



REVUE DE PRESSE

Semaines 6
DU 8 au 12 FEVRIER 2021

Revue de presse réalisée à partir des revues et sites suivant :

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Les Marchés - le média de l'alimentaire
- Les Échos
- Ouest France
- Stratégie logistique
- Transport Infos
- Décision PL
- DNA

N'hésitez pas à nous adresser des coupures de revues concernant l'activité du transport et de l'entreposage frigorifique dans vos régions en nous les envoyant à l'adresse mail :

alison.paguette@lachainelogistiquedufroid.fr

La diffusion de cette revue de presse se fait dans le cadre d'un contrat avec le CFC (centre français d'exploitation du droit de copie). En effet, en application de l'article L 122 10 du code de la propriété intellectuelle, la photocopie d'un article de presse ou d'un extrait d'ouvrage au sein d'une entreprise, d'une administration, d'une association ou d'une autre organisation constitue une reproduction d'œuvre protégée qui nécessite donc l'autorisation du CFC. L'UNTF rappelle que la reproduction d'un article de presse ou d'une page de livre sans autorisation du CFC constitue un délit de contrefaçon qui est puni de 3 ans d'emprisonnement et d'une amende de 300 000 euros. Cette revue de presse est donc destinée à l'usage exclusif du destinataire.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *Prix du transport : une baisse qui affecte surtout les petits*
- **Stratégie Logistique / La SITL à nouveau reportée**
- **Transport Info :**
 - *Transports Brevet, l’histoire d’une renaissance*
 - *Pauline Pelé (Transports Gendron) : La tête sur les épaules*
- **Dernière Nouvelles d’Alsace / Un semi frigorifique sorti du fossé par deux grues**
- **Les Échos / Le transporteur Bouché double sa surface logistique**

DEUXIÈME PARTIE – L’actualité des donneurs d’ordres :

- **LSA :**
 - *Une très forte amende pour Intermarché ?*
 - *Parts de marche janvier : 2021 commence fort pour Leclerc, Intermarché et Système U*
- **Les Marchés :**
 - *Ferrero se lance sur le marché des glaces*
 - *Porc : la neige perturbe la hausse des prix*
 - *Fruits et légumes : influences climatiques*
 - *Œufs : perturbations logistiques*
 - *Saumon : la Norvège exporte beaucoup mais à bas prix*
- **Les Échos / Alimentation : le retour du psychodrame des négociations commerciales**

TROISIÈME PARTIE – L’actualité technique, juridique et réglementaire :

- **Décision PL / Le Thermo King Advencer reçoit le prix Engineering Endeavour of 2020**
- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *Objectif neutralité carbone d’ici à 2050*
 - *Schémas informatifs : Indices divers*
- **Stratégie Logistique :**
 - *Le décret tertiaire change la donne dans l’immobilier logistique*
 - *Le TRM vent debout contre le projet de loi Climat et Résilience*

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



PRIX DU TRANSPORT

UNE BAISSSE QUI AFFECTE SURTOUT LES PLUS PETITS TRANSPORTEURS

Les prix du transport routier en France ont légèrement baissé en décembre 2020, selon le baromètre tenu par Upply, une place de marché dédiée au transport de fret et à la supply chain. « *Le trinome prix-transactions-trajet moyen affiche une baisse généralisée en décembre 2020 dans notre base de données. La demande a pourtant été satisfaisante, mais beaucoup de transporteurs sont en situation fragile* », indique-t-on chez Upply. En décembre 2020, les prix de transport en France ont affiché une baisse de 0,3 % par rapport à novembre 2020, et de 3,8 % sur un an. « *Cette légère diminution constatée en décembre vient enrayer la dynamique que nous avons constatée en novembre, qui collait à celle de l'e-commerce* », remarque Upply. Le volume des transactions a également baissé de 6,2 % par rapport au mois précédent. Un pourcentage qui serait toutefois à relativiser, compte tenu de la contraction du nombre de transactions courante sur le dernier mois de l'année. Enfin, la distance moyenne des trajets enregistrés dans la base Upply continue de baisser (- 4 % en décembre 2020) : « *En période de fin d'année, on peut estimer que cette tendance illustre la vigueur du secteur de la livraison régionale* », en déduit Upply. Au final, l'année 2020 laissera un bilan amer, surtout pour les PME. Selon l'enquête publiée le 29 décembre 2020 par la FNTR, portant sur l'impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises, le constat est assez accablant : baisse d'activité, réduction de chiffre d'affaires, hausse des coûts. Upply observe que la perte de chiffres d'affaires repose sur la contraction de l'activité et une baisse des prix de transport, qui touche surtout les petits transporteurs (moins de 10 salariés). Ces derniers n'ont pas les moyens de résister « *aux rouleaux compresseurs que constituent les appels d'offres lancés par les grandes centrales d'achat de transport* ».

LA SITL A NOUVEAU REPORTEE



La Semaine de l'Innovation Transport et Logistique devrait se tenir du 15 au 17 septembre prochains à Paris, Porte de Versailles.

L'organisateur Reed Expositions France indique avoir pris la décision de reporter l'événement, prévu du 18 au 20 mai, en raison de la prolongation de l'état d'urgence sanitaire prochainement votée.

« *La décision de décaler la SITL en septembre est un soulagement pour nos clients et elle est saluée par notre marché. (...) Nous profiterons des mois à venir pour organiser de nombreux temps forts avec notre marché et nous sommes convaincus que la prochaine édition, très attendue par la profession, sera un succès.* » précise Thomas Desplanques, Directeur de Divisions Transport et Logistique.

TRANSPORTS BREVET (71) : L'HISTOIRE D'UNE RENAISSANCE

12 février 2021 Valérie CHRZAVZEZ Stratégie & marchés 0

Les transports Brevet s'apprêtent à prendre possession de nouveaux locaux en Saône-et-Loire. Un tournant stratégique et symbolique dans l'histoire de l'entreprise marquée par un redressement judiciaire en 2006.

Trop à l'étroit à Châtenoy-le-Royal, l'entreprise de transport frigorifique Brevet, qui compte 105 camions et 190 salariés, prendra possession au mois de mars, de nouveaux locaux à Crissey (71). Ce qui lui permettra de passer de 1 500 m² d'entrepôts avec 11 portes, à 3 000 m² avec 32 portes. **« Nous pourrons ainsi offrir de meilleures conditions de travail à nos équipes et chasser de nouveaux clients »**, justifie Nicolas Brevet, Pdg de l'entreprise. Ce sera aussi l'occasion pour la société de tourner définitivement une page difficile de son histoire. Tout commence en 1966, lorsque René Brevet se lance dans la collecte et la distribution de produits laitiers pour Candia en sud Bourgogne. L'affaire se développe et dans les années 1980, le chef d'entreprise acquiert un entrepôt Yoplait pour livrer les grossistes. *« Tout allait bien jusqu'en 1990, lorsque la GMS a créé ses propres plateformes. Nous avons alors connu quelques années compliquées »*, se souvient Nicolas Brevet, qui se lance dans le dégroupage pour Exel afin de retrouver du business. *« Ils réalisaient de la marge sur notre dos et ils ont fini par nous laisser un impayé hors pair, qui nous a contraints de déposer le bilan. »*

Brevet est alors placé en redressement judiciaire en 2006. **« Je suis la preuve qu'il y a une vie après un R.J. »**, témoigne le transporteur, qui souligne avoir mis un point d'honneur à épurer toutes ses dettes. *« Le dernier chèque, rédigé en juillet 2017, a été libérateur. Mais avant d'en arriver là, il a fallu se battre pendant dix ans. »* Des années durant lesquelles le chef d'entreprise est parvenu à multiplier par deux son activité. *« Nous sommes passés de 6 millions de CA en 2006, à 16 en 2017. »* De cet épisode, Nicolas Brevet a tiré comme principal enseignement, qu'il ne fallait plus dépendre d'un seul client. Aujourd'hui pas un d'entre eux ne dépasse 9% de son CA, qui était de 20,6 millions l'an passé.

