



REVUE DE PRESSE

Semaine 5
29/01/2024 – 04/02/2024

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

- L'Officiel des Transporteurs
- LSA Commerce & Consommation
- Les Échos
- Les Routiers
- 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

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

- **Les Routiers**
 - Les médias alertés par le sort des routiers, victimes collatérales du conflit des agriculteurs
- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - L'INTERVIEW DU BT Patrick Galtier, Transports Galtier CRISE AGRICOLE ET TRANSPORT FRIGORIFIQUE
- **L'Officiel des Transporteurs**
 - Décarbonation : Le Groupe Blondel s'engage avec AlphaGreen Développement
 - La reprise des flux et une meilleure visibilité espérée en 2024
- **Les Échos**
 - XPO Logistics accélère dans les camions électriques, prisés de ses chauffeurs
 - Le transport routier asphyxié au mauvais moment par les barrages des agriculteurs
 - Opinion | Climat : remettre la logistique au milieu du village

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Michel Biero (Lidl) : "Les agriculteurs ne vivent plus de leur travail"
 - Egalim : "Aucun contrat n'échappera aux contrôles de la répression des fraudes", prévient Bruno Le Maire
 - Négociations commerciales : vers 2 à 3% d'inflation pour 2024
 - [Exclu LSA] Guillaume Darrasse quitte Teract pour rejoindre Auchan Retail
 - Thierry Cotillard (président des Mousquetaires) : "Il faut plus de directivité dans la loi Egalim"
 - Philippe Brochard quitte la direction générale d'Auchan France
 - Les réponses des industriels et des distributeurs à la crise agricole
 - Intermarché et Netto se renforcent en nommant deux directeurs généraux adjoints
 - Découvrez qui est la nouvelle patronne des marchandises de Carrefour France
 - [Info LSA] Un nouveau directeur des achats alimentaires PGC arrive chez Monoprix
 - Casino : le consortium de Daniel Kretinsky doit renforcer le volet social
 - Les centrales internationales au centre des préoccupations des pouvoirs publics [Tribune]
- **Les Échos**
 - Alimentation : vers une légère hausse des prix dans les supermarchés

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

- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - Tous solidaires, vraiment ?
 - VOS QUESTIONS SUR... les conséquences des blocages
- **L'Officiel des Transporteurs**
 - Manifestations d'agriculteurs. TLF demande la liberté de circulation et un soutien aux entreprises du secteur

PREMIERE PARTIE : L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



Les médias alertés par le sort des routiers, victimes collatérales du conflit des agriculteurs

L'un des plus spectaculaires impacts du mouvement des agriculteurs était évoqué par TF1 ce midi : le véritable blocus qu'ils imposent aux conducteurs routiers à Arnay-le-Duc depuis lundi retient ceux-ci prisonniers, alors qu'ils ont juste voulu contourner les blocages de l'A6 en empruntant la D906 (ex-N6). La municipalité fait ce qu'elle peut pour subvenir à leurs besoins quotidiens...

D'autres médias se sont emparés du sujet. France 2 a donné la parole à Barbero, transporteur de St-Laurent-du-Var (près de Nice), qui se demande s'il ne vaudrait pas mieux carrément laisser les camions sur site en cette fin de semaine plutôt que de perdre beaucoup d'argent tous des jours et d'imposer à ses conducteurs des dépassements de temps de conduite quotidiens.

Hier, les chaînes de télé ont recueilli les réactions de transporteurs comme Premat ou les Transports Bres (de Montélimar), qui ont donné l'alerte sur l'impossibilité d'assurer leurs missions dans ces conditions.

Europe 1 a fait un sujet hier sur la Fédération nationale du transport routier (FNTR) qui tire la sonnette d'alarme alors que près de 120 points de blocage ont été recensés hier mardi, avec 12 000 agriculteurs mobilisés et plus de 6 000 tracteurs au niveau national. Une situation qui perturbe le travail des transporteurs qui pourraient mettre genou à terre avec cette crise : leur chiffre d'affaires n'a pas été réalisé pendant ces deux dernières semaines, les temps de parcours se sont allongés, les heures de travail des conducteurs ont augmenté... Un transporteur, Jean-Luc Dejode, a fait ses comptes : la moitié de ses 30 camions ralentis, voire bloqués, représente une perte de 7 500 euros par jour.

Ce n'est certainement pas terminé : les interpellations des agriculteurs aux abords du Rungis ne vont pas suffire à calmer leurs ardeurs ! - AL et MF





L'INTERVIEW DU BT Patrick Galtier, Transports Galtier CRISE AGRICOLE ET TRANSPORT FRIGORIFIQUE

Les blocages des agriculteurs depuis le 29 janvier pénalisent les flux routiers et la desserte des plateformes logistiques. Les Transports Galtier (Aveyron) n'échappent pas à la règle. Le dirigeant de l'entreprise, Patrick Galtier, enregistre un rallongement des temps de conduite et des surcoûts carburant. Il redoute des litiges futurs avec les clients et milite pour que le gouvernement gèle la taxation du GNR pour le transport frigorifique, comme il vient de le décider pour le monde agricole.

Bulletin des transports : Depuis le début des blocages des agriculteurs, quel est l'état des lieux pour votre entreprise ?

Patrick Galtier : Nous sommes solidaires des agriculteurs, même si notre profession n'est pas à leurs côtés sur les barrages. Depuis le 29 janvier, nous sommes perturbés et nous devons emprunter les déviations et autres chemins de traverse. C'était encore possible jusqu'au 31 janvier mais depuis la soirée de ce jour-là, les forces de l'ordre dévient nos véhicules pour les orienter vers des voies uniques. En conséquence, les embouteillages se multiplient. Le ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, a donné l'ordre de ne plus emprunter les chemins de traverse. Par exemple, pour livrer la plateforme Carrefour de Salon-de-Provence au départ de notre siège social de Roquefort-sur-Soulzon, le temps moyen de conduite est de 3 heures. En ce 1er février, il est désormais de 9 heures.

BTL : Avez-vous une idée du préjudice économique subi ?

P.G. : Nous adaptons notre plan de transport en cherchant des alternatives, nous faisons jouer la débrouillardise. Mais il faudra rapidement quantifier le temps perdu par les conducteurs, les heures supplémentaires et le surcoût gazole (les véhicules consomment aujourd'hui 45 l/100 km au lieu de 27 l/100 km en temps normal). Sans compter les litiges futurs avec nos clients, spécifiques au transport frigorifique en cas de refus d'un chargement sur une plateforme de la grande distribution. Le contrattype stipule que le transporteur n'est pas responsable en cas de force majeure. Si les blocages devaient s'inscrire dans la durée, la force majeure ne pourra plus être invoquée. Comment seront alors gérés les litiges ?

BTL : Concrètement, comment pilotez-vous votre entreprise depuis le 29 janvier ?

P.G. : Pour la filiale Transports Galtier, qui fait du gros et demi-gros, qui compte 50 véhicules pour approvisionner la France, les conducteurs perdent en moyenne 2 à 3 heures tous les jours. Cela pénalise nos coûts de revient, sur la base d'un coût moyen global estimé à 90 €/h. Pour la filiale Galdis, spécialisée dans la distribution de produits frais pour les départements de l'Aveyron et de la Lozère, les conducteurs ne sont pas impactés pour livrer. En revanche, c'est le volume qui manque, nous distribuons en moyenne 30 % de moins. Nous livrons 80 tonnes de marchandises chaque semaine dans Paris intra-muros aux brasseurs et

restaurateurs parisiens mais nous ne sommes pas présents sur le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis. Pour monter à Paris, les conducteurs doivent éviter le premier barrage de Saint-Flour, puis le barrage de Gallargues. L'entreprise est certes perturbée pour rejoindre la région parisienne mais nos conducteurs peuvent circuler.

BTL : Quelle est la doctrine du vice-président de l'OTRE Aveyron que vous êtes, au regard de votre direction nationale ?

P.G. : Je ne suis pas toujours en accord avec les décisions prises au niveau national mais je me range toujours derrière la position majoritaire. Si la consigne est donnée de rejoindre les blocages, je ne serai pas d'accord à l'idée d'associer nos camions aux tracteurs des agriculteurs, mais je me rallierai toutefois au mot d'ordre.

BTL : Quelles sont les alternatives concrètes pour le secteur à court terme ?

P.G. : À mon sens, la profession a deux alternatives simples : soit les barrages sont levés et le sujet est clos, soit les blocages sont maintenus. Dans ce cas, les transporteurs peuvent décider de laisser leurs camions aux dépôts ; l'expérience montre que cela n'a jamais été concluant. N'oublions pas que certains adhérents OTRE ont les moyens de bloquer Rungis si le gouvernement n'apporte pas de réponses immédiates aux agriculteurs.

