



## REVUE DE PRESSE

Semaines 6, 7 et 8  
05/02/2024 – 25/02/2024

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

- FROIDNEWS
- L'Officiel des Transporteurs
- LSA Commerce & Consommation
- Les Marchés
- Les Échos
- Bulletin des Transports et de la Logistique

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 :

[info@lachainelogistiquefroid.fr](mailto:info@lachainelogistiquefroid.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 I 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. La Chaine Logistique du Froid 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**
  - Carnet : Décès de Michel Mousset, fondateur du groupe éponyme
  - Transport réfrigéré : Les Transports Mesguen entrent dans le giron du groupe Primever
  - Olano tisse sa toile européenne
- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
  - Groupe STEF : CA de 4,4 Mds€ en 2023.
  - STEF Belgique : nouveau DG.
  - XPO Logistics : 165 nouveaux PL électriques.
  - CAMIONS ÉLECTRIQUES Les « pionniers » témoignent

## DEUXIÈME PARTIE – L'actualité des donneurs d'ordres :

- **LSA Commerce & Consommation**
  - Carrefour basculera 25 magasins Casino et intégrera 1000 salariés le 2 mai
  - Guillaume Seneclauze, président de Monoprix : "Un risque de déshumanisation du centre-ville"
  - Découvrez le nouveau nom de l'Adepale
  - Le Drive tout nu ouvre un supermarché et accueille Cathy Collart Geiger (ex-PDG de Picard)
  - Une nouvelle directrice du pôle Alimentation saine, sûre, durable et accessible à l'Ania
  - L'Agence Bio a élu son nouveau président
  - Découvrez la lettre que les distributeurs ont envoyé au président de la FNSEA
  - Le gouvernement compte muscler les règles entre commerce et agriculture
  - Magasins Casino rachetés par Intermarché, Auchan et Carrefour : un état des lieux inquiétant [Exclu LSA]
- **Les Échos**
  - Agriculture : toujours autosuffisante, la filière porc française craint pour son avenir
  - Loi Egalim : les distributeurs et les industriels épinglés sur le non-respect des délais
  - Loi Egalim : la grande illusion
  - Le spectre de la sous-production hante les abattoirs et les charcuteries
  - Viande : les débuts compliqués des contrats entre les éleveurs et les abattoirs
  - Carrefour a basculé dans le modèle plus dynamique de la franchise
  - « Retrouver la joie d'aller dans un magasin » : Auchan lance sa révolution douce
  - « La loi Egalim doit être bien plus directive », plaide le médiateur des négociations commerciales
  - Les distributeurs assurent les agriculteurs de leur bonne volonté
- **Les Marchés**
  - Viande : Où sont les abattoirs menacés de fermeture en France, et pourquoi ?

## TROISIÈME PARTIE – L'actualité technique, juridique et réglementaire :

- **FROIDNEWS**
  - JO 2024 : « Certaines zones d'ombre persistent »
- **L'Officiel des Transporteurs**
  - Patrice Vergriete nommé ministre délégué aux Transports
  - 2024, année sportive en vue pour le TRM
  - Livraison urbaine : L'Union TLF publie un guide pratique pour la logistique des JOP 2024
  - Emissions de CO2 : L'Allemagne valide finalement les objectifs européens de réduction
- **Les Échos**
  - Pollution automobile : les métropoles lèvent le pied sur les ZFE

## PREMIERE PARTIE :

### L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

**l'Officiel**  
des transporteurs

**Carnet : Décès de Michel Mousset, fondateur du groupe éponyme**



**Michel Mousset s'est éteint à l'âge de 93 ans.**

*Credit photo Groupe Mousset-Jetransporte.com*

**Le 2 février, le fondateur du groupe Mousset (devenu Mousset-Jetransporte.com) s'est éteint à Sainte-Florence (85). Il a notamment été l'un des pionniers de la location de véhicules pour le TRM.**

Le 5 février, le groupe Mousset-Jetransporte.com a officialisé la mort du fondateur du groupe, Michel Mousset. Il s'est éteint le 2 février dans la ville de Sainte-Florence (85) à l'âge de 93 ans. « *Michel Mousset laissera le souvenir d'un homme passionné, passionnant et bienveillant pour qui le succès durable passait par la reconnaissance de l'engagement et l'épanouissement de ses collaborateurs* », indique Frédéric Leblanc, actuel PDG du groupe.

#### **Un acteur visionnaire du TRM**

Né le 8 juin 1930, il a démarré sa carrière professionnelle en 1952 en tant que mécanicien, avant de devenir conducteur routier en 1960. Dès 1964, il décide de se mettre à son compte d'acheter son premier camion et de créer les Transports Mousset, aidé par sa femme Anne-Marie. Il y reste aux commandes durant 24 ans, avant de passer la main à son fils Jean-Michel en 1988. Visionnaire et attaché au sens du service envers ses clients, il fut l'un des premiers en France à proposer un service de « location exclusive » à ses clients, service qu'il avait découvert lors d'un voyage aux Etats-Unis et qu'il a importé avec succès en France. Ce modèle économique à l'époque qui a permis à son entreprise de se démarquer de ses concurrents et de conquérir de nouveaux marchés.

Aujourd'hui, le groupe Mousset-Jetransporte.com est devenu un acteur majeur du transport. L'entreprise compte parmi ses nombreuses spécialités le transport industriel avec manutention, de la messagerie industrielle, du transport sous température maîtrisée et de la livraison alimentaire. Pour ce faire, il s'appuie sur un réseau de plus de 160 sites d'exploitations et un effectif de 3 350 salariés en France et en Pologne.

## Transport réfrigéré : Les Transports Mesguen entrent dans le giron du groupe Primever



**Les Transports Mesguen comptent un parc roulant de 120 tracteurs et 160 semi-remorques frigorifiques..**

*Credit photo DR*

**Le Groupe Primever a officialisé le 9 février le rachat des Transports Mesguen, expert du transport routier de denrées alimentaires sous température dirigée. Une opération qui consolide la présence du groupe**

### **en Bretagne.**

Le 9 février, l'expert agenais du transport de produits frais, le Groupe Primever (47) a procédé à l'acquisition de son homologue breton, les Transports Mesguen. L'accord a été signé le 24 janvier dernier. *« L'intégration des transports Mesguen dans la famille Primever marque une étape cruciale dans notre volonté de répondre aux besoins de nos clients et d'un marché en évolution perpétuelle. Les Transports Mesguen et ses filiales apportent avec eux un savoir-faire et une expertise qui viendront enrichir nos compétences, nos business units et consolider notre position sur le marché »*, déclare Julien Garnier, PDG de Primever. Les deux groupes avaient noué un partenariat stratégique depuis plus d'une dizaine d'années.

### **Un expert régional du transport frigorifique**

Dans le détail, la transaction vient renforcer la présence du groupe Primever en territoire breton. Basé à Saint-Pol-de-Léon (29), les Transports Mesguen compte un effectif d'environ 300 salariés et une flotte de 120 tracteurs et 160 remorques frigorifiques. Le transporteur breton opère également huit sites : six en France et deux au Royaume-Uni. Fondé en 1947, la PME est spécialisée dans le transport de fruits et légumes, de produits frais et surgelés et de produits de la mer. Le groupe fournit également des prestations de douane, de groupage, de stockage et d'affrètement. Les Transports Mesguen rejoignent un groupe pesant 430 millions de chiffres d'affaires. Avec une flotte de plus d'un millier d'ensembles, Primever s'appuie sur un effectif de près de 3 000 collaborateurs et un réseau de 60 sites logistiques (soit 200 000 m<sup>2</sup> de surface).

## Olano tisse sa toile européenne

L'entreprise, qui fêtera l'an prochain ses 50 ans, réalise 40 % de son chiffre d'affaires en Europe du Sud, principalement en Espagne, où elle dispose d'une vingtaine de plateformes.



Nicolas Olano, Président du Groupe Olano : « Nous partageons avec les Espagnols, Italiens et Portugais une culture latine commune. »

L'Espagne, l'Italie et le Portugal constituent de solides relais de croissance pour Nicolas Olano, le président fondateur des transports éponymes, dont le siège social se situe à Saint-Jean-de-Luz (64). L'an prochain, le dirigeant fêtera, avec ses quelque 3 500 collaborateurs, les 50 ans de son entreprise. Spécialisée dans le transport des marchandises sous température dirigée, elle réalise un chiffre d'affaires de 600 millions d'euros en 2023, contre 500 millions d'euros en 2022. 35 % de l'activité concernent les produits de la mer, 25 % le surgelé, 25 % les produits frais (fruits, légumes, produits chocolatés) et 15 % le transport de carcasses d'animaux. « Nous avons pour objectif d'atteindre 700 millions d'euros majoritairement par la croissance externe, avec notamment le rachat de trois entreprises en Europe du

Sud », explique le dirigeant. Sur le plan opérationnel, l'entreprise dispose d'une soixantaine de sites implantés notamment en Italie, en France, au Portugal et en Espagne et d'une flotte de 1 600 véhicules qui parcourent les routes des 27 pays de l'Union européenne (UE) et celles du Royaume-Uni.

### Nouvelle base à Séville

40 % du chiffre d'affaires sont réalisés en Europe du Sud. Stratégique pour Olano, la péninsule ibérique traite chaque année 500 000 tonnes de produits avec sa flotte intégrée, qui effectue 300 départs journaliers. Principalement en Espagne, où elle dispose d'une vingtaine de plateformes. Dernière en date, une base « marée » dédiée aux produits de la mer vient d'ouvrir à Séville, en Andalousie. Une trentaine de collaborateurs est mobilisée sur cette plateforme de cross-docking de 4 000 m<sup>2</sup>. Disposant de 14 quais, cette base est conçue pour traiter chaque année les 25 000 tonnes de poissons bleus (anchois, thon, espadons, sardines, etc.) acheminées par la centaine de véhicules opérés par la société de moyens créée par Olano. Cette flotte est dédiée au ramassage des produits de la mer dans les ports du sud du Portugal et de l'Andalousie. Autre pays de prédilection pour Olano : l'Italie. Un débouché naturel, où 150 véhicules sont mobilisés par semaine pour distribuer des surgelés, produits carnés et produits

de la mer. « Nous sommes en train de construire deux bases marées dans les Pouilles, à Monopoli et Forlì, ainsi que deux entrepôts frigorifiques situés à Caserte près de Naples et à Salerne », rapporte Nicolas Olano. La stratégie de conquête à l'international d'Olano s'appuie sur plusieurs leviers. Pour commencer, un service juridique l'accompagne dans ses développements à l'étranger. À cela s'ajoute une force commerciale d'une vingtaine de personnes, qui partagent avec leurs interlocuteurs espagnols, italiens et portugais une culture latine commune. Puis s'y agrègent sept ingénieurs qualité ainsi qu'un service d'une quinzaine d'informaticiens. Ce dernier développe actuellement un algorithme pour piloter les flux, les véhicules et les plateformes. De quoi simplifier la partie exploitation et optimiser les moyens dédiés à ses activités. À cet égard, rappelons que le transporteur fait partie du réseau Seafood, premier réseau européen de transport et logistique des produits de la mer. Créé il y a sept ans et réunissant cinq membres, dont le français STEF, ce réseau est capable de livrer sous 48 heures une palette soit en lot partiel soit en lot complet à destination de toute l'Europe. Il va probablement s'étendre à d'autres spécialités, comme la viande et le surgelé. De quoi accroître encore l'activité des Transports Olano en Europe du Sud. ●

ÉLIANE KAN / AGENCE TCA



## **Groupe STEF : CA de 4,4 Mds€ en 2023.**

STEF termine l'année avec une activité stable au cours du 4<sup>e</sup> trimestre (-0,4 % à périmètre constant). Le groupe bénéficie d'une bonne dynamique de ses activités internationales, notamment grâce à des opérations de croissance externe qui, en pesant pour un tiers du CA, continuent de tirer la croissance et permettent de compenser la baisse d'activité sur la France (consommation alimentaire au ralenti alors que le contexte inflationniste marque le pas). Le CA cumulé pour l'année 2023 s'élève à 4 442,1 M€ contre 4 159,7 M€ pour l'année 2022, en hausse de 6,8 % (0,7 % à périmètre constant et hors ventes de marchandises pour la restauration hors domicile).

## **STEF Belgique : nouveau DG.**

STEF vient de nommer Bastien Dreano au poste de DG en Belgique. Issu de la promotion interne, il prend la direction de la Belgique qui compte 500 collaborateurs. Âgé de 38 ans, Bastien Dreano est diplômé d'un master 2 gestion logistique industrielle et d'une licence pro responsable de production transport et logistique. Il a rejoint le groupe STEF en 2008.

## **XPO Logistics : 165 nouveaux PL électriques.**

XPO fait une nouvelle commande de 165 PL électriques, le plus gros investissement dans ce type de véhicules en France. Les nouveaux camions, fournis par Renault Trucks, vont remplacer la flotte diesel sur les courtes distances. L'entreprise prévoit d'effectuer environ 25 % de ses livraisons dans l'Hexagone avec des véhicules électriques d'ici 2030, réduisant ainsi ses émissions de CO<sub>2</sub> de plus de 26 000 t.



## CAMIONS ÉLECTRIQUES

### Les « pionniers » témoignent

Le groupe Jacky Perrenot exploite une vingtaine de porteurs de 26 t électriques Renault Trucks pour de la distribution en température dirigée en Île-de-France et à Lyon, avec l'objectif de passer à 50 unités cette année ; de son côté, XPO Logistics peut compter sur ses 65 premiers porteurs électriques Renault et vient d'en commander 60 supplémentaires, en complément de 105 tracteurs, également Renault Trucks. Retours d'expérience de Corentin Vidalie, chef de projets opérations chez Jacky Perrenot, et de Bruno Kloeckner, DG France de XPO Logistics.

Grégoire Hamon

#### Place du camion électrique dans la stratégie

► Corentin Vidalie, chef de projets opérations chez Jacky Perrenot : Ces camions sont majoritairement affectés à la distribution urbaine de produits alimentaires, avec des livraisons dédiées aux derniers kilomètres pour l'instant sur l'Île-de-France et Lyon. Pour des questions de versatilité, ils sont carrossés pour faire de l'ambient, du TD+ et du TD-, en plusieurs tours pour essayer de les optimiser au maximum. L'objectif est ensuite de couvrir d'autres métropoles qui privilégient les livraisons décarbonées et silencieuses pour les livraisons de nuit, puisque nos porteurs respectent les normes Peak indispensables à ce format de livraison.

► Bruno Kloeckner, DG France de XPO Logistics : La pression des ZFE et des normes environnementales poussées par l'UE nous a motivés à investir dans le camion électrique car notre crainte était de ne rien avoir à proposer à nos clients. Nous sommes à présent convaincus, d'autant plus avec nos premières années d'expérimentation, de la pertinence du modèle électrique dans notre métier pour les livraisons hyper urbaines. Il sera également adapté à la moyenne et longue distance, avec probablement une modification des tournées pour intégrer des recharges intermédiaires.

#### Flotte dédiée et financement

► Jacky Perrenot : Il peut s'écouler 36 mois entre le dépôt d'un dossier et la date de mise en service - si le dossier a été retenu -, donc nous évitons de limiter un déploiement aux seuls véhicules contractualisés au moment du dépôt, et d'impliquer les clients trop tôt sur ce type de projets. Cela prouve l'ambition du groupe pour cette technologie, tout en sachant que nous pouvons compter sur un certain nombre de clients prêts à nous suivre dans cette démarche. Nos premiers camions électriques ont bénéficié du bonus, quand cette aide existait encore, et les suivants ont été soutenus par l'Ademe dans le cadre d'appel à projets. Ces aides, même si elles ne couvrent pas toutes la différence, permettent d'amoindrir le delta de coûts par rapport à des camions thermiques. Le gap reste tout de même significatif et, pour cette raison, ces camions sont réservés aux clients s'engageant dans une démarche d'utilisation exclusive, via une location de véhicules avec conducteur.

► XPO Logistics : Notre commande de 60 porteurs et 105 tracteurs électriques Renault Trucks, annoncée fin janvier 2024, s'intègre dans une enveloppe Ademe. Ce n'était pas le cas de notre première commande de 65 véhicules. XPO a donc en partie financé ces premières acquisitions, avec l'aide du bonus écologique valable à l'époque. Certains clients ont signé spécifiquement pour être livrés en camions électriques, mais ce n'est pas le cas de tous.

De fait, nous avons décidé d'investir pour notre propre compte et ces camions ne sont pas payés directement par les clients. Nous avons toutefois mis en place il y a deux ans une « Participation à la transition énergétique » destinée à déployer une stratégie de décarbonation. Les clients en voient désormais les fruits.

### Réorganisation de la flotte

- ▶ Jacky Perrenot : L'idée n'est pas de positionner deux porteurs électriques 12 palettes à la place d'un porteur thermique 24 palettes. Nous recherchons des usages similaires pour remplacer un véhicule thermique par un véhicule électrique. D'ailleurs, ces nouveaux véhicules arrivent en remplacement des véhicules au gaz naturel, ces derniers étant déplacés sur des missions à plus longue distance, compte tenu d'une autonomie plus grande et d'un bon réseau de distribution GNV. On déplace ainsi les véhicules thermiques hors des villes, en remplaçant, en bout de chaîne, des véhicules Diesel.
- ▶ XPO Logistics : Ces camions sont venus en remplacement de porteurs diesel. Nous n'avons pas eu besoin d'adapter nos tournées et cela n'a pas altéré le service client, au contraire : dans l'hyper urbain très congestionné comme à Paris, les tournées excèdent rarement 200 km. Or, ces porteurs disposent de 230 km d'autonomie et avaient été préalablement testés en hiver avec 12 poses de hayon.

