



# TRANSPORT ROUTIER

# PLAN DE SURVIE

# DES ETI/PME/TPE

## *Préparer la relance*

Crise sanitaire du  
COVID-19 :  
**Les propositions  
de l'OTRE**

27 avril 2020

**#OnRoulePourVous**



**OTRE - Organisation  
des Transporteurs  
Routiers Européens**  
Les Bureaux du Lac II - Bât S  
29, rue Robert Caumont  
33049 BORDEAUX Cedex  
T. +33 (0)1.53.62.83.40  
contact@otre-direction.org  
[www.otre.org](http://www.otre.org)

N° Préfectoral : 4832 - Siret : 434 428 470 0026

# Les **5** propositions **clés** préalables pour **réussir** la relance :

- ▶ **Protéger** le transport routier qui subit la concurrence étrangère par la suspension du cabotage en application de la clause de sauvegarde.
- ▶ **Sauvegarder** nos compétences par le chômage partiel et nos outils de travail par un dispositif d'accompagnement de l'activité partielle.
- ▶ **Développer** une norme ou un label sanitaire français propre au transport routier.
- ▶ **Relancer** la consommation en abaissant provisoirement le taux de TVA à 5,5 % au titre des secteurs d'activité de première nécessité.
- ▶ **Soutenir** l'investissement des entreprises dans la formation et le renouvellement des outils dans l'objectif de la transition énergétique.

# OBJECTIFS DU DOCUMENT

Ce document vise à présenter un véritable « plan de survie des ETI/PME/TPE » dans la perspective du plan de relance global envisagé par le Gouvernement.

Les propositions qu'il formule sont à construire avec le soutien des Pouvoirs Publics notamment le ministère de l'Économie et des Finances ainsi que le ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Elles s'appuient sur un grand principe :

**« Survivre, maintenir l'emploi et les outils et repartir ! »**

Il s'articule autour de deux types de mesures :

## **Des mesures d'urgence :**

**« Maintenir les entreprises vivantes »** par la prorogation de mesures déjà en place et la mise en œuvre d'aides nouvelles, en facilitant un retour graduel des effectifs et des véhicules en fonction d'une reprise progressive de l'activité.

## **Des mesures de relance structurantes :**

**« Avoir de l'ambition pour le transport routier, secteur stratégique et vital pour la Nation »** par la mise en place d'un vrai plan stratégique à moyen et long terme en faveur de la filière.

# CONSTAT ET ENJEUX

## Le Transport, un tissu d'ETI/PME/TPE

La branche du transport routier représente plus de **700 000 emplois**, pour environ 40 000 entreprises implantées sur tout le territoire national.

Avec une production de 100,2 milliards d'euros en 2019, les transports contribuent pour 5 % au produit intérieur brut (PIB) français. Chacun doit comprendre que la « richesse » du secteur s'assoit sur un vaste tissu d'entreprises, principalement des TPE et des PME dont le maillage est ancré localement, complété d'ETI.

À ce titre, et au-delà de la fonction stratégique de notre secteur, les entreprises que nous représentons ont un rôle prépondérant et structurant, en matière d'aménagement des territoires et en tant que vecteur de la transition énergétique.

**Nos entreprises restent à ce titre l'un des rares secteurs d'activité à pouvoir maintenir l'emploi dans les zones rurales.**

## Le Transport, un acteur essentiel

Les activités **du transport routier de Marchandises (lourd et léger), de la Logistique, du transport de Fonds et du Déménagement** sont essentielles à la performance du secteur public et privé, sur le marché national et international.

Elles contribuent de façon directe à la compétitivité de l'économie française et à la sécurité d'approvisionnement de la Nation tout entière.

Comme sont essentielles, également, les activités :

- **Du transport routier de Personnes** qui permet la circulation de toutes les personnes sur le territoire national, mobilité essentielle à la continuité de l'activité économique, des services publics avec tout particulièrement la scolarité des enfants et des jeunes, des personnes à mobilité réduite, et enfin celles liées au tourisme.

- **Du transport Sanitaire**, maillon essentiel de la chaîne de soins, acteur permettant à la fois le lien entre la ville et l'hôpital mais également entre le monde rural et l'ensemble de la chaîne de santé, qui continue de démontrer, lors de cette crise sanitaire, toute son efficacité.