BTL : Quels sont les autres dossiers que vous portez dans l'Aveyron ?

P.G. : Le hasard veut qu'une réunion était programmée de longue date dans l'agenda du préfet de l'Aveyron, Stéphane Giusti. Elle a eu lieu aujourd'hui (N.D.L.R. : l'interview a été faite le 1er février 2023) mais elle n'avait rien à voir avec les blocages des agriculteurs. Il s'agissait de faire remonter les problèmes structurels du TRM, notamment notre hostilité au rabotage du remboursement partiel de la TICPE. Nous avons ajouté au menu de la réunion le volet conjoncturel des blocages avec la levée de la fiscalité sur le gazole non routier (GNR) accordé aux agriculteurs, à l'issue des annonces du Premier ministre le 26 janvier. Par cohérence, le gouvernement doit faire de même pour le transport frigorifique. Structurellement, nous demandons des avancées concrètes sur l'indexation gazole, notamment une meilleure transparence dans le mécanisme de répercussion auprès des chargeurs. Enfin, le gouvernement doit nous aider au regard des modalités d'application des indices calculés par le Comité national routier (CNR). C'est encore un sujet qui pose problème !.

Décarbonation : Le Groupe Blondel s'engage avec AlphaGreen Développement

Le transporteur picard Blondel a noué une collaboration avec AlphaGreen Développement, expert de dans la dépollution de moteurs à combustion. Objectif : réduire significativement les émissions de CO2 de sa flotte à court terme.



Le Groupe Blondel va décarboner sa flotte de camions à l'aide de la technologie mise au point par AlphaGreen Développement.

Crédit photo Blondel.

C'est une nouvelle étape dans l'engagement du Groupe Blondel (Saint-Quentin en Picardie) en faveur de la décarbonation et de la réduction de l'empreinte carbone de ses activités. Le transporteur vient d'annoncer un partenariat technologique avec Alphagreen

Développement, société spécialisée dans la dépollution des moteurs par injection d'hydrogène. Cette entreprise a développé un procédé d'injection d'hydrogène qui va être mis en application au sein du Groupe Blondel (3 000 collaborateurs répartis sur une quarantaine de sites en France et à l'international).

Cette technologie, qui repose sur la production d'hydrogène par électrolyse à partir d'eau, permet « un nettoyage sur mesure des moteurs, avec un diagnostic précis suivi de procédures adaptées, une activation des organes mobiles pour un nettoyage en profondeur, et une mise à jour des données adaptatives du moteur », indiquent les deux partenaires. Concrètement, le transporteur s'engage à dépolluer les moteurs thermiques de 179 de ses poids lourds, sur une flotte de 2 000 moteurs, dès la première année de ce partenariat. D'après lui, l'économie se chiffrerait à plus de 2 650 tonnes de CO2 sur les deux prochaines années.

Renouveler et décarboner la flotte

« Depuis plusieurs années, dans la dynamique de notre programme Go Green, nous avons entrepris le renouvellement progressif de notre flotte en prévoyant le remplacement des véhicules diesel. Dans cette démarche à long terme, nous avons délibérément opté pour une solution d'optimisation visant à limiter nos émissions de gaz à effet de serre à court terme. Cette approche nous permet d'obtenir des résultats tangibles dès la première année de mise en œuvre », indique Frédéric Balandraud, directeur de l'exploitation transport du Groupe Blondel à Dijon.

En complément, Alphagreen délivrera à Blondel un certificat d'action pour l'environnement. Mis à jour en temps réel, il mettra en évidence la réduction des émissions de CO2, la diminution de la consommation d'énergie, l'évitement des émissions de molécules cancérigènes liées aux hydrocarbures et la prévention du remplacement des filtres à particules.

● LES SPÉCIALITÉS/TRANSPORT FRIGORIFIQUE

La reprise des flux et une meilleure visibilité espérées en 2024

La chute des volumes alimentaires a fragilisé le transport frigorifique cette année. La persistance d'une inflation élevée risque de peser, à nouveau, sur les flux sous température dirigée, en 2024. Cette conjoncture difficile et le manque de clarté quant à plusieurs dossiers complexifient les stratégies d'achats et d'investissements.

À l'issue du premier semestre 2023, les volumes alimentaires accusaient une baisse de 6,1 % en France, selon Eurostat. « *Un repli sans précédent, hors Covid-19* », selon Bertrand Bompas. Pour le président de La chaîne logistique du froid, « *la chute de la consommation s'explique par une inflation sur les produits alimentaires d'une ampleur inédite* ». Entre juin 2022 et juin 2023, cette inflation s'est élevée à 15,5 % dans l'Hexagone ! « *Le décrochage de la consommation impacte directement le transport routier frigorifique et ses entreprises, puisque l'agroalimentaire représente 90 % de ses volumes* », rappelle-t-il. Soit un marché estimé par *Les Échos Études* à 6,3 Mds€ : 5,2 Mds€ pour les produits en froid positif et 1,1 Md€ en froid négatif. Un tiers de ce chiffre d'affaires serait internalisé au sein de « *transporteurs-grossistes* » en compte propre.

Relance bridée

Au troisième trimestre, la baisse des volumes et la hausse de l'inflation ont ralenti en France. « *Si reprise il y a en 2024, elle sera progressive, toutefois, sous l'effet d'une inflation élevée qui semble durable* », estime Bertrand Bompas. À des degrés divers, tous les segments du transport frigorifique alimentaire sont impactés par ce ralentissement. Lequel touche l'ensemble de sa chaîne de valeur en effet : de la distribution aux industriels, restauration hors foyer (RHF) comprise. Si la « *RHF chaînée* » et le snacking ont mieux résisté, grâce à l'ouverture de nouveaux points de



Le marché du transport frigorifique alimentaire français atteindrait 7,6 Mds€ d'ici 2027, selon *Les Échos Études* : 6,3 Mds€ pour le transport de produits frais (+ 21 % par rapport à 2022) et 1,3 Md€ en froid négatif (+ 18 %).

vente, la RHF collective continue à pâtir des changements structurels de mode de vie d'une partie de la population (télétravail, déménagements...).

Ajustements complexes

De l'aveu de Bertrand Bompas, également directeur général adjoint de Stef en France, et de Pascal Saulet, à la tête de la PME ATE, basée à Yèvres (28), « *il est difficile d'adapter nos équipes et nos moyens à la baisse des volumes* ». Deux raisons, au moins, expliquent ce constat, d'après eux : « *En plus de la persistance de pics d'activité journaliers anormalement élevés, les tournées et plans de transport ont été maintenus. La qualité de service est au rendez-vous, mais le poids moyen par livraison a diminué* ». De quoi fragiliser la rentabilité des

transporteurs, quelle que soit leur taille.

Sur le plan social, le ralentissement des flux s'est traduit par une détente sur plusieurs métiers, dont les conducteurs, reconnaissent Pascal Saulet et Bertrand Bompas. « *Cette évolution est conjoncturelle, cependant. Elle ne résout pas une pénurie structurelle qui resurgira lorsque l'activité sera plus forte. Des actions collectives et concertées, en matière d'attractivité, et une meilleure anticipation des besoins, en tenant compte de la démographie française, sont des mesures à prendre sur la durée pour lutter contre ce défi.* »

Hausse des coûts

Si le marché de l'emploi s'est détendu, les charges salariales ont augmenté en 2023 et suivront cette tendance en 2024, soutenues par les négociations annuelles entre partenaires sociaux. Quant à l'électricité, sur les sites de messagerie ou cross-dock, et aux carburants, ils restent à des niveaux élevés, après les sommets atteints en 2022. Avec le bond du prix des palettes, la hausse des coûts de revient des transporteurs frigorifiques se situe dans la fourchette haute au sein du transport routier de fret. Hors carburant, le Comité national routier a estimé cette progression dans la profession à environ 6,2 % en 2023 et à 6,7 % en 2024. L'ajustement des tarifs sera donc l'une des priorités des transporteurs





Valérie Lasserre, déléguée générale de La chaîne logistique du froid : « Le nouveau règlement F-Gas va peser lourdement sur le transport frigorifique. »

frigorifiques, l'année prochaine et au-delà, avec la mise en œuvre du nouveau pied de facture pour le gazole non routier (GNR).