### Retours des conducteurs

- ▶ Jacky Perrenot : Ils apprécient la conduite, qu'ils trouvent très souple et silencieuse. Ces camions bénéficient également d'une puissance/couple disponible assez impressionnants par rapport au thermique, ce qui permet d'être beaucoup plus précis. Il y a une vraie fierté, un vrai attachement des conducteurs à l'utilisation de ce type de véhicule. C'est valorisant pour le client mais aussi pour les conducteurs.
- ▶ XPO Logistics : Nous avons découvert le confort de conduite, qui est incomparable par rapport au diesel : la conduite est très souple, il n'y a pas de secousses, c'est très appréciable pour le conducteur qui travaille à la journée dans un véhicule. De plus, il ne respire pas de gaz d'échappement lors du déchargement, c'est vraiment un confort de travail. Le camion électrique est un vecteur d'attractivité pour notre secteur. Cela change vraiment l'image de notre métier.

### Sous-traitance et passage à l'électrique

- ▶ Jacky Perrenot : On a affecté nos camions électriques sur des schémas dédiés, en cycle fermé, il n'est donc pas pertinent d'accompagner nos sous-traitants dans ce domaine. Nous en avons d'ailleurs assez peu, et pour ces derniers, nous proposons plutôt des schémas d'accompagnement vers le gaz naturel ; il est encore trop tôt pour l'électrique. Nous avons une inertie de 5 à 10 ans entre le moment où nous commençons à tester une énergie avec des clients et celui où on la met à disposition de nos sous-traitants pour homogénéiser notre flotte. En revanche, nous commençons à accompagner nos sous-traitants avec des VUL électriques. On en a déployé une cinquantaine, avec l'idée de toucher tous les centres-villes.
- ▶ XPO Logistics : Nous avons déjà bien travaillé sur la diminution de nos émissions du scope 1 et 2, avec nos bureaux à énergie positive Eco7 à Saint-Rambert d'Albon. Le scope 3 représente la moitié de nos émissions, avec une composition à majorité de petits transporteurs qui n'auront pas facilement accès au financement et pourront difficilement acheter des camions électriques.

## DEUXIÈME PARTIE :

### L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHÉ



#### Carrefour basculera 25 magasins Casino et intégrera 1000 salariés le 2 mai

Lors d'un comité économique et social central (CSCE) qui s'est tenu le 13 février avec les syndicats, le mode opératoire de la bascule des magasins Casino en Carrefour a été (en partie) dévoilé.

L'arbalète sera apposée sur les 25 magasins Casino en même temps, le 2 mai 2024.

Ce sera le 2 mai. Une fois que l'Autorité de la concurrence aura donné son aval au rachat de 25 magasins Casino par Carrefour, rachat annoncé le 24 janvier dernier, lesdits magasins pourront troquer la marguerite pour l'arbalète bleu blanc rouge. Les 25 magasins se décomposent en 9 hypermarchés, 9 supermarchés et 7 magasins de proximité. Ce sont les mêmes que la liste que LSA s'était procurée, à laquelle s'ajoutent cinq points de vente directement repris à Intermarché. Une légère modification a été faite à la marge. Un petit Casino a été enlevé de la liste de départ : situé en face de la gare de Saint-Etienne, le fief de l'enseigne créée en 1898, il a été jugé préférable qu'il garde l'étiquette Casino...

#### Un millier de salariés transférés

Côté Carrefour, deux DRH sont venus à Saint-Etienne ce 13 février expliquer le déroulé des transferts aux représentants des salariés. Jérôme Nanty, directeur exécutif des ressources humaines du groupe Carrefour et de la France, et Marie-Hélène Chavigny, directrice des ressources humaines des opérations de Carrefour France, ont fait le déplacement. En pratique donc, trois sociétés seront créées, une par format (hypermarchés, supermarchés et proximité). Au total, un peu plus de 1000 salariés (1077 exactement) vont rejoindre les effectifs de Carrefour France (85 000 salariés dans l'Hexagone).

Les deux DRH l'ont redit aux représentants : « *l'intégralité des salariés sera conservée dans les magasins et les avantages sociaux conservés quinze mois* », comme le stipule la loi. Le statut d'intégré rassure visiblement les syndicats. « *C'est un modèle social proche de celui de Casino*, remarque Nathalie Devienne, l'une des porte-parole de l'intersyndicale Casino. *Nous avons posé une centaine de questions, auxquelles nous aurons des réponses par écrit.* » La question d'un passage éventuel en location-gérance ou en franchise serait en revanche à l'ordre du jour pour les 7 magasins de proximité, à l'image des quelques 4500 petits magasins de Carrefour.



## Guillaume Seneclauze, président de Monoprix : "Un risque de déshumanisation du centre-ville"

A la tête des enseignes Monoprix et Naturalia depuis un an et demi, dont les magasins sont essentiellement urbains, Guillaume Seneclauze partage sa vision du commerce de centre-ville dans le cahier spécial que LSA consacre à ce secteur dans son édition du 15 février.



Guillaume Seneclauze est le président de Monoprix et Naturalia depuis un an et demi.

### Chiffres clés

- 4,3 Mrds € de chiffre d'affaires (à fin 2022)
- 50 à 60 **ouvertures de magasins** prévues en 2024
- **13 nouvelles villes** en France auront un Monoprix

## Nombre de magasins au 31.12.2023

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| Monoprix                              | 398        |
| Monoprix Maison                       | 6          |
| Monop'- Daily - Station - Convenience | 217        |
| Naturalia                             | 236        |
| Monop'Beauty                          | 4          |
| <b>Total parc</b>                     | <b>861</b> |

Source : Monoprix

Après des années à l'étranger - de la Colombie au Vietnam pour le groupe Casino, à la Chine, la Pologne et l'Italie du temps de Carrefour -, Guillaume Seneclauze a reposé ses valises en France en 2022. Aux commandes de Monoprix et de Naturalia depuis maintenant un an et demi, soit 861 magasins essentiellement urbains pour 4,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires (à fin 2022), il est bien placé pour avoir une vision sur le centre-ville. Le Covid est passé par là et il doit s'adapter à la nouvelle donne. Entretien.

LSA - Y a-t-il eu un avant et un après Covid pour le commerce de centre-ville ?

Guillaume Seneclauze - Le commerce a changé et les consommateurs aussi. Nous avons vécu durant la crise sanitaire une accélération inédite du commerce en ligne en raison des contraintes. Aujourd'hui, le commerce physique a retrouvé une certaine vitalité, y compris en centre-ville. Même si certains secteurs ont malgré tout souffert, je pense au prêt-à-porter, à la chaussure, ou à la bijouterie. On observe un trafic moins important dans les grandes villes, allant jusqu'à - 17 % selon l'Union du grand commerce de centre-ville (UCV) dans les grands magasins et de nombreux commerces n'ont pas encore retrouvé leur chiffre d'affaires d'avant Covid.

Les raisons sont-elles uniquement conjoncturelles ?

G. S. - Il faut également tenir compte du développement de l'e-commerce. Ses ventes ont progressé de 80 % entre 2019 et 2022. En 2020, l'accélération s'est chiffrée à cinq années de croissance de CA sur une seule année !

Dans ce contexte, comment le commerce de centre-ville peut-il résister ?

G. S. - Il s'adapte et se renouvelle en prenant le pli des nouveaux modes de vie et tendances de consommation. Le commerce de centre-ville correspond à des aspirations profondes des Français. Ils ont eu le sentiment de perdre le contrôle durant la pandémie, de ne plus maîtriser le cours des choses face à l'inflation, aux évolutions technologiques, aux dérèglements climatiques... Si 89 % des Français disent qu'ils aimeraient changer de vie selon l'ObSoCo, derrière ce chiffre se cache un triple souhait : reprendre le contrôle de son quotidien, de son quartier et de sa qualité de vie.

Ils aspirent à plus d'humain, de lien social, d'authenticité ; ils veulent aussi ralentir le rythme. Autant de facteurs qui donnent beaucoup de sens à la proximité. Deux Français sur trois disent vouloir consommer autrement. Parmi eux, 25 % veulent consommer mieux et 38 % mieux et moins. Dans ce désir, les attentes de produits locaux, d'enracinement par rapport au tissu local, émergent très fortement. Le centre-ville reste indispensable et la majorité des Français jugent le magasin de proximité « utile », voire « très utile ». Au final, il y a un désamour pour la métropole et une attraction pour une ville moyenne idéalisée, qui conjuguerait les bénéfices de la grande ville et ceux de la province.



## Découvrez le nouveau nom de l'Adepale

Selon nos informations, l'Adepale annoncera le 3 avril prochain son changement d'identité.



Jérôme Foucault, Président de l'Adepale.

Le 3 avril prochain, l'Association des Entreprises de Produits Alimentaires Élaborés (Adepale) dévoilera son changement d'identité et deviendra PACT'ALIM. A cette occasion, Jérôme Foucault son président et Karima Kaci sa directrice générale présenteront la nouvelle feuille de route de l'association pour une nouvelle dynamique au service des 3 000 PME & ETI française de l'alimentation.

Historiquement, l'ambition de l'Adepale est de *"fédérer et représenter des syndicats métiers de trois technologies (frais, surgelés, conserve) composant l'essentiel du repas, et s'emploie à mettre à disposition de ses syndicats adhérents les expertises nécessaires pour déployer leurs plans d'actions et répondre aux besoins de leurs entreprises, en mutualisant les moyens. Notre ambition est également d'être partie prenante dans les relations et la concertation avec les pouvoirs publics et les autres organisations professionnelles"*, peut-on lire sur son site internet. Mais le 3 avril, il sera probablement annoncé plus qu'un changement de nom. L'ancienne Adepale pourrait alors confirmer vouloir peser plus que jamais sur toutes les questions autour de l'alimentaire, de l'agro-alimentaire et de la souveraineté alimentaire.

Au cœur de la chaîne alimentaire française, les plus de 3 000 PME et ETI représentent 56% du chiffre d'affaires (110 milliards d'euros) et 63% de l'emploi (275 000 salariés) de l'industrie agroalimentaire française. Aux côtés de quelques grands groupes, ces PME et ETI font vivre le tissu économique local par leur dynamisme et s'inscrivent dans la vie quotidienne des Français à travers des produits et des marques emblématiques bien connues et appréciées des consommateurs.

L'Adepale fédère les Entreprises du Traiteur Frais (ETF), la Fédération française des Industries d'Aliments Conservés (FIAC), les Entreprises des Glaces et Surgelés (Les EGS), la Fédération Nationale des Légumes Secs (FNLS), le Syndicat des Fabricants de Végétaux Frais Prêts à l'Emploi (SVFPE) et le Syndicat de la Rizerie Française (SRF).



## Le Drive tout nu ouvre un supermarché et accueille Cathy Collart Geiger (ex-PDG de Picard)

La start-up toulousaine ouvre un premier supermarché mi-mars à Labège, au sud de Toulouse. Avec le même principe que ses 5 drive, du vrac et du circuit court, et une invitée de marque. L'ancienne patronne de Picard Surgelés, Cathy Collart Geiger, fait son entrée au Conseil d'administration.



Le Drive tout nu ouvre un premier supermarché mi-mars à Labège, au sud de Toulouse.

Cathy Collart Geiger, l'ancienne présidente de Picard Surgelés au parcours riche dans le monde de la grande distribution alimentaire (Auchan, Intermarché...), partage un point commun avec les deux jeunes entrepreneurs que sont Pierre et Salomé Géraud : la passion du client. « *Le concept de Drive tout nu m'a plu parce qu'il est « clientcentrique » : on ne fait pas payer au client la consigne dans son prix d'achat et le fait*

*qu'il rapporte les contenants le place au cœur de la démarche. C'est malin.* » Chaque fois qu'il rapporte un contenant en effet, le client gagne un bon d'achat de 10 centimes.

Séduite par le couple d'entrepreneurs, l'ancienne patronne emblématique de Picard Surgelés pousse l'engagement jusqu'à entrer au Conseil d'administration de la jeune pousse dont le premier drive « zéro déchet » a ouvert à Beauzelle, près de Toulouse, en 2018. « *Pierre et Salomé Géraud m'ont contactée sur les réseaux sociaux en septembre dernier, poursuit Cathy Collart Geiger, animée par le désir de transmettre aux jeunes générations. Ils ont beaucoup de courage et leur démarche fait sens. Tant que j'aurai le sentiment d'apporter quelque chose, je serai avec eux.* »

### Le Drive tout nu en chiffres

- 5 drive à Toulouse, Lille et Bordeaux
- 2,2 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2023 (+59% au quatrième trimestre)
- 2000 références de produits avec 250 à 300 producteurs locaux
- 30% du chiffre d'affaires réalisé en fruits et légumes
- 45 salariés

L'approvisionnement local -60% des références dans un Drive tout nu proviennent d'un rayon de moins de 100 kilomètres - a aussi séduit Cathy Collart Geiger, dont les fonctions dans la start-up ne sont pas opérationnelles. Chez Picard Surgelés, les deux tiers des produits sont sourcés en France. Créé en 2018, le Drive tout nu, qui consiste à fournir des produits locaux et de qualité, conditionnés dans des contenants réutilisables, a essaimé : l'agglomération toulousaine en compte trois, Bordeaux un et Lille un. « *Le mode du drive dans les périphéries nous permet de mettre le vrac à la portée de tous, explique la cofondatrice Salomé Géraud. 94% des consommateurs veulent consommer plus responsable, mais ne savent pas comment s'y prendre.* » Un quatrième drive ouvrira en avril toujours dans la banlieue toulousaine, à Portet-sur-Garonne.

## Un « Super tout nu » prévu mi-mars à Labège

Car pour espérer amortir la logistique et atteindre la rentabilité, mieux vaut se développer en grappes. Le schéma idéal et omnicanal étant quatre drive, la livraison à domicile (15% du chiffre d'affaires) et...un supermarché physique. Le Drive tout nu va en effet ouvrir son premier supermarché, Le Super tout nu, mi-mars, au sud de Toulouse, à Labège, à la place d'un magasin bio « L'eau vive ». Sur 400 m<sup>2</sup> de surface de vente, accolés à un drive, seront proposés des produits locaux (250 à 300 producteurs sont référencés) d'épicerie, d'hygiène-beauté, ménagers, mais aussi des fruits et légumes et de la viande à la coupe.

En prenant ce tournant, Le Drive tout nu espère élargir sa clientèle et répondre à la demande sur le vrac, peu ou mal traitée par les grandes surfaces alimentaires, pourtant contraintes d'en faire pour répondre aux exigences de la loi Agec (20% de réduction des emballages plastique à usage unique d'ici à 2025, autant dire demain). Cathy Collart Geiger a déjà vu une ébauche du magasin et, en bonne Lilloise, attend une ouverture d'un Super tout nu dans sa région ! D'ici là, Pierre et Salomé Géraud auront levé d'autres fonds. Ils ouvrent actuellement le capital aux consommateurs. Un million d'euros ont été collectés à date pour financer le développement. Car ouvrir un supermarché coûte cher (700 000 euros pour le Super tout nu).

## Une nouvelle directrice du pôle Alimentation saine, sûre, durable et accessible à l'Ania

Capucine Laurent est nommée directrice du pôle Alimentation, saine, sûre, durable et accessible de l'Ania. Elle dispose de plus de 20 ans d'expérience dans l'accompagnement des acteurs des filières agro-alimentaires.



Capucine Laurent est une spécialiste du développement durable, entre autres compétences.

Capucine Laurent vient d'être nommée directrice du pôle Alimentation, saine, sûre, durable et accessible de l'Ania. Elle dispose de plus de 20 ans d'expérience dans l'accompagnement des acteurs des filières agro-alimentaires, de l'amont à l'aval, dans leur transition vers plus de durabilité et de résilience climatique.

Cette ingénieure AgroParisTech, spécialisée en environnement, a été associée cofondatrice de BeCitizen, cabinet pionnier dans le conseil dédié au développement durable, en charge du secteur agro-alimentaire pendant 15 ans. Elle a alors travaillé avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur (négoce et coopératives agricoles et leur amont, industries, grande distribution).

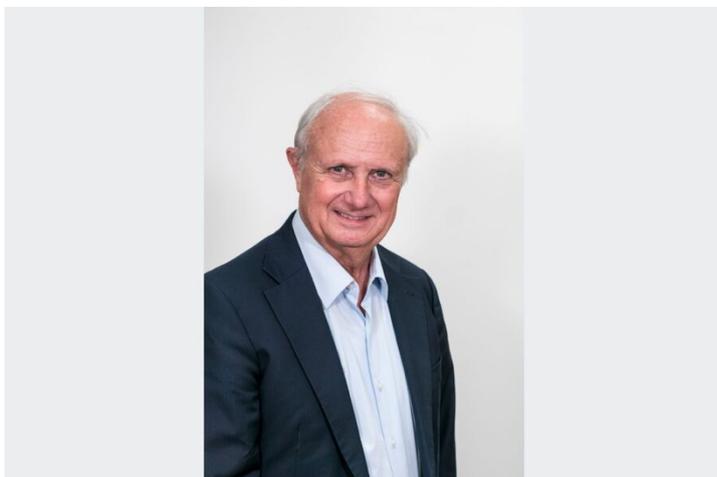
## Une spécialiste des risques du changement climatique

Capucine Laurent a ensuite lancé et dirigé pendant 4 ans l'association La Note Globale. A cette occasion, elle a contribué à la création du premier système de rating ESG des aliments (Environnement, Bien-être animal, Nutrition santé, Partage de la valeur, Responsabilité sociale et Traçabilité). Avant de rejoindre l'Ania, elle a travaillé deux ans chez AxaClimate sur la modélisation des risques du changement climatique pour les filières agro-alimentaires.