Impact limité du Covid

Brevet ne réalise que du transport frigorifique agroalimentaire, ce qui lui a permis d'être moins touché que d'autres par la crise sanitaire. Il a quand même perdu 20% d'activité au plus fort de la pandémie et enregistré une baisse de son CA de 6% l'an passé. *« Nous opérons pour des clients comme les sandwiches Daunat, qui ont vu leur activité chuter de 70% pendant le premier confinement, ou Transgourmet, qui a suspendu quelques lignes durant plusieurs semaines. »* En début d'année, les choses semblaient revenir à la normale et Nicolas Brevet s'étonnait même de constater que ses marges étaient meilleures, **« parce qu'on travaille un peu moins, mais mieux et qu'on a moins de litiges »**. Doté d'un bâtiment flambant neuf, le dirigeant souhaite poursuivre son développement en allant chercher de nouveaux clients. Car Nicolas Brevet est persuadé que, face aux géants du transport frigorifique, il reste de la place pour les PME comme la sienne. *« Parce qu'un petit chargeur est mieux considéré dans une petite structure, qu'en s'adressant aux leaders du marché qui bossent très bien, mais qui lui coûteront très cher, sans forcément lui proposer des solutions adaptées à ses besoins. Je peux proposer du sur-mesure à des prix acceptables, tandis que les gros faiseurs imposent des solutions modélisées. »*

PAULINE PELE (TRANSPORTS GENDRON) : LA TETE SUR LES EPAULES



Passionnée par le secteur du TRM, Pauline Pelé profite de son expérience et des préceptes de son père pour diriger les Transports Gendron depuis 2018. Elle nous confie sa manière de manager ses équipes au quotidien.

J'ai toujours aimé mettre les mains dans le cambouis », commence Pauline Pelé qui n'a pas eu le temps de passer ses permis PL avant de reprendre la direction des Transports Gendron. Après un DUT gestion logistique et transport en alternance chez STEF où elle travaille de nuit, à l'exploitation et sur le quai, elle rejoint l'aventure familiale. *« Je ne souhaitais pas arriver directement aux commandes d'une société,* précise la jeune femme. *J'ai donc passé quatre ans à l'exploitation pour gérer l'activité Volupal au sein de l'entreprise. »* La transmission se déroule en deux temps : *« A partir du mois d'octobre 2013, mon père **Patrick**, mon frère Guillaume et moi avons repris les Transports Gendron pour remettre au goût du jour cette belle entreprise. »*

L'équipe Pelé fait évoluer l'organisation comme l'explique Pauline : *« **Nous avons conservé les mêmes lignes en frigorifique avant de développer notre activité principale dans le bâché puis nous sommes entrés dans le réseau Evolutrans dans lequel mon père était actif.** Nous avons donc repris le bébé Volupal pour effectuer de la distribution via ce réseau dans le 35 avec Gendron et dans le 29 avec les Transports Pelé. »* *« Notre père nous a donné les points d'ancrage pour la direction de l'entreprise, se souvient-elle. Un an après, ils m'ont laissé reprendre la direction pour aller s'occuper des Transports Guivarc'h* (29). »* Pauline Pelé a intégralement pris les commandes de Gendron en avril 2018.

Cohésion d'équipe durant le Covid

Entretemps, la crise sanitaire s'est invitée. *« Nous avons su conserver 80 à 85% de notre activité pendant le premier confinement grâce au maintien des volumes de nos clients. »* La politique maison veut que Gendron travaille pour tous les secteurs. *« Hormis Evolutrans dont nous sommes actionnaires, notre plus grand client ne représente pas plus de 6% du chiffre d'affaires du groupe** »,* insiste-t-elle. *« Sur ma structure, le recours au chômage partiel n'a concerné que deux personnels pendant deux semaines »,* témoigne Pauline Pelé qui dit avoir *« ressenti une belle solidarité »* au sein de ses équipes pendant cette période : *« **Les salariés sont venus d'eux-mêmes proposer de prendre leurs congés.** »* Mais, avance la dirigeante, *« pour bénéficier de cette cohésion, il fallait être particulièrement présente à la tête de l'entreprise et assurer beaucoup plus de suivi qu'en temps normal, l'objectif étant d'être au contact de tout le monde, de sentir les structures et d'avancer dans le même sens. »*



Être une femme : un avantage en termes de management

L'occasion pour elle de livrer son point de vue de cheffe d'entreprise dans le secteur du TRM. « *Dans le milieu, il est peut-être plus difficile pour une femme de faire sa place, observe-t-elle. Au début, nous sommes davantage testées, mais, passé ce premier cap, les hommes se montrent beaucoup plus souples vis-à-vis d'une femme. Cela devient ainsi clairement un avantage en termes de management.* » Comment réagir face à la problématique « **filles de** » ? « **Aucun souci de légitimité à mon endroit, élude-t-elle. Le mérite revient à notre père qui ne m'a jamais forcée.**

Je ne suis pas arrivée là parce qu'il y avait une place à prendre mais parce que j'aime ça ! » La jeune dirigeante aborde sereinement l'année 2021 : « *Il s'agit d'une année phare, pendant laquelle les schémas économiques vont changer dans bon nombre de secteurs. Il va donc falloir être à l'affût et ne pas hésiter à adapter notre stratégie pour se montrer en forces de propositions.* » « *C'est le moment de prendre un coup d'avance pour nous permettre de nous développer dans les cinq prochaines années !* » confirme Pauline Pelé, la tête sur les épaules.

* *Guillaume Pelé dirige les Transports Guivarch*

** *Depuis le départ à la retraite de Patrick Pelé en décembre 2020, Pauline est co-gérante aux côtés de son frère, du groupe finistérien PMGP comprenant les Transports Pelé, les Transports Gendron et les Transports Guivarc'h.*

Les Transports Gendron en chiffres

- **Activités** : 40% en bûché industriel, 30% en distribution via Evolupal, 30% en frigo
- **Nombre de salariés** : 50
- **Parc de véhicules** : 32 tracteurs
- **CA** : 6,8 millions d'euros

UN SEMI-REMORQUE SORTI DU FOSSE PAR DEUX GRUES



Un camion frigorifique a dû être dégagé du fossé au niveau de Reichstett, jeudi matin. Photo DR /AS Manutention

Le chauffeur d'une semi-remorque a perdu le contrôle de son engin, ce jeudi vers 5 h 45, sur la commune de Reichstett en direction de Hoerdt, devant l'Hôtel de Paris. Le routier aurait entrepris de freiner, le feu passant au rouge, et sa remorque aurait dévié de son chemin, entraînant l'ensemble du convoi, du fait d'une chaussée glissante. Lors de sa sortie de route, le camion frigorifique s'est encastré dans le boîtier électrique et a arraché le feu tricolore. Malgré l'impact, le conducteur n'a pas été blessé.