Incertitudes dans les investissements

Ces revalorisations ont aussi pour but de préserver leur capacité d'investissement, pour décarboner leurs activités en particulier. « Le changement climatique nécessite des bouleversements de fond dans les organisations et des investissements lourds », abonde Bertrand Bompas,

TRANSPORT FRIGORIFIQUE/LES SPÉCIALITÉS ●

convaincu que ses membres « sont prêts et veulent relever ce challenge ». Or, pour investir, « ils ont besoin de visibilité sur les réglementations, les offres énergétiques et les progrès technologiques ». Le manque d'harmonisation et les calendriers changeants des zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) illustrent ce manque de visibilité, à ses yeux. « Difficile d'investir, de mutualiser, d'optimiser et de maximiser la polyvalence des parcs dans ces conditions. Les transporteurs ont besoin aussi de progressivité dans la mise en œuvre des ZFE-m, corrélée avec la sortie des nouveaux véhicules par les constructeurs. »

Enjeu autour des fluides

Concernant le volet énergétique, La chaîne logistique du froid promeut un mix selon les usages. Son président souligne, en outre, que « d'importants gisements de réduction des émissions existent dans le renouvellement des flottes et les moteurs fonctionnant au diesel B7. Pour l'électricité, il est urgent aussi de prévoir un mécanisme de répercussion à l'instar des autres carburants ».

Ce besoin de visibilité concerne également les fluides frigorigènes décarbonés

destinés à la production de froid embarqué. « Le nouveau règlement européen F-Gas, qui va entrer en vigueur sous peu, va faire peser de nouvelles contraintes d'exploitation très lourdes », souligne Valérie Lasserre, déléguée générale de l'association.

Autres pistes et temps forts en 2024

« Réduire les émissions de gaz à effet de serre et atmosphériques ne se limite pas à la seule technologie », reprend Bertrand Bompas. Pour lui, la chasse au vide et l'optimisation des remplissages recèlent des gisements encore inexploités. Ce champ d'étude pourrait être exploré lors de l'examen de dossiers tels que la gestion des palettes échanges, en limitant le nombre des palettes « intermédiaires et intercalaires », des manutentions réalisées par les conducteurs ou des temps d'attente.

Parmi les autres temps forts de 2024, les organisations et plans de transport frigorifique devraient être concernés par les rapprochements des enseignes Cora, Match et Carrefour, la reprise de magasins Casino par Intermarché Les Mousquetaires et par la succession des jours fériés en mai prochain... ●

ERICK DEMANGEON

EMBARQUEZ !
TOUT EST SOUS CONTRÔLE

LA GESTION CENTRALISÉE DE VOTRE FLOTTE ET DE VOS ÉQUIPES

truckonline

Les Echos

XPO Logistics accélère dans les camions électriques, prisés de ses chauffeurs

Après une première commande de 100 camions porteurs électriques pour les livraisons urbaines, la branche française de XPO Logistics double la mise auprès de Renault Trucks, cette fois avec des tracteurs à batteries.



L'ex-Dentressangle commande chez Renault Trucks 105 camions électriques de fort tonnage, et augmente son achat initial de modèles plus petits pour les livraisons urbaines. (DR)

Le marché des camions 100 % électriques a dépassé le simple rodage. Après le géant suisse du BTP Holcim, qui vient de signer une lettre d'intention avec l'allemand Daimler Truck portant sur 1.000 exemplaires du prochain modèle eActros 600 - pas encore entré en production -, en France, c'est le

groupe XPO Logistics qui joue les clients de lancement auprès de Renault Trucks, pour sa récente gamme de poids lourds à batteries.

La branche française du groupe américain XPO, qui représente son premier débouché sur le continent européen avec 110 établissements et près de 7.000 salariés, vient de signer une commande portant sur 105 tracteurs électriques (les véhicules puissants chargés de tracter une semi-remorque de 44 tonnes) de la nouvelle gamme Renault E-Tech. Modèles qui [seront assemblés dans l'usine de Bourg-en-Bresse](#), et livrables d'ici à 2026.

Confirmer les liens avec Renault

Pour l'ex-groupe Dentressangle, très actif en France, il s'agit de confirmer l'essai auprès de Renault Trucks (une branche du groupe suédois Volvo), après une première commande début 2023 de 65 unités de camions électriques plus petits, des porteurs de 16 et 19 tonnes, destinés à des livraisons dans les centres-villes. Cette commande initiale est elle-même accrue de 60 véhicules supplémentaires.

« Nous avons déjà reçu le premier exemplaire de tracteur électrique produit en série, c'est un sacré pas pour nous », commente Bruno Kloekner, le directeur général de XPO France. Contrairement aux classiques tracteurs diesel, abonnés aux très longues étapes à travers toute l'Europe, les modèles en question, dont l'autonomie plafonne à 200 ou 300 km selon les configurations de batteries, « viendront remplir leurs missions dans des zones de courtes distances, typiquement pour bouger des semi-remorques d'un site à l'autre », détaille le dirigeant.

Un prix de vente très élevé

Pour [ces modèles zéro émission](#), la question du prix à l'achat est majeure, puisque la facture atteint cette fois les 300.000 euros pièce. XPO Logistics n'a pas été admis dans la première vague d'aides de

l'Ademe, mais s'est rattrapé dans le second appel à projets de l'organisme public, recevant 8,3 millions d'euros (y compris pour 108 points de recharge), en soumettant cette fois des dossiers clients très précis.

Au-delà de l'atout écologique, ces camions à batteries deviennent « un élément d'attractivité du métier », soutient Bruno Kloeckner. « Des modèles sans secousses et sans fumées, très souples, au confort amélioré, dotés d'énormément d'atouts : les conducteurs déjà passés à l'électrique ne veulent plus s'en passer », résume-t-il. Un argument mis en avant pour une profession qui manque de candidats, particulièrement pour remplacer les aînés partant en retraite.

Pas question néanmoins de mettre tous ses oeufs dans le même panier, l'électrique étant cantonné à des missions précises. Pour un groupe de transport-logistique qui sert près de 50.000 clients européens via 563 sites, et qui exploite une flotte de 3.000 camions en France, la sortie progressive du diesel ne peut s'effectuer qu'en mode multi-énergies : avec le gaz liquéfié, le gaz comprimé, le biodiesel B100 ou le HVO (huile végétale hydrotraitée). « Ce que l'on attend de nous, c'est de formuler les meilleurs conseils à nos clients, en fonction de leurs flux de transport », ajoute le dirigeant.

Sur le 100 % électrique, la plupart des grands constructeurs, dont Volvo Trucks, Renault, Mercedes-Benz, MAN ou DAF ont désormais une offre en catalogue. « Le marché démarre, et les clients demandent beaucoup d'informations. La première brique chez XPO a consisté à former nos équipes, jusqu'aux commerciaux, et à refondre notre système », selon le patron pour la France, qui estime ne plus avoir le choix. Les resserrements réglementaires français ou européens (zones à trafic limité en ville, normes Vecto sur le CO₂ pour les constructeurs, etc.) poussent selon lui à anticiper ce nouveau cadre.

Les Echos

Le transport routier asphyxié au mauvais moment par les barrages des agriculteurs

Longs détours, heures supplémentaires, livraisons retardées : depuis l'instauration des barrages, les transporteurs routiers sont fortement pénalisés. La suspension des barrages est attendue avec impatience.



Les différents blocages, ici sur l'autoroute A6 au niveau de Chilly-Mazarin (Essonne), perturbent depuis plusieurs jours les chaînes d'approvisionnement et alourdissent les frais d'exploitation des transporteurs. (Vincent Loison/SIPA)

La chaîne du transport routier et de la logistique est de plus en plus perturbée par les barrages menés dans la France entière par les agriculteurs. Itinéraires chamboulés, temps d'attente importants sur le réseau routier ou près des sites logistiques et portuaires : les transporteurs affrontent cette crise externe, et redoutent déjà leurs conséquences économiques.

« Si le mouvement perdure, beaucoup de TPE du secteur, qui représentent 80 % de la profession, vont être en risque pour leur survie », s'alarme Olivier Poncelet, le directeur délégué de l'Union TLF, l'organisation professionnelle des métiers de la branche transports-logistique.

Certains refusent des commandes

En compagnie de ses homologues de la FNTR et de l'OTRE, les trois organisations devaient être reçues à Maignon jeudi après-midi pour faire part de leurs inquiétudes sur les tensions des chaînes d'approvisionnement. Objectif, pouvoir « reprendre le travail dans des conditions de sécurité pour les équipes ».

Selon une enquête express réalisée auprès des adhérents de TLF, la centaine d'entreprises ayant répondu sont « toutes impactées » par le mouvement et, pour un tiers d'entre elles, à hauteur de 100 % de leur activité. Faute de pouvoir livrer à temps, les transporteurs sont contraints de refuser des clients, certaines de ces petites structures perdent 5.000 euros par jour.

