

# Relevé des échanges

## **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

– Audition, en visioconférence, de Mme Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), M. Jean-Marc Rivera, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), et M. Alexis Degouy, délégué général de l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF)..... 2

Mercredi 8 avril 2020

Séance de 9 heures

Relevé des échanges n° 1

**SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020**

**Présidence de  
Mme Barbara Pompili,  
*Présidente***

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'audition, en visioconférence, de Mme Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), M. Jean-Marc Rivera, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), et M. Alexis Degouy, délégué général de l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF).

**Mme la présidente Barbara Pompili.** J'ai une pensée pour notre collègue récemment décédé, M. Jean-François Cesarini, et je présente nos condoléances à sa famille. Pour lui, continuons à nous battre pour faire avancer ce qu'il avait initié.

Madame, messieurs, avant que nous en venions aux questions de mes collègues, je vous invite à nous présenter la situation des entreprises du secteur routier, dont l'activité est essentielle pour l'approvisionnement en temps de confinement et pour le maintien de la chaîne logistique.

**Mme Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR).** Je m'exprime, dans ce propos liminaire, au nom des trois organisations professionnelles conviées à cette visioconférence.

Le secteur du transport routier de marchandises et de la logistique compte 36 000 entreprises et 500 000 salariés. Son chiffre d'affaires, hors logistique, s'élève à 53 milliards d'euros. L'impact de la crise que nous traversons est particulièrement important : 20 % à 25 % seulement des entreprises sont en activité, le reste étant en arrêt total ou connaissant une très forte baisse d'activité. Plus de 50 % des véhicules de transport sont à l'arrêt. L'absentéisme est évalué entre 7 % et 8 % dans les entreprises de transport et à 20 % dans la logistique.

La situation de ce secteur illustre les conséquences d'un discours public selon lequel les citoyens doivent rester chez eux mais l'économie doit continuer de tourner.

Nous devons gérer de très nombreuses difficultés qui n'ont pas été anticipées. Ainsi, du fait de la fermeture des lieux de restauration et de repos de nos conducteurs, la profession a dû elle-même créer un réseau de solidarité des entreprises de transport pour que les conducteurs puissent accéder à des sanitaires, se reposer et se restaurer. S'ajoutent à cela les conditions d'accueil non sécurisées de nos personnels dans les entreprises clientes, les problèmes administratifs – attestations, contrôle voire, dans un premier temps, verbalisation des transporteurs qui ne transportaient pas de produits considérés comme essentiels –, la fermeture des centres de contrôle technique, rouverts depuis, les reports d'échéances réglementaires, l'incertitude quant à l'éligibilité des entreprises au chômage partiel, différemment appréciée par les directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), et les difficultés de traitement en la matière.

Nous faisons face à deux problématiques importantes.

La santé et la sécurité de nos salariés, tout d'abord. Nous avons demandé que nos salariés en activité puissent bénéficier de protections, notamment de masques, alors que les entreprises sont priées de se débrouiller elles-mêmes.

Sur le plan économique, ensuite, notre secteur a été fragilisé depuis dix-huit mois par les gilets jaunes, les grèves et les mouvements portuaires ; les entreprises font face à

d'énormes surcoûts. La chaîne logistique est désorganisée et le transport se fait, pour une grande part, à perte. Les personnels bénéficient d'heures supplémentaires majorées de 25 % ou 50 % et les coûts salariaux sont donc très importants – le Comité national routier (CNR) fait état de l'ensemble de ces éléments dans une note qui pourra vous être communiquée. Malgré cela, certains clients peu compréhensifs dénoncent par voie de presse des augmentations de prix de transport. Les entreprises à l'arrêt redoutent, quant à elles, de ne pas pouvoir redémarrer rapidement ; leur chiffre d'affaires n'est pas reportable.

Notre message est celui d'une profonde inquiétude. Les prochaines semaines risquent d'être encore plus difficiles que les précédentes. Et que dire de la sortie de crise, sinon que nous redoutons que de nombreuses entreprises ne puissent pas redémarrer, alors que le secteur a un rôle primordial ?