La gendarmerie a aussitôt bloqué l'accès au secteur et à la D63, mettant en place des déviations. La société AS Manutention, de la Wantzenau, a été dépêchée sur site rapidement afin de procéder au relevage de la remorque. Deux grues de 160 et 100 tonnes ont été positionnées aux extrémités de l'engin. L'opération a cependant dû être stoppée momentanément en raison d'une fuite de gazole sur la chaussée. Sous le choc, un réservoir a en effet été percé. Des bacs ont été placés afin de récupérer le carburant, tandis que les sapeurs-pompiers ont écarté tout risque de pollution.

Parallèlement, les équipes du Sirac (service régional automatisé de régulation automatique de la circulation) ont évalué les dégâts, afin de démarrer les travaux de réparation. La circulation a été rétablie vers 10 h 30.

Les Echos

LE TRANSPORTEUR BOUCHE DOUBLE SA SURFACE LOGISTIQUE

La PME mosellane a consacré 14 millions d'euros à deux extensions successives et prévoit 45 embauches. Il envisage une acquisition.



En 2020, Bouché a réalisé un chiffre d'affaires de 17 millions d'euros (+20 % par rapport à l'année précédente). (DR)
Par **Pascale Braun**

Un trimestre à peine après avoir inauguré une plateforme logistique de 6.500 mètres carrés sur son site mosellan de Phalsbourg, Bouché Transport annonce une nouvelle extension de 12.000 mètres carrés dont les travaux commenceront en fin d'année. Les deux opérations représentent un montant de 14 millions d'euros et doubleront la

surface d'entreposage de l'entreprise pour la porter à 30.000 mètres carrés. « *Notre nouvelle plateforme est déjà occupée à 100 % et la prochaine est déjà réservée pour moitié. Le début des travaux attirera certainement l'attention de nouveaux clients, notamment allemands* », espère Daniel Gehringer, devenu, en 2016, actionnaire majoritaire de l'entreprise familiale. Situé aux confins de la Lorraine et de l'Alsace sur un axe routier et autoroutier transfrontalier, Bouché a réalisé en 2020 un chiffre d'affaires de 17 millions d'euros, en progression de 20 % par rapport à l'année précédente. Il prévoit 45 embauches, qui compléteront l'effectif actuel de 130 personnes.

Dépannage

Le logisticien-transporteur s'est notamment assuré la clientèle fidèle du fabricant d'emballages Amcor, d'Astoria Riviera & Bar, spécialiste alsacien de l'électroménager haut de gamme, ainsi que celle des Jus de Fruits d'Alsace, dont il assure également les transports. Détentrice de 90 véhicules moteurs et de 150 semi-remorques, dont 35 camions frigorifiques, l'entreprise voit croître la demande de transports sous température contrôlée, tant dans l'industrie agroalimentaire que dans la grande distribution et le secteur pharmaceutique. Ce potentiel la conduit à envisager, au cours des prochains mois, une croissance externe régionale qui augmenterait de moitié sa capacité de transport. La troisième activité de Bouché, qui porte sur le dépannage et l'entretien de poids lourds, est également en extension. Le Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg, en cours de construction, va accroître l'activité de concessionnaire que Bouché assure pour le compte de la Sanef sur une centaine de kilomètres au long de l'autoroute A4. L'atelier de réparation, ouvert à tous les transporteurs, fera l'objet d'un agrandissement pour un montant de 2 millions d'euros.

DEUXIÈME PARTIE :

L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHE



UNE TRES LOURDE AMENDE POUR INTERMARCHÉ ?

Selon nos informations, l'enseigne Intermarché devrait recevoir une très forte amende de la part de Bercy.

Comme bien souvent, Bercy, donc la DGCCRF, met la pression sur les distributeurs dans la dernière ligne droite des négociations commerciales qui s'achèveront le 1 mars à 23h59. Simple hasard du calendrier ou non, Intermarché devrait en effet recevoir la semaine prochaine une assignation de l'administration devant le Tribunal de commerce qui pourrait lui coûter cher. A cette assignation s'ajouterait une amende administrative qui se monterait à **20 millions d'euros**. La rumeur évoquant même la possibilité d'un reversement de l'indu auprès de fournisseurs de **150 millions d'euros**! L'objet du litige serait l'absence de contreparties lors des négociations commerciales signées par de grands industriels français à la centrale Agecore. Rappelons qu'Agecore, basée à Genève, est la centrale européenne du français Intermarché (ITM), du belge Colruyt, du suisse Coop, de l'italien Conad, de l'espagnol Eroski et de l'allemand Edeka. La rumeur d'une amende forte courait déjà depuis novembre 2020 et juste avant la réunion du comité de suivi des négociations commerciales du 30 janvier, Bercy et le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation avaient indiqué qu'un certain nombre d'enquêtes sur les centrales d'achat internationales avait été lancé, et qu'elles allaient porter leurs fruits «prochainement». Dont acte ?

Selon un avocat, Intermarché peut toujours contester les motifs de cette assignation et de cette décision administrative. De longues procédures en perspective. *«La loi ASAP (7 décembre 2020) a prévu l'obligation d'indiquer dans les contrats entre fournisseurs et distributeurs, des informations relatives aux contrats conclus avec les centrales internationales. Quant à la Cour de cassation, elle a jugé que la loi française relative aux abus avait vocation, sous certaines conditions, à s'appliquer même si les parties avaient choisi une autre loi. C'est un euphémisme de dire que les centrales internationales sont soumises à une pression qui s'accroît au fil du temps ! Il sera intéressant d'observer la réaction de ces centrales : statu quo, back to home (rapatriement des rémunérations), renforcement des contreparties offertes par les centrales internationales et ce peut-être à très court terme»*, explique **Nicolas Genty**, avocat et fondateur du Cabinet Loi & Stratégie, sur son compte linkedin.

A noter qu'il y a tout juste un an, le 11 février 2020 exactement, Carrefour, Système U et Intermarché avaient été sanctionnés par la DGCCRF de plus de 4 millions d'amendes administratives au total pour ne pas avoir respecté la date butoir du 1er mars lors des négociations commerciales 2019 (2,93 millions d'euros pour Carrefour, 1,14 million pour Système U et 211 000 euros pour Intermarché). Autre exemple, en 2019, Leclerc avait reçu une amende de 117,3 M€ après «18 mois d'enquête, 5000 messages captés, 8000 pages de documents prélevés dans une perquisition qui a mobilisé plus de 20 agents de la direction générale

de la concurrence », avait alors détaillé Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie. Le Ministère de l'Economie reprochait au groupe E.Leclerc « d'utiliser une centrale d'achat en Belgique pour contourner la loi française et imposer des conditions d'achat à ses fournisseurs qui conduisent à déstructurer les filières agro-alimentaires », avait expliqué Agnès Pannier-Runacher. Le distributeur avait alors annoncé vouloir saisir la Cour de justice de l'Union européenne. Et en 2020, cette même centrale d'achat européenne Eurelec a été condamnée par Bercy pour non respect de la date butoir des négociations commerciales. Résultat : 6,34 millions d'euros d'amende.