Le transport routier augmente ses bas salaires malgré la conjoncture

Chaque jour, les surcoûts s'accumulent, et ne seront pas toujours faciles à répercuter sur les donneurs d'ordre, en fonction des contrats signés avec eux. Frais de carburant supplémentaires imposés par des détours, dépassement de la durée légale du temps passé au volant (chez 80 % des sociétés sondées par TLF, dont « 40 % de manière significative »), heures supplémentaires à payer aux conducteurs, coûts de stockage des marchandises non livrées...

« Nous sommes en mode crise, obligés de faire des points très réguliers sur les blocages. Les coûts sont difficilement maîtrisables », décrit Bruno Kloeckner, directeur général France de XPO Logistics (7.000 salariés et 3.000 véhicules en parc).

Son groupe a notamment choisi récemment de doubler les conducteurs dans les cabines, pour respecter les temps de conduite tout en servant les clients. De plus, un arrêté ministériel serait imminent, selon les syndicats de chauffeurs, pour pouvoir déroger à cette durée légale de 9 heures par jour maximum.

Conjoncture déclinante depuis quelques mois

Ces fortes tensions exogènes surviennent alors que le secteur du transport routier affronte déjà depuis quelques mois une conjoncture déclinante en France, et que les trésoreries des PME/TPE s'avèrent tendues.

Dès le troisième trimestre 2023, les volumes transportés (en tonnes-km) étaient en recul de 2 % sur un an dans l'Hexagone, contrecoup du ralentissement économique, s'inscrivant en baisse pour le troisième trimestre consécutif.

De leur côté, les défaillances d'entreprises du transport et de l'entreposage ont bondi de 33 % à la fin 2023, et l'enquête de conjoncture de l'Insee en décembre, auprès des dirigeants du transport de marchandises « n'annonçait pas encore de reprise de l'activité pour le premier trimestre 2024 », relève l'Union TLF dans sa récente note de conjoncture.

Constat identique pour la FNTR, selon qui « au quatrième trimestre 2023, les chefs d'entreprise constatent une importante baisse d'activité, et estiment que cette baisse sera plus prononcée au premier trimestre 2024 ». Ce baromètre avait été établi avant les barrages des agriculteurs sur le réseau routier ou autoroutier, mais ces évènements, s'ils se prolongent, ne pourront que confirmer ces prédictions pessimistes.

Les Echos

Opinion | Climat : remettre la logistique au milieu du village

Alors que les agriculteurs menacent d'« affamer Paris » en bloquant les routes d'approvisionnement, Jonathan Sebbane affirme qu'il faut relocaliser la logistique au centre des villes en développant notamment des hôtels logistiques.



« Cette explosion des besoins logistiques va de pair avec un éloignement méthodique des entrepôts des centres-villes, où se situe l'essentiel des destinataires finaux. » (Shutterstock)

On a redécouvert le caractère essentiel de l'approvisionnement en marchandises à l'occasion de la crise sanitaire et des différents confinements : sans transport ni distribution, il se dit que Paris tiendrait trois

jours seulement. Les modes de consommation ont en réalité profondément évolué depuis plus de dix ans à mesure que progressait la digitalisation de nos échanges du quotidien. Noël 2023 a d'ailleurs marqué un nouveau record dans la distribution de colis commandés en ligne : 100 millions entre novembre et décembre pour le seul opérateur Colissimo.

Cette explosion des besoins logistiques va de pair avec un éloignement méthodique des entrepôts des centres-villes, où se situe l'essentiel des destinataires finaux. Conséquence : le fameux dernier kilomètre a beau être le plus court de la chaîne, il est souvent le plus polluant. En France, les véhicules utilitaires légers (les VUL, ceux utilisés pour les livraisons) polluent presque autant que le parc de poids lourds.

C'est sans compter les nombreux irritants causés par le ballet des véhicules de livraisons : congestion, nuisances sonores, accaparement de l'espace public. Doit-on pour autant se résigner à ce que les villes deviennent une forme de Far West logistique ? Certainement pas ! C'est ce défi collectif qu'il est urgent de relever. D'autant que nous avons ce qu'il faut pour agir en faveur de la décarbonation et de la maîtrise de nos flux.

Décarboner les flux

En premier lieu, la réglementation vient jouer son rôle, en fixant les règles du jeu. Déjà plus de 200 zones à faibles émissions ont vu le jour en Europe. En France, la zéro artificialisation nette, les PLUI ou les réglementations locales viennent compléter la boîte à outils.

La technologie vient ensuite transformer les pratiques : véhicules électriques, vélos-cargos, robotisation, automatisation, etc., prennent aujourd'hui tout leur sens pour optimiser les coûts et décarboner les flux.

Un dernier levier, trop peu connu, est du ressort de ceux qui font la ville, élus, aménageurs, acteurs de l'immobilier logistique, architectes : c'est le choix d'implanter des sites logistiques au plus près des consommateurs finaux. Autrement dit, mailler finement les villes aux endroits les plus stratégiques, intra-muros, aux portes des périphériques, en première couronne, à l'entrée des nouvelles zones à faibles émissions... Avec pour effet mécanique de réduire les distances parcourues, de diminuer la congestion et d'abaisser drastiquement l'impact carbone des livraisons.

Hôtels logistiques

L'idée est aussi simple à concevoir qu'elle est difficile à mettre en oeuvre. Des solutions émergent, comme le prouve le développement des « hôtels logistiques » en France et à l'étranger. Ces hôtels logistiques assument une architecture soignée pour s'insérer harmonieusement dans le tissu urbain, mêlent les activités pour développer le tissu économique local (bureaux, artisanat, commerces de matériaux), et s'élèvent en hauteur pour préserver le foncier et limiter les nuisances des camions. Autant de caractéristiques qui en font des objets inédits, complexes et passionnants à bâtir.

Il faut poursuivre l'effort et développer ces « hôtels logistiques », afin de faire revenir l'économie productive en ville pour mieux l'organiser, mieux la maîtriser et mieux la décarboner. « Remettre la logistique au milieu du village » fait partie de notre combat pour le climat.

Jonathan Sebbane est directeur général de Sogaris.

DEUXIÈME PARTIE : L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHÉ



Michel Biero (Lidl) : "Les agriculteurs ne vivent plus de leur travail"

Pour le président de Lidl France, la crise agricole couvait depuis des années. Dans une interview accordée à LSA, il pointe le dysfonctionnement des lois Egalim et met en lumière des solutions

Michel Biero est depuis le 1er janvier 2024 président de Lidl France.

LSA - Quel regard portez-vous sur la crise agricole ?

Michel Biero - Je comprends parfaitement la colère des agriculteurs. Elle est tout à fait légitime. Nous sommes à leurs côtés. C'est normal que cela explose, et ce n'est pas fini. Vous savez, mon beau-père est paysan. Il râle tout le temps et il a raison. On lui demande de mettre en jachère 4 % de ses terres agricoles.

Pour cela, il va recevoir une subvention. Mais pour toucher cette aide il est obligé de faire appel à une experte comptable car il est incapable de remplir les 40 pages du document de demande de subventions. Toute cette complexité réglementaire et administrative, elle est bien là mais la base du problème, c'est le pognon. Si les agriculteurs sont rémunérés au juste prix, c'est-à-dire en tenant compte de leurs coûts de production, tout le reste, les agriculteurs le feront. Mais aujourd'hui, et cela fait des années que ça dure, ils ne vivent plus de leur travail.

Pourtant, il y a les lois Egalim ...

M. B. - Il y a cinq ans, quand Egalim a été mis en place, j'ai dit : on en reparlera. Egalim a fait bouger quelques lignes, mais avec les centrales d'achat à l'étranger, c'est tellement facile de contourner ce dispositif. La semaine dernière, j'ai encore vu la concurrence afficher du porc à 1,99€ alors que le coût de production du porc est, lui, à 1,80€. Mais comment est-ce possible ! Pour la tonne de lait, Lidl la paye entre 460 et 470€. Mais comment se fait-il que les laitiers payent cette même tonne 410€ aux producteurs ? La matière première agricole est la première chose dont on parle avec les industriels. Elle est sanctuarisée dans nos contrats comme l'impose la loi Egalim.

Pour faire savoir aux agriculteurs que les industriels ont signé avec nous à tel ou tel prix, on fait des communiqués de presse. C'est la seule façon pour nous de prouver notre engagement auprès

du monde agricole, mais aussi de nous dédouaner. Après, on a plus la main sur ce qui se négocie entre producteurs agricoles et industriels.

