



Impact de la crise Covid-19 et coût des mesures sanitaires
pour les entreprises de TRM

Table des matières

Résumé.....	4
Introduction.....	4
1 Diversité des situations vécues par les entreprises de TRM	5
1.1 Les arrêts et modifications brutales de l'activité.....	5
1.1.1 L'impact sur l'activité est très variable : de - 100 % à + 5 %	5
1.1.2 L'arrêt ou le ralentissement connaît une durée tout aussi variable	6
1.1.3 Le commercial « tout de suite mobilisé pour trouver des solutions ».....	6
1.1.4 Des « clients en panique » et « des plans de transport désorganisés ».....	7
1.2 « Rassurer tout le monde » malgré les incertitudes	7
1.2.1 Rester flexible sans « aucune visibilité réelle »	7
1.2.2 Communiquer pour « partager les impacts économiques ».....	8
1.2.3 Soutenir « les conducteurs face à des difficultés inimaginables ».....	8
1.2.4 Mettre en œuvre une réglementation professionnelle changeante	9
2 Impact des mesures prises par le gouvernement	9
2.1 C'est efficace et « ma trésorerie a été préservée »	9
2.2 L'indemnité de chômage partiel, « c'est pertinent, mais en créant des tensions ».....	10
2.3 Succès du Prêt Garanti par l'Etat	10
2.4 Le mécanisme du report d'échéances bancaires fonctionne.....	10
3 Coûts des mesures sanitaires supportés par les entreprises de TRM.....	11
3.1 Les EPI.....	11
3.1.1 L'approvisionnement en EPI	11
3.1.2 Estimation du coût des EPI	12
3.2 Les mesures sanitaires pour les véhicules	12
3.2.1 Mise en œuvre de EPI par les conducteurs	12
3.2.2 Estimations du coût des mesures sanitaires pour les véhicules	13
3.3 Les mesures pour le personnel sédentaire et les bureaux.....	14
3.3.1 Situation du personnel sédentaire	14
3.3.2 Les mesures sanitaires pour les bureaux	15
3.3.3 Coûts des mesures sanitaires pour les locaux	15
3.4 Le coût organisationnel	16
4 Estimation partielle du coût des mesures sanitaires.....	16

Résumé

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, nettoyeur, 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.**

Introduction

La crise sanitaire et économique du Covid-19, dont on peut dater simplement le début avec l'entrée officielle en confinement le 17 mars 2020, a bouleversé l'activité et le modèle économique du transport routier de marchandises. Les conséquences sont multiples.

Rapidement, les impacts sur certains facteurs de production connus ont pu être évalués par des méthodes économétriques.

En revanche, une enquête ad hoc était nécessaire pour recueillir la diversité des situations vécues, les impacts sur l'activité, la relation clientèle, la réorganisation de l'exploitation, les conditions de travail des conducteurs, etc., mais aussi pour pouvoir estimer les coûts nouveaux, essentiellement ceux des mesures sanitaires. C'est l'objet de ce rapport.

Des entretiens avec des transporteurs ont donc été menés par téléphone auprès d'entreprises en relation régulière avec le CNR, notamment celles participant aux panels « longue distance ensemble articulé » et « régional ensemble articulé », sur une période d'un mois allant du 22 avril au 19 mai 2020.

Ils ont porté sur 2 thèmes :

1. L'impact de la crise sanitaire Covid-19 durant la période comprise entre la mi-mars 2020 et la fin avril 2020.
2. Les conséquences chiffrées des mesures sanitaires prises dans les entreprises pour la période de confinement et pour la période de déconfinement.

Les études de cas, une vingtaine, ne constituent pas un échantillon représentatif pour établir une statistique, mais fournissent suffisamment d'exemples concrets pour établir des estimations raisonnables pour certains des coûts évoqués. Ces entretiens individuels ont été enrichis par des échanges avec les organisations professionnelles du TRM qui avaient également réuni les retours d'expériences de centaines de transporteurs.

Cette note complète donc les autres travaux réalisés par le CNR au sujet des conséquences de la crise Covid-19 sur les transporteurs routiers de marchandises :

- Coût du chômage partiel et de la prime d'activité¹,
- Coût des parcours à vide et du redéploiement des coûts de structure²,
- Baromètre mensuel sur l'activité et le climat économique³.

1 Diversité des situations vécues par les entreprises de TRM

Les témoignages recueillis illustrent parfaitement la diversité des situations vécues par les entreprises du TRM à partir du début de la crise sanitaire Covid-19.

L'activité des entreprises de TRM a été lourdement impactée, avec des effets à la baisse et quelques hausses notables selon qu'elles ont été plus concernées par le rush des consommateurs sur le papier toilette et les pâtes ou l'arrêt soudain des chaînes de montage dans l'industrie automobile, des chantiers et travaux de construction, etc.