## L'Agence Bio a élu son nouveau président

Membre du Synabio, Syndicat National des Entreprises Agroalimentaire Bio, Jean Verdier a été élu Président de l'Agence Bio pour deux ans. Il succède à Loïc Guines.



Jean Verdier est le nouveau président élu de l'Agence Bio.

Jean Verdier a été élu Président de l'Agence Bio le 19 février 2024, pour deux ans par les membres du conseil d'administration de l'Agence Bio : représentants des pouvoirs publics (Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté Alimentaire et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires) et des professionnels (Chambres d'agriculture France, Fnab, FCD, Interbio, la Coopération agricole, Synabio et Synadis

Bio). Membre du Synabio, Syndicat National des Entreprises Agroalimentaire Bio, Jean Verdier succède à Loïc Guines.

## Entrepreneur et militant

Ingénieur agronome, Jean Verdier a débuté sa carrière de transformateur bio chez le spécialiste de l'alimentation bio en France, Vitagermine. Il fonde Naturgie en 1984 avant de reprendre Favols en 2005, qui produit des confitures bio 100% fruits, des compotes, et des chutneys sucrés-salés. Jean Verdier est également producteur de luzerne et de blé bio dans son exploitation agricole basée dans le Sud-Ouest, sa terre natale. Il est aussi militant et défend le bio collectivement, depuis de nombreuses années. Signataire de la convention constitutive de l'Agence Bio il y a plus de 20 ans, président pendant 15 ans du Synabio dont il reste un administrateur, il préside aujourd'hui le conseil de surveillance de Solidar'Monde, entreprise bio pionnière du commerce équitable avec les pays du Sud. «*Je salue l'arrivée de Jean Verdier à la présidence de l'Agence Bio. Entrepreneur engagé, patron de PME bien implanté dans les territoires et défenseur du bio son expertise sera fortement appréciée*», a déclaré Laure Verdeau, directrice de l'Agence Bio.



## Découvrez la lettre que les distributeurs ont envoyé au président de la FNSEA

Voici le courrier que les dirigeants de la grande distribution alimentaire (Auchan, Carrefour, Casino, Cora, Intermarché, Leclerc et Système U) viennent d'envoyer à Arnaud Rousseau, le président de la Fnsea.



Un seul courrier signé par 7 dirigeants de la grande distribution alimentaire.

La grande distribution est probablement lassée d'être la cible régulière du monde agricole. Alors que des entrepôts sont bloqués et des magasins sont pris pour cibles et juste avant l'ouverture du salon de l'agriculture, ils écrivent ensemble un courrier à Arnaud Rousseau, le président de la Fnsea. On peut

noter que les courriers communs sont assez rares (le dernier concernait le plan de sobriété énergétique) et qu'il n'est pas fait mention de la FCD, la Fédération du commerce et de la distribution. On remarque aussi que les signataires sont Auchan, Carrefour, Casino, Cora, Intermarché, Leclerc et Système U. Il manque donc les deux Aldi et Lidl, les deux distributeurs allemands.

Dans cette lettre, les signataires rappelle notamment que la GSA représente moins de la moitié des débouchés des exploitations agricoles françaises (47% de bovins, 48% de la volaille...). *"Pleinement solidaires, nous prendrons toute notre part pour coconstruire avec les agriculteurs des solutions pérennes pour améliorer le revenu des producteurs. L'objectif de protection du revenu des agriculteurs dans les multiples lois votées ces dernières années a malheureusement été progressivement dévoyé. Pour y remédier, il est nécessaire de s'appuyer sur le diptyque originel de la loi Egalim 2 : généralisation de la contractualisation amont, transparence des industriels pour garantir la protection de la matière première agricole"*, écrivent-ils. Et ils se disent *"à la disposition des agriculteurs"* pour *"répondre à l'urgence d'agir pour la souveraineté alimentaire et les attentes du monde agricole"*. Voici ce courrier (il aurait également été envoyé aux représentants des autres syndicats agricoles).

**Auchan** | RETAIL



**Casino**  
avec proximité Casino et Casino Géant



**E.Leclerc**



Monsieur Arnaud ROUSSEAU  
 Président de la FNSEA  
 11 rue de la Baume  
 75008 PARIS

Paris, le 23 février 2024

Monsieur le Président,

Nous, dirigeants des enseignes de la grande distribution française, voulons réaffirmer clairement et collectivement notre profond attachement à notre agriculture, à la souveraineté alimentaire de notre pays et à la juste rémunération de nos producteurs. Nous n'acceptons pas que les agriculteurs qui nous nourrissent ne puissent pas vivre dignement de leur travail.

Crise Covid, crise climatique, grippe aviaire, crise énergétique, inflation, catastrophes naturelles : nous avons toujours répondu présents pour aider les agriculteurs à maintenir leurs débouchés.

La crise qui secoue le monde agricole nous oblige. Pleinement solidaires, nous prendrons toute notre part pour coconstruire avec les agriculteurs des solutions pérennes pour améliorer le revenu des producteurs. L'objectif de protection du revenu des agriculteurs dans les multiples lois votées ces dernières années a malheureusement été progressivement dévoyé. Pour y remédier, il est nécessaire de s'appuyer sur le diptyque originel de la loi Egalim 2 : généralisation de la contractualisation amont, transparence des industriels pour garantir la protection de la matière première agricole.

Pour parvenir à une réelle construction du prix « en marche avant », il doit être fait obligation aux industriels, sous peine de sanctions, de mener leurs négociations de premier niveau avec les producteurs, avant la négociation de deuxième niveau avec les distributeurs. Avant tout, il faut supprimer « l'option 3 » qui permet aux grands industriels d'acheter la non-transparence. Sans transparence sur le prix payé aux agriculteurs, comment pouvons-nous garantir une juste rémunération des producteurs ?

Par ailleurs, le recours aux contrats tripartites pour l'ensemble des produits frais - fruits et légumes, lait, viandes, œufs – doit être largement renforcé. Nous nous engageons aussi à renforcer la transparence sur l'origine de la matière première, comme l'a récemment proposé Olivia Grégoire.

Les centrales d'achat internationales cristallisent beaucoup de tensions. Nous tenons à réaffirmer que leur rôle est de négocier au niveau européen avec des multinationales, menant elles-mêmes des stratégies européennes voire mondiales, pour négocier les meilleurs prix pour les consommateurs français. Pour résoudre la crise de confiance qui traverse notre filière agro-alimentaire, nous proposons de travailler à une charte de bonnes pratiques, en co-construction avec la Commission européenne pour garantir que les négociations avec les grands industriels ne se fassent pas au détriment du revenu des agriculteurs.

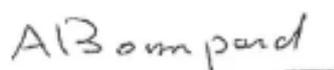
Enfin, nous ne devons pas perdre de vue que la grande distribution alimentaire ne peut pas tout. Elle représente en effet moins de la moitié des débouchés des exploitations agricoles française : 35% des débouchés des produits laitiers, 47% des bovins, 48% de la volaille.... La question du revenu agricole ne peut pas être traitée sans appréhender les autres débouchés : il est ainsi grand temps d'étendre les obligations d'Egalim aux acteurs de la restauration hors foyer, ainsi qu'aux grossistes industriels !

Être solidaire de l'agriculture française c'est aussi appeler à lever les barrières à sa compétitivité : il est temps que l'État se saisisse de cet enjeu majeur en supprimant les normes, les charges inutiles et disproportionnées qui accroissent les coûts de production des agriculteurs français par rapport à leurs homologues européens.

L'urgence d'agir pour la souveraineté alimentaire et les attentes du monde agricole ne sont plus à démontrer. Partenaire majeur et principal employeur du tissu économique français, nous nous tenons à disposition des agriculteurs et de leurs représentants pour y répondre.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

*Voir lettre en annexe*



Alexandre BOMPARD  
Président-Directeur général de  
Carrefour



Monsieur Jean-Charles  
NAOURI  
Président-Directeur  
général de Casino

*Voir lettre en annexe*

Ludovic CHATELAIS  
Directeur général de  
Cora



Thierry COTILLARD  
Président du Groupement  
Les Mousquetaires



Michel-Edouard LECLERC  
Président du Mouvement  
E. Leclerc



Dominique SCHELCHER  
Président-Directeur général  
de Système U

## Le gouvernement compte muscler les règles entre commerce et agriculture

C'est sous tension que va se dérouler, à partir de demain, le Salon international de l'agriculture. Pour calmer la colère du monde paysan, de nouvelles mesures ont été mises sur la table, dont un volet important sur les relations commerciales agricoles.



Le Premier ministre Gabriel Attal a donné une conférence de presse le 21 février à l'hôtel de Matignon.

### Le contexte

- Alors que le Salon de l'agriculture s'ouvre le 24 février, la pression des agriculteurs ne faiblit pas.
- Pour calmer leur colère, le Premier ministre Gabriel Attal est revenu sur les mesures annoncées le 26 janvier pour préciser ce qui a déjà été engagé.
- Sur la question centrale de la protection du revenu des agriculteurs, le gouvernement a annoncé

travailler à une évolution des lois Egalim. En ligne de mire, l'encadrement de la négociation entre industriels et producteurs.

Pas de répit pour l'exécutif. Alors que le Salon international de l'agriculture doit ouvrir ses portes le samedi 24 février, les producteurs ne relâchent pas la pression. Quelques jours avant le plus grand rassemblement de la « ferme France », le ton était donné. Le 21 février, à Laval, 200 agriculteurs, répondant à l'appel de la Confédération paysanne, ont envahi le siège de Lactalis pour dénoncer les pratiques du géant laitier en matière de rémunération des éleveurs. Un jour plus tôt, dans le Lot-et-Garonne, c'est un tronçon de près de 70 kilomètres de l'autoroute A62 entre Agen et Montauban qui était bloqué. « *La situation reste explosive* », convient ainsi un observateur.

Après les premières mesures annoncées vendredi 26 janvier par le Premier ministre Gabriel Attal depuis une exploitation d'Occitanie, complétées les jours suivants, il s'agit désormais pour les agriculteurs d'en mesurer les concrétisations. Des paroles aux actes, c'est à cet exercice que s'est livré le Premier ministre, mercredi 21 février, sous les dorures de l'hôtel de Matignon. À ses côtés, les ministres de l'Économie et des Finances, Bruno Le Maire, de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire, Marc Fesneau, et de la Transition écologique, Christophe Béchu. À l'heure du premier bilan, il s'agissait d'abord de rappeler les objectifs poursuivis et la méthode privilégiée. « *La souveraineté agricole est notre cap. Et pour atteindre ce cap, on doit produire plus et on doit protéger mieux* », a insisté le Premier ministre. Quant à la méthode, il l'a résumée en deux mots : « *Écouter et agir, pour obtenir des résultats.* »

« *Nous serons intraitables sur l'origine France. La fraude à l'origine France, c'est à la fois une tromperie des consommateurs, et une tromperie et un vol des producteurs.* »

**Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances**

## Intérêt fondamental de la nation

Faisant suite à l'accord passé fin janvier entre l'exécutif et les organisations syndicales sur une liste de 62 engagements, « *31 ont déjà été faits, 19 sont déjà bien avancés et 12 nécessitent*

*encore des travaux complémentaires* », a ainsi détaillé Gabriel Attal. Le projet de loi d'orientation agricole, dont l'objet est de répondre au « *défi du renouvellement des générations et des transitions agroécologique et climatique* », doit être transmis au Conseil d'État. Il sera présenté en Conseil des ministres fin mars, et débattu à l'Assemblée nationale d'ici à l'été. L'agriculture y est reconnue comme un intérêt fondamental de la nation, au même titre que la sécurité ou la défense nationale. « *C'est une reconnaissance attendue et légitime. C'est le rappel qu'il n'y a pas de pays sans paysans, qu'il n'y a pas de France sans agriculture* », a insisté le locataire de Matignon. L'objectif de souveraineté agricole et alimentaire est également inscrit dans le texte.

Ce projet de loi, qui consacre un volet entier à la traduction des mesures de simplification et de compétitivité des exploitations, suffira-t-il toutefois à « libérer » le travail des agriculteurs, comme s'y est engagé Gabriel Attal le 26 janvier dernier ? « *On a parfois tendance à faire des choses trop précises sans tenir compte de la réalité du terrain* », a reconnu sur France Info, jeudi 22 février, Agnès Pannier-Runacher, ministre déléguée à l'Agriculture, dont la nomination, le 8 février, en dit long sur la volonté du gouvernement de renforcer le ministère de l'Agriculture dans un moment de crise majeure.

### Les centrales d'achats européennes dans le collimateur du gouvernement

Deux. C'est le nombre de centrales d'achats européennes qui n'ont pas respecté les dispositions de la loi Egalim et se sont vu notifier deux pré-amendes. Leur nom n'a pas été dévoilé car elles ont deux mois de contradictoire pour faire valoir leurs arguments. « *Un produit vendu en France doit respecter les règles de la loi française, même si le produit a été négocié dans le cadre de centrales d'achats européennes...* », a rappelé Bruno Le Maire. Sous peine de s'exposer, pour les deux centrales d'achats épinglées, à des sanctions financières qui pourraient atteindre plusieurs dizaines de millions d'euros.

Mais la reconnaissance du travail des agriculteurs ainsi posée doit aussi se traduire par une protection de leurs revenus. À cet égard, l'hôte de Matignon est revenu sur les lois Egalim, « *une fierté française* », qui doivent néanmoins être améliorées et renforcées. Après avoir multiplié les contrôles auprès de 200 industriels et 5 distributeurs, 150 cas de non-conformité ont déjà été établis. Dans cette perspective, une mission parlementaire a été confiée aux députés Alexis Izard et Anne-Laure Babault. Un projet de loi sera présenté d'ici à l'été, permettant d'encadrer davantage la construction du prix en marche avant. « *On ne peut pas accepter [...] qu'un industriel conclue un prix avec un distributeur avant de se retourner vers le producteur pour lui imposer ce prix* », a insisté Gabriel Attal. Sans attendre une nouvelle loi Egalim – la quatrième en six ans –, le ministre de l'Économie a annoncé un renforcement des contrôles sur l'origine France (10 000 ont déjà été menés). Après avoir notifié 372 procès-verbaux pour non-respect du label origine France, Bruno Le Maire a prévenu : « *Nous serons intraitables à ce sujet.* » Nul doute que les agriculteurs le seront également...

### Les principales réformes avancées

- Adopter une loi d'orientation agricole d'ici à cet été pour répondre au défi du renouvellement des générations et des transitions agroécologiques et climatiques. Outre des mesures pour rendre attractifs les métiers de l'agriculture, la politique de transmission et d'installation devrait être simplifiée.
- Faire évoluer Egalim pour encadrer la construction du prix en marche avant, renforcer l'encadrement des centrales d'achats européennes et accorder une place majeure aux indicateurs de coûts de production des interprofessions et des instituts techniques.
- Étendre la loi Egalim au niveau européen en s'appuyant, notamment, sur la directive de lutte contre les pratiques commerciales déloyales.
- Instaurer une véritable réciprocité des normes et des mesures miroirs afin de défendre les agriculteurs contre des pratiques commerciales déloyales.

## Magasins Casino rachetés par Intermarché, Auchan et Carrefour : un état des lieux inquiétant [Exclu LSA]

Selon nos informations, seuls 22 des 285 magasins rachetés par Intermarché, Auchan et Carrefour dans la dernière vague de cessions engagée par Casino affichaient une contribution positive l'an dernier. Tous les autres sont dans le rouge. Etat des lieux d'un parc dont les performances se sont beaucoup dégradées depuis 3 ans.



Parmi les 263 magasins de Casino cédés à Intermarché, Auchan et Carrefour, qui affichaient des pertes en 2023 (sur 285 au total !), l'hypermarché de Plan de Campagne convoité par Intermarché (ici vue de haut du centre commercial) est l'un des plus en difficultés avec 10 millions d'euros de pertes l'an dernier.

On savait que le parc de magasins rachetés à Casino par Intermarché, Auchan, puis Carrefour - invité de dernière minute sur le deal - était dans un état de santé délicat. « *Certains d'entre eux pissent le*

*sang* », nous indiquaient même des acheteurs. Mais, au fil des réunions, communications des uns et des autres et informations confidentielles qui filtrent de plus en plus, la réalité dépasse ce qu'on imaginait. Nous avons en effet pu rassembler, en exclusivité, les éléments financiers clés des 286 magasins que Casino a finalement cédé à Intermarché (162), Auchan (98) et Carrefour (26) dans sa dernière vague de cessions engagée cet automne et entérinée fin janvier. 285 plus précisément puisqu'en dernière minute, les futurs actionnaires de Casino se sont décidé à garder le Casino #Toutprès qui jouxte le siège de Saint-Etienne (248 m<sup>2</sup> et un peu plus de 800 K€ euros de CA en 2023 pour 111 K€ de pertes), question d'image et de symbole, alors que l'avenir du siège social est au cœur des discussions avec les syndicats.