Mais comment sortir de cette situation ?

M. B. - C'est très simple. Il y a cinq ans, j'ai proposé un amendement afin que soit inscrit un prix minimum garanti pour les producteurs agricoles. J'en ai encore reparlé ce vendredi pendant la réunion du comité de suivi des négociations commerciales. Il faut définir un prix-plancher garanti pour les producteurs ou pousser les contrats tripartites entre agriculteurs, industriels et distributeurs.

Ce que nous faisons déjà chez Lidl avec les producteurs de lait, de bœuf et de porc. Ces contrats représentent 20 % de ce que nous vendons. Cela ne suffit pas. Il faut que cela représente 100 % des volumes. Mais vous savez pourquoi on ne peut pas aller plus loin ? Parce que, dans ce schéma, les industriels, deviennent des prestataires et estiment ne plus avoir la main sur la négociation.

Rencontrez-vous des difficultés d'approvisionnement pour vos magasins ?

M. B. - Tout va bien. Nous avons seulement eu un camion qui n'est pas arrivé parce qu'il se trouvait sur une route bloquée à la circulation. Aucune de nos plateformes n'est bloquée. Le monde agricole sait reconnaître le travail que l'on fait depuis des années. Je continue à défendre les agriculteurs dont la situation devient dramatique et croyez-moi, je serai au salon de l'agriculture pendant les 9 jours.



Egalim : "Aucun contrat n'échappera aux contrôles de la répression des fraudes", prévient Bruno Le Maire

Le ministre de l'Économie Bruno Le Maire est revenu sur l'application d'Egalim à l'occasion d'une conférence de presse sur les mesures prises pour répondre à la colère des agriculteurs.



Bruno Le Maire est le ministre de l'Economie.

"Le revenu des agriculteurs ne doit pas être la variable d'ajustement des négociations commerciales entre les industriels et les distributeurs. C'est le principe fondamental au cœur d'Egalim", a rappelé le 1er février Bruno Le Maire à l'occasion d'une conférence de presse sur les mesures à destination des agriculteurs. Il a détaillé les actions qu'allait mener le gouvernement pour faire respecter la loi Egalim.

"Aucun contrat n'échappera aux contrôles de la répression des fraudes"

Bercy prévoit deux fois plus de contrôle qu'en 2023 : 150 agents de la répression des fraudes sont mobilisés dans toute la France. *"Les sanctions pourront s'élever jusqu'à 2% du chiffre d'affaires, a prévenu le ministre de l'Économie. 250 contrôles sont prévus chez les plus grands industriels, certains ont déjà été lancés. Des procédures de pré-injonction ont été lancées mardi à l'encontre de quatre industriels pour absence de contractualisation avec les agriculteurs."*

Du côté de la grande distribution, la fermeté est aussi de mise. *"Toutes les grandes chaînes de supermarché seront contrôlées dans les prochains jours sans exception [et] plus de 500 contrats avec leurs principaux fournisseurs", détaille-t-il. Ces contrôles concerneront aussi les marques distributeurs qui sont soumises aux exigences de formalisation du coût de la matière première. "Aucun contrat n'échappera aux contrôles de la répression des fraudes", prévient Bruno Le Maire.*

Les centrales d'achat européennes dans le viseur

Bercy a aussi dans le viseur les centrales d'achat européennes. *"Je ne laisserai passer aucune tentative de détournement de la loi française par des centrales d'achats installées hors de France, souligne-t-il. La loi française s'applique totalement, intégralement, rigoureusement aux négociations hors de France de tous les produits qui sont vendus en France."* Le ministre affirme qu'il n'hésitera pas à sanctionner aussi lourdement les distributeurs qui contourneraient la loi française par les centrales d'achats européennes. *"J'ai déjà eu l'occasion de le faire pour un distributeur pour une amende qui représentait plus de 6 millions d'euros", détaille-t-il.*

À ce titre, le ministre de l'Économie a annoncé vouloir lancer à l'été avec la prochaine Commission un réseau européen intégré de la répression des fraudes. Le but serait de permettre à la DGCCRF d'échanger des informations avec ses équivalents européens afin de mener des enquêtes en coordination avec ses homologues étrangers.

10 000 contrôles sur l'origine française

Les agriculteurs mobilisés dénoncent la concurrence étrangère au détriment des produits français. Pour y répondre, Bruno Le Maire prévoit 10 000 contrôles sur l'origine française avec des sanctions pouvant atteindre 10 % du chiffre d'affaires pour les fraudeurs, aussi bien distributeurs qu'industriels. *"Il est inacceptable que cette origine France, signe de qualité, soit galvaudée et contournée [...] au détriment de la production de nos agriculteurs, exprime le ministre. Il est hors de question qu'il y ait tromperie sur la marchandise."*

Dans cette idée, le Premier ministre Gabriel Attal s'est engagé à protéger les agriculteurs contre la concurrence déloyale. *"J'ai décidé de prendre sans délai une clause de sauvegarde sur le pesticide thiaclopride qui interdit enfin les importations de fruits et légumes traités avec ce pesticide que nous avons interdits en Europe"*, a-t-il annoncé. Cette molécule est interdite en France depuis le 1er septembre 2018.

Face à la colère des agriculteurs, voici les nouvelles mesures annoncées par Gabriel Attal

- Une législation claire au niveau européen sur la dénomination de ce qu'est la viande de synthèse.
- Promotion de l'étiquetage de l'origine des produits, comme le miel, notamment au niveau européen.
- Pour soutenir l'élevage, 150 millions d'euros seront consacrés en soutien fiscal et social dès cette année de façon pérenne. *"Un travail avec la filière permettra d'en préciser les contours"*, indique le Premier ministre.
- *"Les préfets simplifient en ce moment même des normes partout en France et le gouvernement fera un point d'étape dans les plus brefs délais sur l'avancée de ce chantier"*, indique Gabriel Attal.
- Le Premier ministre s'est aussi engagé à lutter contre les surtranspositions, assurer l'avenir et le renouvellement des générations des agriculteurs et préserver la souveraineté face aux changements climatiques.
- Au niveau européen : *"il n'est pas question pour la France d'accepter l'accord entre l'UE et le MERCOSUR"* et la création de clauses de sauvegarde sur le poulet ukrainien, mais aussi les céréales.

Négociations commerciales : vers 2 à 3% d'inflation pour 2024

Dans les box des centrales d'achat, les négociations commerciales sont achevées depuis le 31 janvier minuit. Les industriels affirment que la moitié seulement des contrats sont signés. Avec un atterrissage des prix compris pour la plupart entre +2 et +3%.



Terminées officiellement depuis hier soir minuit, les négociations commerciales de 2024 ont mis à mal la sanctuarisation de la matière première agricole.

Dernière ligne droite pour les négociations commerciales, commencées le 1^{er} décembre 2023, achevées depuis le 15 janvier pour les industriels réalisant moins de 350 millions d'euros de chiffre d'affaires et le 31 janvier pour ceux au-dessus de ce seuil. A l'heure où nous écrivons,

1^{er} février vers midi, difficile d'y voir clair. Les industriels avancent un taux de signature compris entre 30 et 50%, un taux estimé plus bas que les autres années. « *Ce n'est pas normal* », déclarent de concert Jean-Philippe André et Richard Panquiaux, respectivement à la tête de l'Association nationale des industries alimentaires (ANIA) et de l'Institut de liaison des entreprises de consommation (ILEC). « *Les écarts vont de 15 à 70% de taux de signature selon les enseignes* », complète Richard Panquiaux, dont l'Ilec représente les deux tiers des marques nationales. A ses yeux, deux raisons expliquent ce retard : les négociations qui se déroulent via les centrales d'achats européennes des distributeurs, à Bruxelles pour E.Leclerc ou à Madrid pour Carrefour, ne reconnaissent pas le droit français et ne respecteraient pas la date butoir ; l'avancement du calendrier de six semaines a compliqué les négos. Interrogé par LSA, le patron d'une grande enseigne nous confiait hier soir être à un tiers de gros dossiers bouclés. « *Les difficultés sont concentrées sur des très grandes entreprises plutôt étrangères qui refusent de discuter sur les matières premières industrielles* », résume Jacques Creyssel, délégué général de la Fédération du commerce et de la distribution (FCD). Si elles se terminent souvent tard, on ne sait pas encore combien vont mal se terminer, voire échouer, le nombre de dossiers en médiation n'étant pas encore connu en ce premier jour de février.

Atterrissage prix : -1 ou +3 ?