Pour le TRM, les impacts de la crise sanitaire sont assurément nombreux. Certains entraînant des modifications de leurs conditions d'exploitation en générant des surcoûts visibles dans l'alourdissement des coûts variables et/ou des charges fixes. Un des exemples les plus évidents est l'incidence de l'augmentation des parcours à vide.

Certains surcoûts sont éventuellement compensés ou aménagés, en partie ou en totalité : circulation plus aisée car moins dense, chômage partiel, report des échéances de prêts, etc.

Cette note présente, à des fins d'illustration et d'explication, des exemples d'incidences des situations vécues par les entreprises. Elle propose une estimation de certains coûts directs récurrents et mesurables pouvant concerner tous les transporteurs.

1.1 Les arrêts et modifications brutales de l'activité

La confrontation des différents témoignages montre bien la forte disparité des situations vécues par les entreprises de TRM, la moyenne n'est pas significative.

1.1.1 L'impact sur l'activité est très variable : de - 100 % à + 5 %

Différentes enquêtes, sectorielles ou multisectorielles (FNTR, INSEE, Banque de France, DARES, etc.) ont établi des niveaux d'impact moyen très différenciés selon l'activité. Le secteur des transports de marchandises étant transverse aux autres, les entreprises de TRM ont vécu l'ensemble des cas possibles, en fonction des secteurs d'activité de chacun de leurs clients, allant :

- de l'arrêt brutal de l'ensemble des opérations pour celles travaillant par exemple pour l'industrie automobile, les travaux publics ou encore la restauration,
- à un surcroît d'activité, par exemple pour la grande distribution sur l'alimentaire, en sec comme en frais et en surgelé.

¹ Publication du CNR : <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Regime-d-activite-partielle-et-prime-defiscalisee>

² Publication du CNR : <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/COVID-19-Impacts-sur-les-prix-de-revient-du-TRM>

³ Résultats en cours de validation, consultables dès publication : <http://www.cnr.fr/rechercheetudes>

1.1.2 L'arrêt ou le ralentissement connaît une durée tout aussi variable

En dehors de la brutalité (arrêt ou réduction sans planification, du jour au lendemain), l'impact économique est d'autant plus important selon sa durée. Sur ce critère, l'activité des clients est également déterminante et fonction des restrictions qui lui sont applicables ou des stratégies individuelles.

- Courant avril, le bilan reste très contrasté, une reprise plus ou moins progressive est enclenchée, dès le mois d'avril pour certaines enseignes de bricolages notamment, différentes industries qui réussissent à maintenir ou redémarrer une partie de l'activité.
- Pour d'autres, l'arrêt se maintient avec une reprise plus tardive à partir de fin avril / début mai, soit 3 à 5 semaines plus tard, comme pour la construction et les travaux publics.
- Pour d'autres, la reprise est encore repoussée et s'annonce progressive à partir de juin comme pour l'hôtellerie et la restauration.
- Mais pour d'autres encore, dans l'événementiel par exemple, les perspectives de reprise sont à horizon de plusieurs mois et parfois d'une année.

En fonction du mix client, de nombreuses entreprises auront ainsi connu une phase plus ou moins longue d'inactivité et certaines subissaient encore, à la fin avril 2020, un chiffre d'affaires toujours réduit d'au moins - 50 %, avec comme conséquence immédiate l'immobilisation de la moitié de leur flotte et des perspectives qui restaient incertaines à très court, court et moyen terme.

Enfin, reprise ne signifie pas retour à la normale. Le chemin pour retrouver un niveau d'activité pré-crise sera plus ou moins long selon les clients servis. Certaines industries, aéronautique en particulier, tablent sur 2024. Certaines autres envisagent une mutation structurelle de leur activité, parfois issue du confinement, qui a pu accélérer des modes de consommation : transfert durable des achats en boutique vers des achats sur internet, réduction massive de la restauration collective chez les télétravailleurs, etc.

1.1.3 Le commercial « tout de suite mobilisé pour trouver des solutions »

Certaines entreprises tentent, dès les premiers impacts de la crise, de modifier leur portefeuille client :

- Les uns pour privilégier les distances les plus courtes, éventuellement en arrêtant provisoirement le domaine de la longue distance, notamment par crainte de subir trop de retours à vide.
- D'autres se tournent plutôt vers le secteur de la grande distribution perçu comme seul capable de fournir suffisamment de volumes.
- Certaines entreprises de TRM ont pu basculer sur des marchés offrant un gain d'activité (gaz industriels pour les hôpitaux, gel hydroalcoolique, alimentaire, etc.), mais pour des volumes loin de compenser ceux perdus.

L'arrêt brutal aussi peut générer ponctuellement une très forte demande. Dans le secteur de la construction et des travaux publics, la mise à l'arrêt soudaine par les grands opérateurs du secteur a nécessité d'aller récupérer, en urgence pour les stocker, tout ou partie des équipements et matériaux répartis sur les différents chantiers.