### Chiffres clés

**22 magasins sur 285 dont la contribution à la rentabilité était positive** en 2023, contre 146 en 2022 et 167 en 2021

**423 millions d'euros de pertes** cumulées en 2023, contre 43 millions de pertes en 2022 et 38 millions d'euros de contribution positive en 2021

**2,82 milliards d'euros de chiffre d'affaires** cumulé en 2023, contre 3,32 en 2022 et 3,47 milliards en 2021

**162 magasins récupérés par Intermarché qui ont généré 1,31 Mrd d'€ de CA en 2023** (1,6 Mrd en 2021) et 169 millions d'€ de pertes (+45 de gains en 2021). 373954 m<sup>2</sup> de surfaces de vente.

**98 magasins récupérés par Auchan pour un CA 2023 de 1,24 Mrd d'€** (1,55 en 2021) et 196 millions de pertes (+9 de gains en 2021). 352 500 m<sup>2</sup> de surfaces de vente.

**25 magasins récupérés par Carrefour pour 207 millions d'euros de CA 2023** et 52,8 millions de pertes (-15,6 millions deux ans plus tôt). 79 370 m<sup>2</sup> de surfaces de vente.

Sources : LSA d'après données internes

## Près de 19% de chiffre d'affaires perdus en deux ans

Une unité en moins qui ne change en rien le constat alarmant de la dégradation des ratios financiers des 285 magasins restants. D'après les informations que nous nous sommes procurés en effet, le chiffre d'affaires de ce parc de plus de 806000 m<sup>2</sup> a fondu à vitesse grand V passant de 3,47 milliards d'euros en 2021 à 2,82 milliards l'an dernier. Soit 650 millions disparus en deux ans (-18,7%) alors même que l'inflation soufflait un vent favorable sur les ventes en valeur du commerce alimentaire. Surtout, le trou s'est essentiellement creusé l'an dernier, expliquant l'urgence à trouver un remède (en l'occurrence la vente) à cette descente aux enfers. En 2022, les ventes n'avaient fléchi que de 4% à 3,32 milliards avant de littéralement plonger l'an dernier.

Côté résultats, c'est la même chose. La contribution à la rentabilité des 285 magasins, qui était encore dans le vert en 2021, à 38 millions d'euros (soit 1,1% du CA global), s'est dégradée en 2022, pour finalement plonger à plus de 420 millions d'euros de pertes cumulées en 2023, soit l'équivalent de 15% du chiffre d'affaires total. Sur les 285 magasins, seuls 22 étaient encore dans le vert en 2023, contre 146 un an plus tôt et 167 en 2021. On comprend mieux l'urgence qu'il y a à céder les magasins pour le vendeur et à les transformer le plus vite possible pour les acheteurs en y intégrant leurs gammes et leurs méthodes avant d'envisager des reconfigurations plus profondes quelques mois plus tard. D'autant que, on le voit aussi, le parc d'hypers et de supermarchés vendus dans ce dernier lot hébergeait - avant que Casino ne plonge dans des difficultés insurmontables - des emplacements et des magasins de qualité. Pour mémoire, les cessions sont prévues en trois vagues, 30 avril, 30 mai et 1<sup>er</sup> juillet pour les deux plus gros acquéreurs, Intermarché et Auchan, tandis que l'affaire doit se conclure dès le 30 avril pour Carrefour. Le tout avant même que l'Autorité de la concurrence ne rende son avis sur d'éventuels doublons locaux par enseignes, cette dernière ayant visiblement admis que la dégradation des résultats financiers était telle qu'il fallait laisser les ventes se faire sans tarder en redressant le tir, si besoin, après les cessions.

## Les Mousquetaires un peu mieux lotis en apparence

A y regarder de près, le tableau des performances économiques des parcs que vont récupérer les trois renseignes semble assez homogène. Logiquement, Les Mousquetaires (Intermarché et Netto) qui récupèrent plus de supermarchés et de magasins de proximité que leur allié dans le deal, Auchan, vont prendre possession d'un parc de 162 points de vente dans un état un peu moins dégradé, du moins en apparence, que ceux récupérés par ses deux concurrents. Les Mousquetaires mettent en effet la main sur 18 des 22 magasins qui restaient encore dans le vert l'an dernier mais héritent aussi de 42 sites qui perdaient plus de 1 million d'euros en 2023. Parmi eux, l'hypermarché de Plan de Campagne, en banlieue de Marseille, qui affiche plus de 10 millions d'euros de pertes pour 26,7 millions de CA HT (41 M€ en 2021), celui de Massena (Paris 13<sup>e</sup>) dans le rouge pour 7,3 millions avec un chiffre d'affaires de 35,5 millions (44,8 M€ en 2021) ou encore l'hypermarché de Chartres avec une contribution aux résultats négatives de 6,8 millions d'euros pour 17,6 millions de CA (24,7 en 2021). Au total, dans le tableau des 30 magasins rachetés qui perdaient le plus d'argent l'an dernier que nous publions en exclusivité plus bas, 10 sont repris par Intermarché, 5 par Carrefour et 15 par Auchan.

Le groupe nordiste qui s'est surtout concentré sur les grands formats de Casino, les plus affectés économiquement, en paye logiquement le prix avec un parc qui cumule 196 millions d'euros de pertes pour 1,24 Mrd d'€ de CA l'an dernier, à comparer aux 169 millions d'€ de pertes recensées coté Mousquetaires pour 1,31 Mrd de CA. C'est simple parmi les 98 sites repris par Auchan, seuls 4 restaient dans le vert l'an dernier, les supermarchés de Megève (796 k€ de contribution), le Viuz-en-Sallaz (395 k€), le Pradet (112 k€) et Castellane (61 k€). En revanche, 47 unités

perdaient plus de 1 million d'euros, dont 21 plus de 4 millions et 13 plus de 5 millions, avec les hypers de la Valentine (Marseille) et de Saint-Etienne Monthieu qui ferment la marche avec des trous de respectifs 11,7 (pour 57,8 M€ de CA) et 9,3 millions d'euros (34,3 M€).

## **De lourds investissements à prévoir pour remettre les magasins à niveau**

Pour Carrefour c'est plus simple, les 25 magasins repris sont tous dans le rouge avec des trous qui varient de 151 k€ soit presque son chiffre d'affaires HT (176 k€) pour le plus faible - le Casino #Toutprès de Saint-Héand au nord de Saint-Etienne (42) - à 6,5 millions (pour 20,5 millions de CA) pour le plus gros, l'hypermarché de Lanester dans le Morbihan (56). Mais les hypers de la Ricamarie, au sud de Saint-Etienne (- 6 M€), de Villefranche-sur-Saône (- 5,6 M€), d'Albi (- 5,2 M€), de Tarbes et de Montargis (- 4 M€ chacun) suivent de près. Au total, Carrefour rachète un parc de 25 unités qui cumulaient près de 53 millions d'euros de pertes pour 207 millions de chiffre d'affaires l'an dernier. On comprend que l'acquisition de ces magasins plus 5 autres qui proviennent de la première vague de rachats engagée par les Mousquetaires auprès de Casino se soit faite pour un montant qualifié « *de non significatif* » par Carrefour.

On comprend aussi que le redressement de ce parc nécessitera plus que de l'huile de coude et une offre rénovée et que les 1,35 milliard d'euros engagés par Intermarché et Auchan pour reprendre au final 260 magasins à eux deux vont forcément se doubler de lourds investissements pour remettre sans tarder le parc à niveau. Chez les Mousquetaires, l'enveloppe totale (rachat + rénovation) devrait, selon nos informations, frôler les 2 milliards sachant qu'une partie importante sera à la charge des adhérents Intermarché et Netto qui reprendront les magasins. Quand à Auchan, la facture totale devrait dépasser largement le milliard.

# Les Echos

## Agriculture : toujours autosuffisante, la filière porc française craint pour son avenir

Trop de normes, l'impossibilité de s'agrandir, des crises successives, les jeunes agriculteurs hésitent à se lancer dans l'élevage de porcs. La production a chuté de 4,8 % en 2023.



Après un recul de 2 % en 2022, la production de porcs a chuté de 4,8 % en 2023 à 22 millions d'animaux. (Come Sittler/REA)

Comment assurer la relève des générations ? C'est l'une des principales inquiétudes chez les éleveurs de porcs. « En 3 ans, on a perdu 10 % des exploitations en France. C'est du jamais vu », s'inquiète Philippe Bizien, le nouveau président de l'interprofession (Inaporc). La filière compte encore 10.000 élevages. Mais 34 % des éleveurs ont plus de 55 ans, et peu de

jeunes sont prêts à assurer la relève.

Ici, ce n'est pas tant la question des revenus qui freine, que le manque de visibilité sur l'avenir. « Il devient de plus en plus difficile de racheter ou d'agrandir nos entreprises, poursuit l'éleveur du Finistère. L'empilement des normes n'est plus tenable, et décourage les jeunes. »

### Des normes industrielles

Les nouvelles règles européennes (IED) qui vont concerner aussi la volaille inquiètent la profession. Les porcheries de taille moyenne devront mieux gérer leurs rejets polluants. « Nos exploitations vont être classées avec les industries pétrochimiques et les centrales nucléaires, explique François Valy, éleveur dans le Morbihan. Le seuil s'appliquera à partir de 3.000 porcs par an. En France, nous sommes autour de 6.000, en moyenne. Si la loi passe, la production risque de baisser drastiquement. »

Car les éleveurs ne pourront pas investir, selon Inaporc. Le secteur sort en effet d'une grave crise en 2021 et 2022, liée à l'envolée du prix de l'alimentation (70 % des charges) des porcs. Un boum lié à la guerre en Ukraine, qui a mis à bas nombre d'exploitations. « Nous avons renoué avec la rentabilité l'an dernier, grâce à la hausse du prix des cochons, poursuit François Valy, aussi vice-président de l'interprofession. Mais beaucoup d'élevages n'ont pas résisté. »

Résultat, comme pour les bovins, le cheptel se réduit. Après un recul de 2 % en 2022, la production a chuté de 4,8 % en 2023 à 22 millions d'animaux. Ce qui place la filière au 3e rang en Europe, derrière l'Allemagne et l'Espagne. Aujourd'hui, ce sont leurs clients, les abattoirs et les entreprises de transformation qui sont menacées. L'an dernier, 27 sites de production de charcuterie ont fermé.

### Chute de la production

En cause, la flambée de leurs coûts. Celui du porc (+60 %) qui représente la moitié de leurs charges, et de l'énergie. « Quand le prix passe de 1,2 euro le kilo à 2,4 euros, ça coince », reconnaît l'éleveur. Or, ces

entreprises transforment 75 % de la production porcine française. « La défaillance du secteur charcuterie touchera l'ensemble de la filière porcine », alerte la fédération de la charcuterie traiteur (FICT).

Aujourd'hui, la filière est autosuffisante, malgré un effritement. « C'est la seule viande dans ce cas, comparé au bovin et au poulet, et nous voulons le rester », relève Anne Richard, directrice d'Inaporc. Car le recul de la production s'est conjugué à une baisse de la consommation (-3,5 % en volume). Les clients qui se sont reportés dans un premier temps sur le porc moins cher, remangent du poulet. Car l'inflation, sur la saucisserie comme la viande, a gommé les écarts de prix.

Pour relancer la filière, les professionnels ne peuvent pas compter sur les exportations. Ces dernières restent minoritaires (25 %) et ne concernent que des parties spécifiques des animaux (tête, oreilles, pieds). Des morceaux non consommés en France. En 2023, la Chine, notre principal débouché a diminué de 14,6 % ses commandes.

Pour tenir, dans ce contexte tendu, les éleveurs veulent donc améliorer leur compétitivité. Cela passe, selon eux, par des agrandissements, pour pouvoir investir et rester rentables. Car les bâtiments ont plus de 25 ans. « Chaque projet est bloqué par des recours systématiques, plus du fait d'associations anti-viande que des défenseurs de l'environnement », précise Philippe Bizien. Avec des procédures parfois en cours depuis quatre ans.

Les jeunes générations du coup hésitent à s'engager. L'interprofession travaille sur un plan de sauvegarde, intégrant tous les acteurs, amont et aval. Son objectif est d'assurer la pérennité du secteur, avec une dizaine de mesures, notamment pour faciliter l'installation.

# Les Echos

## Loi Egalim : les distributeurs et les industriels épinglés sur le non-respect des délais

Le ministre de l'Economie a indiqué que 12 % du millier d'accords issus des négociations commerciales qui ont été contrôlés ne respectaient pas la loi Egalim. Ils n'ont pas été signés le 31 janvier comme ils auraient dû l'être. Le problème ne porte pas sur le prix de la matière première agricole.



Sur la base des premiers contrôles effectués par la Répression des fraudes, le gouvernement a annoncé que 12 % des contrats signés entre les industriels et les distributeurs n'avaient pas été signés le 31 janvier, date de fin des négociations commerciales. Cela ne dit rien du respect des coûts de production des agriculteurs. (Syspeo/Sipa)

La bataille des mots se poursuit quelques jours après la clôture des négociations commerciales entre les distributeurs et leurs fournisseurs, le 31 janvier. Lundi, le ministre de l'Economie a

déclaré sur France 5 qu'à l'issue des discussions sur les 1.000 contrats signés entre les 75 plus grands industriels du secteur et cinq distributeurs, 124 ne respectaient pas les règles des lois Egalim.

Bruno Le Maire a répété ce chiffre mercredi à l'Assemblée nationale lors des questions au gouvernement. L'annonce laisse entendre que les industriels et les distributeurs concernés ne respecteraient pas l'objectif des lois Egalim 1 et 2, qui est de mieux rétribuer les agriculteurs. Les textes ont sanctuarisé le coût de production et l'ont rendu non négociable.

### 12 % au total

En théorie, personne ne peut acheter une production agricole en dessous de son coût de production. Cela a nourri les débats lors de la crise qui s'achève à peine et le secteur des éleveurs laitiers l'a particulièrement porté.

Reste que Bercy et la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) précisent que, sur le millier de contrôles lancés dès le 1er février, les 124 contrats cités, soit 12 % du total, « n'ont pas été conclus dans les temps ».

Il ne s'agit donc pas de contrats qui ne respectent pas les coûts de production des agriculteurs, en tout cas, pas en l'état de l'examen des conventions.

Les lois Egalim imposent de signer dans le temps imparti, en l'occurrence le 31 janvier, cette année pour les plus gros industriels. La loi Descrozaille, qui complète Egalim 1 et Egalim 2 a porté les sanctions en cas de non-respect du délai à un maximum de 5 millions d'euros par contrat. C'est le sens des procédures de sanctions qui ont été annoncées.

### Chez le médiateur

De fait, certaines enseignes qui ont lutté pied à pied avec tel ou tel fournisseur n'aboutiront à un accord que dans quelques jours. Elles sont donc potentiellement sujettes à amende. Si les deux parties finissent par trouver un accord et s'estiment satisfaites, l'administration peut se montrer compréhensive, ou non.

Parmi les contrats non signés, certains ne le seront en revanche jamais, faute d'accord. Ce sont les cas de déréfèrencements purs et simples qui peuvent être le fait du distributeur, mais aussi, depuis cette année, de l'industriel, qui a la possibilité d'arrêter immédiatement ses livraisons quand, auparavant, un préavis était automatique.

Surtout, une partie des accords non signés ont pu être renvoyés au médiateur des négociations commerciales, Thierry Dahan, avant le 31 janvier. Ce dernier « cherche à rétablir les échanges entre des parties en litige sur un contrat de vente agricole ou alimentaire pour parvenir à un accord amiable », précise le ministère de l'Agriculture dont il dépend. La médiation dure jusqu'à un mois. Selon nos informations, en 2023, 70 à 80 contrats ont atterri sur le bureau du médiateur. On en compterait une centaine cette année...

La question du respect des coûts de production fera aussi l'objet d'un examen, tant chez les industriels que chez les distributeurs, mais le contrôle est plus long parce que la plupart des gros industriels se justifient avec l'attestation d'un tiers de confiance, un document qui n'indique que la part de l'augmentation de la matière première agricole dans la hausse du tarif demandé par le fournisseur et du prix accepté par le distributeur. L'enquête est plus fine.

# Les Echos

## Loi Egalim : la grande illusion

Les prix agricoles ne se décident pas dans les couloirs ministériels. Il est fallacieux de faire croire qu'il suffit d'une loi pour qu'industriels et distributeurs paient leurs produits au « juste » prix.



« Les prix agricoles en France dépendent de marchés mondiaux ou au moins européens. Par nature, ils sont instables, subissant les aléas climatiques, géopolitiques, monétaires propres aux marchés des matières premières », souligne Philippe Chalmin. (Bertrand GUAY/AFP)

La crise agricole s'estompe un peu et les tracteurs sont rentrés dans les fermes. Il en a coûté quelques sous et des [reculades sur le front environnemental](#). L'accord de libre-échange avec le Mercosur sera renégocié et à Bruxelles, la France a obtenu un peu de souplesse sur les jachères. Pour autant, le malaise agricole demeure.

En ce qui concerne la simplification des normes, des règles et de leur application, le sujet n'est pas nouveau, mais outre les contradictions qu'il peut engendrer avec les impératifs (ou supposés tels) environnementaux, on sait bien que la vraie question est celle de l'évolution des mentalités administratives à tous les niveaux des hiérarchies. Il y a bien peu de chances qu'elle puisse être réglée rapidement tant on touche là au patrimoine bureaucratique français.