Dans leur ensemble, toutes ces activités sont essentielles pour la continuité de la vie des citoyens et de l'économie durant la période de confinement, acteurs de seconde ligne comme l'a reconnu le Président de la République.



# CONSTAT ET ENJEUX

## Le Transport, l'impact du Covid-19

La crise sanitaire sans précédent du Covid-19 que connaît notre Pays et nos secteurs d'activité se double d'une crise économique d'une ampleur inégalée. **Cette crise produit, à la fois, un choc sur l'offre et sur la demande qui impacte directement et durablement l'économie du transport routier.**

**Un choc sur l'offre :** Avec une partie de la force de travail confinée sur une durée indéfinie au départ : la production a inévitablement chuté. Certaines entreprises vont devoir réduire leurs effectifs, du fait des pertes de chiffre d'affaires, des baisses de la productivité, des coûts additionnels de fonctionnement...

D'autres vont malheureusement fermer et des emplois seront perdus durablement, c'est une véritable destruction des services et des compétences qui se dessine si aucune mesure forte n'est envisagée à court, moyen et long terme.

**Un choc sur la demande :** Les revenus réels d'une partie importante de la population sont durablement affectés, les décisions de consommation sont reportées. La récession entraînera une forte diminution des actifs financiers détenus par les ménages et les entreprises.

Les mesures de confinement affectent majoritairement la consommation privée et les investissements des entreprises.

Cela aura un impact sur l'investissement, donc la croissance potentielle et notre capacité de rebond à moyen et long terme.

Ainsi, l'INSEE au 26 mars 2020 estimait **la perte d'activité économique à 35 %** par rapport à une situation normale en raison de la forte baisse de consommation des ménages. Pour l'INSEE, un mois de confinement équivaut à une réduction de 3 points du produit intérieur brut. Les chiffres annoncés par la Banque de France corroborent ces premières estimations.

Ainsi, selon nos dernières statistiques, les entreprises du transport routier de marchandises ont mis actuellement à l'arrêt 52 % de leurs camions (hors-alimentaire). 86 % d'entre elles sont en arrêt total ou en très forte baisse d'activité (25 % à l'arrêt total, 55 % à l'arrêt partiel). En moyenne, les chefs d'entreprises estiment avoir perdu 48 % de chiffre d'affaires au cours de ces semaines de confinement. Les entreprises de déménagement ont connu un arrêt total. Celles du transport de fonds ont constaté une baisse de 50 % de leur chiffre d'affaires.

En transport sanitaire, l'activité a chuté de 55 à 60 % pour les seules prestations de santé, sans tenir compte des activités annexes des entreprises sanitaires qui sont quasi totalement à l'arrêt. Les transporteurs sanitaires ne se concentrent actuellement que sur les activités d'urgence (Urgence 15 principalement Covid-19, traitement des pathologies lourdes dialyses, chimio ou radiothérapie...).

En moyenne, les chefs d'entreprises estiment avoir perdu 50 à 60 % de leur chiffre d'affaires au cours de ces semaines de confinement.

En transport de personnes, l'activité est à l'arrêt depuis le début du confinement. Le transport scolaire a cessé, une reprise se dessine à compter du 11 mai dans des conditions complexes qui restent encore à définir et à organiser. L'activité touristique est également à l'arrêt total, avec des perspectives qui restent très incertaines et une reprise d'activité inconnue et probablement lointaine.

agroalimentaire, travaux publics, commerce, tourisme, scolaire, santé etc.). À ce stade de nombreuses inconnues demeurent. Il nous faut connaître le calendrier de la remise en route à compter du 11 mai.

Face à l'intensité de la dégradation de la situation des entreprises, il est essentiel que les mesures d'aides (économiques, sociales et

**L'impact de cette crise conjoncturelle est colossal pour l'ensemble du secteur du transport routier. Elle succède à deux crises qui ont fortement impacté les entreprises du secteur depuis 18 mois (crise des gilets jaunes, grève contre la réforme des retraites). Elle se cumule à une crise structurelle pour certains secteurs, en manque de rentabilité depuis 20 ans en raison de l'élargissement de l'Union Européenne.**

Tout le monde s'accorde à penser que la reprise économique sera lente et progressive, les flux de transport seront donc relativement faibles voire aléatoires.