1.1.4 Des « clients en panique » et « des plans de transport désorganisés »

Quelles que soient les activités de l'entreprise de TRM, qu'elles soient boostées par la crise ou à l'arrêt total, l'impact commercial ou pour l'exploitation est immédiat et complique toutes les tâches et les fonctions. Les demandes pour modifier les opérations de transport sont permanentes, les plans de transports doivent être revus en intégrant des difficultés plus nombreuses, changeantes et en partie inédites. Il a fallu « faire face au chaos ».

Ces nouvelles conditions d'exploitation mobilisent les ressources humaines avec une intensité accrue pour :

- Répondre à des demandes, des modifications, des annulations de transport à traiter « toutes dans l'urgence ».
- Travailler sans « aucune garantie de trouver du fret retour », y compris sur des axes ou des distances où la question ne se posait auparavant jamais.
- Négocier ou renégocier presque toutes les opérations pour « s'éviter un impact économique trop fort des retours à vide⁴ » par exemple.

1.2 « Rassurer tout le monde » malgré les incertitudes

Dans l'urgence, il a fallu bâtir des stratégies adaptées : « l'incertitude permanente » est devenue le paramètre constant. Pour y répondre, « rassurer tout le monde, les clients comme les équipes en interne », s'est avéré un chantier complexe.

Dans de nombreuses entreprises, il a fallu de façon tout aussi subite :

- Mettre fin aux CDD,
- Procéder à l'arrêt de l'affrètement pour reprendre en direct l'activité restante,
- Être commercialement plus actif pour tenter d'ajuster les tarifs aux nouveaux coûts d'exploitation, trouver de nouveaux clients, adapter l'offre.

1.2.1 Rester flexible sans « aucune visibilité réelle »

La solution consistant à s'adapter rapidement à un niveau déterminé d'activité n'est pas aisée car elle requiert aussi de la flexibilité. Les seuils fluctuent et ne sont pas prévisibles tout le temps pour tous les clients.

- La flexibilité demandée à certaines entreprises de TRM a été extrême : « j'ai eu des semaines avec, certains jours, toute ma flotte arrêtée, mais le lendemain tous les camions roulaient ! »
- Il a fallu aussi être flexible pour charger ou livrer chez des clients et des destinataires contraints, eux aussi pour s'adapter à une activité réduite, de limiter drastiquement soit les jours soit les horaires des livraisons (fermé le lundi, un jour sur deux, fermé l'après-midi, etc.)
- La solution pour « maintenir au maximum de l'activité » a donc été de multiplier les clients et les opérations ponctuelles en s'adaptant en permanence.

⁴ Cf note du CNR « [COVID-19 - Impacts Sur Les Prix De Revient Du TRM](#) », publié le 29/03/2020

1.2.2 Communiquer pour « partager les impacts économiques »

Les clients connaissant eux aussi des difficultés majeures, la plupart des responsables des entreprises de TRM ont constaté qu'il était « difficilement envisageable d'imposer de façon unilatérale des compensations pour amortir les surcoûts subits », il a donc fallu les négocier.

- En effet, « se dire totalement mobilisé pour aider ses clients et, dans le même temps, leur refuser un transport est un peu contradictoire »...
- Dans la mesure du possible, « il faut en permanence tout renégocier » et « jouer la transparence ».

Au cas par cas, certains transporteurs ont pu ainsi obtenir :

- Une prise en charge, au moins partielle, des retours à vide.
- Une majoration « très raisonnable » du tarif unitaire ou un forfait mensuel.

Ces mesures s'accompagnent d'une communication adéquate permettant la « transparence pour le client » :

- La prise en charge des retours à vide est ajustée selon la situation, dans le but de la réduire dès que c'est possible.
- Les majorations ou les forfaits sont loin de couvrir la totalité des frais engagés, mais se comprennent comme « une contribution à l'effort général ».

L'argument de la baisse du gazole a pu jouer en faveur de ces mesures, offrant de facto une marge de négociation largement utilisée.

1.2.3 Soutenir « les conducteurs face à des difficultés inimaginables »

Le quotidien des conducteurs sur la route est également très impacté. Du jour au lendemain, sans prévenir, l'accès aux services essentiels est devenu impossible, soit parce qu'ils étaient fermés, soit parce que clients et destinataires en ont interdit l'accès. Toilettes, douches, cafés, restaurants, etc. ouverts pour les routiers sont devenus rares, très rares, partout.

- Exploitants et conducteurs doivent collecter et partager ces nouvelles données devenues vitales : « Où peut-on s'arrêter ? », « Ça a été très tendu ! ».
- Certains ont dû négocier des accès aux wc pour leurs conducteurs : « ils lui ont refusé l'accès aux toilettes, du coup il est reparti en refusant de livrer la marchandise ! C'est le client qui a rappelé m'assurant que le destinataire était d'accord, qu'il pourrait y aller ! »
- L'équipement des véhicules a aidé à tenir : « heureusement, tous nos véhicules sont équipés d'un frigo, habituellement il contient quelques rafraîchissements, là on leur a fourni des repas complets, mais pour les douches et les toilettes les gars ont vraiment souffert. »

« Motiver et soutenir ses équipes dans ces conditions n'étaient vraiment pas évident. » Certes, la contrepartie financière a joué et de nombreuses entreprises ont eu recours à des primes. Mais cela n'élimine pas non plus la peur ou les craintes très légitimes de chacun. Par ailleurs, toutes les entreprises de TRM n'ont pas la capacité de verser des primes, même si la situation le justifie largement.