### Patrimoine bureaucratique

L'autre grande question est celle du revenu et là aussi, les marges de manoeuvre gouvernementales sont faibles, voire inexistantes, si ce n'est au chapitre des taxes. Tout le monde pense en effet que c'est dans les couloirs ministériels que se décident les prix agricoles, qu'il suffit d'une loi (Egalim en l'occurrence) pour qu'industriels et distributeurs paient leurs produits au « juste » prix.

Rien n'est plus faux et sur Egalim, on est même proche de l'escroquerie intellectuelle. Les agriculteurs sont des producteurs qui vendent leurs produits sur des marchés. Longtemps, ces marchés ont été organisés, encadrés, décidés même dans le cadre de la Politique agricole commune (PAC), la première, la « vraie » pourrait-on dire, celle qui fixait les prix chaque année dans le cadre des « marathons » agricoles bruxellois.

### Une PAC démantelée

Le soutien de l'agriculture passait pour l'essentiel par le soutien des prix, payés par la chaîne alimentaire jusqu'au consommateur : ces prix étaient stables et suffisamment

rémunérateurs pour que le monde agricole connaisse, dans la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle, une véritable « révolution silencieuse ». [Les prix des céréales, du lait, du sucre](#), de la viande bovine furent ainsi longtemps des prix administrés, voire politiques (il y avait plus d'incertitudes sur des productions comme les fruits et légumes, le porc ou le vin).

En une vingtaine d'années, cette « première » PAC a été totalement démantelée, le soutien par les prix remplacé par des subventions, qui de « compensatoires » sont devenues conditionnelles et de plus en plus liées aux émanations vertes bruxelloises (ce qui nous ramène au premier volet des revendications).

### **Marchés mondiaux**

Aujourd'hui, les prix agricoles en France dépendent de marchés mondiaux ou au moins européens. Par nature, ils sont instables subissant les aléas climatiques, géopolitiques, monétaires propres aux marchés des matières premières. Il en est ainsi pour les céréales et les oléagineux, pour le sucre, pour les produits animaux aussi comme les viandes et même le lait par le biais des marchés du beurre et de la poudre.

Les prix à la sortie des exploitations ne sont pas fixés par l'industrie ni par la grande distribution, mais sur des marchés dont les versions successives de la PAC ont démantelé toutes les barrières (y compris dans le nombre de cas, la préférence communautaire).

### **Pas de garanties**

Plus personne aujourd'hui ne peut garantir de « justes » prix. La situation actuelle n'est d'ailleurs pas la plus défavorable pour tous : ainsi, les prix du sucre (et donc de la betterave), ceux des viandes, bénéficient d'une conjoncture favorable. Tel n'est pas le cas des céréales et des oléagineux (après les tensions liées à l'Ukraine), des produits laitiers, du vin... La solution mise en avant de sortir par le haut du marché des produits banalisés en jouant la carte de la « qualité » (bio, appellations...) a [des limites qui sont aussi celles du portefeuille du consommateur](#).

Malgré toutes ses bonnes intentions, la loi Egalim ne peut « faire » le revenu agricole et la promesse de prix justes et rémunérateurs tient de l'incantation. Il est grand temps de le comprendre, de chercher aussi d'autres solutions comme la contractualisation sur un temps agricole plus long que celui des marchés.

**Philippe Chalmin** est professeur d'histoire économique à l'université Paris-Dauphine et président fondateur de Cyclope.

# Les Echos

## Le spectre de la sous-production hante les abattoirs et les charcuteries

Face à l'envolée des coûts de production, notamment le prix du porc, les charcuteries industrielles ont vu fondre leurs marges. Les abattoirs se sont trouvés pris en tenaille entre la hausse des prix payés aux éleveurs et la pression à la baisse des distributeurs.



Les abattoirs ont dû limiter le nombre de jours d'activité faute de matière première. Certains ont fermé. (Nicolas TUCAT/AFP)

Les voyants sont rouges. Le déclin des ventes met toute la filière viande sous tension, décimant l'activité de certaines usines. Parmi les quelque 300 industriels de la charcuterie, pas moins de 27 étaient l'an dernier en situation de défaillance, selon la Banque de France. L'inquiétude grandit chez Fleury Michon, Herta et au sein de beaucoup de PME.

Car l'hécatombe n'est pas finie.

Dernière annonce en date, celle de la coopérative Cooperl (6.000 emplois), connue pour sa marque Paul Prédault ou Madrange - un grand nom du porc en France. Son pôle salaison, racheté en 2017, doit être restructuré à cause de « de surcapacités », selon les syndicats. Deux sites dans le Finistère et le Val-d'Oise pourraient fermer en 2025, soit 200 salariés affectés.

### Des marges faibles

« Il n'y a pas d'effondrement. Les usines continuent de tourner comme avant, mais l'équation économique est compliquée », reconnaît Fabien Castanier, délégué général de la FICT, la fédération qui regroupe les sociétés du secteur. Ces dernières emploient 30.000 personnes pour un chiffre d'affaires de 8,2 milliards d'euros.

Depuis deux ans, la filière subit de plein fouet l'envolée des coûts. Le prix du porc, après la baisse du cheptel, a doublé l'an dernier. Sans parler de l'énergie pour la cuisson [du jambon, des saucisses, et autres cochonnailles](#). Ces surcharges se conjuguent désormais à un recul de la consommation. Jusque-là stable, elle a baissé de 2 % en 2023 pour les produits de charcuterie, mais reste supérieure à 2019.

auront du mal à résister. Selon la Banque de France, la marge du secteur a déjà chuté de 60 % l'an dernier (à 1,1 %). « Des entreprises de plus de 250 salariés ont même affiché un taux de marge nette négatif à -0,2 % filière », s'alarme Fabien Castanier, qui pointe des taux de marge nette du rayon charcuterie pourtant quatre fois supérieur à la moyenne d'après les données de l'Observatoire de la formation des prix.

[Si la baisse du prix du porc ce début d'année](#) (à 1,8 euro le kilo contre 2,4 euros en 2023) va redonner un peu d'air aux spécialistes du jambon et des saucisses, « ce tarif reste supérieur de 50 % à celui de 2022 », note Fabien Castanier. Le risque est de voir monter les importations d'Espagne ou Allemagne de pièces de jambon, faute de cochons tricolores pour répondre à la demande. Cette situation est une menace

pour les éleveurs : 75 % de la production porcine française est transformée en charcuterie sur le territoire national.

## **Des fermetures**

Les abattoirs de porcs et de bovins subissent de plein fouet le manque de matière première. [Une dizaine d'entre eux a fermé en 2023](#), sur un total de 250 en France, selon Culture viande. La décapitalisation a produit ses pleins effets avec une diminution de 6 % du cheptel bovin et de 5 % du cheptel porcin.

Face à cette pénurie, les entreprises ont dû se résoudre à ne faire tourner leurs outils industriels que quatre jours sur cinq pour limiter les coûts de production. D'autant que la pénurie résultant du mouvement de décapitalisation a aussi eu un effet « booster » sur les prix d'achat des animaux.

Les abatteurs ont dû consentir des hausses extrêmement substantielles pour fidéliser les éleveurs. Pour les bovins, ils ont augmenté les prix jusqu'à 35 % et sur le porc, la progression est de 29 %. Dans ce contexte, les entreprises se sont trouvées prises en tenaille entre les producteurs et les distributeurs, qui ont fait pression à la baisse sur les tarifs lors des négociations commerciales.

Les baisses les plus importantes (5 à 8 %) ont été relevées sur la viande de boeuf congelée et notamment le steak haché, qui tient lieu de prix d'appel, alors que les industriels demandaient la reconduction des tarifs pratiqués en 2023. Le steak haché surgelé représente près de 40 % des volumes de ventes de boeuf commercialisés par les enseignes, selon Culture viande. Les prix de la viande fraîche en revanche ont augmenté de 5 à 8 %.

**Marie-Josée Cougard et Dominique Chapuis**

# Les Echos

## Viande : les débuts compliqués des contrats entre les éleveurs et les abattoirs

La contractualisation entre éleveurs de bovins et acheteurs est très peu répandue malgré l'obligation légale, selon la Cour des comptes. La réglementation est nouvelle et complexe. Le rapport de force avec les acheteurs est très défavorable.



Les éleveurs de bovin à viande sont souvent isolés et mal accompagnés dans les démarches (Raphael Bloch/SIPA)

Deux ans après le vote de la loi Egalim 2, les contrats entre éleveurs et acheteurs peinent à se mettre en place. La Cour des comptes a mené un « audit flash » auprès de la DGCCRF, qui effectue les contrôles pour comprendre pourquoi cette obligation légale n'est pas remplie. Elle note toutefois que « la pratique contractuelle, plus ancienne, est bien avancée dans le lait », alors que « dans le secteur de la viande bovine, la démarche est nouvelle ».

Le premier constat de [la Cour des comptes](#) concerne « le rapport de force très déséquilibré » entre des éleveurs, insuffisamment conseillés, parfois isolés, et leurs acheteurs. « Les éleveurs très nombreux (91.000) négocient avec un faible nombre d'opérateurs. Dans le cas du lait plus de 76 % des volumes ont été collectés par 28 opérateurs. S'agissant de la viande, la presque totalité des tonnages est traitée par 143 abattoirs », dit la Cour des comptes.

On sait par ailleurs que le leader de [l'abattage](#), le groupe Bigard, abat à lui seul 40 % des bovins en France. « En raison de cette asymétrie, les acquéreurs bénéficient d'un rapport de force à leur avantage dans la négociation », ajoutent les sages de la rue Cambon. Selon Pierre Moscovici, président de la Cour, « certains acquéreurs n'hésitent pas à user de menaces de ne plus acheter tel ou tel éleveur s'il impose un contrat ».

### Règles des contrats trop complexes

Une autre explication au faible taux de contractualisation tient à la « complexité » des règles des contrats. Celles-ci révèlent « des différences d'interprétation entre les acteurs et traduisent la difficulté de trouver un bon équilibre entre liberté contractuelle et régulation du marché », dit la Cour.

« La complexité contractuelle et législative nécessite un solide accompagnement des producteurs et une plus grande transparence sur les contrôles réalisés. » Afin d'améliorer les choses, la Cour préconise que « le Comité de règlement des différends commerciaux agricoles rende publiques des lignes directrices pour lever les difficultés d'application de trois articles du Code rural ».

Les sages proposent également de publier un bilan annuel des contrôles et recommandent que « le ministère de l'Economie mette en place une plateforme de signalement destinée aux agriculteurs avec des garanties de confidentialité ». « Cela permettra d'infléchir la situation, mais les contrôles seuls ne pourront pas [garantir la bonne application de la loi Egalim](#). Il faudrait parallèlement une meilleure structuration des filières bovines », a estimé Pierre Moscovici.

## **Passer aux sanctions**

A ce stade, aucune sanction pour défaut de contractualisation n'a encore été appliquée, bien que la DGCCRF ait démultiplié le nombre de contrôles de 140 % entre 2022 et 2023, « très rapidement » après l'entrée en vigueur de la loi Egalim. « Nous sommes dans une phase d'appropriation des règles par les acteurs. Une nouvelle phase va s'ouvrir. Il est temps que des injonctions ou des sanctions soient prononcées sur la base de futurs contrôles pour lancer la marche en avant des prix aux éleveurs », a déclaré Pierre Moscovici.

Le service des fraudes a « contrôlé 64 acquéreurs pour les filières bovines, parmi lesquels on retrouve de grands opérateurs nationaux. En moyenne, un acheteur contrôlé réalise un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards d'euros, soit un volume financier correspondant à un approvisionnement auprès de milliers d'éleveurs », constate la Cour.

**Marie-Josée Cougard**

# Les Echos

## Carrefour a basculé dans le modèle plus dynamique de la franchise

Le distributeur a franchi une nouvelle étape de sa transformation en 2023 en réalisant la moitié de son chiffre d'affaires français au sein de magasins en franchises ou en location-gérance. Son PDG, Alexandre Bompard, relance l'opération séduction auprès des actionnaires.



La moitié du chiffre d'affaires de Carrefour a été dégagée par des magasins en franchise ou en location-gérance en 2023. (Laurent Grandguillot/REA)  
Par Matthieu Quiret, Florian Maussion

Le modèle succursaliste qui structurait historiquement la grande distribution a perdu l'un de ses derniers « pure player » de poids. Figure de proue d'un modèle intégré très concurrencé par les réseaux d'indépendants de type Leclerc, Intermarché ou Super U, Carrefour vient en effet de franchir le point de basculement vers un modèle reposant de plus en plus sur la franchise. A l'occasion de ses résultats annuels, ce mardi, son PDG Alexandre Bompard a confirmé « aux Echos » que la moitié de son chiffre d'affaires 2023 en France a été dégagée par des magasins en franchise ou en location-gérance, à parité avec ceux de la structure intégrée contrôlés directement par le groupe.

Cette stratégie faisait partie [du plan de développement lancé par le dirigeant en 2022](#). Et la franchise est amenée à prendre de plus en plus d'importance. « Ce sont les franchisés qui nous permettent de capter rapidement de la croissance par l'ouverture de magasins de proximité ». A fin 2023, Carrefour avait ajouté 653 commerces de quartier.

Dans le segment plus en difficulté des magasins de plus grande taille, le passage en franchise s'est poursuivi l'an dernier à un rythme d'une quinzaine d'hypermarchés et d'une vingtaine de supermarchés. Pour Alexandre Bompard, ce mode d'exploitation permet de résoudre les difficultés propres à chaque magasin.

Il compte poursuivre ce rythme d'ouvertures et de conversions. La dynamique est acquise pour 2024 avec l'acquisition en cours, pour un gros milliard d'euros, des 60 hypers Cora du belge Louis Delhaize et des 115 supermarchés Match et qui devrait se finaliser en milieu d'année. Carrefour ne cache pas non plus vouloir profiter de la déconfiture de Casino pour capter des parts de marché sur les ventes de proximité.

### Produits Carrefour

Le métronome Bompard là encore joue la constance. Les résultats 2023 confirment le cap fixé fin 2022 dans le cadre du plan stratégique « Carrefour 2026 ». Le groupe a enregistré l'an dernier un chiffre d'affaires de 94,13 milliards d'euros, en hausse de 10,4 %. Un résultat qu'il a construit grâce à deux des axes forts : la progression des produits de marque Carrefour, qui représentent désormais 36 % des ventes alimentaires contre 33 % en 2022, et l'e-commerce, dont le volume de ventes a bondi de 26 %, à 5,3 milliards d'euros (+16 % en France).

Même dans le non-alimentaire, le directeur général voit positivement le recul de 4,9 % en France comme un gain de part de marché dans le textile, vu l'effondrement général des ventes et du secteur. Il tient également son objectif du milliard d'euros d'économies en 2023, qui s'est traduit notamment par [un plan de départs volontaires de près de 1.000 postes](#) au sein de ses sièges français.

Autre belle performance, sur le marché très concurrentiel français, le résultat opérationnel a bondi de 18,5 %. « Carrefour confirme la solidité de son modèle, dans un contexte d'inflation élevée en Europe », martèle Alexandre Bompard.

## **Recul au Brésil**

En revanche, il aura fait mentir sa promesse de l'an dernier d'un résultat opérationnel du groupe en progression : il s'affiche en recul de 4,7 %. Une baisse liée à ses activités en Amérique du Sud avec [les coûts d'intégration de Grupo BIG au Brésil](#) et la très forte dévaluation du peso argentin fin 2023.

Le résultat net part du groupe a quant à lui progressé de 7,6 %, dans des proportions similaires à 2022. Mais ce sont avant tout les cash-flows que pointe le dirigeant comme signe d'une gestion saine, il dépasse 1,6 milliard d'euros de cash-flow libre, contre 1,26 milliard en 2022, après avoir été à zéro pendant une décennie. L'endettement baisse dans le même temps de 818 millions d'euros, passant de 3,38 à 2,56 milliards d'euros au 31 décembre dernier.

Reste qu'une année encore, Alexandre Bompard, qui a été [confirmé à la tête du groupe jusqu'en 2026](#), reste au point mort dans sa performance boursière avec un cours toujours nettement sous les 20 euros. Voilà pourquoi il relance la câlinothérapie auprès des investisseurs en proposant un dividende par action augmenté de 55 % à 0,87 euro contre 0,56 euro en 2022.

*Nous assistons à un début de normalisation du marché.*

Alexandre Bompard Directeur général de Carrefour

Il procédera également à un nouveau rachat d'action à hauteur de 700 millions d'euros. « Les investisseurs restent prudents sur un secteur secoué par la question de l'inflation et du pouvoir d'achat, mais je compte sur la constance de bons résultats année après année pour les convaincre de mieux valoriser notre cours de Bourse. »

Pour 2024, Alexandre Bompard espère sortir des turbulences du secteur. « Nous assistons à un début de normalisation du marché. A la suite des négociations commerciales, l'inflation alimentaire devrait revenir à 2 % ou 3 % et permettre un effet de reprise des volumes. » Cette année va permettre aussi à Carrefour de recoller aux talons du leader du marché. « Nous nous rapprochons des parts de marché de Leclerc avec qui nous détiendrons environ 46 % du marché, une fois réalisée l'intégration de Cora Match. »

**Matthieu Quiret et Florian Maussion**

# Les Echos

## « Retrouver la joie d'aller dans un magasin » : Auchan lance sa révolution douce

En difficulté en France, le distributeur de la galaxie Mulliez réduit la surface de ses hypermarchés et rachète des supermarchés à tour de bras. Un tournant stratégique en douceur, détaille Yves Claude, le PDG d'Auchan Retail.



