021.

Ces mesures successives ont pesé sur le volume d'activité de l'industrie, des services, du bâtiment et du commerce de détail depuis le début de la pandémie avec des périodes de chute importante, de rebond et de repli.

Les secteurs du transport routier de marchandises et des prestations logistiques ont été fortement impactés par cette situation.

II - Impact de la crise sanitaire sur le volume d'activité de l'industrie, des services, du bâtiment et du commerce de détail

A - Le premier confinement se traduit par une chute très importante de l'ensemble de l'activité économique au cours des mois de mars et avril

Les secteurs industriels de l'automobile de la plasturgie, des fabrications d'équipement, de la métallurgie sont les plus impactés. Du côté des services, ce sont les secteurs de l'hébergement, de la restauration et du travail temporaire qui subissent les plus fortes baisses d'activité. Le secteur du bâtiment est à l'arrêt.

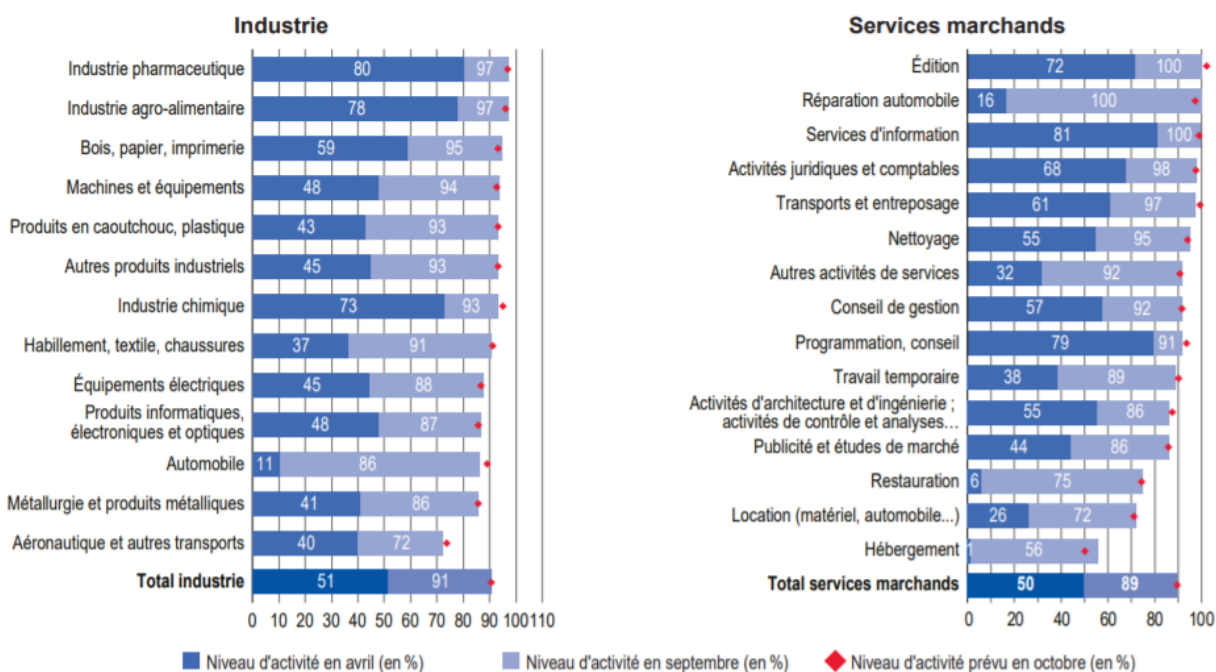
Les commerces de produits alimentaires généralistes répondent à une demande en forte augmentation en mars et en avril.

À l'inverse, les commerces de produits non alimentaires sont quasiment à l'arrêt et ont recours massivement au chômage partiel.

B – Dès le déconfinement, un fort rebond de l'activité est enregistré au mois de mai qui se confirme au mois de juin. L'activité se redresse aussi bien dans l'industrie que dans les services ou le bâtiment mais l'hébergement et la restauration présentent encore des niveaux d'activité particulièrement bas.

Dans l'ensemble de l'économie l'activité reste à un niveau inférieur à celui d'avant crise avec une forte hétérogénéité entre les secteurs. Cette situation va perdurer jusqu'en octobre.