Enfin, l'Europe elle-même peine à coordonner les politiques sanitaires et de transport. Il est invraisemblable d'imaginer déréglementer le cabotage alors que des entreprises nationales sont complètement à l'arrêt.

La clé de toute victoire a toujours été le transport et la logistique. Si les soignants sont en première ligne, le transport et la logistique se tiennent en deuxième ligne : nous ne pourrions pas longtemps être des soldats sans armes.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Quel regard portez-vous sur les nombreuses mesures qui ont été prises pour soutenir les entreprises de transport et comment envisagez-vous l'après-crise dans le cadre d'une relance plus durable et écologique ?

**Mme Valérie Lacroute.** L'appel national que vous avez lancé pour recenser des lieux d'accueil des conducteurs a-t-il été entendu ? Comment pourrions-nous agir pour faciliter votre démarche ? Où en est-on de la livraison des masques ? Avez-vous réalisé des projections s'agissant des pertes à venir ? Quelles mesures financières ciblées l'État pourrait-il prendre pour des entreprises qui pourraient être au bord de la faillite ?

**M. Christophe Bouillon.** La stratégie nationale « France Logistique 2025 » avait-elle envisagé une situation comme celle que nous connaissons ? Le secteur logistique se montre-t-il résilient ? Les mesures de protection des salariés sont-elles satisfaisantes ? Comment définiriez-vous les services essentiels ? Que proposez-vous pour la sortie de crise ?

**Mme Aude Luquet.** Si les conditions de travail des chauffeurs se sont améliorées sur les autoroutes, il semblerait que des difficultés persistent sur les routes nationales. Qu'en est-il ? Par ailleurs, les entreprises rencontrent-elles des problèmes pour la maintenance de leurs flottes – je pense en particulier aux pièces détachées et aux pneumatiques ? Des tensions pèsent sur la trésorerie des entreprises, même si certaines s'en sortent mieux que d'autres. Quel jugement portez-vous sur leur capacité à rebondir au moment de la sortie de crise ?

Devant la concurrence exercée par certains affréteurs qui cassent les prix et travaillent à perte, la présidente de l'OTRE a recommandé aux professionnels du secteur de mettre l'activité en pause, d'essayer de bénéficier des aides du Gouvernement et de conserver un maximum de trésorerie. Quel est l'avis des autres fédérations ? Enfin, pouvez-vous nous en dire plus sur la prise en compte de la transition écologique dans la phase de relance ?

**M. Stéphane Demilly.** La crise sanitaire met en relief le rôle fondamental des entreprises de transport dans notre économie. Certains conducteurs ont parlé d'exercer leur

droit de retrait pour protester contre leurs conditions de travail dégradées et le rétablissement des formalités aux frontières. Constatez-vous des changements depuis l'arrêté du 19 mars ?

L'enquête menée par la FNTR auprès des entreprises montre que la pandémie a provoqué une complète désorganisation du secteur. Ma région, celle des Hauts-de-France, compte le plus de camions à l'arrêt : leur proportion atteint 59 %. Les mesures d'urgence du Gouvernement sont-elles, selon vous, suffisantes pour éviter les dépôts de bilan ? Enfin, avez-vous connaissance des difficultés rencontrées par les agriculteurs pour obtenir les pièces nécessaires à la poursuite de leur activité ?

**M. François-Michel Lambert.** C'est l'ensemble de la chaîne logistique qu'il faut prendre en compte. Comment assurer un respect des règles sanitaires au-delà des transporteurs routiers – je pense aux préparateurs de commandes, aux caristes ainsi qu'aux personnes chargées de gérer les stocks ?

La mission de MM. Éric Daher et Patrick Hémar sur la compétitivité de la chaîne logistique, mise en place dans le cadre de la stratégie nationale « France Logistique 2025 » que j'ai contribué à élaborer, a préconisé la nomination d'un délégué interministériel chargé de la logistique voire d'un secrétaire d'État dépendant des ministres chargés de l'économie et de l'écologie. Qu'en est-il des recommandations qui ont été émises dans ce cadre ? Où en est la structure chargée de « France Logistique 2025 » lancée par le Gouvernement ? Elle ne semble plus très présente.