Auchan veut réduire de 25 % la taille d'un tiers de ses hypermarchés dans le monde. (Shutterstock)

Auchan n'a pas connu une bonne année en 2023. Le distributeur nordiste a été pris entre deux feux : l'inflation en France et la mauvaise dynamique de ses activités en Russie et en Ukraine. La hausse des prix alimentaires, de 20 % sur deux ans dans l'Hexagone, a entraîné une déconsommation sur les biens non alimentaires (-7 % à l'échelle du groupe)...

« En volume, nous sommes revenus au niveau de 2018 », reconnaît le directeur financier, Ludovic Delcloy.

Dans l'Hexagone, les ventes à magasins comparables n'ont crû que de 1,3 % et l'Ebitda a plongé de 175 millions d'euros (les dirigeants ne le donnent pas en valeur absolue...). L'Ukraine et la Russie ont perdu 82 millions. L'excédent brut d'exploitation s'établit au global à 1,14 milliard d'euros. La bonne tenue des Alcampo d'Espagne et du Portugal n'a pas compensé. La France représente la moitié de l'activité d'Auchan Retail.

Malgré l'apport positif de la foncière New Immo (392 millions d'Ebitda), le groupe affiche une perte nette de 383 millions, supérieure de 85 millions à celle de 2022.

Du côté des actionnaires de l'Association familiale Mulliez (AFM), la sortie de crise passe par l'expansion. Auchan Retail a acquis près de 800 magasins en deux ans dont 217 supermarchés en Espagne et 489 magasins de proximité ex-Dia au Portugal. En France, cela a été [le rachat de 70 supermarchés et 26 hypers Casino](#) (plus deux « drives ») que l'AFM a financés pour une grosse moitié par le biais d'une augmentation de capital d'environ 300 millions.

Comme dans le même temps, le groupe annonce la baisse de 25 % de la surface d'un tiers de ses hypermarchés (soit 500.000 mètres carrés), il choisit la voie de la diversification de magasins plus petits, à l'image de Carrefour, avec une accélération de la franchise. La foncière maison recommercialisera les espaces délaissés.

Un milliard sera investi dans cette transformation qui s'ajoute à une baisse des prix en France à hauteur de 60 millions, en attendant l'impact de la centrale d'achat montée avec Intermarché qui produira ses effets en 2025. « Nos prix s'établissent zone de vie par zone de vie. Le but est de revenir dans le jeu avec les indépendants », résume Ludovic Delcloy. Tout le monde aura compris : Leclerc. Yves Claude, le président d'Auchan Retail, commente la ligne du plan baptisé « Vision 2032 ».

**Les résultats d'Auchan ne sont pas bons. Vous réduisez la taille de vos hypermarchés et achetez des supermarchés. Est-ce le tournant vers un nouveau modèle ?**

Les résultats en France ne sont pas bons. Les autres pays d'Europe, à l'exception des cas particuliers de l'Ukraine et de la Russie, sont résilients ou en croissance. Progresser de 13 % en Espagne, ce n'est pas mal. Nous adaptons nos magasins à la nouvelle sociologie de la population. Nos hypers étaient les spécialistes des gros volumes alors qu'en France seuls 11 % des foyers comptent encore quatre personnes ou plus. Nous allons retravailler notre non alimentaire autour de nos marques propres comme In Extenso en textile ou Actuel pour la maison.

Mais nous devons sélectionner les secteurs. Il ne sert plus à rien de vendre trois vélos par mois, autant laisser cela à des spécialistes. Notre raison d'être est d'offrir à nos clients une alimentation de qualité dans un monde durable. Nous savons que le prix compte, mais notre vision n'est pas de nous battre sur le prix des produits de grande consommation de marques, mais de développer une offre propre. Nous projetons de nous appuyer, dans le cadre de l'alliance en cours de discussion, sur les 57 usines des Mousquetaires [Intermarché, NDLR] dont nous sommes déjà le premier client externe pour passer de 30 % à 50 % de nos ventes avec nos marques.

Privilégier des approvisionnements français et régionaux a coûté à Auchan France en 2023 entre 30 à 40 millions. C'est le prix à payer pour ne pas acheter à l'étranger. C'est un choix et nous sommes de loin le distributeur le plus engagé sur le sujet.



Yves Claude, le président d'Auchan Retail, veut relancer le groupe, en France notamment, par l'offre et une approche « commerçante ». Eric Dessons/Jdd/SIPA

***Vous venez d'engager Guillaume Darrasse, qui vient de chez Teract, au double poste de directeur général délégué du groupe et de président de la France. Est-ce la fin de la valse des dirigeants chez Auchan ?***

Il y a quelques années, il a fallu des financiers pour redresser les comptes. Nous repassons à l'ère des commerçants pour faire des magasins qui inspirent du désir et entretiennent la convivialité. A Cascais, près de Lisbonne, par exemple, notre point de vente s'ouvre sur un espace restauration qui sort 700 additions par jour. A Dieppe, le directeur a inventé le chariot mystère. Pour 33 % d'une valeur faciale de

100 euros, vous achetez un chariot dont vous ne connaissez pas le contenu. Les clients en raffolent, c'est ludique.

Il faut retrouver la joie d'aller dans un magasin. [Guillaume Darrasse partage nos valeurs et sa double position](#) permettra d'avoir une offre mondiale quand il le faut, en non alimentaire, et locale quand c'est pertinent, en alimentaire. Nous appartenons à un groupe familial. Nous regardons devant nous à dix ans au moins. J'ai passé quarante ans chez Decathlon, je suis venu chez Auchan car j'ai la passion du métier de commerçant et que je tiens à redresser cette belle marque. Cela passera aussi par de nouveaux gains de parts de marché. En France, nous visons les 10 % avec les ex-Casino. En Espagne, avec 5 % seulement nous sommes encore trop petits.

***Vos résultats sont mauvais en Russie où vous persistez à rester malgré la guerre qui dure. Pourquoi ?***

Notre mission est d'aider nos collaborateurs et de nourrir la population civile partout où nous sommes implantés. [En Russie, notre filiale est autonome](#) et nous respectons l'embargo. Mais comme nous n'investissons plus, alors que nos concurrents le font beaucoup, nous perdons des parts de marché. En Ukraine, en revanche, nous ouvrons de nouveaux magasins y compris dans des zones touchées durement par la guerre comme à Irpin, près de Kiev. C'est aussi un moyen de soutenir là-bas nos collaborateurs et de nourrir la population civile.

**Philippe Bertrand**

# Les Echos

## « La loi Egalim doit être bien plus directive », plaide le médiateur des négociations commerciales

La loi qui régit les relations commerciales entre agriculteurs, industriels et distributeurs ne donne plus satisfaction. Thierry Dahan, le médiateur des relations commerciales agricoles saisi en cas d'incapacité des acteurs à s'entendre, explique aux « Echos » comment lever les blocages, alors que le gouvernement promet un nouveau texte avant l'été.



« Il est essentiel de protéger le secteur agricole et alimentaire contre les centrales d'achat européennes », estime Thierry Dahan, le médiateur des négociations commerciales agricoles. (Mourad Allili/SIPA)

[La loi Egalim](#) destinée à protéger le revenu agricole n'opère plus comme elle l'a fait au début de sa mise en oeuvre. Tous les acteurs impliqués dans les négociations commerciales sont mécontents. Les recours au médiateur Thierry Dahan, dont le rôle est de trouver un terrain d'entente entre les

plaignants, se multiplient. Néanmoins, tous veulent conserver ce cadre juridique.

Le gouvernement, qui a lancé une mission parlementaire sur le sujet, promet un nouveau texte avant l'été. Thierry Dahan, médiateur des négociations commerciales agricoles, explique dans un entretien accordé aux « Echos » comment sortir de [l'impasse actuelle](#).

### ***Après avoir été saluée, la loi Egalim, destinée à protéger le revenu agricole, est beaucoup critiquée. A-t-elle servi ses objectifs ?***

Après trois campagnes de négociations commerciales et près de 300 médiations depuis janvier 2022, on a une vision plus précise de ce qui marche et de ce qui marche moins bien. Le principe directeur d'Egalim - la construction d'un prix tenant compte des coûts de production agricoles - est un bon principe. Il a fonctionné malgré des chocs de hausse et de baisse qu'ont subis certains prix agricoles. Il ne doit pas être remis en cause même si son application est perfectible.

La situation en 2022 et 2023 aurait été très difficile sans le filet de sécurité d'Egalim. Le constat désormais partagé par les acteurs économiques est qu'il faut garder la loi et l'améliorer sur certains points techniques.

### ***Certains agriculteurs, qui estiment que les prix ne couvrent pas leurs coûts de production, réclament « une refonte totale ». Qu'en pensez-vous ?***

Je ne vois pas ce qu'ils entendent par là. S'il s'agit d'instaurer des prix minimums, cela me paraît très compliqué. Il faut plutôt resserrer quelques boulons et clarifier cette loi.

Le problème avec Egalim est qu'elle a trop voulu préserver la liberté de négociation. Il faudrait, comme l'a dit le patron des Mousquetaires-Intermarché [Thierry Cotillard](#) dans une interview à « LSA », être plus directif. Je suis d'accord, il a trouvé le mot juste, il faut être plus directif.

Lorsqu'on impose une contrainte aux acteurs économiques, comme [la sanctuarisation du coût des produits agricoles](#), il faut accepter de restreindre leur liberté contractuelle et ne pas ouvrir trop d'options dans la façon d'appliquer la loi.

### ***Qu'entendez-vous par être plus directif ?***

Pour les négociations annuelles, il faudrait n'avoir qu'une seule façon de prendre en compte le coût des matières premières agricoles au lieu des trois actuelles. Le point d'équilibre est l'option 2 actuelle qui permet de négocier en ayant en tête les prix au litre ou au kilo et pas seulement leur variation en pourcentage. Elle pourrait être l'option unique moyennant quelques aménagements, par exemple la certification des coûts d'approvisionnement de l'industriel pour ne pas avoir à montrer des factures.

### ***C'est une demande des enseignes ?***

Oui. En contrepartie de ce changement que les enseignes réclament, les clauses de révision des prix devraient être décidées par les seuls industriels et annexées à leurs conditions générales de vente. Depuis deux ans, c'est le bazar car on a autant de clauses de révision que d'enseignes et elles ne se déclenchent pas toujours quand il faut et de la bonne façon.

Il faudrait aussi être plus directif sur les conditions du préavis après une rupture de contrat. L'objectif du législateur, au moment du vote de la loi de mars 2023, était clairement d'empêcher qu'une entreprise, fournisseur ou acheteur, ne tire pendant la durée du préavis un avantage indu de la rupture des relations commerciales. Certaines enseignes refusent d'interpréter la loi en ce sens, il faudra trancher ce différend rapidement.

### ***Les distributeurs n'ont-ils pas trouvé un bon moyen de contourner Egalim avec les centrales d'achat européennes ?***

La fiction d'un acheteur sans entrepôts et d'un distributeur sans magasins n'est pas tenable. Si on secouait un peu ces constructions juridiques hors-sol que sont [les centrales européennes](#), elles s'écrouleraient comme des châteaux de cartes.

Imposer un contrat d'achat étranger a pour seul objet de pouvoir, le moment venu, contourner la loi française. Ce sujet est d'autant plus sensible que le secteur de la grande distribution alimentaire en France est en pleine concentration avec [le démantèlement de Casino](#).

### ***A quoi pensez-vous, en l'occurrence ?***

On évoque une possible centrale d'achat regroupant Intermarché et Auchan. Ce nouveau mastodonte pourrait être tenté de faire comme ses concurrents et se doter d'une structure domiciliée hors de France. Si cela se produisait, les quatre plus gros acheteurs de produits alimentaires français, qui représenteront plus de 80 % des ventes en grandes surfaces, se mettraient en position de contourner une loi Egalim vidée de son sens.

### ***En fait, les distributeurs ne veulent pas d'Egalim ?***

Avec le temps, les mauvaises pratiques chassent les bonnes et les centrales d'achat européennes risquent de devenir un poison lent pour Egalim. Il est essentiel de protéger le secteur agricole et alimentaire contre ce risque. La priorité, ce sont les entreprises de transformation adossées à la production agricole française. Comment être opérationnel pour 2025 ? Faisons simple et rapide.

Proposons aux enseignes de la grande distribution alimentaire de signer une Charte Egalim par laquelle elles s'engageraient à ne pas expatrier leurs négociations commerciales avec les entreprises françaises qui travaillent à partir de la production agricole locale, qu'elle soit française ou européenne. On verrait bien qui accepte et qui refuse de signer cette charte.

**Marie-Josée Cougard**

# Les Echos

## Les distributeurs assurent les agriculteurs de leur bonne volonté

De Michel-Edouard Leclerc à Alexandre Bompard en passant par Jean-Charles Naouri et leurs homologues de chez Intermarché, U, Cora et Auchan, les grands patrons des enseignes ont écrit une lettre d'apaisement au président de la FNSEA.



Depuis le début de la crise agricole, les agriculteurs multiplient les manifestations à l'encontre des enseignes de la grande distribution. (Picaud Justin/SIPA)

A l'ouverture du Salon de l'agriculture, les distributeurs jouent la carte de l'apaisement. Depuis le début du mouvement de colère des agriculteurs, plusieurs magasins ont été la cible de leur mécontentement, même si les industriels de l'alimentaire n'ont pas été épargnés. Dès le 1<sup>er</sup> février, par exemple, une soixantaine d'agriculteurs de la FNSEA ont déversé plusieurs tonnes de fumier la nuit tombée devant les portes du Carrefour d'Issoire, dans le Puy-de-Dôme.

Ce vendredi, les principales enseignes ont envoyé un courrier au président de la FNSEA, le premier syndicat de paysans, pour l'assurer de leur bonne volonté. Dans un élan collectif rare, les dirigeants d'Auchan, Carrefour, Casino, Cora, Système U, tous membres de la Fédération du commerce et de la distribution, se sont associés à leurs homologues indépendants de chez Intermarché et Leclerc pour « réaffirmer clairement et collectivement (leur) profond attachement à notre agriculture, à la souveraineté alimentaire de notre pays et à [la juste rémunération de nos producteurs](#) ».

### « L'urgence d'agir »

« Nous n'acceptons pas que les agriculteurs qui nous nourrissent ne puissent pas vivre dignement de leur travail » écrivent en chœur à la fois Michel-Edouard Leclerc, Alexandre Bompard, le PDG de Carrefour, Jean-Charles Naouri, le patron de Casino, Thierry Cotillard pour Intermarché, Dominique Schelcher pour les U, Philippe Brochard, le directeur général d'Auchan France et Ludovic Chatelais, son alter ego de chez Cora.

Soulignant « l'urgence d'agir », ils prônent « une réelle construction du prix « en marche avant » » et réaffirment leur soutien à la loi Egalim 2 qui rend non négociable le coût de la production agricole. Mais ils estiment que « l'objectif de protection du revenu des agriculteurs [...] a malheureusement été [...] dévoyé ».

Sans surprise, les distributeurs envoient une pierre dans le jardin de leurs fournisseurs industriels. « Il faut supprimer « l'option 3 » qui permet aux grands industriels d'acheter la non-transparence » martèlent-ils en référence à cette disposition qui permet à une grande marque de recourir à un tiers de confiance pour certifier la part de la matière première agricole dans la hausse de prix qu'ils demandent, sous la forme d'un simple pourcentage, sans référence aux prix réel payé.

Ils s'engagent à soutenir la volonté d'Olivia Grégoire, ministre déléguée à la Consommation, de « renforcer la transparence sur l'origine de la matière première » et promettent de multiplier les contrats tripartites qui sont signés conjointement par les agriculteurs, les industriels et les distributeurs.

## **La moitié des débouchés**

Mais les patrons des Auchan et autres Leclerc essaient également d'alléger la part de responsabilité que le gouvernement et les syndicats leur font porter en ce qui concerne les difficultés des agriculteurs. Ils rappellent que leurs magasins ne représentent que « la moitié des débouchés des exploitations agricoles française : 35 % des produits laitiers, 47 % des bovins, 48 % de la volaille ». « Il est grand temps d'étendre les obligations d'Egalim aux acteurs de la restauration hors foyer, ainsi qu'aux grossistes industriels » en déduisent-ils.

Le directeur exécutif de Carrefour France, Alexandre de Palmas rajoute une couche de pommade dans une lettre distincte à Arnaud Rousseau, le président de la FNSEA, en répétant cinq fois « oui » aux revendications de ceux qui déversent du fumier devant ses supermarchés, [dont le projet d'une nouvelle loi](#).

**Philippe Bertrand**

# Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Viande : Où sont les abattoirs menacés de fermeture en France, et pourquoi ?

Une douzaine d'abattoirs ferment chaque année, et la tension se renforce entre décapitalisation et hausse des charges, notamment de l'énergie. Les Marchés dresse une carte des outils menacés, abattoirs multi-espèces, bovins, porcins, ovins, ateliers de découpe ou de transformation, c'est toute la filière qui est concernée, avec une fragilité particulière en bio et Label Rouge.



Un abattoir ferme chaque mois, selon Culture Viande  
© Culture Viande

« Aujourd'hui, c'est bien un **abattoir** qui ferme tous les mois ! » c'est ainsi qu'Yves Fantou, le nouveau président de Culture Viande, a alerté la presse à quelques jours du salon de l'agriculture 2024. **Les entreprises de la viande** sont menacées sur plusieurs fronts. La **décapitalisation en bovins** a entraîné une **baisse de 4,9 % des abattages** en 2023, **celle dans la filière porcine de 4,8 %**. Aucune perspective de reprise n'est attendue à court terme. Une telle baisse de l'offre entraîne un ralentissement de l'activité **des abattoirs français**, surdimensionnés.