Les tableaux ci-dessous montrent la situation de chaque secteur en avril et en septembre 2020 :

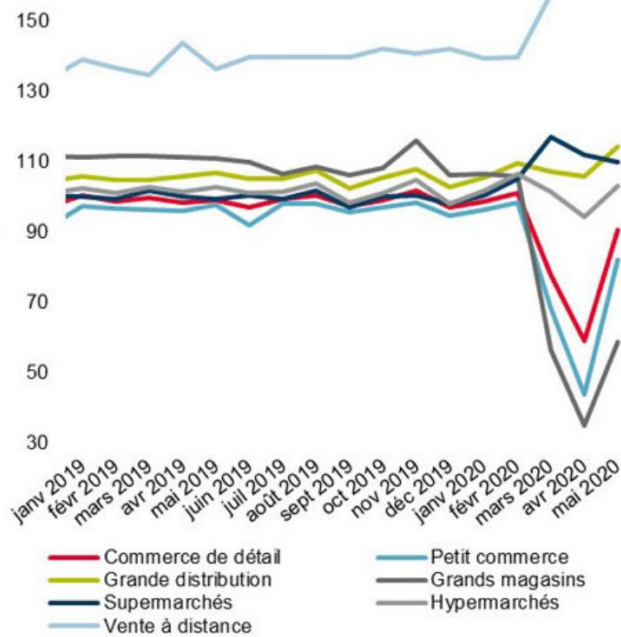


Note de lecture : dans l'automobile, l'activité enregistrée en avril représentait 11% du niveau jugé normal par les chefs d'entreprise ; en septembre, l'activité dans ce secteur a atteint 86% du niveau jugé normal ; les chefs d'entreprise du secteur automobile prévoient qu'au mois d'octobre l'activité atteindrait 89% du niveau jugé normal.

Source Banque de France

Les secteurs industriels de l'automobile de la plasturgie, des fabrications d'équipement, de la métallurgie ont été les plus impactés. Du côté des services, ce sont les secteurs de l'hébergement, de la restauration et du travail temporaire qui ont subi les plus fortes baisses d'activité.

Le graphique ci-dessous montre la situation de l'activité commerciale en mars et avril 2020 par type de commerce :



Source Bulletin INSEE Première - juillet 2020

Au global, les ventes de commerce de détail ont chuté de 31,1 % en avril 2020, par rapport à avril 2019

Elles se redressent en mai et reviennent à leur niveau d'avant crise en juin avec toutefois une grande hétérogénéité entre les secteurs. Elles progressent sur les mois suivants jusqu'en octobre avec une variation positive par rapport à 2019.

C – En novembre, l'impact du deuxième confinement a été beaucoup moins fort que celui du premier confinement sur l'industrie, les services et le bâtiment, à l'exception de l'hébergement-restauration,

L'activité demeure proche de son niveau d'avant-crise dans l'industrie agro-alimentaire, les autres produits industriels et la pharmacie. Elle reste dégradée dans le secteur de l'aéronautique et de l'automobile.

Dans les services la baisse de l'activité est beaucoup plus marquée et caractérisée par de fortes disparités entre secteurs.

Dans le bâtiment, l'activité enregistrée au mois de novembre est meilleure que prévue.

Les ventes du commerce de détail quant à elles baissent fortement de -24,5 % sur un an.

III - Les secteurs du transport routier de marchandises, et des prestations logistiques ont été fortement impactés par cette situation

A- Transport routier de marchandises

1. Premier confinement : baisse des volumes transportés, pertes de chiffre d'affaires

Le transport routier de marchandises représente 89,1 % du transport terrestre de marchandises.

Il est pénalisé par la chute de la demande, notamment venant de l'industrie et de la distribution, malgré quelques marchés clients à contre-courant comme l'agroalimentaire (hors restauration hors foyer), la santé-pharma et les secteurs qui peuvent basculer sur les livraisons e-commerce.

Cela se traduit par une baisse générale des volumes transportés de - 40% lors du premier confinement

L'arrêt d'activité chez une majorité de clients entraîne une perte de chiffre d'affaires. Cependant, toutes les entreprises n'ont pas été touchées de la même façon selon leur positionnement sur tel ou tel secteur.

En effet, 21% des entreprises ont perdu plus de 75% de chiffre d'affaires hors taxes sur la période du premier confinement.

Les moyennes et grandes entreprises, avec une clientèle diversifiée, ont un quelque peu limité les pertes de chiffre d'affaires (- 44% pour les entreprises de plus de 250 salariés, contre plus de - 50% pour les très petites entreprises de moins de 10 salariés).