**M. Hubert Wulfranc.** L'hygiène, la restauration et la durée du repos sont des sources d'anxiété permanentes pour les transporteurs routiers. Depuis l'arrêté du 19 mars, la situation n'aurait que peu évolué. La ministre de la transition écologique et solidaire Mme Élisabeth Borne a dit continuer à tout faire pour parvenir à une amélioration. Les syndicats évoquent la possibilité pour les salariés d'exercer leur droit de retrait face aux conditions de vie déplorables qui leur sont réservées. Quelles initiatives prônez-vous en tant qu'organisations d'employeurs ?

Les situations sont contrastées : certaines entreprises se sont mises à l'arrêt tandis que d'autres maintiennent leur activité à un niveau soutenu. Les salariés qui continuent de travailler bénéficieront-ils de la prime de 1 000 euros ? Des négociations au sein des entreprises sont-elles envisagées pour combler la perte de revenus des salariés relevant du chômage partiel ?

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Avant de donner la parole aux deux autres représentants des organisations professionnelles, je tiens à saluer deux nouvelles collègues qui viennent de nous rejoindre : Mmes Souad Zitouni, suppléante de M. Jean-Marie Cesarini, et Camille Galliard-Minier, suppléante de M. Olivier Véran.

**M. Jean-Marc Rivera, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE).** Pour ce qui est de l'accès aux sanitaires, aux douches et aux points de restauration, les conducteurs ont rencontré, la première semaine, d'importants problèmes sur l'ensemble des réseaux routiers et sur les lieux de chargement et de livraison.

La deuxième semaine a été marquée par de réelles améliorations, particulièrement sur les autoroutes. Les mesures gouvernementales ont permis la réouverture des stations-service, des points de vente à emporter et des sanitaires qui ont pu être maintenus dans un état

de propreté acceptable, malgré la pénurie d'agents d'entretien. Sur le réseau des routes nationales, la situation reste plus problématique, notamment en matière de restauration.

Par ailleurs, il faut souligner que des entreprises de transport ont décidé d'ouvrir leurs portes aux conducteurs en transit. Reste à mieux faire connaître la cartographie qui les recense et que nous avons établie. Les réseaux sociaux ont leur rôle à jouer.

En matière sanitaire, la plus grande inquiétude reste les masques, même si leur port n'est pas obligatoire. Ce n'est pas une urgence, mais ça le deviendra dans la perspective du déconfinement. La préoccupation majeure des entreprises est d'en obtenir en quantité. Or nous avons très peu de visibilité. Le secteur est composé essentiellement de très petites entreprises et de petites et moyennes entreprises qui n'ont pas les moyens d'acheter en masse. Notons que les risques varient selon les contextes d'activité : en zone urbaine, les conducteurs sont bien plus exposés que sur les lieux de chargement et de déchargement, par exemple, de carburant, où les règles de distanciation et d'hygiène peuvent être mieux respectées.

S'agissant des prix, le Comité national routier a clairement cerné les impacts de la crise sanitaire sur son site internet. La guerre des prix n'est pas de nature à rassurer. Les hausses restent marginales et on observe des prix extrêmement bas pour les courses de fret. Les clients doivent prendre conscience du juste prix du transport pendant la crise que nous traversons.

Avant la pandémie, nous étions en train de finaliser un accord de transition énergétique avec le ministère des transports. Le secteur du transport est prêt à poursuivre ses efforts mais il ne pourra s'investir pleinement sans un engagement clair des distributeurs d'énergie et des constructeurs automobiles. Jusqu'à présent, il s'est senti isolé. La réflexion doit aussi porter sur l'organisation des transports : comment mieux transporter ?

S'agissant des aspects financiers, soulignons que les entreprises de transport ont déjà beaucoup souffert, entre le mouvement des gilets jaunes et la mobilisation contre la réforme des retraites. La crise sanitaire accroît encore leur fragilité, surtout pour les plus petites d'entre elles, présentes sur tous les territoires, même les plus reculés.

Je termine par les souhaits de notre organisation. Le carburant est un des postes de dépenses les plus lourds, avec les salaires. Le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) intervient normalement tous les six mois. Une procédure accélérée permettrait de soulager immédiatement la trésorerie des entreprises sans que cela coûte 1 centime à l'État. Par ailleurs, nous demandons que le rabot de 2 centimes sur ce remboursement, normalement effectif à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020, soit remis à plus tard.