Carte non exhaustive, réalisée par les Marchés.

## Des abattoirs qui tournent au ralenti

Selon les opérateurs interrogés par Les Marchés, nombreux sont les abattoirs les plus importants à tourner au ralenti. La semaine de quatre jours devient la règle. Or les volumes sont nécessaires pour écraser les coûts de fonctionnement et les investissements, très élevés dans cette **industrie**. Un manque qui se traduit sur les maillons suivants, ainsi la Cooperl, en surcapacité, a fermé deux sites de salaisons cuites en Bretagne et en Île de France. On a aussi appris début février la fermeture de l'atelier de **découpe de viande** d'Elivia à Livarot (14). La **fermeture d'un abattoir Elivia** est aussi programmée cette année.

« *Les gros abattoirs manquent d'offre. Les plus petits sont fragilisés par la hausse du coût des intrants. Ceux qui n'ont pas pu faire face à la hausse des charges ont fermé* », Yves Fantou, président de Culture Viande.

## Des investissements élevés, difficiles à mettre en œuvre

Pour les plus **petits abattoirs**, difficile de se projeter dans des investissements parfois incontournables face à la vétusté des matériels, qui se comptent en millions d'euros, alors que les volumes ne sont pas garantis à moyen terme. C'est le cas de l'abattoir d'Alès, menacé de fermeture. De la chaîne porc de Limoges, qui a fermé en septembre, les éleveurs doivent donc amener les animaux à 200 km de là en attendant une solution. « *On n'a plus les volumes pour garantir les investissements nécessaires alors que les outils s'usent très vite* », réagissait ainsi Jean-Marc Lescure, directeur de Limousin promotion, lors d'un point sur les viandes limousines Label Rouge, continuant « *des outils devront fermer, pour que ceux qui restent tournent à plein régime avec des coûts de fonctionnement bien moindre que les petits abattoirs de proximité* ».

« *Des outils devront fermer, pour que ceux qui restent tournent à plein régime* », Jean-Marc Lescure, directeur de Limousin promotion

## Des petits abattoirs écrasés par la hausse de l'énergie

« *Les gros abattoirs manquent d'offre. Les plus petits sont fragilisés par la hausse du coût des intrants. Ceux qui n'ont pas pu faire face à la hausse des charges ont fermé* », résume Yves Fantou. Les **coûts de production** ont bondi depuis 2022 et le début de la guerre en Ukraine, en premier lieu desquels le prix de l'énergie, qui peut avoir triplé dans certaines circonstances. A cela s'ajoute la hausse des salaires, dans une filière où les recrutements ne sont pas faciles. Ces coûts pèsent sur toutes les entreprises, mais en particulier les plus petites.

## Moins de revenus issus des coproduits, plus de charges d'équarrissage

Autre facture qui s'est alourdie, celle de l'**équarrissage**. Paul Rouche, directeur de Culture Viande, dénonçait dans nos colonnes l'automne dernier des prix d'équarrissage « *imposés par les deux acteurs quasi-monopolistiques de l'équarrissage, Akiolis et Saria, qui sont dans une logique de maximisation de leurs comptes d'exploitation* ». La **valorisation des coproduits** est aussi en recul. « *Tous les prix des co-produits (45% du volume de l'animal) sont en recul, même ceux des graisses pour lesquelles pourtant le marché mondial reste porteur. L'équilibre économique en la matière est devenu intenable et met clairement en danger les entreprises du secteur* », appuyait Yves Fantou mardi dernier.

« *L'équilibre économique en la matière est devenu intenable* », Yves Fantou

## Une revalorisation des prix de la viande qui atteint ses limites

Si les charges ont augmenté, les **prix à la consommation** ont suivi dans un premier temps. Mais les volumes accusent le coup. Les ménages ont arbitrés leurs **achats**, aux dépens de la viande fraîche. En viande bovine, la consommation a reculé de 3,7 % en 2023 après trois années de relative stabilité, relaie-t-on à Culture Viande, même tendance en porc avec une baisse estimée à 3,5 % sur des chiffres cumulés annuels à octobre. Pour la viande ovine, la consommation par bilan chuterait de 5,6 %. Et en RHD, les importations gagnent du terrain. Les **négociations commerciales** ont été très tendues en ce qui concerne les élaborés. Alors que les opérateurs demandaient encore des hausses (2 %) voire une stabilité, la conclusion est à la baisse de 2 à 4 %. C'est surtout le haché surgelé qui en souffre, avec une concurrence européenne accentuée.

## Les marges des entreprises de la viande sous pression

Dans ce contexte, dans un étau, les abattoirs voient leurs **marges** fondre. « *Selon le rapport au Parlement 2023 de l'Observatoire des Prix et des Marges, le taux de marge nette est passé de 1,2 % à 0,8 % pour la viande bovine en 2022 et de 2 % à 0,5 % pour la viande porcine* », déclare Yves Fantou.

## Les outils tournés vers le bio et le label encore plus fragilisés

Alors que **l'inflation** a miné le pouvoir d'achat des ménages, les **viandes sous Label Rouge et Bio** ont connu une baisse de la consommation. Elles souffrent aussi de la fragilisation de certaines boucheries artisanales, leurs premières prescriptrices. C'est ainsi que la Sicaba, dans l'Allier, a été placée en redressement judiciaire il y a un an. Pour les viandes limousines Label Rouge, les volumes chutent drastiquement, (-15 % pour le bœuf Limousin Label Rouge). La surcapacité régionale en outils d'abattage de bovins, estimée à 20-25% selon Jean-Marc Lescure, pèse sur les labels limousins.

On peut aussi noter que la crise du bio a entraîné la fermeture d'un atelier de découpe Bodin volailles, alors que les outils de la volaille sont encore peu touchés par la crise.

## La désindustrialisation alimentaire profite à l'importation

La consommation de viande diminue beaucoup moins vite que la production en France, et c'est l'importation qui en profite. Certains de nos voisins sont particulièrement sur les rangs, comme l'Espagne pour le porc, la Pologne et l'Allemagne en vache, notamment.

## La stratégie abattoir du gouvernement, un risque de concurrence déloyale ?

Le gouvernement a annoncé, en juillet dernier, un plan abattoir, qui prolonge le plan de relance, et le ministre a dévoilé lors du Sommet de l'élevage le projet d'un fonds de garantie de 50 millions d'euros. La première phase vient de conclure, des diagnostics territoriaux du maillage et des besoins. Commence à se mettre en place des instances de gouvernances régionales qui donneront leur avis sur l'accès au fonds de garantie, selon une grille en cours de construction. Méfiante, Culture Viande rappelle dans un communiqué « que le Plan, s'il a pour vocation de préserver un maillage pertinent au niveau de chaque territoire, doit se mettre en œuvre sous conditions : renforcer exclusivement les outils d'abattage conformes à la totalité de la législation, dotés d'une structure viable et ne rentrant pas dans un système subventionné de concurrence déloyale ». Ainsi résume Yves Fantou « *Il n'est pas acceptable que dans un même secteur d'activités cohabitent des outils et des installations qui ne supportent pas les mêmes coûts réels de construction ou de fonctionnement. L'activité d'abattage est une activité économique qui doit trouver son équilibre sur un marché concurrentiel* »

## TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



### JO 2024 : « Certaines zones d'ombre persistent »

Directeur délégué à l'Union TLF, Jérôme Douy est également en charge d'un groupe de travail au sein du programme LUJOP (Logistique urbaine du quotidien durant les Jeux olympiques et paralympiques). Il détaille les questionnements et les chantiers en cours à quelques mois de la compétition.



**Froid News : Quelles problématiques risquent d'affronter l'écosystème logistique durant ces JOP ?**

**Jérôme Douy :** Aujourd'hui ce qui n'est pas très clair, parce que la réglementation avance petit à petit, c'est la manière dont les commerçants, les activités économiques, vont se maintenir pendant cette période. Il ne faut d'ailleurs pas oublier la tenue des

Jeux paralympiques à la rentrée. Ces derniers sont un peu moins étudiés alors que le contexte reste le même en matière de sécurité et qu'ils auront lieu lorsque toute l'activité économique va reprendre en septembre avec la nécessité d'assurer les approvisionnements. On pense que c'est un point sur lequel la préfecture doit être extrêmement attentive parce que cela risque de « coincer » pas mal.

**F. N. : Avec la création du projet LUJOP (Logistique urbaine du quotidien durant les Jeux olympiques et paralympiques), va-t-on dans le bon sens ?**

**J. D. :** Oui, il s'agit d'une démarche essentielle qui se base sur un esprit collectif. LUJOP rayonne aujourd'hui autour d'une trentaine d'organisations professionnelles multisectorielles et a monté différents groupes de travail parmi lesquels je copilote le premier associé à la réglementation, en collaboration avec Christian Rose, responsable environnement transport et logistique de la CGF (Confédération des grossistes de France). Dans ce cadre, nous avons envoyé fin décembre une note de recommandation au Préfet avec notre cahier de doléances sur des points sur lesquels nous manquions de précision dans la gestion des périmètres de sécurité. Certaines zones d'ombre persistent. Par exemple, sur les zones rouges (périmètres d'interdiction de la circulation motorisé) : sur quels critères va-t-on obtenir un régime dérogatoire ? Est-ce que toutes les activités de livraison pourront l'avoir ou est-ce que la préfecture considérera qu'il y aura des livraisons essentielles et d'autre non ? Nous nous

interrogeons également sur l'activité « froid » : est-ce que les produits frais seront considérés comme essentiels ?

**F. N. : Comment l'écosystème transport et logistique que vous représentez au sein de l'Union TLF réagit-il à l'approche des Jeux ?**

**J. D. :** Les entreprises ont besoin d'informations claires relatives aux règles de circulation afin d'anticiper leurs organisations logistiques et leur plan de transport. Elles s'attendaient à avoir un bloc d'informations alors que ces dernières risquent d'arriver au goutte à goutte. Des séquences sur les montages des sites éphémères devraient se mettre en place entre mars et juin impliquant un certain nombre de désagréments en matière de circulation. Et les JO vont se passer sur la Seine, ce qui obligera la préfecture à fermer des quartiers complets mais nous saurons la date au dernier moment pour éviter toute préparation terroriste. Au sein de l'Union TLF, nous déployons des outils de communication dédiés à nos entreprises membres, visant à les tenir informées de manière régulière sur l'évolution de la situation leur permettant ainsi de rester au fait des développements les plus récents.

**crédit photo : Astrid Lagougine**

## Patrice Vergriete nommé ministre délégué aux Transports



Patrice Vergriete remplace Clément Beaune au ministère des Transports.

Crédit photo DR

**Moins d'un mois après sa nomination à la présidence de l'AFITF, Patrice Vergriete vient d'être nommé ministre délégué aux Transports. Les organisations patronales se réjouissent de cette nomination mais lui rappellent les nombreux dossiers qui l'attendent.**

Annoncé ce 8 février dans le cadre de la deuxième vague de nomination de ministres, c'est donc Patrice Vergriete qui prend en charge le ministère des Transports, en remplacement de Clément Beaune. Le secteur a donc, de nouveau, son propre ministère même s'il reste sous la responsabilité de Christophe Béchu, ministre de la transition écologique.

Patrice Vergriete avait été choisi en janvier comme président de l'AFITF (conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France). Il était jusqu'au dernier remaniement ministre du Logement dans le gouvernement d'Elisabeth Borne. Ancien maire de Dunkerque et président de la communauté urbaine, ce polytechnicien, ingénieur général des Ponts, Eaux et Forêts, a l'étiquette divers gauche.

### Réactions

Les fédérations TLF et OTRE, félicitant le nouveau ministre dans un communiqué, l'ont interpellé sur les multiples dossiers qui l'attendent. « L'année 2024 qui s'ouvre laisse subsister de nombreuses interrogations au sein de la filière, dont l'activité peine à reprendre alors même que l'envolée des coûts observée en 2023 se poursuit, tant pour le transport de marchandises que de voyageurs », a ainsi souligné l'OTRE, rappelant le poids des investissements induits par la transition énergétique, le maintien de la compétitivité du transport routier français, mise à mal par l'accumulation de déséquilibres commerciaux et la concurrence des pavillons étrangers. « Cette situation grève l'activité de nos professionnels, dont les marges bénéficiaires s'amenuisent face à la réticence de certains donneurs d'ordre quant à toute revalorisation du prix des transports », poursuit-elle.

De son côté, l'Union-TLF souligne que dans ce « contexte économique difficile », les entreprises « font face à une très forte concurrence européenne et à un mur d'investissements liés à leur transition énergétique. Auprès du nouveau Ministre, nous serons un acteur exigeant et proactif pour accompagner les transitions de notre secteur, défendre la compétitivité de nos entreprises et agir contre tout nouveau projet de taxation. »

**Le début d'année 2024 est agité, en particulier avec le départ acté de Clément Beaune, ex-ministre des Transports, à l'occasion d'un remaniement ministériel. Les organisations patronales et syndicales resteront vigilantes sur plusieurs fronts. Petit tour d'horizon des priorités d'action chez les partenaires sociaux.**

Tout au long de l'année 2023, les partenaires sociaux ont pu avancer sur plusieurs dossiers en faveur du transport routier de marchandises en concertation avec le Gouvernement. Mais un événement est venu perturber cette collaboration : le remaniement ministériel lié à la nomination de Gabriel Attal au poste de Premier ministre début janvier, actant le départ de Clément Beaune, ex-ministre des Transports. *« C'est malheureux, et nous n'avons plus personne avec qui dialoguer au Gouvernement. C'est un signal très négatif pour la profession »*, estime Florence Berthelot, déléguée générale de la FNTR. Un avis partagé par Jean-Marc Rivéra, délégué général de l'OTRE : *« Nous sommes dans le flou total et inquiets, il n'y a personne de nommé en charge des transports alors que c'est un secteur vital pour l'économie française. Durant tout son mandat, nous avons des échanges de qualité et réguliers avec Clément Beaune, ce qui nous a permis d'avancer sur certains projets. Faudra-t-il tout recommencer de zéro ? »*

Néanmoins, cette incertitude sur la place du secteur du transport au Gouvernement n'empêche pas les organisations patronales de défendre l'intérêt du TRM. En 2024, elles sont encore sur le pont pour faire avancer la profession sur plusieurs plans. Tout d'abord, le maintien de la compétitivité économique de la filière du TRM sera une nouvelle fois l'un des combats à mener dans ce contexte d'inflation. *« Avec la hausse des coûts, les entreprises du transport ont le couteau sous la gorge. Il est impératif d'avoir une rémunération juste du transport, de façon à mieux résister à l'inflation »*, indique Jean-Marc Rivéra. Avant de poursuivre : *« Il faut également mieux faire respecter l'obligation de paiement à trente jours. Les délais sont de plus en plus allongés, ce qui touche fortement la trésorerie des transporteurs. »* L'application du principe du « pied de facture » chez les transporteurs constitue aussi l'une des priorités d'action chez les organisations patronales. *« Au sein de l'Union TLF, nous continuons à développer l'aspect serviciel pour mieux accompagner les adhérents au quotidien. Outre la publication de notes de conjoncture économique, nous multiplions les webinaires pratico-pratiques sur les sujets du quotidien des dirigeants, comme la négociation commerciale ou l'application du pied de facture »*, précise Olivier Poncelet, délégué général d'Union TLF. Sur ce sujet, l'OTRE souhaite que le dispositif soit plus transparent. *« Sur le principe du pied de facture, les donneurs d'ordre l'appliquent, mais les modalités de calcul sont libres. Certains chargeurs calculent comme cela les arrange. Pour éviter les abus, nous préconisons que le calcul du pied de facture soit basé sur les seuls indicateurs de référence du CNR. »*

### **La question de la fiscalité du TRM**

Autre cheval de bataille en 2024 pour les organisations patronales : le déremboursement de la TICPE. *« La loi a prévu une suppression totale du remboursement de la TICPE à l'horizon 2030. Or, compte tenu de la faible rémunération du transport, ce rabet ne va pas améliorer notre capacité d'investissement, notamment pour verdifier la flotte. Nous sommes donc défavorables à cette suppression »*, indique Florence Berthelot. Même son de cloche chez Union TLF, comme le soutient Olivier Poncelet : *« Notre position contre le déremboursement de la TICPE ne changera pas tant qu'il n'y aura pas d'harmonisation de la fiscalité sur le carburant au niveau européen. Nous devons défendre la compétitivité du pavillon français. De plus, la loi a prévu des conditions qui ne sont pas réunies, comme le développement d'un réseau d'avitaillement adapté »*. Du côté de l'OTRE, on pointe que l'État français pourrait très bien revenir sur cette mesure. *« La fin du remboursement de la TICPE est totalement une mesure franco-française. Issu de la convention citoyenne, le Gouvernement pourrait facilement reculer l'échéance de 2030. Quoi qu'il en soit, nous sommes fermement opposés à ce déremboursement »*, soutient Jean-Marc Rivéra.