Les 3 secteurs les plus touchés pendant cette période d'arrêt de l'économie ont été le transport de produits automobiles (92%), le déménagement (75%) et la livraison de meubles (75%). A contrario, les 3 secteurs les moins affectés ont été le transport des animaux vivants (91% des entreprises de transport ont continué leur activité), le transport alimentaire (71%), les produits médicaux, pharmaceutiques et cosmétiques (67%).

La poursuite de l'activité ne signifie pas prix du transport adapté. Les transporteurs ont subi de très fortes pressions des clients, et même dans le secteur alimentaire, les prix des opérations de transports ont globalement baissé.

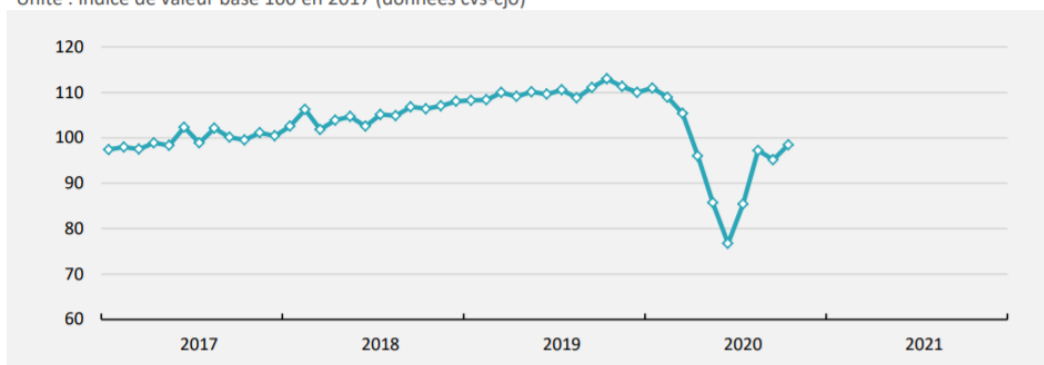
2. Déconfinement : un rebond sans retour au niveau de 2019

Au mois de mai malgré la reprise partielle de certaines activités à partir de mi-mai et la fin du confinement, les volumes transportés restent en retrait par rapport à l'année précédente (- 19 %) les hydrocarbures restent très en retrait (- 37 %), alors que la situation sur le ciment s'améliore (uniquement en baisse de - 3,7 %).

Sur les mois suivants, le Transport routier de marchandises enregistre un rebond, mais sans retour pérenne au niveau de 2019

Le chiffre d'affaires dans les transports et l'entreposage

Unité : indice de valeur base 100 en 2017 (données cvs-cjo)



Source : Insee, dernière donnée disponible 09/2020

3. Deuxième confinement : un niveau d'activité globalement stable en retrait par rapport à 2019

La demande reste globalement stable aussi le Transport routier de marchandise ne connaît pas une baisse importante de ses volumes pendant le deuxième confinement.

Cependant, 44 % des chefs d'entreprises constatent une baisse de leur activité, contre 49 % en octobre.

47 % notent une stabilité de leur activité et seulement 9 % une progression (soit une augmentation de +4% par rapport au mois d'octobre).

En moyenne, les entreprises ayant une baisse d'activité estiment avoir perdu, en novembre, 18 % de leur chiffre d'affaires par rapport à la même période de 2019.

Cette diminution est beaucoup plus importante pour les entreprises de moins de 10 salariés qui estiment avoir perdu en moyenne 26 % de leur chiffre d'affaires, après 24 % en octobre.

22 % des entreprises ont encore des camions à l'arrêt, une légère amélioration par rapport au mois d'octobre (27 %). Cela concerne, en moyenne, 17 % de leurs flottes.

Confrontés à la baisse de leur chiffre d'affaires, les entreprises de transport routier de marchandises doivent faire face à l'augmentation de leurs charges.

4. Surcoûts liés à la crise sanitaire

Les entreprises de Transport routier de marchandises ont subi des surcoûts de natures différentes, avec des intensités et des durées variant fortement d'une entreprise à l'autre : développement des temps d'attente, désorganisation des plans de transport, détérioration du taux de parcours en charge, aggravation des délais de paiement, achats de masques, de gel, etc.