A savoir

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi « ASAP ») promulguée le 7 décembre 2020 vient une fois encore modifier les relations fournisseurs/distributeurs. Voici quelques éléments d'explication de l'article L.441-3 du Code de commerce publiés sur le site internet du cabinet Lamy-Lexel. La loi ASAP ajoute une nouvelle obligation. La convention écrite conclue entre fournisseurs et distributeurs dans le cadre de l'article L.441-3 du Code de commerce doit désormais préciser « 4° L'objet, la date, les modalités d'exécution, la rémunération et les produits auxquels il se rapporte, de tout service ou obligation relevant d'un accord conclu avec une entité juridique située en dehors du territoire français, avec laquelle le distributeur est directement ou indirectement lié. » Ainsi, outre les dispositions relatives aux conditions de l'opération de vente, aux services rendus par le distributeur et aux autres obligations, l'ensemble des montants versés par le fournisseur à des entités étrangères liées directement ou indirectement au distributeur cocontractant devra apparaître dans la convention unique issue de la négociation commerciale menée en France, dès lors que ces sommes sont rattachables à des produits mis sur le marché dans une surface de vente du distributeur implantée en France.

L'objectif affiché

Faciliter le contrôle administratif sur les prestations et avantages octroyés aux fournisseurs par les centrales internationales en rattachant ces avantages à une convention conclue en France.

La conséquence quasi-immédiate

Cette rémunération des centrales internationales devrait logiquement entrer dans la détermination du prix convenu entre le fournisseur et le distributeur et dans le calcul du seuil de revente à perte des produits revendus en France, les distributeurs ne pouvant plus arguer de l'absence de visibilité sur les rémunérations perçues à l'étranger via des centrales.



PARTS DE MARCHÉ JANVIER : 2021 COMMENCE FORT POUR LECLERC, INTERMARCHÉ ET SYSTÈME U

Les trois distributeurs sont ceux qui ont le plus gagné de terrain entre le 28 décembre 2020 et 24 janvier 2021. Lidl accuse une baisse de régime, alors que les intégrés sont toujours en mauvaise posture, Carrefour limitant cependant la baisse.



Système U a gagné 0,4 point pour atteindre 11% de part de marché en janvier. Une performance bien supérieure à celle de tous les distributeurs intégrés. © © Systeme U

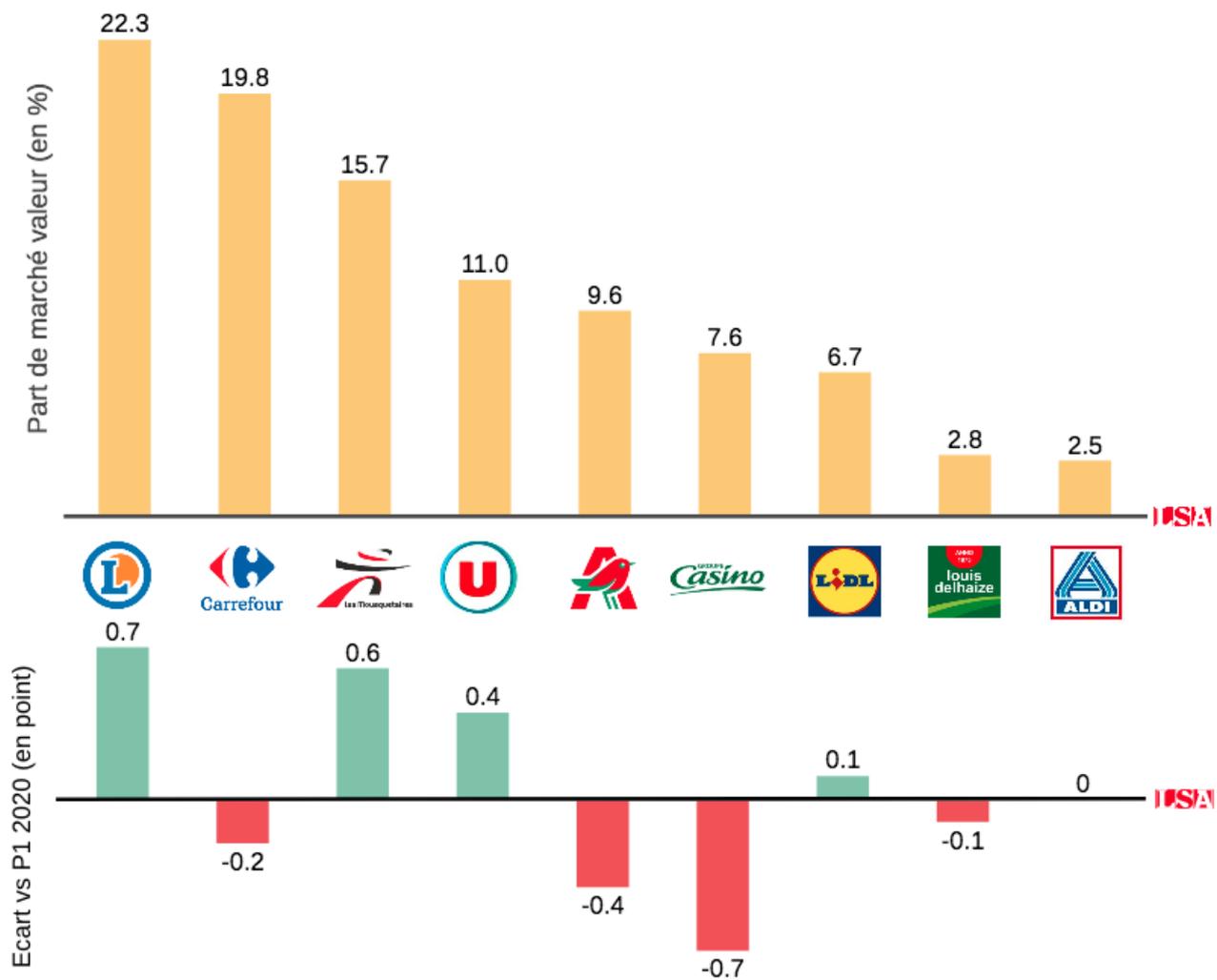
En termes de parts de marché, l'année démarre fort pour les indépendants. Selon les données de Kantar sur la période 1 (du 28 décembre 2020 au 24 janvier 2021), le groupement E.Leclerc atteint 22,3% avec un gain de 0,7 point, qui s'explique notamment par une très forte performance du circuit drive et des gains de foyers. Ainsi, E.Leclerc drive représente à lui seul 3,7% de part de marché de la distribution. Le leader est talonné par les Mousquetaires (Intermarché + Netto) qui ont progressé de 0,6 point sur ces 4 semaines, tirés quasi intégralement par Intermarché (magasins et drives). Le groupement Système U n'est pas en reste en enregistrant un très fort gain de part de marché (+0,4 point), à mettre en regard avec son poids (11%). Habitué à se frotter aux meilleurs, Lidl est cette fois ci un ton en dessous, avec un gain minime de 0,1 point.

Le circuit drive représente désormais 9% des ventes

Exception faite de l'ancien hard discounter - et de son concurrent Aldi qui est stable - tous les groupes intégrés sont en recul plus ou moins marqué selon nos informations. Carrefour est celui qui limite le plus la chute, avec à l'échelle du groupe -0,2 point à 19,8%. Derrière, la situation est plus compliquée pour Auchan (-0,4 point) et le groupe Casino (hors Leader Price), à -0,7 point. Selon les données de Kantar, la consommation des ménages a progressé de +8,8% en valeur sur la P1, et "dans le contexte de couvre-feu, les achats de PGC-FLS sur internet poursuivent leur croissance avec +2,2 points soit un niveau de part de marché de 9% en janvier". Sur les 12 dernières semaines 25% des ménages français ont consacré un tiers de leur budget PGC-FLS au seul circuit internet.

