

Pour qui la reprise ?



Pour qui la reprise ?

La reprise est là. Si tant est que l'on puisse qualifier de « reprise » une période d'activités qui succède à une autre d'inactivités quasi totales ! En d'autres termes, il n'est pas difficile de faire pire ! Dans son édition du 17 juin 2020 de *TRM 24*, Hervé REBILLON note, avec perspicacité à propos de la reprise que « *Cette amélioration est quasi-générale, à l'exception du secteur du transport où les transporteurs restent partagés entre une reprise d'activité et une projection d'ici la fin de l'année.* »

L'exception vaut d'être relevée car, en règle générale, les entreprises de transport sont effectivement dans une perspective d'activités assez morose. Le rapport *ACEMO* (Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre) de la DARES du mois de juin 2020, qui vient d'être publié, illustre cette amertume des chefs d'entreprises du secteur. En effet, parmi les causes de la baisse de l'activité, la perte de débouchés en avril pour 44,5% des entreprises de transport interrogées augmente en mai à 50,8%... Notre analyse rejoint encore celle de *TRM24* : Cela veut bien dire qu'en plein début de déconfinement, les transporteurs avaient du mal à finaliser des projets. Le manque de personnel a pesé aussi en mai dans les entreprises du secteur (28,3%).

C'est si vrai que le recours aux mécanismes de l'activité partielle chez les transporteurs a été plus important en mai qu'en avril et mars : 83% contre 78% en avril et 68% en mars. Le nombre de salariés au chômage partiel au cours du mois de mai est estimé à 7,8 millions de salariés. 645 735 salariés du transport (tout secteur) et de l'entreposage ont été placés en activité partielle en avril dernier. Les raisons sont économiques avant d'être sanitaires. Le rapport ACEMO de juin met en exergue que la plupart des entreprises ont mis leurs salariés au chômage partiel en raison d'abord de manque de commandes (53,2% en avril) avant une impossibilité à maintenir l'activité en assurant la sécurité des employés (2,5% en avril).

Pourtant sur la reprise de l'activité, les avis sont partagés. C'est la loi des trois tiers. Un tiers environ des transporteurs répond « être revenu à la normale », un autre tiers indique que « l'activité reprendra d'ici deux à trois mois », et un dernier déclare que « l'activité affectée de manière plus durable ne reviendra pas à la situation antérieure avant la fin de l'année. » Sont cités comme raisons à ce retard de la reprise d'activité : manque de débouchés (37,3%), difficultés à organiser l'activité de manière à respecter la distanciation sociale (34,7%), disponibilité limitée de certains salariés (par exemple pour garde d'enfants) (46,5%).

Les effets de la crise sanitaire sont ou seront, pour certains, durables. Ne nous payons pas de mots : il faudra, ici ou là, examiner les statistiques des greffes des tribunaux de commerce sur l'ouverture de procédures collectives au visa de cessation de paiement avérées. Combien se redresseront ? Combien seront d'entreprises de transport de marchandises seront « achevées » par la concurrence déloyale de certains transporteurs à bas prix ? L'OTRE a mis en garde le gouvernement sur le maintien du cabotage. Elle a sollicité le renforcement des contrôles des opérations des transporteurs étrangers sur le territoire national et proposé l'activation de la clause européenne de sauvegarde...

Si sur le premier point, elle a obtenu satisfaction, avec une montée en puissance de contrôles ciblés déjà réalisés et appelés à se poursuivre sur l'ensemble du territoire, force est de constater que, sur la seconde demande, le silence de la Ministre et de son secrétaire d'État persiste.

Le silence de la Ministre et de son secrétaire d'État persiste. Faut-il y voir un désintérêt méprisant ou l'opportunité pour nos gouvernants d'opérer une forme de « ménages » dans le secteur ? Favoriser les structures plus importantes au détriment des plus petites ? Avec impertinence ou bon sens, poser la question, n'est-ce pas y répondre ?

Peut-être davantage encore dans le secteur du transport, la crise sanitaire aura-t-elle révélée les forces et les faiblesses du tissu *patchwork* des entreprises du secteur. C'est vrai dans les métiers du transport de marchandises. Ça l'est davantage encore dans le transport de personnes où la prégnance des grands groupes, y compris ceux à capitaux publics, sur les donneurs d'ordre publics est particulièrement fort dans le traitement des conditions d'indemnisations services qui n'auront pu être assurés. Force est de constater qu'en l'espèce il n'y a pas égalité dans la

démarche et « *voix au chapitre* ».

L'avenir dira si l'inquiétude était opportune ou pas...

D'ici, il faut de la volonté et du courage. Les transporteurs n'en manquent pas. Quel que soit leur option de transport, ils roulent pour chacun de nous comme l'écrit très bien le journaliste Jean-Claude RASPIENGEAS au long des 409 pages de son livre « *Routiers* » (1) au bandeau de présentation évocateur « *Ils sont au cœur de nos vies...* »

Qui s'en souvient ?

Philippe BONNEAU

(1) « *Routiers* » de Jean-Claude RASPIENGEAS - éditions L'Iconoclaste - juin 2020