Le Comité National Routier (CNR) a réalisé une estimation de ces surcoûts : – Surcoût des mesures sanitaires – Versement d'une prime pour les conducteurs en activité durant le confinement – Effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers – Hausse soudaine des parcours à vide.

Le CNR évalue l'incidence lissée sur l'année de chaque facteur, en prenant des hypothèses modérées. Une entreprise qui subirait l'ensemble des quatre facteurs, avec l'intensité décrite dans la simulation, enregistrerait alors une inflation du coût de revient, hors gazole, de ses véhicules de + 6,8 % en 2020.

Pour les entreprises du TRM, la fourniture des équipements de protection individuelle (EPI) pour les conducteurs et les opérations de nettoyage des cabines constituent une dépense directe en produits (gel, nettoyant, lingettes, masques, gants, visières, etc.) associée à un coût de mise en œuvre.

Ces mesures sanitaires obligatoires pour la poursuite de l'activité, représentent un coût nouveau pouvant aller de 3 € à 32 € par jour par véhicule, soit de 0,5 % à 6 % du prix de revient standard, en fonction du type d'activité. On évalue le surcoût d'une situation intermédiaire autour de 13 € par jour, soit environ 2,5 % du prix de revient.

B – Prestations logistique

Comme le Transport routier de marchandises, la prestation logistique est tributaire de la demande client et a été confrontée aux mêmes problématiques de volumes :

1. Premier confinement : une situation très contrastée

La situation des prestataires logistiques est très contrastée selon leur positionnement sur tel ou tel secteur. Ainsi : 1/3 des prestataires logistiques se retrouvent à l'arrêt faute d'activité notamment dans le secteur de l'aéronautique et de l'automobile ; 1/3 a pu maintenir son activité ; 1/3 a connu une certaine surchauffe liée notamment aux activités agroalimentaires.

2. Déconfinement

Les prestataires logistiques bénéficient du rebond de la demande sans toutefois atteindre les niveaux d'activité de 2019.

3. Deuxième confinement

Le deuxième confinement , en interdisant l'ouverture des commerces non essentiels et la vente de produits non essentiels par la GMS fragilise leur activité.

4. Surcoûts liés à la crise sanitaire

Les prestataires logistiques estiment à 0,2€ par jour et par salarié leur surcoût lié à la protection des salariés, à 0,15 € par m² et par mois les surcoûts liés à l'aménagement des locaux et à 10% de perte de productivité en cas d'aménagement des process et du temps de travail.

C Situation de l'emploi dans les secteurs du transport routier de marchandises, et des prestations logistiques

Entre fin mars et fin juin 2020, l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage enregistre une baisse de - 1,3 %, soit - 18 200 emplois.

Toutes les activités du secteur connaissent de nouveau des destructions nettes d'emploi au deuxième trimestre 2020, à l'exception du transport routier de fret (+ 0,1 %, + 500 emplois).

La manutention et l'entreposage résistent mieux (- 0.4 %, - 500 emplois) que l'organisation du transport de fret (- 0,8 %, - 900 emplois).

Évolution 2020 T2 / 2020 T1 par sous-secteur
en %



Source : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoiss-Urss

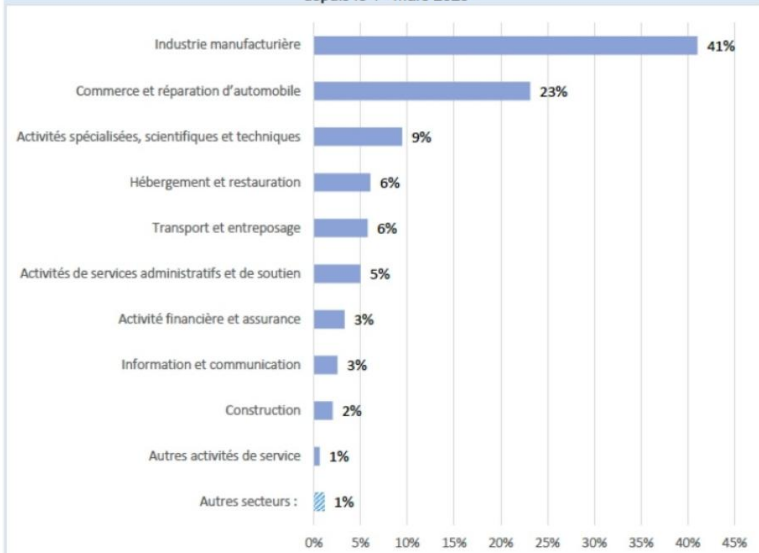
Les entreprises confrontées à l'arrêt de leurs activités ont recours aux PSE ou, quand elles le peuvent, au chômage partiel pour assurer leur pérennité et maintenir l'emploi de leurs salariés

D'après la DARES, les services de transports et d'entreposage font partie des secteurs qui recourent le plus intensément au chômage partiel avec l'hébergement et la restauration, le service aux entreprises.