Parts de marché valeur P1 des groupes de distribution

PGC et FLS - Tous circuits, drive, proxi et internet inclus



Source : Distributeurs d'après Kantar

FERRERO SE LANCE SUR LE MARCHÉ DES GLACES

Ferrero indique ce matin accélérer sa stratégie de diversification, en se lançant sur le marché des glaces avec ses marques iconiques, Ferrero Rocher et Raffaello. « Avec ces nouvelles innovations, Ferrero entend dynamiser le segment des bâtonnets glacés avec l'ambition d'être parmi les leaders du marché de la glace », explique-t-il dans un communiqué daté de ce 10 février. Il intègre plus spécifiquement le segment des bâtonnets glacés, un marché qui représente aujourd'hui plus de 370 millions d'euros. Pour aboutir à cette innovation, le groupe s'est d'abord doté de moyens de production performants avec l'acquisition de la société espagnole Ice Cream Factory Comaker (ICFC). Le lancement s'opère dans cinq pays européens (France, Allemagne, Italie, Autriche et Espagne). Le groupe Ferrero se présente comme le troisième intervenant sur le marché de la confiserie de chocolat avec un chiffre d'affaires de 11,4 milliards d'euros en 2019.

PORC : LA NEIGE PERTURBE L'ACTIVITE EMPECHANT LA HAUSSE DES PRIX

L'abattage sur la zone uniporc ouest cette semaine a été fortement perturbée par l'épisode de neige notamment dans le nord-ouest de la France. L'activité de ce mercredi a été réduite d'environ un tiers par rapport à celle d'une journée normale. Le poids moyen repart à la baisse reculant de plus de 400 g depuis lundi indique FranceAgriMer. Les intempéries devraient réduire la baisse des poids et provoquer des retards d'enlèvement dans les élevages. Sur le Marché du porc breton, les cours n'ont toujours pas bougé compte tenu du déroulement des ventes qui ont été similaires à celles des semaines précédentes. Ailleurs en Europe, la neige a aussi troublé l'activité et a empêché une possible hausse des prix comme en Allemagne. Cependant la situation des abattages s'améliore et les poids de carcasse baissent mais restent élevés. « Dans le sud de l'Europe, les situations de marché sont plus positives et pourraient déboucher sur de nouvelles hausses de prix » précise le Marché du porc breton (MPB). En Espagne notamment, la demande à l'export demeure élevée. Malgré le ralentissement des achats chinois, la demande des autres pays du sud est asiatique dont d'un bon niveau. Tous les abattoirs sont à la recherche de porcs qui sont d'autant plus difficiles à trouver.

FRUITS ET LEGUMES : INFLUENCE CLIMATIQUE

Légumes : Les cours du chou-fleur ont sensiblement renchéri, mardi, sous l'effet du froid et des plus faibles volumes bretons (442.000 têtes). Les cours du poireau sont également en forte hausse, dans un contexte d'offre toujours limité par les difficultés d'arrachages, face à une demande plus présente avec l'installation du froid. Le marché du concombre est fluide. Les apports sont encore limités et peu concurrencés par l'Espagne. En revanche, le marché de l'endive reste calme, uniquement animé par quelques ventes promotionnelles.

Fruits : Un bon équilibre se maintient, en pomme et en poire, malgré une activité grossiste toujours limitée. Les offres réduites de cette année permettent la tenue de cours fermes, voire haussiers. Le marché du kiwi reste stable, avec des sorties correctes, soutenues par quelques actions nationales. En noix, une petite embellie est enregistrée, sur l'Hexagone et à l'export, avec l'installation du froid.

ŒUFS : PERTURBATIONS LOGISTIQUES SUR UN MARCHÉ FERME

Calibré : Avec les chutes de neige en Bretagne, le marché de l'œuf a été un peu perturbé en ce milieu de semaine. Les interdictions de circuler mercredi ont engendré des retards d'enlèvement et de livraison, la logistique était assez compliquée. Pour autant, les fondamentaux du marché restaient les mêmes, une offre assez large en code 3 mais une demande plutôt bien orientée, que ce soit de la part des grossistes ou des centres à la recherche d'inserts, ce qui a permis aux cours de rester fermes, en tous calibres. En alternatif, le marché a gagné en fluidité grâce aux importants volumes écoulés pendant les promotions de Chandeleur et aux nouvelles opérations prévues d'ici peu.

Industrie : Le marché des œufs destinés à l'industrie est resté sur la même tendance que ces dernières semaines. D'un côté l'offre se montrait moins importante, à la fois du fait des réformes anticipées et d'une consommation assez correcte. De l'autre, les industriels affichaient des besoins réguliers, même si le marché de l'ovoproduit de code 3 souffre toujours de la fermeture de la restauration. Les volumes échangés étaient un peu moins nombreux que les semaines passées, mais sur une tendance de prix toujours haussière, d'autant plus qu'il y avait très peu d'importation et que les pays du nord de l'Europe étaient au contraire aux achats. En œufs alternatifs, le marché est jugé plus proche de l'équilibre.

SAUMON : LA NORVEGE EXPORTE BEAUCOUP MAIS A BAS PRIX

À environ 45 couronnes norvégiennes fin janvier, l'index Nasdaq du saumon norvégien se situe à un niveau très bas, jamais vu depuis 2015, c'est plus de 35 % de moins qu'en janvier 2020. Le marché souffre de la pandémie et de la fermeture du secteur de la restauration dans le pays, où la demande intérieure est ralentie. Pour autant, les prix bas attirent les acheteurs étrangers. Ce qui a d'ailleurs permis aux prix de se raffermir en semaine 5. Ainsi en janvier les exportations norvégiennes ont atteint 95 600 tonnes, soit 11 % de plus que l'an dernier, tandis qu'en valeur elles chutaient de 23 %. 67 % du saumon norvégien exporté est destiné à l'Union européenne (contre 64 % un an plus tôt). La France, la Pologne et les États-Unis en étaient les principaux acheteurs.

Les Echos

ALIMENTATION : LE RETOUR DU PSYCHODRAME DES NEGOCIATIONS COMMERCIALES

Les progrès réalisés dans les relations commerciales entre les entreprises agroalimentaires et les distributeurs suite à la loi Egalim s'érodent. Les enseignes veulent tenir les prix bas. Les agriculteurs et les industriels réclament des hausses. Chargé d'une mission de bons offices, Serge Papin recommande un tiers de confiance pour parvenir à la transparence et prône un rythme de négociations pluriannuel.



Les négociations commerciales entre les entreprises agroalimentaires et les distributeurs sont de plus en plus tendues. Un point fait principalement débat : la prise en compte des coûts de production. (Marta NASCIMENTO/REA)

Par **Marie-Josée Cougard, Philippe Bertrand**

Monde d'avant, monde d'après. « Il n'y a qu'une chose qui ne change pas ce sont les négociations commerciales », constate Dominique Chargé, président de la Coopération agricole à propos de la période houleuse qui oppose chaque année à la même saison les distributeurs à leurs fournisseurs de l'agroalimentaire et qui s'achève cette fois-ci le 28 février. La tension est montée d'un cran en décembre, et de deux en janvier. Le gouvernement a sommé les enseignes de changer de comportement. La pièce se joue tous les douze mois depuis la loi de modernisation de l'économie de 2008, qui a redonné le pouvoir de la négociation aux centrales d'achat. Missionné par le gouvernement, Serge Papin, l'ancien patron de Système U, se démène pour changer la mise en scène.