**M. Alexis Degouy, délégué général de l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF).** Le choc provoqué par la crise est violent pour l'économie française et donc pour le secteur du transport et de la logistique qui en est le système cardiovasculaire. Nous subissons les conséquences de l'arrêt de pans entiers de l'économie ainsi que de la désorganisation des secteurs qui poursuivent leur activité.

Dès le début de la crise, l'attention des pouvoirs publics s'est portée sur la chaîne alimentaire : il fallait garantir aux Français confinés qu'ils trouveraient les produits de première nécessité dans leurs commerces. Je vous laisse imaginer ce que les trois dernières semaines ont représenté pour les conducteurs routiers, les préparateurs de commande et les

caristes, qui ont travaillé nuit et jour pour encaisser un choc comme la filière n'en avait jamais connu. Il y a eu une bascule de la restauration hors domicile vers la consommation à domicile ; des mouvements de population inhabituels en cette période de l'année ont obligé à réorienter les flux de marchandises dans certaines zones. Tout cela a été fait dans la tension que vous connaissez, par des équipes totalement mobilisées.

Pour faire face à cette problématique inédite et dramatique à bien des égards, nous avons rapidement mis sur pied une cellule pour discuter au quotidien avec les industriels de l'agroalimentaire et les distributeurs. De notre côté, nous réunissons quasiment tous les matins des chefs d'entreprise du transport et de la logistique pour discuter de la gestion des volumes et du stockage ainsi que des effectifs. La protection et la santé de leurs collaborateurs sont en effet la toute première préoccupation des chefs d'entreprise, qui travaillent notamment sur l'approvisionnement en masques et en gel hydroalcoolique.

Concernant la logistique, dans un premier temps, une grande partie des entrepôts s'est retrouvée à l'arrêt puisque les industriels avaient arrêté de produire, tandis que certains se sont retrouvés en suractivité, notamment dans l'alimentaire. Cette situation inédite les a contraints à mettre en place une nouvelle organisation du travail pour arriver à garantir la protection des salariés et le maintien de l'activité des entrepôts, notamment dans le frais.

Les supermarchés et les hypermarchés ont enregistré une baisse des achats, la consommation s'étant reportée sur le commerce de proximité pour des raisons évidentes. Parfois, un seul entrepôt dessert 800 commerces de proximité : garantir la protection des salariés dans un tel entrepôt est donc vital, tant pour les salariés que pour la continuité de l'activité.

Le rapport de MM. Éric Hémar et Patrick Daher n'a pas été oublié. Nous avons constitué France Logistique en janvier, dans le but de traiter des grands enjeux à un niveau commun et de replacer la logistique et le transport à un niveau stratégique national. Malheureusement, nous n'en étions qu'au démarrage. France Logistique aura bien un rôle à jouer dans la sortie de crise : il faut penser le transport et la logistique non pas comme un maillon accessoire ou comme la cinquième roue du carrosse, mais comme un véritable partenaire de l'industrie et du commerce. Nous avons paré au plus urgent pour accompagner les chefs d'entreprise dans les premières semaines, mais nous allons nous projeter assez vite dans l'avenir.

Nous avons une forte inquiétude concernant le nombre d'entreprises qui iront au tapis d'ici à la fin de cette crise, car leurs marges sont faibles – de l'ordre de 1 % – et leurs trésoreries très courtes. Leur capacité à encaisser de gros chocs sur la durée est plus faible que dans d'autres secteurs.

**Mme Florence Berthelot.** Le secteur du transport et de la logistique a longtemps été considéré comme un problème ; il fait aujourd'hui partie de la solution. Des actions doivent être entreprises dès aujourd'hui, mais aussi dans la durée. Le Gouvernement a certes pris des mesures concrètes, mais il n'a pas participé à la création de France Logistique et nous ne sommes pas associés à la stratégie de relance. Le transport et la logistique ont dû répondre, ces trois dernières semaines, à des questions qui n'avaient jamais été anticipées.