Le transport routier dans toutes ses composantes est lui-même dépendant de la reprise d'activité économique sous contraintes sanitaires (industrie, automobile, chimie,

**« Il n'y aura pas de pénurie de transport routier dans les mois à venir »**

fiscales) mises en place par le Gouvernement soient prorogées et complétées pour préparer l'après 11 mai.

**Il n'y aura pas de pénurie de transport dans les mois à venir, la surcapacité va être durable et aura des conséquences sur les**

**prix tant au niveau national qu'européen qui pèseront sur tous les modèles économiques de la filière.**

En l'état, il est illusoire de penser que la branche du transport routier dégagera les liquidités nécessaires au remboursement des engagements supplémentaires qu'elles contractent en ce moment auprès des banques et de l'État pour éviter un effondrement immédiat de leur trésorerie.

L'État, en concertation étroite avec les acteurs économiques, doit réunir les conditions complémentaires nécessaires à la consolidation des premières mesures et à un redémarrage rapide dans une perspective durable.

# 1. Mesures d'urgence d'application immédiate : « *Maintenir les entreprises vivantes* »

## Les mesures économiques et financières proposées :

Le ratio investissement/chiffre d'affaires est très élevé dans le transport routier par rapport à d'autres secteurs. Pour préserver l'efficacité des mesures d'aides gouvernementales déjà prises dans le cadre de la crise Covid-19, il faut les compléter par un dispositif permettant de compenser les coûts de détention des matériels roulants non utilisés.

Nous demandons que des dispositions soient prises pour les actifs d'exploitation.

Sans discrimination d'entreprises, il faut pouvoir décaler chaque fois que nécessaire toutes les échéances d'emprunts, de crédit-baux ou de location financière (capital et intérêts), et pouvoir suspendre les contrats de location longue durée des véhicules, pendant la durée nécessaire.

Compléter ce dispositif en rendant possible :

- Un différé comptable d'amortissement pendant la même période,
- La suspension et le réaménagement des contrats d'entretien des véhicules au prorata de l'usage,
- La reconsidération des primes d'assurance des véhicules au prorata de l'usage.

Ainsi, le matériel non utilisé n'affecte ni le coût d'exploitation, ni la trésorerie.

Les bilans seront préservés d'une trop forte dégradation des fonds propres nécessaires aux obligations réglementaires de capacité financière des transporteurs.

**C'est la notion d'activité partielle des moyens...**

## Les mesures fiscales proposées :

**Anticiper** le remboursement partiel de la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques (TICPE) au trimestre,

**Mettre en place** un système de cartes attribuées aux transporteurs routiers pour les redevables de la TICPE afin d'éviter l'avance de trésorerie liée au remboursement semestriel de la TICPE,

**Reporter** de trois mois le paiement de la Taxe Spéciale sur les Véhicules Routiers (TSVR),

**Mettre en place** le paiement à terme échu de la Taxe Spéciale sur les Véhicules Routiers (TSVR), et plus globalement mettre en place un système permettant aux entreprises d'être exonérées de son paiement au prorata des périodes d'immobilisation des véhicules, à minima jusqu'au 31 décembre 2021.



## Les mesures de contrôle des règles de la concurrence :

**Faire respecter** les délais de paiement et les pénalités de retard par les donneurs d'ordre en mobilisant spécifiquement la Médiation des Entreprises.

**Mobiliser** la DGCCRF sur la répression du délit de prix abusivement bas dans le transport routier.

## Les mesures spécifiques du Transport Routier de Marchandises :

**Faire appliquer le règlement européen n° 93-3118 du 25 octobre 1993 relatif à l'accès au marché du transport routier qui prévoit, en raison de perturbation grave du marché intérieur, la mise en œuvre de la clause de sauvegarde et obtenir la suspension du cabotage pour une période de 6 mois.**

■ **Lancer immédiatement** un plan massif de contrôles des commissionnaires et des bourses de fret par les DREAL, contrôles à distance possibles sans déplacement sur route ou en entreprise.

■ Eu égard aux conditions d'emploi très spécifiques des salariés du secteur exerçant en milieu confiné, **supprimer** les charges salariales au bénéfice de ceux ayant continué à travailler durant la période de confinement.