La plupart reconnaissent l'implication très forte de leurs équipes et saluent leur courage.

1.2.4 Mettre en œuvre une réglementation professionnelle changeante

En dehors du casse-tête permanent vécu à l'exploitation ou dans les relations commerciales, dirigeants et responsables ont eu aussi à assurer la mise en place des différentes mesures successives.

La crise a mis en tension également les services administratifs et la gestion des ressources humaines qui est devenue très complexe, car il a fallu, de façon quasi instantanée, par rapport aux décisions des autorités :

- interpréter et traduire au niveau de l'entreprise toutes les mesures réglementaires,
- informer chaque individu concerné de l'évolution de sa situation personnelle,
- expliquer et réexpliquer,
- produire les courriers, attestations, déclarations.

Tous les changements s'opèrent en temps réel et dans l'urgence, donc même le simple volet administratif a nécessité une vigilance extrême pour respecter le formalisme nécessaire :

- Comment « rester en conformité avec des règles changeantes » ?
- Au démarrage du confinement, et c'était assez logique, « l'annonce des dispositions n'est pas suivie immédiatement des textes », alors que la situation nécessite de pouvoir les appliquer sans délai.
- A ce titre, « la paie de mars a été très compliquée à calculer ».

A noter que, pour de nombreuses TPE/PME du TRM, tout ou partie de ces fonctions sont assumées principalement par le dirigeant, déjà fortement mobilisé par l'exploitation et le commercial.

2 Impact des mesures prises par le gouvernement

2.1 C'est efficace et « ma trésorerie a été préservée »

Dans l'ensemble, les mesures économiques successives prises par le gouvernement ont été saluées pour leur pertinence et leur efficacité. Les plus systématiquement évoquées et utilisées par les entreprises de TRM interrogées sont :

- l'indemnité de chômage partiel,
- le prêt garanti par l'Etat (PGE)⁵,
- le report des échéances de prêt.

D'autres mesures, comme les reports de paiement des échéances sociales⁶, ont été moins sollicitées, au moins en mars-avril chez les transporteurs interrogés.

Par ailleurs, il n'a pas été procédé dans cette enquête à des relevés systématiques du bilan financier, l'objectif plus qualitatif était de savoir si l'accès au dispositif avait été facilité ou compliqué, si le dispositif fonctionnait.

⁵ Annoncé lors de l'allocution présidentielle du 16 mars 2020 et mis en place avec la loi de finance rectificative du 23 mars 2020 et après une décision favorable de la Commission européenne du 21 mars 2020, cf dossier du ministère de l'économie et des finances pour les modalités (<https://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/2020/dp-covid-pret-garanti.pdf>) ou BPI France : <https://attestation-pge.bpifrance.fr/description>

⁶ Cotisations URSSAF, etc., possibilité offerte aux entreprises et aux indépendants dès l'échéance du 15 mars 2020 et renouvelée pour les échéances suivantes.

2.2 L'indemnité de chômage partiel, « c'est pertinent, mais en créant des tensions »

Le mécanisme d'indemnisation du chômage partiel est salué comme un dispositif très « pertinent », même si des entreprises ont pu avoir à prendre en charge une partie de la perte de revenu des conducteurs.

En effet, compte tenu du volume horaire mensuel moyen d'un conducteur grand routier (au-delà de 200 heures), et même après la prise en compte des heures d'équivalence (jusqu'à 186 heures), le mécanisme génère bien des baisses de revenu net pour un conducteur. Cette situation est visible dès mars. Avec le confinement et les arrêts d'activité, de nombreux conducteurs n'ont pas eu la possibilité de réaliser leur quota habituel d'heures. La perte de revenu est significative (plusieurs centaines d'euros). Afin notamment d'éviter ces effets trop négatifs, une organisation par roulement a été le plus souvent mise en place, par la suite en avril.

Certaines entreprises ont cherché à compenser une partie de cette baisse. La prime défiscalisée a notamment pu être mobilisée. Mais le régime d'activité partielle n'est pas totalement exempt de cotisations employeur. Les surcoûts peuvent être importants et ils vont s'amplifier à partir de juin avec la réduction de la prise en charge par l'Etat. Le CNR a illustré l'incidence économique de ces mesures dans deux articles dédiés :

- <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Regime-d-activite-partielle-et-prime-defiscalisee-du-1er-mars-au-31-mai-2020>
- <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Regime-d-activite-partielle-et-prime-defiscalisee-a-compter-du-1er-juin-2020>

En revanche, les montants indemnisés ont été reversés rapidement aux entreprises, vers le 20 avril pour mars.