Par ailleurs, la santé et la sécurité de nos salariés sont une préoccupation constante. Le droit de retrait a été très peu exercé, mais l'inquiétude des personnels est légitime. Nous élaborons, avec les organisations syndicales, un guide des bonnes pratiques qui va plus loin

que les recommandations gouvernementales. Nous avons bon espoir qu'il soit appliqué, non seulement par nos entreprises, mais également par nos clients, chez qui les conducteurs rencontrent encore énormément de difficultés d'accueil.

J'ai appris hier que le gouvernement espagnol avait distribué gratuitement 8 millions de masques aux entreprises de transport ; en France, on nous renvoie à tel ou tel distributeur ou importateur – en gros, c'est « Débrouillez-vous ! ». Le personnel soignant est bien entendu prioritaire, mais les entreprises de transport ont de vrais besoins dans ce domaine, que nous estimons à 15 millions de masques pour trente jours de travail : aucun acteur du secteur ne peut faire l'avance d'une telle quantité de masques !

**Mme Danielle Brulebois.** Je suis très inquiète pour nos entreprises de transport, qui sont très fragiles, en particulier les petits transporteurs possédant moins de dix véhicules. Ceux-ci m'ont fait part de leurs difficultés quand ils sont mono-client ou mono-marchandise : organisez-vous des réseaux de solidarité entre eux pour tenter d'augmenter leur capacité de transport et leur permettre de faire un peu de chiffre d'affaires ?

Par ailleurs, il faut absolument se montrer très sévère avec les gestionnaires d'aires d'autoroute, les conditions d'accueil n'étant pas partout satisfaisantes.

**M. Jean-Marie Sermier.** Actuellement, 92 % des entreprises de déménagement sont à l'arrêt, soit par manque de salariés, soit du fait de la difficulté de pénétrer chez les clients, inquiets, soit en raison du risque de diffuser le virus lors des déplacements. Le Gouvernement ne devrait-il pas donner une consigne claire d'arrêt de l'activité de déménagement, permettant ainsi le recours au chômage partiel ?

**M. Bruno Millienne.** Selon vous, le phénomène des entreprises qui tenteraient de profiter de la crise pour influencer sur le coût des transports serait marginal : comment vous aider à transmettre la bonne information ? Les journaux de 20 heures ne parlent en effet que de ceux qui ne se comportent pas de façon éthique, oubliant tous les autres.

Par ailleurs, un corridor a été mis en place au niveau européen. Avez-vous constaté une amélioration dans la circulation transfrontalière ? Enfin, concernant les masques, vous êtes-vous rapprochés des régions pour savoir comment celles-ci pouvaient vous aider à en récupérer ?

**M. Guy Bricout.** Comment voyez-vous la reprise partielle après la crise ? Pourrez-vous répondre à la saturation qui risque d'en découler ? Faudra-t-il réinventer le modèle logistique à l'échelle nationale et internationale ?

Les chauffeurs ont continué, dans leur grande majorité, à travailler malgré la peur et la réorganisation de leur temps de travail : se verront-ils accorder la prime de 1 000 euros, en dépit des difficultés rencontrées par les transporteurs ?

**M. Jean-Luc Fugit.** Y a-t-il des mesures urgentes qui n'auraient pas encore été prises et qui pourraient vous aider ? Est-il souhaitable de mener une réflexion au niveau européen pour envisager l'après-crise ?

Enfin, je tenais à vous saluer, car votre travail est indispensable, au même titre que celui de nos soignants, qui sont en première ligne pour lutter contre l'épidémie : comme dans une équipe de rugby, toutes les lignes sont complémentaires pour être efficace !

**Mme Valérie Beauvais.** Le transport touristique est particulièrement touché par la crise : comment voyez-vous l'avenir des entreprises de transport de voyageurs ? Le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, M. Jean-Baptiste Lemoyne, a autorisé les agences de voyage à rembourser leurs clients sous forme d'avoirs. Cette solution n'est pas satisfaisante pour les prestations de transports secs, puisqu'elle va entraîner un manque à gagner sur l'exercice suivant. Quelle est votre position sur ce sujet ?

Ma deuxième question concerne le déconfinement : s'il se fait par catégories d'âge, ne risque-t-on pas de manquer de conducteurs, sachant que leur moyenne d'âge est de 50 ans ?