Plus compliqué, l'atterrissage en termes de prix pour les produits alimentaires. Les deux représentants des industriels ne tombent pas d'accord : -1% pour l'Ania, + 2 à +3% pour l'Ilec, chiffre partagé par la FCD. « *Nous allons atterrir entre +2,5 et +3% de hausse de prix avec une déflation pour les marques de distributeurs, des PME autour de +1 et les marques nationales au-dessus* », confirme un patron d'enseigne. « Un géant laitier affirme avoir obtenu une hausse de moins de 2,5%, « *en dessous des années précédentes* ». « *L'inflation alimentaire revient au niveau de l'inflation générale* », précise Jacques Creyssel. Les produits à base de blé, mais aussi le café devraient voir leurs prix baisser. Certains dossiers coïncident, à l'image de Lactalis qui a saisi le Médiateur des relations commerciales agricoles. L'industriel n'a pas contractualisé le prix de la matière première agricole en amont (ou trop bas) et les distributeurs n'ont pas voulu suivre. Au-delà de la bataille de chiffres sur l'atterrissage des prix, ce qui est sûr, c'est « *dans de très nombreux cas, la matière première agricole n'a pas été sanctuarisée* », déplore Richard Panquiaux. Difficile de ne pas y voir un constat d'échec d'Egalim, dont c'est l'une des obligations, et l'une des explications de la colère du monde agricole aujourd'hui. Lors du dernier comité de

suivi des négociations commerciales qui s'est tenu le 26 janvier, Thierry Dahan, le Médiateur des relations commerciales agricoles, a noté une "régression d'Egalim durant ces négociations".

EGAlim remis en question

Que s'est-il donc passé ? Pour Richard Panquialt, c'est une question de calendrier. « *Plus de 60% des industriels de l'ILEC ont envoyé les CGV et les tarifs avant le 10 novembre cette année. Mais ils n'avaient pas eu le temps de négocier avant avec les agriculteurs. Dans de très nombreux cas de figure, la matière première agricole n'a pas été sanctuarisée, et ça, c'est un vrai problème.* » Résultat : les distributeurs ne voulant pas toujours entendre les demandes de hausse des industriels, la matière première agricole s'est retrouvée souvent sacrifiée. Et de conclure : « *cette année, les enseignes demandaient 5% de baisse et les industriels 5% de hausse. Ils n'étaient pas d'accord sur la situation économique. Faisons un audit d'Egalim et donnons-nous les moyens de la faire fonctionner.* » Même constat de la part de l'Ania, dont le président, Jean-Philippe André, estime qu'il faut d'abord l'améliorer avant de penser la supprimer. « *Egalim doit s'appliquer à 100% et si des entreprises ne l'appliquent pas, il faut les sanctionner. Appliquons d'abord la loi Descrozaille et mettons-nous autour de la table pour voir ce qui ne fonctionne pas. Cette crise agricole montre combien nous sommes proches : nous achetons 70% de ce que les agriculteurs produisent.* » Parmi les dysfonctionnements pointés lors de ces négos, l'option 3 majoritairement utilisée par les grands industriels et décriée par les distributeurs pour son manque de transparence et les clauses de renégociation automatiques. De quoi alimenter les prochains débats sur la législation française. Le ministre de l'Economie, des Finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Bruno Le Maire, a annoncé ce 1er février le lancement d'une mission d'évaluation de la loi Egalim avec la remise d'un rapport avant le printemps.



[Exclu LSA] Guillaume Darrasse quitte Teract pour rejoindre Auchan Retail

Teract, la filiale retail d'Invivo et de 2 MX qui détient notamment Jardiland, Gamm Vert et les boulangeries Louise, doit officialiser ce jeudi 1er février, après clôture de la bourse, le départ de son directeur général délégué Guillaume Darrasse. Selon nos informations, il rejoint Auchan Retail international pour travailler aux côtés d'Yves Claude, son président.



Guillaume Darrasse est un grand expert de la distribution alimentaire.

Guillaume Darrasse, grand expert de la distribution alimentaire pour avoir travaillé successivement chez E. Leclerc, Casino, puis Système U, quitte la direction générale déléguée de Teract qu'il occupait depuis deux ans avec Moez-Alexandre Zouari pour DG et Thierry Blandinières, DG de la coopérative InVivo, comme président. Un

départ pour un nouveau projet professionnel devrait indiquer le communiqué de presse que Teract doit publier ce jour après fermeture de la bourse.

Futur numéro deux d'Auchan Retail ?

En fait, toujours selon nos informations, Guillaume Darrasse va rejoindre dans les prochaines semaines Yves Claude, le PDG d'Auchan Retail « *pour travailler à ses côtés* », selon les termes d'un proche du dossier. Et un communiqué pour annoncer ce recrutement devait être publié par Auchan demain, vendredi 2 février au matin. A quel poste précis sera-t-il affecté ? On ne sait pas encore. Mais le PDG du distributeur nordiste n'a pas de directeur général délégué désigné pour piloter un groupe qui affichait 33 milliards d'euros de CA en 2022, présent dans une dizaine de pays et qui vient de signer l'achat, en France, de 98 magasins à Casino après une alliance spectaculaire et inattendue avec Intermarché dont LSA vous a raconté les détails dans un article paru la semaine dernière. De là à imaginer que Guillaume Darrasse occupe une fonction de ce type il n'y a qu'un pas, facile à franchir. D'autant que l'alliance avec les Mousquetaires s'accompagne d'un accord aux achats en cours de négociations qu'il faudra orchestrer. Contacté Auchan Retail s'est refusé à tout commentaire sur cette information.

Ancien DG de Système U, créateur de Lucie

A 60 ans, ce titulaire d'un diplôme d'ingénieur en agronomie (Institut National Agronomique Paris-Grignon) semble en tout cas taillé pour le poste. Il a débuté sa carrière au sein de la branche fruits et légumes du groupe Pomona où il exerce différents postes en production, achats et vente. En 1996, il intègre le groupe E. Leclerc comme responsable de l'activité importation alimentaire, puis crée en 1999 la centrale d'achat Lucie, commune aux groupes E. Leclerc et Système U, qu'il dirige jusqu'en 2003. Après un court passage chez Casino, Guillaume Darrasse rejoint ensuite le groupe Système U au poste de Directeur des activités offres, achats, marketing et communication, avant d'en devenir le Directeur Général Délégué en 2006 aux côtés de Serge Papin, président reconnu de la coopérative de commerçants indépendants. Il pilote alors la transformation de l'organisation du groupement et la modernisation de la marque et du concept commercial. En 2018, Guillaume Darrasse prend la direction d'InVivo Retail (spécialiste de la jardinerie avec les enseignes Jardiland et Gamm Vert) qui se rapprochera en 2022 de 2MX Organic (un véhicule fondé par Moez-Alexandre Zouari, Xavier Niel et Matthieu Pigasse) pour créer la société Teract

Thierry Cotillard (président des Mousquetaires) : "Il faut plus de directivité dans la loi Egalim"

Face à la colère des agriculteurs, le patron des Mousquetaires propose plusieurs idées. Certaines, classiques, comme la suppression de l'option 3 dans les négociations ; d'autres plus originales, comme l'encadrement de la négociation agricole et une refonte des centrales d'achats européennes.



Le président des Mousquetaires livre son analyse de la crise agricole et propose des pistes d'amélioration du système.

LSA : La crise du monde agricole a démarré voilà dix jours. Comment l'analysez-vous ?

Thierry Cotillard : Les agriculteurs expriment un ras-le-bol que nous devons entendre. C'est un monde que je connais bien : mes grands-parents (des deux côtés !) étaient agriculteurs, éleveurs de poules pondeuses, et mon frère travaille dans le monde agricole. Moi-même, j'ai fait une école d'agronomie.

Aujourd'hui, ils sont confrontés à trop de contraintes administratives, taxes et contrôles en surnombre et doivent par-dessus cela supporter un coût social de production. La crise traduit aussi un mal-être sociétal. Après-guerre, il y avait deux millions d'agriculteurs en France. C'était un métier reconnu qui apportait un statut social. Aujourd'hui, ils sont accusés d'être des pollueurs et de nuire au bien-être animal. Les agriculteurs aiment leurs animaux et la nature. Leur métier est pénible, malgré l'automatisation. J'ai moi-même vu mes parents esclaves de leur élevage, ne pouvant jamais partir en vacances.

LSA : Se pose aussi la question de leur rémunération, à laquelle la loi Egalim apporte des réponses...