Flambée des coûts de production

« Certaines attitudes » sont jugées « inadmissibles » aussi bien par Julien Denormandie, ministre de l'Agriculture que par Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'Etat chargée de l'Industrie. Un point fait principalement débat : la prise en compte des coûts de production. Richard Girardot, président de l'Association nationale des industries alimentaires (Ania) fustige « le refus de prendre en compte la flambée du prix des matières premières ». Selon lui, « les entreprises qui sont prises à la gorge signent la déflation, sinon elles sont déréférencées ». Des hausses ont été consenties, par exemple de 2 % à 3 % dans le secteur de la volaille, très en deçà des surcoûts. « Il faudrait une augmentation supplémentaire de 5 à 6 % pour absorber la hausse du blé et du soja. Nous ne pouvons pas payer plus cher les agriculteurs si nous ne pouvons pas répercuter cette hausse à nos clients », regrette Dominique Chargé, à la Coopération agricole.

La loi Egalim a relevé le seuil de revente à perte de 10 % et limité les promotions. Elle a cassé la spirale de cinq ans de déflation des prix. Selon l'institut IRI, 2019 s'est achevée par une inflation de près de 1 %. Dans le secteur des produits laitiers, les acteurs s'étaient félicités d'une vraie revalorisation, tout comme pour le steak haché, Mais en 2020, les tarifs sont repartis à la baisse et l'année s'est terminée à -0,4 %. Le

phénomène met à mal le ruissellement en faveur des producteurs souhaité par Emmanuel Macron. « On assiste à un véritable rétropédalage, notamment sur le beurre », constate Dominique Chargé.

Ruissellement tari

Les distributeurs ne sont pas d'accord. « Si l'on ajoute les fruits et légumes, l'inflation a été de 2 % en 2020 », affirme Jacques Creyssel. Pour le délégué général de la Fédération du commerce et de la distribution (FCD), cette année, les problèmes sont en voie d'être réglés pour le lait, la viande et la charcuterie et ne subsistent essentiellement que pour les oeufs, la volaille, en raison de la hausse des aliments, et du blé dur. « A un mois de la fin des négociations, Carrefour a signé 95 % des contrats avec les PME et Leclerc la grande majorité de ses contrats. Les accords ont notamment été trouvés avec les PME », rappelle-t-il. Chez Intermarché, on annonce « 72 % du chiffre d'affaires sécurisé » et l'on affirme : « C'est mieux que d'habitude ». En somme, comme chaque année, ne resterait qu'à finir les discussions avec les multinationales.

Les industriels sont arrivés dans le box de négociation avec des demandes de hausses de 3 % à 4 %. Ils misent sur le fait que les distributeurs ont bénéficié de la crise sanitaire avec des ventes en hausse de 6 %. Mais du côté de la FCD, on rappelle que si l'on ajoute les produits non alimentaires, le chiffre d'affaires total a baissé de 0,3 %. L'augmentation de 10 % du seuil de revente à perte a permis aux distributeurs de dégager 800 millions d'euros de gains supplémentaires, plaident les industriels. « Où sont-ils passés ? », s'interroge Richard Girardot. « Où est le ruissellement ? » renchérit Christiane Lambert, présidente de la FNSEA, le grand syndicat agricole. Selon le président de l'Ania, seuls 15 % de ces 800 millions auraient été reversés.

Crise économique et prix bas

Des chiffres que les enseignes réfutent, là encore. « Nous prenons en compte les indicateurs de coûts de production, mais quand on achète à un industriel, on ne sait pas combien il achète lui-même aux agriculteurs. Et ils refusent de nous le dire », défend Jacques Creyssel. Pour Richard Girardot, le représentant des petits et grands industriels, il faudrait revaloriser les prix de 2 % au moins. Il constate « une réelle volonté des distributeurs de protéger les petites entreprises locales » mais regrette que « l'état de grâce du premier confinement, où s'est exercée une vraie solidarité entre tous les maillons de la chaîne alimentaire ait disparu ». De leur côté, les distributeurs redoutent la crise économique provoquée par le Covid et veulent offrir des prix toujours bas. « Dans les débats, le seul absent est le consommateur », déplore Jacques Creyssel. Pour débloquer la situation, Serge Papin a auditionné plus de 300 professionnels. Le Monsieur bons offices du ministère de l'Agriculture défend la transparence et milite pour des hausses « de quelques centimes », qui aideraient à pousser le monde agricole vers un modèle plus écologiste, plus axé sur la valeur et moins sur la production de masse. Pour obtenir la clarté sur qui achète à quel prix, il propose qu'un tiers de confiance - le cabinet Oliver Wyman -, ait accès aux contrats. Mais sa proposition phare est beaucoup plus structurelle : passer à des négociations pluriannuelles pour ne pas reproduire chaque année le même psychodrame.

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



LE THERMO KING ADVENCER RECOIT LE PRIX ENGINEERING ENDEAVOUR OF 2020

Le nouveau groupe frigorifique pour semi-remorques Advancer A-Séries et sa ligne de fabrication, implantée à Galway, ont remporté le prix prestigieux Engineering Endeavour of 2020 décerné par Engineers Ireland.

Le projet Advancer de Thermo King a été reconnu comme un exemple de la manière dont les ingénieurs parviennent à la transition vers une société durable et sans carbone pour des clients et des populations à travers l'Irlande et partout dans le monde.

Le modèle Advancer A-Series offre une toute nouvelle architecture de conception dans le secteur des semi-remorques frigorifiques, et s'inscrit comme la nouvelle référence audacieuse en termes de performances, de contrôle de la température et de connectivité de la flotte. Les groupes frigorifiques sont jusqu'à 30 % moins gourmands en carburant que la moyenne du marché. Lorsqu'ils sont sur la route, et en cours de fonctionnement, les groupes frigorifiques offrent une réduction de 30 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) par rapport aux modèles précédents, ce qui contribue considérablement au Gigaton Challenge de Trane Technologies, l'engagement visant à réduire les émissions carbonées des clients d'une gigatonne d'ici à 2030.

Les groupes frigorifiques Advancer sont fabriqués dans l'usine Zéro déchet en décharge de Thermo King à Galway, en Irlande. La ligne de production récemment mise en place utilise 65 % d'énergie en moins que le processus de production des produits pour semi-remorques précédent, et est désormais en voie de devenir la première ligne d'assemblage neutre en carbone du secteur.

« Après 275 000 heures d'ingénierie, 225 000 heures de développement logiciel et de commandes, 10 000 réunions, neuf brevets, et le plus important investissement en R&D jamais vu en Europe à Galway, nous avons atteint cette ambition. Aujourd'hui, l'Advancer est une architecture électrifiée véritablement unique et entièrement nouvelle, infusée avec des innovations radicales et fabriquée en Irlande dans une ligne d'assemblage neutre en carbone », précise Bernd Lipp, responsable de l'ingénierie chez Thermo King.

EUROPE / DECARBONATION DES TRANSPORTS : OBJECTIF NEUTRALITE CARBONE D'ICI A 2050

La nouvelle « stratégie de mobilité durable et intelligente » publiée par la Commission européenne en décembre dernier affiche d'ambitieux objectifs : la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici 2030 et de 90% d'ici à 2050. Pour échanger sur ces objectifs et leur mise en place en France, l'association TDIE et la revue TI&M ont organisé un débat en ligne le 26 janvier.