■ **Reporter** la baisse de 2cts sur le remboursement partiel de la fiscalité gazole (TICPE) jusqu'au 1er janvier 2022.

■ **Reporter** la suppression progressive du taux réduit de la TICPE sur le Gazole Non Routier (GNR).

## Les mesures spécifiques au Transport de Fonds et de Valeurs :

■ Eu égard aux conditions d'emploi très spécifiques des salariés du secteur exerçant en milieu confiné, **supprimer** les charges salariales au bénéfice de ceux ayant continué à travailler durant la période de confinement.

■ **Étendre** l'accord du 3 juillet 2018 relatif au transfert de salariés en cas de changement de prestataire dans le secteur du transport de fonds et valeurs.

## Les mesures spécifiques au Déménagement :

Une reprise se dessine à compter du 11 mai.

■ **Finaliser** impérativement le guide des bonnes pratiques du secteur.

■ **Annuler** les charges fiscales et sociales qui ont été reportées pendant la crise Covid-19 en raison de l'arrêt de l'activité conformément aux termes du courrier du 1er avril 2020 du Ministre chargé de la ville et du logement et du secrétaire d'Etat chargé aux transports,

■ **Mettre en place** immédiatement et pérenniser un taux réduit de TVA à 5,5 % pour relancer la demande et la canaliser vers les professionnels,

■ **Créer** un mécanisme de répercussion forfaitaire qui prenne en compte les frais de protection sanitaire des opérations de déménagement, pour tous les contrats signés avant le déclenchement d'une crise sanitaire.





## Les mesures spécifiques au Transport de Personnes :

Une reprise se dessine à compter du 11 mai. Les conditions sanitaires complexes qui s'imposeront aux entreprises et à leurs passagers restent encore à définir. Quel que soit le véhicule utilisé (autocars, autobus, minibus, véhicules légers ou véhicules adaptés aux transports de personnes à mobilité réduite), elles doivent impérativement répondre aux exigences de clarté, de pragmatisme et de réalisme, notamment sur :

- Les conditions du port du masque pour les passagers,
- Les conditions de respect des règles de distanciation sociale,
- Le rôle du conducteur en matière de contrôle des obligations des passagers. Le conducteur ne pourra pas veiller seul au respect de ces règles,
- Les conditions de désinfection des véhicules.

L'activité touristique est également à l'arrêt total. Les perspectives restent encore très incertaines et la reprise d'un début d'activité s'annonce lointaine. Aussi, pour tous les secteurs très fortement impactés (transport en autocars, en véhicules légers, VTC et Grande Remise), des mesures d'accompagnement fortes s'imposent :

- **Annuler** les charges sociales et fiscales.
- **Faciliter** l'éligibilité au fonds de solidarité aujourd'hui réservé aux artisans et commerçants.

Les activités répondant à des obligations contractuelles avec les autorités organisatrices devront nécessairement être renégociées afin que soient pris en compte :

- Le coût de la probable réorganisation de l'exploitation de ces transports,
- La prise en charge des équipements de protection (désinfection des véhicules, masques de protection sanitaire et gel hydroalcoolique...),
- Les éventuels coûts sociaux supplémentaires engendrés notamment par les heures supplémentaires ou complémentaires,
- Le remboursement ou la compensation sur l'exercice suivant des droits versés à la SACEM au prorata des périodes d'immobilisation des véhicules.

## Les mesures spécifiques au Transport Sanitaire :

Mise en place par l'assurance maladie d'une aide spécifique des entreprises de transport sanitaire dans le cadre d'un plan de continuité de leur activité indispensable au bon fonctionnement de la chaîne sanitaire et du système de santé :

- **Compenser** avec l'aide du Gouvernement et de l'assurance maladie les charges incompressibles supportées par les entreprises pendant la crise du Covid19.



Cette crise oblige le secteur de la santé à repenser sa doctrine concernant le modèle du transport sanitaire notamment en adaptant :

- Les doctrines de protection des patients lors de transport partagé,
- Le rôle de l'ambulancier dans l'urgence pré hospitalière,
- et plus globalement les conséquences économiques de la crise sur le secteur.

Les Organisations Professionnelles et les Organisations Syndicales représentatives du secteur doivent être pleinement intégrées dans les travaux de mise en œuvre d'un plan de continuité globale de la chaîne de santé. Ce plan doit être construit en concertation avec les Pouvoirs Publics, notamment les ministères de la Santé et celui de l'Économie et des Finances.