T.C : Elle était censée apporter des réponses, mais elle ne remplit pas pleinement son rôle. Chacun doit prendre sa part de responsabilités. La loi Egalim n'a pas répondu à ses attentes et le fameux « ruissellement » n'a pas eu lieu. Même si les revenus des agriculteurs ont progressé dans certaines filières, ce n'est pas le cas partout. En réalité, l'agriculteur maîtrise peu de choses et est relativement étranger à cet univers des négociations. Et même si chacun, autour de la table, a l'impression de jouer le jeu, quelque chose ne fonctionne pas puisqu'en bout de chaîne, les agriculteurs ne sont pas rémunérés à la juste valeur de leur travail.

LSA : Quelles sont les solutions ?

T.C : Il n'y a pas de solution miracle, mais il existe des pistes d'amélioration. Dans les négociations commerciales, les industriels ont le choix entre trois options pour justifier le prix de la matière première agricole (MPA). L'option 1 permet une totale transparence, l'option 2 permet de s'y retrouver et l'option 3, beaucoup plus opaque, consiste à présenter un certificat de commissaire aux comptes sans le détail et sans pouvoir vérifier si les montants sont justes. Les plus gros industriels choisissent en majorité cette option 3. Supprimons-la, elle n'est pas gage de transparence ! C'est d'ailleurs ce que j'ai proposé à Bruno Le Maire. Il faut plus de directivité dans la loi. Prenons l'exemple du lait. Nous avons récemment reçu un courrier des éleveurs nous alertant qu'ils n'avaient pas réussi à s'entendre avec Lactalis et nous demandent de ne pas signer avec eux. En parallèle, Lactalis négocie avec nous. Cette situation n'est pas possible. Il faut définir un calendrier clair. Il y a également encore des aberrations, certaines grandes marques

essayent de faire passer deux points d'inflation, dont l'un ne correspond qu'à de la « shrinkflation ». Et c'est ce même montant qui a été proposé par ces industriels pour revaloriser la matière première agricole. Cherchez l'erreur !

LSA : Certains industriels ont avancé qu'ils n'avaient pas eu le temps de contractualiser la MPA avec les agriculteurs avant de négocier avec les distributeurs à cause du calendrier plus serré...

T.C : C'est un argument de défense, certains l'ont fait. Je propose d'encadrer davantage les acheteurs du monde agricole, à l'instar de ceux de la grande distribution. Aujourd'hui, un producteur se met d'accord avec l'industriel qui indexe dans ses CGV le prix d'achat qu'il a négocié pour le répercuter auprès du distributeur. Faisons les choses en deux temps avec des dates butoir : 1/ les agriculteurs devraient avoir signé avant le 1er décembre avec les industriels et 2/ les industriels devraient avoir signé avant le 31 janvier avec les distributeurs. Les industriels ne seront sans doute pas d'accord. Pourtant, c'est fondamental d'encadrer la négociation agricole. C'est plus transparent.

LSA : Dans cette crise sont également pointées du doigt les centrales d'achat européennes des distributeurs qui échappent au droit français et appliquent le droit du pays dans lequel elles sont implantées. Du coup, elles n'appliquent pas Egalim. Comment y remédier ?

T.C : L'existence des eurocentrales se justifie pour peser face aux multinationales, telles que Procter & Gamble ou Unilever. A date, chez Les Mousquetaires nous n'en avons pas. Pour autant, nous pensons qu'il faudrait une approche différenciée pour les industriels qui utilisent beaucoup de matières premières agricoles dans leurs produits. Eux négocieraient au niveau national et appliqueraient la loi française. Ceci permettrait de mener de concert les deux combats qu'on oppose trop souvent à tort : défense du pouvoir d'achat et protection des revenus du monde agricole.

LSA : A quelles entreprises pensez-vous ?

T.C : Des entreprises à fort impact agricole, comme les laitiers et les charcutiers. Herta, Danone, Savencia, Bel, Lactalis... Il faut que les distributeurs l'acceptent, mais si tout le monde se met d'accord, les négociations seront menées sur un pied d'égalité. Etablissons une charte de bonne conduite, comme nous l'avons fait avec les PME. Soyons tous responsables. Pour que ce soit accepté, il faudrait un Grenelle de l'agriculture et de l'alimentation et l'engagement des acteurs publics.

LSA : Bruno Le Maire a annoncé une série de contrôles d'Egalim chez les distributeurs et les industriels...

T.C : Aucun problème. Il faut sanctuariser la matière première agricole. Nous n'aurons pas de problèmes à assumer ces augmentations dans le respect de la loi Egalim.

LSA : Quand vous parlez de responsabilité de tous, vous pensez également aux consommateurs ?

T.C : Le consommateur doit lui aussi faire un effort : accepter, s'il le peut, de dépenser un peu plus pour son alimentation. Parfois on est moins regardant pour acheter un smartphone par exemple...

LSA : La grande distribution est accusée de favoriser les produits importés. Est-ce vrai ?

T.C : Chez Intermarché, 100% des œufs, du lait, du porc, du bœuf vendus dans nos étals en produits bruts sont d'origine France. La politique d'Intermarché a toujours été celle-là. Idem pour

nos produits: 100% du jambon Monique Ranou est issu du porc français. C'est moins vrai pour la restauration hors foyer et d'autres circuits. Il faudrait traiter le problème à 360 degrés, à commencer par les cantines scolaires. Ma proposition de charte de bonne conduite des acheteurs devrait aussi concerner ces filières-là. C'est à la classe politique de s'emparer du sujet. Nous devons être capables d'identifier les acteurs responsables de la grande distribution et de l'industrie. Construisons cette réflexion avec des personnes qui sont dans la vraie vie, et non pas uniquement des technocrates. Les agriculteurs en ont assez des promesses non tenues. Car, en toile de fond se joue aussi la désertification des territoires. Nous devons penser à l'avenir de ce métier et donc à la transmission des fermes qui se jouent dans les dix prochaines années. Si nous n'agissons pas aujourd'hui pour protéger notre agriculture française, demain nous pleurerons de n'avoir d'autre choix que d'aller chercher notre lait en Allemagne ou en Ukraine.



Philippe Brochard quitte la direction générale d'Auchan France

Nommé à la direction générale d'Auchan France il y a deux ans, Philippe Brochard quitte l'entreprise « pour se consacrer à sa famille et à de nouvelles orientations professionnelles ». Comme l'a annoncé LSA, Guillaume Darrasse sera à la fois directeur général délégué d'Auchan Retail et président pour la France.



Arrivé chez Auchan en 2016, après une carrière dans l'industrie, Philippe Brochard a tenu un discours musclé sur la défense de l'agriculture française lorsqu'il était directeur général d'Auchan France.

Les pièces du puzzle s'imbriquent peu à peu. Le 1^{er} février 2024, LSA révélait l'arrivée chez Auchan Retail de Guillaume Darrasse, ancien directeur général de Système U et directeur général délégué de Teract (spécialiste des jardinerias) depuis 2022. Ce 2 février, Auchan confirme cette nomination à

deux fonctions : celle de directeur général délégué d'Auchan Retail et celle de président d'Auchan Retail France, poste qu'occupait jusqu'alors Yves Claude, pdg d'Auchan Retail. « *Les échéances et les transformations que connaîtra Auchan Retail dans les années à venir imposent de renforcer la direction générale du groupe* », explique le communiqué, qui les liste : consolidation sur le marché français (à savoir le rachat de 98 magasins Casino signé fin janvier), mise en œuvre de l'alliance avec Intermarché aux achats et déploiement d'une vision pour 2032. Pour mémoire, Auchan a réalisé en 2022 un chiffre d'affaires de 33 milliards d'euros (+2,9% à périmètre comparable) avec plus de 2000 magasins dans 12 pays.

Départ de Philippe Brochard après huit ans passés chez Auchan

Il manque donc un directeur général pour la France. Dans le même communiqué est annoncé en effet le départ du directeur général d'Auchan France, Philippe Brochard. « *Il lui a été proposé de prendre toute sa part à ces transformations. Il a souhaité quitter l'entreprise pour se consacrer à sa famille et s'engager dans une nouvelle orientation professionnelle* », toujours selon le communiqué officiel paru ce 2 février. Nommé directeur général d'Auchan France en décembre 2021, à l'âge de 42 ans, après cinq ans passés chez le plus secret des distributeurs, Philippe Brochard a effectué une grande partie de sa carrière dans l'industrie, comme spécialiste du « restructuring » dans l'automobile, puis chez Alstom, avant de donner un virage international à son parcours en allant en Pologne, Slovaquie, Chine et Russie, où il dirige la filiale d'Auchan. Défenseur d'Égalim et soucieux d'œuvrer pour la souveraineté alimentaire de la France, Philippe Brochard a aussi participé activement ces derniers mois avec Yves Claude au projet « A320 ». A comme Auchan et 320 comme le nombre de magasins Casino proposé initialement à la vente, qui a abouti à la reprise de 98 hypermarchés et supermarchés dans le deal mené avec Intermarché.