2.3 Succès du Prêt Garanti par l'Etat

Beaucoup de demandes de prêts garantis par l'Etat (PGE) ont été formulées, suivies en règle générale de réponses favorables et rapides. Le PGE est plus souvent demandé « sur les conseils de l'expert-comptable » et moins pour faire face à un besoin urgent et immédiat que par prévoyance. Personne n'imagine une reprise rapide et sereine et les responsables agissent « par anticipation de difficultés nouvelles à très brève échéance. »

2.4 Le mécanisme du report d'échéances bancaires fonctionne

Le report des échéances de prêt et des crédits baux, modes de financement majoritaires des véhicules, est obtenu, la plupart du temps, sans difficulté procédurale, par simple courriel ou conversation téléphonique, quand il n'a pas été appliqué automatiquement. En effet, certains établissements bancaires ou financiers l'ont mis en œuvre sans aucune demande préalable, pour l'ensemble de leurs clients sans aucune discrimination.

3 Coûts des mesures sanitaires supportés par les entreprises de TRM

Pour certains coûts des mesures sanitaires supportés par les entreprises de TRM, il est possible d'en proposer une estimation. Ils sont présentés dans un intervalle et avec un point intermédiaire.

- Certains coûts paraissent plus récurrents, facilement comparables : fourniture d'équipement de protection aux conducteurs, opération de nettoyage des cabines.
- A l'inverse, les aménagements de locaux et de bureaux sont soumis à de trop nombreux aléas. A priori, une entreprise dont le personnel sédentaire est majoritairement placé en congé, au chômage partiel ou en télétravail va pouvoir limiter l'impact immédiat des mesures sanitaires dans ses bureaux. Une généralisation des cas présentés alors paraît moins pertinente.
- De plus, « certaines dépenses n'ont pas encore été réalisées » ou leur « montant reste non connu » ou non définitif au moment de l'enquête. Il apparaît donc qu'une part du surcoût est alors reporté à la reprise, autrement dit au retour de tous les sédentaires à temps plein.

3.1 Les EPI

3.1.1 L'approvisionnement en EPI

Le coût directement associé aux mesures sanitaires est celui du matériel distribué aux équipes, les équipements de protection individuel (EPI). Ceci ne se limite pas aux seuls masques mais inclut bien l'ensemble des équipements différents réunis dans les kits distribués.

- Disposer de gel hydroalcoolique, de gants, de masques, de visières, de lingettes, de produits désinfectants, etc. pour les conducteurs est devenu une obligation réglementaire pour toutes les entreprises de TRM, le maintien de l'activité y étant subordonné.
- Certaines disposaient de stock, d'autres ont dû se réapprovisionner régulièrement, en petite quantité et à prix fort. D'une entreprise à l'autre, les équipements distribués ne sont pas les mêmes et les coûts d'achat s'avèrent extrêmement variables.

Diverses situations rencontrées par les entreprises de TRM montrent bien l'extrême difficulté rencontrée pour se procurer en quantité suffisante les EPI :

- Pendant que les masques chirurgicaux ou FFP2 étaient donnés aux soignants, il fallait trouver des solutions alternatives (visières, masques lavables).
- Les achats groupés ont surtout permis de disposer de matériel, mais sans offrir nécessairement la garantie d'un prix raisonnable.
- Certaines ont anticipé en s'équipant dès le mois de février.

Après une première phase où chacun a dû se débrouiller, il est devenu ensuite possible de constituer des stocks, et fin avril la plupart des interlocuteurs déclaraient disposer d'une quantité suffisante pour tenir plusieurs semaines. Il a donc été possible de tirer un premier bilan des dépenses engagées.

3.1.2 Estimation du coût des EPI

Selon les montants communiqués, le coût d'un kit conducteur est compris entre 0,70 € et 3,00 € h.t. pour l'équipement individuel en EPI (gel, masques, lingettes, etc.). L'écart est significatif, de nombreux cas se situent plutôt entre 0,90 € et 1,25 €. Une partie de l'écart provient d'une différence de prix unitaire, d'une absence de rationalisation et d'une nature variable des différents équipements fournis dans les EPI.

L'explication est simple, les achats sont réalisés dans l'urgence, en quantité souvent réduite et portant successivement sur des équipements différents de ceux déjà acquis, les écarts de prix proviennent d'une absence évidente d'optimisation : « on a acheté ce qu'on trouvait ».

- A noter également que la diversité des produits acquis varie bien sûr d'une entreprise à l'autre.
- De plus, la nature des solutions modifie les quantités nécessaires au maintien de l'activité : masque lavable *versus* masque jetable, lingette jetable *versus* chiffon et produit désinfectant, gel hydroalcoolique *versus* eau et savon, etc.

Le nombre et le type des produits finalement disponibles dans les kits distribués aux conducteurs sont restés très variables, de même que le nombre de kit distribué par jour.