## 2.

# Mesures de relance structurantes à moyen et long terme :

« Avoir de l'ambition pour le transport routier, secteur stratégique et vital pour la Nation »

**L'expérience de la crise sanitaire du Covid-19 doit permettre au secteur du transport routier d'organiser sa résilience.**

Elle doit également nous conduire à mettre en œuvre :

- Un plan de continuité globale de l'activité, concerté entre les Pouvoirs Publics, les Organisations Professionnelles et Syndicales représentatives du secteur, et les parties prenantes intéressées.
- Une coordination des actions de relance associant l'ensemble des acteurs de la filière, les Pouvoirs Publics (communes, départements, régions, agences régionales de santé et les administrations centrales), les Organisations Professionnelles et Syndicales, et les parties prenantes intéressées.

### Les mesures générales proposées :

**Reconnaître** réglementairement le secteur comme un secteur de première nécessité indispensable à la continuité de la vie économique et sociale de la Nation dans le cadre de l'ordonnance n° 20206 323 du 25 mars 2020.

**Obtenir à ce titre une baisse provisoire du taux de TVA de 20 % à 5,5 %.**

**S'inspirer** du système en vigueur dans le cadre des catastrophes naturelles pour définir le périmètre de « l'état de catastrophe sanitaire » pour les entreprises en difficulté permettant ainsi d'assurer le risque de perte d'exploitation.

**Mettre en place une normalisation ou labellisation des bonnes pratiques sanitaires décidées par les partenaires sociaux, en liaison par exemple avec l'AFNOR, afin de s'assurer que l'ensemble des entreprises opérant sur le sol français les applique.**

### Les mesures économiques et financières proposées :

**Favoriser**, au titre de l'aménagement des territoires, l'intervention des régions en matière de soutien à l'investissement, notamment pour les investissements de transition énergétique.

**Créer un fonds d'investissement public permettant des participations dans les ETI/PME/TPE pour renforcer leurs fonds propres.**

**Permettre** aux entreprises d'accéder à des crédits de restructuration de fonds de roulement à taux zéro.

**Limiter** les dégradations intempestives de la notation des entreprises (en gelant provisoirement la doctrine de la Banque de France).

**Assouplir** sur une durée à déterminer les exigences à satisfaire pour exercer la profession de transporteur routier, notamment en matière de conditions financières exigibles.

### Les mesures Sociales proposées :

**Miser** sur les compétences et l'humain : la crise sanitaire démontre que le facteur humain est plus que jamais essentiel. Il faut donc que l'État aide les entreprises à investir massivement dans le capital humain. Il y a lieu de développer la formation des salariés, notamment par des formations innovantes permettant à ceux-ci de se préparer à de futures crises sanitaires mais aussi pour s'adapter aux nouveaux modes de travail qui découlent de la crise actuelle :

- Formation aux gestes barrières,
- Maîtrise de l'usage des outils de protection,
- Maîtrise des outils de communications favorisant le travail à distance et la dématérialisation des documents,
- Gestion du stress...

### Les mesures Environnementales proposées :

**Mettre en œuvre** l'accord de transition énergétique dans le secteur des transports routiers conformément aux engagements du Gouvernement, notamment en garantissant :

- de ne pas porter, ni de soutenir des mesures d'augmentation de la fiscalité énergétique propre au secteur (taxes sur le gazole, le GNV, l'électricité, l'hydrogène),
- d'organiser une concertation avec les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens dans le but de parvenir à une convergence d'objectifs entre l'ensemble de ces acteurs.

**Définir** un cadre professionnel à la conduite des véhicules légers valorisé à 4,5 tonnes, en gardant le bénéfice du permis B, en le limitant aux seuls véhicules à énergie propre, et en s'appuyant sur des obligations nouvelles (formation initiale minimum obligatoire assortie d'une formation continue, aptitude médicale vérifiée...), dans l'objectif d'une meilleure massification des flux en milieu urbain.

### Les mesures en faveur du Développement Numérique :

**Accompagner** le développement numérique des entreprises du transport routier par la mise en œuvre d'aides financières à l'investissement sur la digitalisation des outils et des process.