En se basant sur le Pacte de Paris et le Green Deal, la Commission européenne vise à définir des actions et à favoriser les conditions d'une neutralité carbone. Dans le contexte français de la loi d'orientation des mobilités (LOM), et alors que le projet de loi issu de la convention citoyenne pour le climat devrait arriver en discussion à l'Assemblée nationale fin mars, l'association Transport développement intermodalité et environnement (TDIE) et la revue *Transports Infrastructures & Mobilité* ont organisé un débat en ligne ce 26 janvier pour échanger sur la mise en œuvre de ces objectifs. « Nous ne sommes plus dans la même philosophie qu'en 2011 avec un transfert modal fort, même si c'est toujours un objectif, présente Herald Ruijters, directeur chargé des investissements, des transports innovants et durables à la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne. *Chaque mode de transport doit être entièrement décarboné. C'est une rupture par rapport à 2011.* »

DES AVANCÉES TITANESQUES À MENER

Dans un contexte de prégnance du TRM, Anne-Marie Idrac, ancienne secrétaire d'État chargée des Transports, présidente de France Logistique a rappelé le long chemin qu'il reste à parcourir : « *Il me semble qu'en ce qui concerne la transition de la mobilité des marchandises, nous ne sommes pas loin de la chimère. Il y a en Europe 2 000 camions zéro émission. Les fabricants ont confié que ce serait un effort extraordinaire d'avoir 1 000 véhicules électriques d'ici à deux ans. Le changement d'échelle est considérable ! Il faut travailler à ces objectifs de façon un peu plus pragmatique et organisée avec*

les professionnels. La dimension micro-économique est insuffisamment prise en compte. »

« Sobriété », le mot a été lâché par Pierre-Alain Roche, président de la section mobilités et transports du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). « *Nous avons mis l'accent sur les émissions de CO₂ mais il ne faut pas oublier une autre question majeure, celle de la réduction des parcs roulants, remarque le président du CGEDD.* » Et Anne-Marie Idrac d'ajouter que « *si l'on veut être résilient, il y a un bouquet de solutions, qui ne sera pas seulement fondé sur le changement d'énergie. Le numérique peut jouer un rôle certain en assurant encore mieux l'optimisation du remplissage des véhicules, bien que cela ne semble pas correspondre aux attentes des clients, qui cherchent plutôt des modes de livraison non massifiés.* »

La nécessité d'associer les Régions et de repenser des modèles de financement des transports a aussi été rappelée. Herald Ruijters a pour sa part indiqué des « *mesures d'incitation et des possibilités de soutien* » parmi lesquelles « *le mécanisme pour l'interconnexion en Europe [MIE], avec un budget d'environ 23 milliards d'euros pour 2021-2027 consacré à 60 % aux infrastructures pour accompagner les grands projets de connexion et à 40 % aux infrastructures de carburants alternatifs, à la numérisation.* »

Reste que les chantiers sont nombreux : développement des infrastructures, des carburants alternatifs, de l'intermodalité, du verdissement des flottes... malgré les bonnes volontés, la neutralité carbone paraît encore bien loin... •

MARIE ALBESSARD

LE DÉCRET TERTIAIRE CHANGE LA DONNE DANS L'IMMOBILIER LOGISTIQUE



Son cadre législatif précisé, le Décret tertiaire entre dans sa phase opérationnelle en 2021. Les bâtiments logistiques sont concernés par ses obligations de réduction de consommation d'énergie. En particulier, les données de performance énergétique 2020 des entrepôts devront être saisies en ligne avant fin septembre. Selon EOL et Systemza, la mise en œuvre du nouveau dispositif doit être clarifiée dès la prise à bail entre les propriétaires et locataires d'entrepôts. Dans son article 175, la loi ELAN du 23 novembre 2018 impose une réduction des consommations d'énergie pour les

bâtiments tertiaires français dont logistiques. Son décret d'application 2019-771 dit Décret tertiaire est entré en vigueur le 1er octobre 2019. Il a confirmé ce cap avec un objectif de diminution de la consommation d'énergie pour ce parc de 60 % à l'horizon 2050 par rapport à 2010. Il a également précisé la taille des bâtiments concernés fixée à plus de 1 000 m². Le 10 avril 2020, un premier arrêté a défini les méthodes de calcul pour améliorer les performances thermiques des bâtiments ainsi que la mise en place de la plateforme numérique Operat (Observatoire de la performance énergétique, de la rénovation et des actions du tertiaire). Cette plateforme gérée par l'Ademe est chargée de collecter et de suivre les données de consommation des sites concernés par le Décret.

Deux méthodes Pour respecter les obligations de performance énergétique prévues par la loi, deux méthodes sont proposées. La première consiste à retenir une année de référence entre 2010 et 2019 (2020 étant exclue en raison de la crise sanitaire), puis de réduire sa consommation par rapport à cette dernière de 40 % d'ici fin 2030, de 50 % fin 2040 et de 60 % fin 2050. La deuxième option consiste à réduire la consommation énergétique d'un bâtiment en fonction de « valeurs absolues » fixées par arrêté. Pour cette seconde méthode, les « valeurs absolues » qui couvrent la logistique concernent cinq grandes catégories de stockage : en froid négatif dès - 18 °C, en froid positif de 1 à 8 °C, sous température contrôlée de 12 à 17 °C, les plateformes de transport et de cross-dock à + 3 °C (tous modes) et le stockage à température ambiante. A noter que les objectifs de réduction de consommation d'énergie peuvent être modulés sous conditions à démontrer comme des coûts disproportionnés par rapport aux avantages attendus.

Saisie des premières données fin septembre au plus tard Le premier arrêté fixant les « valeurs absolues » de la seconde méthode est paru le 17 janvier 2021 au Journal officiel. En logistique, il a précisé les valeurs absolues pour les stockages sous température dirigée négative et positive en métropole. Elles tiennent compte par exemple de l'ouverture des portes à quai et fixent à 8 760 h l'amplitude annuelle de leur activité. Celles pour les plateformes de transport et le stockage à température ambiante ainsi que les valeurs prévues en outre-mer devraient être publiées prochainement. Les données de consommation énergétique de chaque bâtiment assujetti au Décret tertiaire seront à saisir sur la plateforme Operat chaque année. Au titre de la consommation énergétique 2020, la première saisie est fixée au 30 septembre au plus tard avec, pour la première méthode, l'obligation de préciser la consommation de l'année de référence choisie.

Qui fait quoi entre bailleur et locataire ? Lors d'un webinaire le 21 janvier, Laurent Sabatucci d'EOL et Benoît Dubois-Taine de Systemza (filiale d'EOL) ont évoqué les impacts du Décret tertiaire sur l'immobilier logistique. L'amélioration de la performance énergétique à partir de valeurs absolues est saluée « *car elle permet de prendre en compte des bâtiments déjà très performants au plan énergétique* ». Quant aux réductions de 40 % à 60 % à partir d'une année de référence, elles sont jugées « *raisonnables et atteignables à condition de mettre en œuvre des actions d'amélioration sans attendre. Il faut définir dès maintenant une trajectoire de la consommation énergétique du bâtiment et un plan d'actions à horizon 2030 au moins* ». La responsabilité de ces actions comme la remontée des données de consommation sur Operat ne sont toutefois pas précisées par le Décret tertiaire et ses arrêtés. Face à ce flou, Laurent Sabatucci et Benoît Dubois-Taine considèrent que propriétaire et locataire devront œuvrer ensemble pour atteindre les objectifs de réduction. « *Ce sujet doit être clarifié lors de la prise à bail ainsi que les travaux et actions à mettre en œuvre avec leur financement* ». Même si l'entrepôt est couvert par une certification environnementale insistent-ils. Sans clarification lors de la prise à bail, Laurent Sabatucci estime que les obligations de Décret incombent au bailleur.