**M. Michel Delpon.** Il ne faudrait pas que les mesures d'urgence prises pour aider la filière à surmonter cette crise nous fassent oublier la transition environnementale. Les images satellitaires montrent que la baisse d'activité a des effets immédiats sur la qualité de l'air. Comment votre filière pourrait-elle contribuer à construire un meilleur lendemain, notamment dans le cadre du plan de relance et du pacte vert européen ?

**Mme Frédérique Tuffnell.** Il est effectivement impératif que tous les acteurs du transport de marchandises, qui font un travail essentiel, soient équipés de masques. Le Gouvernement a levé, jusqu'au 20 avril, l'interdiction de circuler les samedis, dimanches et jours fériés. Pour faire face à cette augmentation de l'amplitude du temps de travail, recourez-vous à l'intérim ?

**M. François-Michel Lambert.** Au Maroc, le ministère de l'industrie supervise la fabrication de masques et une centaine de fonctionnaires s'occupe des questions logistiques. En France, les choses ne fonctionnent pas. Le rapport de MM. Éric Hémar et Patrick Daher, paru en septembre 2019, prévoyait la création d'un comité interministériel de la logistique. Qu'en est-il aujourd'hui ? Y a-t-il, en France, des fonctionnaires chargés de la logistique ?

**Mme Delphine Bagarry.** Les travailleurs communautaires du secteur routier ne sont pas concernés par la directive sur les travailleurs détachés. Avez-vous des informations sur leurs conditions de travail ? J'imagine qu'ils prennent des risques, notamment sur le plan sanitaire. Que savez-vous de leur rémunération, de leur régime de prime éventuel et de leur accès aux soins dans les différents pays de l'espace communautaire ? Plus généralement, comment font-ils face aux contrôles aux frontières décidés unilatéralement par certains États ?

**M. Jean-Marc Rivera.** La chambre syndicale du déménagement, qui est affiliée à la FNTR, et l'OTRE ont adopté une position commune et demandé à leurs adhérents de cesser leur activité, dans la mesure où leurs conditions de travail les exposaient à des risques importants. L'activité de déménagement doit donc cesser, sauf dans certaines situations ayant un caractère d'urgence, par exemple en cas de violences conjugales ou pour déménager du matériel médical dans les hôpitaux. Le secteur du transport logistique, comme le secteur du déménagement, travaille à l'élaboration d'un guide des bonnes pratiques en vue de la reprise d'activité.

Je pense que les entreprises de transport seront en mesure d'absorber les flux de transport au moment de la reprise, car le taux d'absentéisme est très faible dans les secteurs qui ont conservé une forte activité. La reprise devrait être progressive et ne pas poser de difficulté majeure.



Ce qui est plus préoccupant, c'est le cabotage. Les camions étrangers présents sur notre territoire font de la concurrence aux entreprises françaises, avec un coût social important. Nos entreprises vont avoir besoin de travailler et il ne faudrait pas qu'elles perdent des marchés à cause de ces concurrents, qui travaillent, par ailleurs, dans des conditions sanitaires préoccupantes.

S'agissant de la prime dite « Macron », la grande majorité des entreprises de transport, même les petites, l'ont versée lorsqu'elle a été instaurée il y a un an. Au début de cette année, son versement a été beaucoup plus complexe, parce qu'il était conditionné à l'adoption d'un accord d'intéressement. Il va de soi que les chefs d'entreprise sauront, malgré le contexte difficile, récompenser l'ensemble de leurs salariés. L'annonce de la modification des conditions d'attribution de la prime a été plutôt contre-productive dans le secteur du transport, puisqu'elle visait manifestement à ramener des salariés à l'emploi et que les salariés du transport étaient au travail.

**M. Alexis Degouy.** Le comité interministériel de la logistique devait voir le jour ce mois-ci. Un énorme travail a été fait, en amont, sur les moyens d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de notre filière et de poursuivre la transition énergétique. Son comité exécutif s'est constitué la semaine dernière, avec la présidente de France Logistique, Mme Anne-Marie Idrac, le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et le directeur général des entreprises, et les réunions continuent. Pour l'heure, les entreprises se tournent plutôt vers leur fédération professionnelle quand elles ont une difficulté, mais France Logistique aura un rôle central à jouer après la crise.