3.2 Les mesures sanitaires pour les véhicules

3.2.1 Mise en œuvre de EPI par les conducteurs

Dans l'ensemble, la mise en œuvre des mesures sanitaires pour les véhicules a été « confiée directement à leurs conducteurs »⁷ et l'équipement utilisé est « celui fourni dans le kit d'EPI ».

L'enjeu sanitaire varie donc selon le nombre de conducteurs appelés à utiliser un même véhicule.

- Dans le cas d'un véhicule attribué de façon permanente à un seul conducteur, la situation est perçue comme moins critique.
- Pour certaines entreprises, l'arrêt immédiat des doubles postes et l'attribution permanente d'un véhicule à chaque conducteur a constitué la première mesure sanitaire⁸. Cette action a été « facilitée par la réduction de l'activité et la mise à l'arrêt d'une partie de la flotte ». Donc, en cas de chômage partiel du conducteur, son véhicule est tout simplement à l'arrêt.
- Un suivi a pu être instauré : « chaque opération de désinfection est consignée sur une fiche ».

Pour certaines entreprises, la nécessité s'est fait sentir d'aller un peu plus loin :

- Pour faciliter le lavage, garantir l'accès à un nombre suffisant de points d'eau dédiés à cet usage.
- Un cas a été rapporté d'installation d'un réservoir d'eau sur la semi-remorque.

⁷ C'est aussi la recommandation formulée par la profession dans le « Guide des bonnes pratiques pour les entreprises et les salariés du TRM et des prestations logistiques » validé et diffusé par les représentants de la profession (syndicats et organisations professionnelles) le 10 avril 2020 pour « permettre le confinement et la lutte contre la propagation du Covid19 »

⁸ Mesure également recommandée dans le guide des bonnes pratiques

Un enjeu futur pourrait aussi apparaître : pour les opérations de transport impliquant des découchés avec des véhicules qui ne sont pas attribués à un conducteur unique, se pose la question sanitaire du couchage. En effet, comment s'assurer d'une désinfection efficace entre ceux qui partagent en alternance la même couchette ?

3.2.2 Estimations du coût des mesures sanitaires pour les véhicules

Si le cas très ponctuel de désinfection de cabines par un prestataire extérieur peut se présenter, l'acteur quotidien et récurrent reste le conducteur. Le coût du nettoyage se mesure ainsi au temps passé pour l'application, par le conducteur, des mesures requises avec le matériel fourni dans les kits EPI.

Les estimations fournies de temps passés sur les opérations de nettoyage par les conducteurs font état de « quelques minutes nécessaires pour passer un produit désinfectant sur le volant, les actionneurs, etc. ».

Les coûts standards horaires établis par le CNR pour le travail du conducteur et la détention du véhicule immobilisé sur le temps de désinfection, varient selon l'activité de transport :

- De 17,74 € à 22,31 € de l'heure pour les conducteurs⁹, soit de 0,30 € à 0,37 € par minute.
- De 155,19 € à 170,76 € par jour pour les coût fixes des véhicules¹⁰, soit de 0,27 € à 0,28 € par minute.

Coûts unitaires du conducteur et de détention du véhicule selon l'activité de transport

	€ / heure	€ / minute
Conducteur :		
D'ensemble articulé en longue distance (LD EA)	22,31 € / h	0,37 € / min
D'ensemble articulé en régional (REG EA)	19,20 € / h	0,32 € / min
De porteur en régional (Porteur REG)	17,74 € / h	0,30 € / min
Véhicules :		
Ensemble articulé en longue distance (LD EA)	16,74 € / h	0,28 € / min
Ensemble articulé en régional (REG EA)	16,11 € / h	0,27 € / min
Porteur en régional (Porteur REG)	16,34 € / h	0,27 € / min
Conducteur & véhicules :		
Ensemble articulé en longue distance (LD EA)	39,05 € / h	0,65 € / min
Ensemble articulé en régional (REG EA)	35,31 € / h	0,59 € / min
Porteur en régional (Porteur REG)	34,08 € / h	0,57 € / min

Le coût à prendre en compte dépend de la durée et du nombre de nettoyages :

- Hypothèse basse : a minima, le conducteur réaliserait chaque jour 2 nettoyages rapides de 2 minutes chacun, 1 à sa prise de poste et l'autre à la fin de son service, soit un total de 4 minutes par jour.

⁹ Moyennes statistiques d'avant crise sur salaire, charges et indemnités de déplacement et temps de service spécifiques.

¹⁰ Moyennes statistiques d'avant crise sur financement, assurance et coûts indirects (impôts, frais généraux, etc.) selon les durées d'utilisation spécifiques par activité.

- Hypothèse intermédiaire : le conducteur réaliserait divers nettoyages pour un total de 20 minutes par jour.
- Hypothèse haute : le conducteur réaliserait chaque jour 4 nettoyages minutieux de 10 minutes chacun, 1 à sa prise de poste, 2 à l'occasion de ses coupures et 1 à la fin de son service, soit un total de 40 minutes par jour.