Sanctions Le non-respect des obligations issues du Décret sont sanctionnées de différentes façons. Dans le cas du non-transmission des données dans Operat, trois mois après une mise en demeure, l'assujetti apparaît dans une liste noire publique selon l'approche anglo-saxonne « Name & Shame » (nommer et couvrir de honte). En cas de non-respect de ses obligations, après deux mises en demeure et au bout de 9 mois, il figure sur la liste noire publique et est sanctionné d'une amende de 7 500 €. « *L'amende est peu élevée mais est sans doute appelée à augmenter* » selon Benoît Dubois-Taine. Dans l'immédiat, le législateur semble miser sur l'approche « Name & Shame ».

LE TRM VENT DEBOUT CONTRE LE PROJET DE LOI CLIMAT ET RESILIENCE

Suite à la Convention citoyenne pour le climat où des citoyens ont formulé des propositions, le projet de loi Climat et Résilience entame son cheminement législatif. Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises dénoncent un non-sens écologique et économique. Un texte une nouvelle fois « *inefficace sur le plan environnemental et dangereux au plan économique* », regrettent les organisations professionnelles. Le projet de loi, présenté en conseil des ministres, propose deux mesures de hausse de la fiscalité sur les entreprises de transport. D'abord avec la suppression progressive (d'ici 2023 à 2030) du mécanisme fiscal sur la taxation du gazole pour les professionnels. Ensuite avec la possibilité pour les régions de créer une écotaxe routière. « *Des hausses qui sont supposées à la fois favoriser le report modal, contribuer au financement des infrastructures et accélérer la conversion écologique des véhicules. Dans les faits, il n'en n'est rien, il n'y a pas de corrélation* », argumente le communiqué commun Union TLF/FNTR/OTRE. La fiscalité du TRM n'a, en effet, jamais cessé d'augmenter ces trente dernières années. La part modale n'a jamais été aussi élevée (67% en 1985 à 89% aujourd'hui) – pour seulement 6% des émissions de CO₂, toujours d'après les fédérations professionnelles.

Contreproductif « *Le remboursement partiel de la TICPE n'est pas un cadeau fiscal aux entreprises de transport routier, il est un mécanisme européen essentiel pour préserver notre compétitivité face à une concurrence étrangère très rude* », poursuit le texte. « *Il est inconcevable et contreproductif qu'au moment où la profession va avoir besoin de plusieurs milliards d'investissement par an pour accélérer la transition énergétique, l'État décide de lui retirer près d'1,5 milliards et d'anéantir ses marges et toute capacité d'investissement* » « *Même si les objectifs ambitieux de la loi doublant la part modale du fret ferroviaire et fluvial est atteint, le fret routier restera à plus de 75% le mode très largement majoritaire. C'est la raison pour laquelle il faut accompagner et soutenir le transport routier dans sa transition énergétique et non pas le combattre* », conclut le communiqué, qui regrette que ces mesures ne concernent que les entreprises françaises, grévant leur compétitivité à la concurrence étrangère.

INDICES GAZOLE

AVEC REMBOURSEMENT DE LA TICPE

144,75 **139,21**
 ✓ JANVIER 2021 DÉCEMBRE 2020

SANS REMBOURSEMENT DE LA TICPE

156,78 **151,66**
 ✓ JANVIER 2021 DÉCEMBRE 2020

Moyenne mensuelle hors TVA.
 Base 100 en décembre 2000

TICPE

Taux de remboursement moyen
 pour le troisième trimestre 2020

15,71 € /hl de gazole

Source: CNR

Source: Circulaire du 03/06/20
 du Code des douanes

Social

TAUX HORAIRE PERSONNEL DE CONDUITE⁽¹⁾

Coef. 110 à 120M: 10,20 €
 Coef. 128M: 10,23 €
 Coef. 138M: 10,25 €
 Coef. 150M: 10,49 €

(1) depuis le 01/11/20 pour les entreprises adhérentes à une OP signataire (FNTR, TLF, OTRE); Accord du 23/10/2020, en attente d'extension.

RÉMUNÉRATIONS ANNUELLES GARANTIES TRM⁽³⁾

Conducteur 150 M (151,67 h)
 19664,99 € depuis le 01/11/20

Conducteur 150 M (169 h)
 22473,34 € depuis le 01/11/20

Conducteur 150 M (200 h)
 27940,95 € depuis le 01/11/20

Employés 148,5 M (151,67 h)
 19664,99 € depuis le 01/11/20

T.A.M. 225 (151,67 h)
 28813,24 € depuis le 01/11/20

⁽³⁾ Accord du 23/10/2020, en attente d'extension.

SMIC HORAIRE INTERPROFESSIONNEL

10,25 € depuis le 01/01/21*

PLAFOND DE SÉCURITÉ SOCIALE

3428 €/mois depuis le 01/01/21**

FRAIS DE DÉPLACEMENT⁽²⁾

Indemnité de repas⁽¹⁾
 13,92 € depuis le 01/11/20

Indemnité de repas unique⁽¹⁾
 8,56 € depuis le 01/11/20

Indemnité de repas unique nuit⁽¹⁾
 8,34 € depuis le 01/11/20

Indemnité spéciale⁽¹⁾
 3,77 € depuis le 01/11/20

Indemnité de casse-croûte⁽¹⁾
 7,54 € depuis le 01/11/20

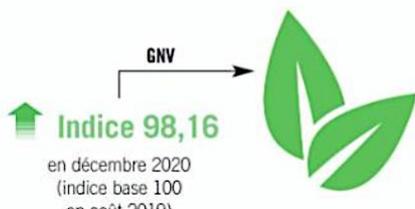
1 repas + 1 découcher⁽¹⁾
 44,50 € depuis le 01/11/20

2 repas + 1 découcher⁽¹⁾
 58,42 € depuis le 01/11/20

⁽¹⁾ Indemnités majorées de 18 % en cas de déplacement à l'étranger.

⁽²⁾ Accord du 29/10/2020, en attente d'extension.

* Source JO du 17/12/20



INDICATEURS GESTION DES TEMPS ET ACTIVITÉS

Nombre moyen d'infractions
 (par conducteur infractionniste)

7,41

Montant moyen
 des infractions

142,35 €

INDICATEURS PAIE / RH

Nombre d'heures supplémentaires
 (25% et 50%) par catégorie
 de conducteur

MOYENNES PAR COLLABORATEUR

	Heures supp* ⁽¹⁾	
	25 %	50 %
Sédentaire (ouvrier)	11,43	
Messenger	17,03	
Longue distance	-	20,81
Courte distance	11,66	15,15

*hors contrat

Temps de service
 mensuel moyen*



159,15 h

avec une moyenne de
 8,05 h/j
 travaillé

ÉVOLUTION DU TAUX DE CHARGES



	Coût total moyen (€)	Taux de charge moyen (%)
	3479,76	NOV 2020
	3436,26	NOV 2019
		30,90
		31,07