PSE

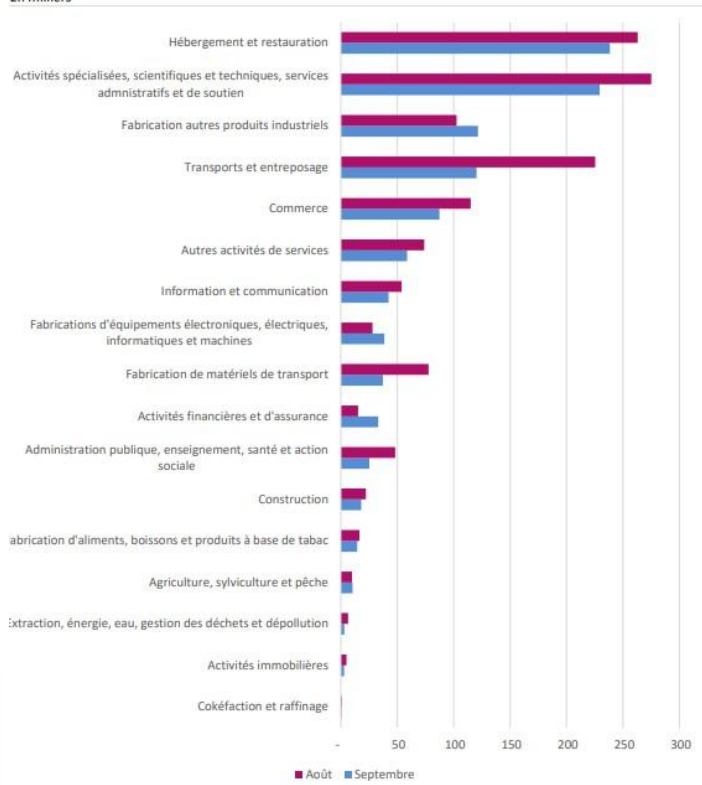
Chômage partiel

Figure E2 - Répartition sectorielle des ruptures de contrats envisagées dans le cadre d'un PSE initié depuis le 1^{er} mars 2020



Champ : France (données brutes)
Source : DGEFP-Dares - SI RipCo (données de mars-octobre 2020)

En milliers



Note de lecture : le nombre de salariés effectivement placés en activité partielle est estimé à 115 000 dans le secteur du commerce au mois d'août 2020 et à 87 000 en septembre.
Champ : France

Sources : demandes d'indemnités SI APART, enquête Acemo-Covid-19 ; estimation Dares

VI - Prospective

A court terme la situation sanitaire va continuer à peser sur les acteurs économiques.

Les bars et restaurants resteront fermés jusqu'à une date indéterminée. Plus grave, la perspective d'un troisième confinement se profile en France alors que les pays voisins ont déjà mis en place des mesures de reconfinement.

Les aides publiques qui ont permis aux entreprises, aux salariés et aux ménages d'amortir les effets de la crise ne pourront pas durablement être prolongées.

Dans une hypothèse favorable, la levée progressive des mesures sanitaires permettrait un rebond de l'économie courant 2021.

Mais l'hypothèse la plus vraisemblable est que l'épidémie ne cesserait pas immédiatement et que le déploiement généralisé de vaccins ne serait pleinement effectif que vers fin 2021. Dans ces conditions, le niveau d'activité de fin 2019 ne serait retrouvé qu'à mi-2022, et le rattrapage s'étalerait sur 2021 et 2022

Dans un scénario « sévère », l'évolution de l'épidémie imposerait au contraire un maintien beaucoup plus durable des restrictions pesant sur l'activité économique. La crise sanitaire pourrait faire sentir ses effets encore de nombreux mois.

Dans tous les cas, les secteurs du Transport routier de marchandises et de la prestation logistique vont faire face à une forte incertitude et seront pénalisés par les fluctuations et la faiblesse de la demande, venant notamment de l'industrie et de la distribution.