Coûts quotidiens du temps de nettoyage selon l'activité de transport

	Hypothèse basse	Hypothèse intermédiaire	Hypothèse haute
Ensemble articulé en longue distance (LD EA)	2,60 € / j	13,02 € / j	26,03 € / j
Ensemble articulé en régional (REG EA)	2,35 € / j	11,77 € / j	23,54 € / j
Porteur en régional (Porteur REG)	2,27 € / j	11,36 € / j	22,72 € / j

Le nettoyage coûte en temps de conducteur et d'immobilisation du véhicule de 2,27 € à 26,03 € par jour et autour de 12 € par jour selon des hypothèses intermédiaires, en fonction de l'activité de transport et de l'intensité du nettoyage.

En comparaison, les tarifs relevés pour des opérations de désinfection réalisées par des prestataires externes vont de 60 € à 200 € par opération.

3.3 Les mesures pour le personnel sédentaire et les bureaux

3.3.1 Situation du personnel sédentaire

Dans les situations rapportées, les personnels sédentaires ont connu toutes les situations diverses envisageables avec des applications au cas par cas, en mêlant tout à la fois, en continu ou en alternant :

- des congés maladie pour garde d'enfant,
- des congés annuels ou des jours de « RTT »,
- du chômage partiel,
- du télétravail à temps plein ou à temps partiel,
- une présence sur site par roulement,
- etc.

L'impact direct de chaque situation est très variable, souvent diffus et difficilement chiffrable, en l'état, sans enquête plus approfondie. Notons aussi que de façon générale, les équipements de travail mobile (ordinateur portable, téléphone mobile, etc.) pour équiper les personnels devant opérer en télétravail étaient déjà disponibles, ainsi, dans les exemples récoltés, il n'a été rapporté qu'un seul cas nécessitant un achat d'équipements.

Cette situation a surtout révélé les dispositions individuelles, le facteur humain et l'aspect psychologique devenant important : « chaque salarié réagit plus ou moins efficacement face à cette situation inédite ».

A noter enfin, pour ceux qui ne basculent pas en chômage partiel ou en congé, une implication proportionnelle à la gravité et à l'urgence de la situation. Autrement dit, exploitants, commerciaux, services des ressources humaines, services financiers et managers en général sont mobilisés de

façon intensive pour gérer la crise et dans une situation où l'activité est en baisse, générant mécaniquement un surcoût. A travers des exemples de redéploiement des coûts fixes, le CNR a proposé des exemples et des estimations de l'impact de ce mécanisme de redéploiement des charges fixes¹¹.

3.3.2 Les mesures sanitaires pour les bureaux

Les premiers aménagements ont été facilités par l'absence (télétravail, congés ou chômage) d'une partie de l'effectif sédentaire.

La nécessité de réaliser des aménagements sur les postes de travail pour les isoler les uns des autres est très variable, de même que les solutions retenues :

- Extension des bureaux grâce à des surfaces disponibles mais nécessitant un aménagement.
- Des réagencements en éloignant les postes de travail quand ils étaient accolés.
- Transformations des salles de réunion en bureau.
- Les entreprises disposant de plusieurs locaux (ancien site, multisite, etc.) ont mieux réparti leurs effectifs.
- Certains ont aussi accéléré des projets de déménagement ou de réaménagements.

Si les premiers réaménagements ont dû se faire dans l'urgence, une part importante a pu être planifiée car sa nécessité n'apparaît réellement qu'au moment du "déconfinement", avec le retour à des effectifs complets.

D'autres dispositions telles que l'interdiction de l'accès aux bureaux pour les personnes extérieures ou au personnel roulant en leur réservant au besoin des espaces dédiés (douches, salles de repos, etc.) ont été, de fait, faciles à mettre en place et nécessitaient surtout de la vigilance.

L'autre mesure concernant les locaux est bien sûr un nettoyage « renforcé » (plus fréquent, mieux contrôlé, etc.).

3.3.3 Coûts des mesures sanitaires pour les locaux

Les exemples étudiés font état d'un coût pour 2 types de mesure :

- Le nettoyage renforcé des locaux mesurable en euros par mois par poste de travail.
- Les aménagements nécessitant des modifications telles que : cloisonnage/décloisonnage, achat de mobilier, installation de panneaux en plexiglas, autres petits travaux. etc.

Les témoignages recueillis font état d'un coût du **nettoyage « renforcé » compris entre 10 € et 50 € par mois par poste de travail et d'un coût compris entre 150 € et 500 € par salarié sédentaire pour les entreprises ayant eu à réaliser des aménagements de postes ou des petits travaux.**

¹¹ Publication du CNR : <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/COVID-19-Impacts-sur-les-prix-de-revient-du-TRM>

3.4 Le coût organisationnel

La mise en place des différentes mesures internes à l'entreprise génère également un coût mesurable par la valorisation des temps passés pour organiser, informer et former.