La question des masques est essentielle. Les salariés des transports demandent à en être équipés, mais je veux surtout rappeler que les entreprises du secteur ont immédiatement mis leur savoir-faire et leurs compétences au service de l'État afin d'en équiper les personnels soignants – je songe au pont aérien depuis la Chine.

Nous avons dû faire face à une hausse des volumes sans précédent, avec un taux d'absentéisme de l'ordre de 15 % à 20 % dans certains entrepôts. Nos entreprises n'auraient pas pu faire face à cette situation sans recourir à l'intérim, notamment dans les entrepôts logistiques. Nous avons aussi réfléchi aux moyens d'instaurer des formes de solidarité entre les entreprises à l'arrêt et celles qui connaissent une suractivité. On parle beaucoup des chefs d'entreprise, mais il ne faut pas oublier les cadres, notamment les directeurs de site, qui sont extrêmement sollicités.

La transition énergétique reste absolument d'actualité et nous ferons des recommandations sur les moyens à lui consacrer dans le cadre du plan de relance. La crise montre que le transport routier est essentiel : il faudra donc, dans le cadre du plan de relance, du pacte vert et des décisions prises au niveau européen, veiller à accompagner les entreprises du secteur dans la voie de la transition énergétique. Il s'agira moins d'inventer un nouveau modèle, comme je l'ai entendu, que d'accélérer les évolutions déjà engagées. Il est important de réfléchir à ce qui viendra après, mais n'oublions pas que la crise actuelle, qui est appelée à durer, est très dure à gérer au quotidien.

**Mme Florence Berthelot.** Les contrats de transition écologique sont un outil très important qu'il ne faudra pas abandonner. Si notre secteur fait partie du problème écologique, nous détenons aussi une partie de la solution. Il est évident que ce travail se poursuivra, notamment au niveau européen, à travers le pacte vert.

Les entreprises du secteur des transports ont assez peu recouru aux prêts garantis par l'État. Il apparaît que beaucoup d'entre elles sont déjà endettées et qu'elles ne veulent pas s'endetter davantage, même avec des conditions favorables. Dans la mesure où la reprise de l'activité devrait être progressive, elles savent qu'elles ne retrouveront pas immédiatement leur chiffre d'affaires.

Les entreprises ont des problèmes de délais de paiement avec certains de leurs clients. Un comité d'observation des délais de paiement a été créé mais nous n'en sommes plus au stade de l'observation. La seule solution, c'est le recours aux médiateurs interentreprises, mais ceux-ci sont débordés et les délais de traitement sont donc très longs. Certains clients opposent l'argument de la force majeure pour réduire unilatéralement les volumes ou pour changer les conditions contractuelles. S'agissant du crédit-bail et du *leasing*, on constate que les pratiques ne sont pas homogènes : tous les établissements n'acceptent pas de modifier les échéanciers et certains le facturent. Des mesures ont certes été prises pour soutenir le secteur, mais les plus petites entreprises n'y recourent pas toujours. Ce que l'on redoute, c'est que certaines d'entre elles ne soient plus en état de poursuivre leur activité au moment de la reprise.

J'en viens, enfin, à la question européenne. Il n'y a pas de travailleurs détachés dans le secteur des transports et l'Europe n'a pas donné de consignes claires. Nous avons demandé l'application de la clause de sauvegarde en matière de cabotage pour un mois, mais cela nous a été refusé. On sait, grâce à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique et solidaire, que des conducteurs étrangers ont été abandonnés à leur sort par leurs employeurs et qu'ils se trouvent dans une situation très précaire. Il y a eu un défaut de coordination au niveau européen ; la seule mesure qui a été prise a consisté à définir des *green lanes*, des voies de passage permettant d'éviter les attentes aux frontières. Elles se créent petit à petit mais il reste beaucoup à faire. L'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union européenne des travailleurs du transport ont publié hier une proclamation commune appelant à l'adoption de mesures d'urgence.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je vous remercie pour ces remontées de terrain, qui vont nous aider à vous aider.