En 2024, les organisations patronales vont être attentives au dossier des écotaxes régionales pour les poids lourds. *« Il y a déjà des mesures de modulation du tarif des infrastructures routières en fonction du niveau de pollution des véhicules dans le cadre de l'Eurovignette. L'instauration de ces écotaxes serait encore une*

mesure qui pénaliserait les transporteurs », précise Florence Berthelot. « Le déploiement de ces écotaxes aurait des répercussions sur les acteurs du transport régional, ce qui nuirait à l'économie locale, et risquerait de devenir un nouveau casse-tête si elles se développent dans les différentes régions », indique Olivier Poncelet. De son côté, l'OTRE sera attentive aux conditions de déploiement de ces écotaxes. « Nous serons en ferme opposition des écotaxes et nous allons notamment regarder juridiquement leur mise en œuvre, par exemple sur les exonérations. Pourquoi un même véhicule serait-il exonéré en fonction de son usage comme l'exonération des forains ? » se demande Jean-Marc Rivéra.

### **Accompagner la transition énergétique**

La transition énergétique fera bien évidemment partie des préoccupations des transporteurs routiers. L'ensemble des représentants du TRM est d'accord sur la nécessité de travailler sur les financements alloués aux entreprises. « Les aides à la transition énergétique gagneraient à être amplifiées, pluriannuelles et simplifiées. Au lieu du système d'appels à projets, il serait préférable de revenir au bonus écologique, plus simple pour toutes les entreprises, quelle que soit leur taille », estime Olivier Poncelet. Avant de compléter : « Ce système ne devrait pas se limiter qu'aux acquisitions, mais il faut aussi encourager le rétrofit et la location de véhicule qui constituent un véritable levier pour le verdissement. Il faudrait que les aides concernent aussi ce volet. » Du côté de la FNTR, on souligne l'iniquité d'accès aux aides. « Le système d'appels à projets désavantage les PME et les TPE. Il est impératif de simplifier les process administratifs pour les demandes d'aides », indique Florence Berthelot. Pour aider ses adhérents, la fédération envisage de mettre en place un service pour monter les dossiers de demandes. Toutefois, la FNTR s'interroge sur l'articulation des différents plans de décarbonation entre la stratégie bas carbone et celle sur les mobilités propres : « La transition énergétique va coûter extrêmement cher, que ce soit pour les véhicules, les infrastructures d'avitaillement ou de recharge. Les financements vont-ils être à la hauteur et bien planifiés pour aider les transporteurs à investir ? » Toujours sur l'aspect environnemental, le déploiement des ZFE continue de préoccuper les transporteurs. « Nous avons avancé dans la prise de conscience que le calendrier de mise en place instauré par certaines métropoles était irréaliste, compte tenu notamment des délais pour le renouvellement des flottes. Nous travaillons maintenant avec les collectivités locales sur l'harmonisation des modalités d'accès aux ZFE entre les différents types de marchandises transportées et sur les avantages opérationnels qui pourraient être fournis aux entreprises pionnières dans la décarbonation de leurs flottes », développe Olivier Poncelet. Pour l'OTRE, les travaux en cours de la stratégie des mobilités propres (SDMP) sont une grande déception. « Si les travaux de la feuille de route nous ont satisfaits, car ils s'inscrivent dans une logique de réalisme comme nous le souhaitons, les travaux de la SDMP qui ont suivi partent dans tous les sens et ne s'inscrivent que dans une logique d'affichage d'objectifs théoriques purement irréalistes. Et pendant ce temps-là, les entreprises sont très inquiètes de savoir comment elles vont s'organiser demain », commente Jean-Marc Rivéra.

### **Encadrer le chargement-déchargement**

Sous le mandat de Clément Beaune, un rapport avait été rendu par Pierre Garcia, ancien directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de la Région Centre-Val de Loire, sur le chargement et déchargement. Les organisations espèrent que le remaniement ministériel n'entravera pas la bonne marche sur ce dossier. L'Union TLF reste opposée sur l'interdiction du chargement et déchargement des véhicules par les conducteurs, mais estime que des précisions pourraient être apportées sur les conditions de formation, de sécurité ou d'équipement lors de ces opérations. De son côté, la FNTR souhaiterait que la France légifère sur le sujet. « La France devrait s'inspirer de l'Espagne et du Portugal pour l'encadrement du chargement-déchargement. Le contrat type actuel n'est que supplétif pour déterminer les conditions », indique Florence Berthelot. Un volet sur lequel Jean-Marc Rivéra s'épanche : « Ce qui est inscrit dans un contrat type doit être inscrit dans la loi pour donner un caractère obligatoire à la règle. » En outre, le délégué général de l'OTRE indique que s'il y a un cadre législatif sur ce volet, « il faut aussi légiférer sur les temps d'attentes, en intégrant notamment intégralement l'article 11 du contrat type (sur les durées) dans la loi ». Tout en prévoyant un système d'indemnisation « si le temps d'attente est dépassé, calculé sur les bases d'un indicateur du CNR ». Toujours dans le rayon du contrat type, l'OTRE souhaiterait que le transport de palettes soit considéré comme un transport spécifique à part entière et qui fasse donc l'objet d'un contrat de transport distinct du contrat initial.

Un autre axe de travail réside sur les permis de conduire. Les organisations patronales avaient collaboré avec le ministère des Transports pour réduire les délais de délivrance des permis pour que les professionnels puissent exercer en sortie de formation. Avec le remaniement, elles s'interrogent sur l'engagement de son successeur sur le sujet. En outre, l'OTRE recommande l'instauration d'un permis professionnel blanc administratif. « *Il existe bien un dispositif de permis blanc, qui émane de l'autorité judiciaire. Si un conducteur perd totalement les points de son permis, cela passe par une décision d'un préfet et non d'un juge. Il serait judicieux qu'en l'absence d'infraction de la route grave, le conducteur puisse continuer à exercer au travers d'un permis blanc administratif à la charge du préfet* », explique Jean-Marc Rivéra.

### **Rayonner au niveau européen**

Plusieurs organisations patronales vont se focaliser sur leurs actions hors des frontières hexagonales. Du côté de la FNTR, qui s'appuie sur deux représentants permanents à Bruxelles (Belgique) et un bureau commun avec ses alliés européens du BGL (Allemagne) et de NLA (Pays nordiques), on souhaite agir à l'occasion des élections européennes. « *Nous devons sensibiliser la Commission européenne à la question du transport pour qu'elle soit mieux prise en compte lors des projets législatifs* », indique Florence Berthelot. Du côté d'Union TLF, on veut, dans un premier temps, renforcer sa présence à Bruxelles. « *Nous prévoyons d'avoir une personne en permanence sur ces sujets, pour avoir un meilleur suivi des questions européennes et porter avec les autres organisations la voix de la profession* », précise Olivier Poncelet.

Autre sujet incontournable pour 2024, les Jeux olympiques et paralympiques, qui concerneront également la profession. Or, à quelques mois de la cérémonie d'ouverture, l'organisation autour de la logistique du quotidien pendant la période reste encore bien floue. « *On est conscient des enjeux de sécurité, mais les livraisons devront se poursuivre durant les JOP 2024. Nous devons donc avoir des informations sur les modalités au plus tôt pour pouvoir mieux nous organiser* », explique Olivier Poncelet. L'organisation attend notamment d'en savoir plus sur les modalités de sécurité, la liste des justificatifs pour accéder à certaines zones, les dérogations pour l'accès aux zones rouges, les phases de montage et démontage des matériels, les restrictions liées aux fan-zones, etc.



Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 vont entraîner des restrictions de circulation pour les transporteurs.  
Crédit photo Adobe Stock

**Pour mieux accompagner les transporteurs et logisticiens, l'Union TLF a élaboré un guide pratique dédié à la logistique des Jeux olympiques et paralympiques 2024. Une publication qui vise à lever les inquiétudes des acteurs de la filière et leur permettre de s'organiser en amont.**

Le 14 février, le « Guide Transport & Logistique des Jeux 2024 » a été officiellement publié par l'Union TLF. Conçu en collaboration avec les entreprises adhérentes, il récapitule l'ensemble des informations utiles aidant les transporteurs à mieux anticiper leur organisation de logistique urbaine durant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. *« À travers ce guide, l'Union TLF accompagne les transporteurs et logisticiens dans la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Nos entreprises sont les rouages souvent invisibles qui animent le monde, véritables poumons de nos économies et pierres angulaires de notre quotidien à tous. Ensemble, nous pouvons garantir que les Jeux de 2024 soient non seulement un spectacle sportif exceptionnel, mais aussi un témoignage de l'excellence logistique française »*, indique Olivier Poncelet, délégué général de l'Union TLF. À noter que ces informations utiles seront régulièrement mises à jour par la fédération dès qu'elles seront portées à connaissance.

### **Restrictions de circulation**

Ayant lieu entre le 26 juillet et 9 septembre, les JOP 2024 va nécessiter le montage de sites d'épreuves temporaires dès mars prochain sur plusieurs zones : Concorde, Trocadéro-Eiffel-Champ de Mars, Grand Palais-Pont Alexandre III-Invalides. Sites qui seront démontés à l'automne entre septembre et octobre. À cela s'ajoute des restrictions de circulations à Paris Intra-muros dès les 14 et 15 juillet liées au relais de la flamme olympique. Durant l'événement, différentes fan zones seront également installées dans la totalité des arrondissements parisiens avec des dispositifs de sécurité limitant la circulation.

Des périmètres de sécurité seront également déployés autour des 15 sites olympiques et 11 paralympiques. Ils se distinguent en deux catégories : d'une part, le périmètre rouge où les livraisons autorisées nécessiteront un enregistrement préalable via une plateforme numérique (QR Code) déployée au printemps 2024. À noter que les enregistrements de dernière minute ne seront pas autorisés, et que les points d'accès et de sortie de ces périmètres seront révélés en d'ici à 2024. D'autre part, le périmètre bleu qui permettra une desserte locale moyennant la présentation d'un document de transport (bon de commande/de livraison) aux forces de l'ordre.

Autre mesure de circulation instaurée : les voies réservées. S'étendant sur 185 kilomètres en région parisienne, seules les personnes accréditées (membres de délégation, personnel médical, journalistes, etc.) pourront les parcourir. À noter que les transporteurs de marchandises ne seront pas autorisés sur ces voies, activées entre le 1er juillet et le 15 septembre.

### **Anticiper pour mieux se préparer**

L'Union TLF incite les pouvoirs publics à communiquer dès que possible les réglementations liées aux mesures spécifiques déployées lors des JOP 2024. Dans ce cadre, l'organisation patronale rappelle que les transporteurs et les logisticiens doivent prendre connaissance au plus tôt des conditions de circulation pour mieux planifier l'activité. En outre, les réalités opérationnelles doivent être prises en compte dès la conception des réglementations : volume de marchandises, mode de transport relatif, livraison /réception de marchandises de nuit.

Toujours dans cette démarche d'anticipation, l'Union TLF va poursuivre son travail, notamment aux travers de la mise à disposition de data pour une meilleure planification des flux quotidiens. Elle va également organiser un « test event » avec les acteurs économiques pour évaluer les difficultés éventuelles sur l'information préalable, la gestion des flux et des accréditations, etc. Enfin, Union TLF va s'atteler à la mise en place d'une hotline et de procédures d'urgences entre professionnels et la Préfecture de police en cas d'imprévus majeurs.



Selon l'Allemagne, la réglementation régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des camions doivent tenir compte des e-fuels.  
Crédit photo DR

**Une majorité d'États membres de l'UE a approuvé le durcissement des règles portant sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les camions. L'Allemagne, qui bloquait le projet, a revu sa position..**

Les partenaires européens se sont mis d'accord à Bruxelles sur un durcissement des règles portant sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les camions et les bus. Celles-ci devront reculer de 90 % d'ici à 2040, par rapport à 2019. L'accord était en suspens depuis mi-janvier, en raison de tensions au sein de la coalition au pouvoir à Berlin.

Le gouvernement allemand a finalement enterré la hache de guerre. Il a fallu l'intervention du chancelier Social-démocrate Olaf Scholz pour que le ministère des Transports, aux mains du Libéral Volker Wissing, revienne sur son opposition au projet. Volker Wissing avait apposé son veto au texte, notamment en raison de l'absence de réglementation sur les carburants synthétiques. Ce point est particulièrement important pour les transporteurs. Ils estiment qu'en l'absence de solution technique satisfaisante du côté des camions électriques ou à hydrogène, les carburants synthétiques devraient être considérés comme une alternative propre au diesel.

### **Encadrer les e-fuels**

La technologie des e-fuels est considérée par le ministre comme indispensable, à titre transitoire, pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE d'ici à 2045. Quant aux constructeurs, « *ils attendent une sécurité de planification tant pour les véhicules électriques que pour les e-fuels* », selon Volker Wissing. Selon des indiscretions en Allemagne, un avenant à l'accord devrait garantir aux propriétaires de camions ne roulant qu'au e-fuel qu'ils pourront conserver leurs véhicules à l'avenir. Le Parlement européen doit encore approuver le texte en séance plénière.

# Les Echos

## Pollution automobile : les métropoles lèvent le pied sur les ZFE

Aix-Marseille-Provence a décidé de reporter « sine die » la prochaine étape des restrictions pour les véhicules polluants. Avec l'amélioration de la qualité de l'air, la métropole de Rouen estime aussi que les véhicules Crit'air 3 devraient continuer à être autorisés sur son territoire le 1<sup>er</sup> janvier 2025.



Les lois d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et Climat et résilience de 2021, avaient prévu la généralisation des ZFE à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 dans les 43 agglomérations de plus de 150.000 habitants. (Stéphane Audras/REA)

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont à nouveau dans le collimateur des élus locaux. Après Rouen, qui a annoncé mi-janvier que ses habitants devraient échapper au couperet de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 (voitures à essence immatriculées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et diesel immatriculées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011) début 2025, c'est au tour de Marseille de monter au créneau.

« J'ai décidé de ne pas mettre en application le Crit'Air 3, qui devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 à Marseille. Je le reporte sine die. Il faut du temps, il faut être plus tolérant », a annoncé dimanche Martine Vassal, la présidente divers droite de [la métropole Aix-Marseille-Provence](#), dans un entretien à « La Tribune Dimanche ».

### « Territoires de vigilance »

La ZFE mise en place dans le centre de Marseille en 2022, d'où sont déjà exclus les véhicules les plus polluants (classés Crit'air 4 et 5), devait être étendue début 2025 aux Crit'Air 3. « Tout le monde n'a pas la possibilité de s'équiper en véhicule électrique dans un délai aussi court », a-t-elle expliqué.

Une nouvelle fronde des élus locaux ? Ces décisions sont en réalité parfaitement légales, à condition que la qualité de l'air s'y soit effectivement améliorée l'an dernier. Les lois d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 et Climat et résilience de 2021, qui ont instauré les ZFE dans le but de réduire le nombre de décès liés à la pollution, avaient prévu leur généralisation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 dans les 43 agglomérations de plus de 150.000 habitants.

« Ces lois prévoient en réalité que seules seront concernées les agglomérations où la pollution de l'air a dépassé certains seuils, pendant au moins trois ans au cours des cinq dernières années », rappelle-t-on au ministère de la Transition écologique. « Les autres seront considérées comme des 'territoires de vigilance'. »

Le ministre Christophe Béchu avait ainsi annoncé en juillet dernier que, selon les dernières mesures connues de la qualité de l'air, seules cinq agglomérations pourraient finalement être tenues d'interdire les Crit'Air 3 le 1<sup>er</sup> janvier 2025 : Rouen et Marseille, mais aussi Paris, Lyon et Strasbourg.

## Améliorer la qualité de l'air

Mais au vu des derniers relevés de la concentration en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), « les conditions sont réunies pour que la métropole rouennaise bascule en territoire de vigilance », a écrit son président socialiste Nicolas Mayer-Rossignol dans un courrier envoyé à Christophe Béchu il y a trois semaines et resté pour l'instant sans réponse.

A Marseille, Martine Vassal n'a pas utilisé cet argument... mais certains observateurs croient savoir que les seuils y seront effectivement respectés. « Expliquer que l'on ne respectera pas la loi malgré l'impact sur la santé publique semble politiquement compliqué », souffle l'un d'eux.

« L'ambition, ce n'est pas d'interdire des véhicules. L'ambition, c'est d'améliorer la qualité de l'air. Si la qualité de l'air est améliorée, je n'ai pas de raison d'aller prendre des mesures d'interdiction qui n'auraient qu'une portée électorale ou punitive », a réagi Christophe Béchu dimanche sur RTL. « Là où il n'y a pas de dépassement, il n'y a pas d'obligation punitive. Là où il y en a, vous avez l'obligation de trouver les voies et moyens pour l'atteindre. C'est dans ce cadre que Martine Vassal s'exprime », a-t-il affirmé.

## Radars de contrôle

Les chiffres officiels - donc la liste des métropoles qui seront effectivement concernées - seront connus dans les semaines à venir. A Strasbourg, la qualité de l'air s'est améliorée en 2023. « Pour la première fois, l'ensemble des stations de mesure sont sous le seuil réglementaire des 40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> en concentration moyenne annuelle », a indiqué ce lundi l'Eurométropole. « Le calendrier voté en conseil eurométropolitain est toujours en vigueur, quand bien même les contrôles automatisés (lecture de plaques d'immatriculation) ne sont toujours pas mis en place », a souligné Pia Imbs, sa présidente.

La grande question sera surtout celle de [la métropole du Grand Paris](#), qui avait décidé en juillet dernier d'un nouveau report du calendrier de l'interdiction des Crit'Air 3, initialement prévue en juillet 2023, au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Reste également la question des radars de contrôle, que le gouvernement doit homologuer et sans lesquels toute interdiction restera sans effet. Alors que leur date de déploiement n'était plus envisagée avant la fin de 2024, le ministère promet désormais des annonces au comité ZFE « dans les prochaines semaines ».

**Anne Feitz et Laurent Thévenin**