A noter que ce temps n'est pas négligeable, il a fallu planifier les mesures et dans l'urgence saisir et organiser en interne le dialogue avec les instances compétentes (CSE, CHSCT pour ceux encore en place, etc.) et les représentants élus du personnel (DP, RS) et le cas échéant valider ou travailler avec des structures externes comme la médecine du travail par exemple.

La seule indication possible à travers les exemples de coûts organisationnels mesurés et valorisés est que leur montant dépasse largement celui des autres dépenses externes engagées.

4 Estimation partielle du coût des mesures sanitaires

Au bilan, les seuls éléments de coûts des mesures sanitaires suffisamment généralisés que l'on peut retenir pour cette première évaluation sont ceux se rapportant aux véhicules (temps d'immobilisation) et aux conducteurs (EPI et temps passé).

Cas chiffrés sur une base quotidienne :

- Minimum : hypothèse basse de temps et 1 seul kit EPI au coût minimal
- Intermédiaire : hypothèse intermédiaire de temps et 2 kits EPI au coût minimal
- Maximum : hypothèse haute de temps et 2 kits EPI au coût maximal

Ces cas de coûts directs des mesures sanitaires peuvent être rapportés au coût standard du transport, toute chose égale par ailleurs, donc sans intégrer aucune des modifications des conditions d'exploitation qui ont été bouleversées (distance moyenne plus courte / plus longue, temps de service moyen plus court / plus long, parcours à vide, etc.). L'incidence de ce seul facteur – les parcours à vide – est effectivement majeure, le CNR en a proposé des estimations¹² parfaitement en ligne avec les témoignages recueillis.

¹² Publication du CNR : <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/COVID-19-Impacts-sur-les-prix-de-revient-du-TRM>

Synthèse des estimations de coût des mesures sanitaires généralisées pour le conducteur et le véhicule selon les activités et hors imputation des autres surcoûts de l'entreprise :

Coût des mesures sanitaires par ensemble articulé exploité en transport longue distance (LD EA)

€ par jour	Minimum	Intermédiaire	Maximum
EPI pour les conducteurs	0,70 € / j	1,40 € / j	6,00 € / j
Temps conducteur et véhicule	2,60 € / j	13,02 € / j	26,03 € / j
Total des mesures sanitaires	3,30 € / j	14,42 € / j	32,03 € / j
<i>Coûts de revient LD EA</i>	648,73 € / j		
Surcoût des mesures sanitaires	0,51 %	2,22 %	4,94 %

Coût des mesures sanitaires par ensemble articulé exploité en transport régional (REG EA)

€ par jour	Minimum	Intermédiaire	Maximum
EPI pour les conducteurs	0,70 € / j	1,40 € / j	6,00 € / j
Temps conducteur et véhicule	2,35 € / j	11,77 € / j	23,54 € / j
Total des mesures sanitaires	3,05 € / j	13,17 € / j	29,54 € / j
<i>Coût de revient REG EA</i>	549,48 € / j		
Surcoût des mesures sanitaires	0,56 %	2,40 %	5,38 %

Coût des mesures sanitaires par porteur exploité en transport régional (Porteurs REG)

€ par jour	Minimum	Intermédiaire	Maximum
EPI pour les conducteurs	0,70 € / j	1,40 € / j	6,00 € / j
Temps conducteur et véhicule	2,27 € / j	11,36 € / j	22,72 € / j
Total des mesures sanitaires	2,97 € / j	12,76 € / j	28,72 € / j
<i>Coûts de revient Porteurs REG</i>	482,86 € / j		
Surcoût des mesures sanitaires	0,62 %	2,64 %	5,95 %

Les mesures sanitaires prises pour les conducteurs et les véhicules peuvent ainsi représenter un surcoût du prix de revient inclus dans un intervalle **de + 0,51 % à + 5,95 % selon l'activité de transport et l'intensité de nettoyage et probablement autour de 2,5 % pour une situation intermédiaire, toute autre chose égale par ailleurs.**

Si, par exemple, pour un poids lourd exploité en longue distance avec un conducteur unique on peut certainement minimiser les opérations de nettoyage, à l'inverse, pour un porteur en distribution le coût sera probablement proche du cas maximum en raison de ses nombreux arrêts.

La généralisation des autres coûts paraît moins réalisable à ce jour :

Autant pour les conducteurs et les véhicules, un coût quotidien moyen et récurrent a du sens et ce malgré les écarts de situation relevés dans les exemples connus, autant la diversité de situation rend plus aléatoire la valorisation des autres coûts, notamment ceux applicables aux locaux ou au personnel sédentaire. Certains étant récurrents comme le nettoyage des locaux, mais les autres, comme des aménagements ou des temps passés en réunion pour organiser la mise en œuvre des mesures sanitaires, sont moins généralisables et par nature très aléatoires.

Il conviendra d'en dresser un bilan a posteriori.