Les réponses des industriels et des distributeurs à la crise agricole

En première ligne sur la question du revenu des agriculteurs, distributeurs et industriels mettent sur la table quelques solutions pour faire évoluer la situation.



Les agriculteurs en colère ont bloqué de nombreuses routes, comme ici l'accès nord de l'agglomération lyonnaise..

Les enjeux

- **La question de la rémunération** des agriculteurs reste cruciale. Beaucoup disent ne plus pouvoir vivre de leur métier, pénalisés par de nombreuses contraintes.
- **Ils n'arrivent pas à répercuter** la hausse de leurs coûts de production auprès des industriels qui, eux, s'estiment peu ou pas entendus par la grande distribution.
- **La grande distribution est accusée** de favoriser les produits importés et d'échapper au droit français grâce à leurs centrales d'achats européennes.

Mardi 30 janvier. Dylan Thomin est au péage de Saint-Arnoult, non loin de Paris. Salarié de l'exploitation familiale, dans le Loiret, le jeune homme de 26 ans se prépare pour une longue nuit. « *Si je veux être capable de prendre la relève de mes parents dans dix ans, c'est maintenant qu'il faut se mobiliser* », affirme-t-il. Sur l'exploitation de 200 hectares, il cultive des céréales, des pommes de terre et du maïs. « *On nous impose des normes environnementales, mais sans nous laisser le temps de trouver des alternatives. Avec la hausse des charges et la baisse de nos revenus, le déferlement des produits importés qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes que les nôtres, il va bien falloir que le gouvernement comprenne que l'on n'en peut plus* », insiste l'agriculteur.

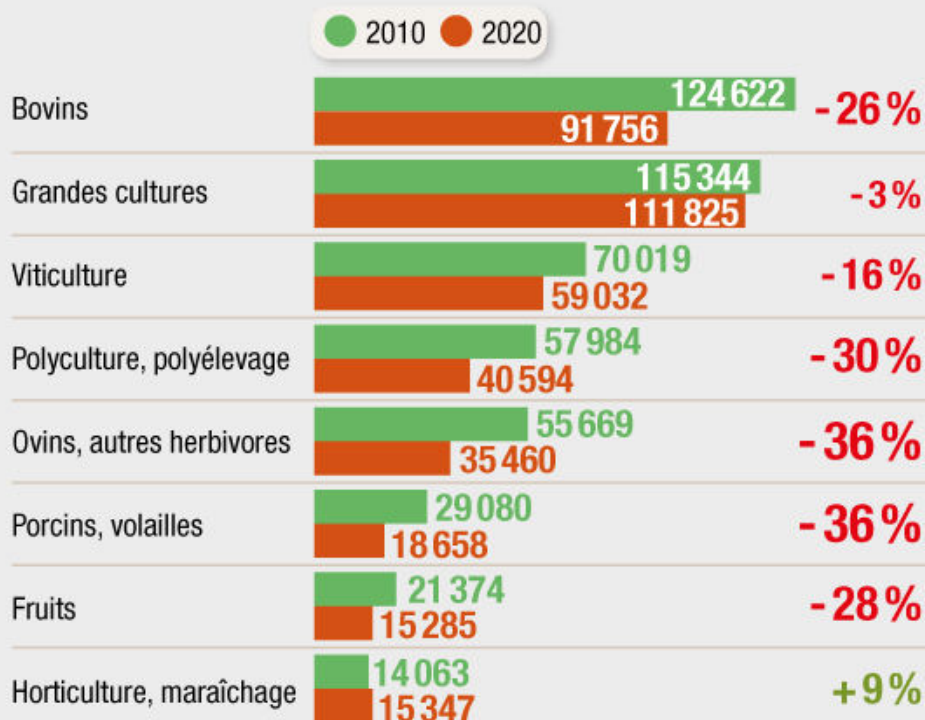
Malgré les premières mesures annoncées le 26 janvier et les jours suivants par le Premier ministre, Gabriel Attal, malgré la promesse du ministre de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire, Marc Fesneau, de s'activer à Bruxelles, la colère retombe doucement. En première ligne, les industriels de l'agroalimentaire et les distributeurs, dont les centrales et les magasins ont été pris pour cible.

À Castelculier, dans le Lot-et-Garonne, c'est le toit du hall d'entrée du E. Leclerc qui s'est effondré le 25 janvier sous le poids du lisier... Sous la pression, Bruno Le Maire, le ministre de l'Économie et des Finances, a, dès le lendemain, annoncé le doublement des contrôles de la DGCCRF et une amende à hauteur de 2 % du chiffre d'affaires pour ceux qui ne respecteraient pas la loi Egalim. Et, en particulier, la sanctuarisation de la matière première agricole.

LA FRANCE A PERDU UN QUART DE SES FERMES EN DIX ANS

Évolution du nombre
d'exploitations agricoles
entre 2010 et 2020,
par spécialisation

Source : ministère
de l'Agriculture, d'après
Statista



25% des exploitants sous le seuil de pauvreté

« Attention à ne pas se tromper de cible et à établir un mauvais diagnostic », met en garde Philippe Goetzmann. Se référant aux données d'Eurostat, l'expert de la distribution et des filières alimentaires pointe une alimentation sensiblement plus chère en France que dans le reste de l'Europe, en particulier pour la viande, et une marge nette globale des distributeurs de l'ordre de 2 %, bien inférieure à celle de leurs voisins européens.

C'est bien la démonstration que les industriels et les distributeurs ne sont pas seuls en cause dans la question du revenu des agriculteurs (25 % des exploitants gagnent 1102 euros par mois, c'est-à-dire sous le seuil de pauvreté, selon les dernières données publiées par l'Insee). « Le problème de l'agriculture française, c'est celui de sa compétitivité dans un marché unique. Dans ce cadre-là, les lois Egalim ne pouvaient qu'échouer », poursuit Philippe Goetzmann. « Nos actionnaires sont des agriculteurs. On appartient à une coopérative. On sentait le malaise poindre depuis plusieurs années déjà. Mais pour que cela éclate, il faut une étincelle. Cette étincelle, cela a été les négociations 2024 », estime de son côté Stéphane Deschamps, directeur général de la société de transformation de viande Elivia et filiale de la coopérative Terrena.

Stéphane Deschamps, directeur général d'Elivia



« L'agriculture est pratiquement dans la même situation qu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Contrairement à l'Irlande, l'Espagne ou l'Allemagne, le secteur de la viande en France ne s'est pas encore consolidé. »

En finir avec l'opacité

Mais, alors qu'un agriculteur sur deux a 55 ans et qu'il sera très difficile de remplacer tous les départs d'ici à dix ans,

quelles solutions pourraient être mises rapidement en œuvre ? *« En ce qui concerne la rémunération des agriculteurs, il ne manque pas grand-chose. Il y a des lois. Encore faut-il qu'elles puissent s'appliquer et c'est là que le bât blesse »,* s'agace Patrick Bénézit, éleveur de charolaises dans le Cantal et président de la Fédération nationale bovine (FNB). Le dispositif Egalim, malgré ses trois lois, est perfectible. Les idées ne manquent pas. *« Dire qu'Egalim n'a pas été appliqué, c'est faux. Le relèvement du seuil de revente à perte de 10 % est appliqué, tout comme l'encadrement des promotions, et la sanctuarisation de la matière première agricole, mais l'énorme biais d'Egalim, c'est l'option 3 »,* pointe Pascale Cartier.

Pascale Cartier, directrice de l'offre et des achats alimentaires d'Auchan France



« L'agriculture française s'enferme dans les paradoxes. Au-delà des questions techniques et réglementaires, le sujet est bien de savoir ce que l'on veut pour elle et de définir sa stratégie pour demain. »

À l'instar de la directrice de l'offre et des achats alimentaire d'Auchan Retail France, tous les distributeurs réclament la suppression de cette disposition privilégiée par les grands groupes, qui se contentent de faire établir par un commissaire aux comptes une attestation sur la part que représente la matière première agricole dans la hausse de tarif demandé. *« L'option 3, c'est l'option de*

l'opacité et quand on n'est pas transparent, c'est que l'on a quelque chose à cacher. On ne peut pas avoir en face de nous des transformateurs qui changent d'indicateurs de référence d'une année sur l'autre », s'emporte Pascale Cartier.

Dominique Schelcher, PDG de Système U



« Sortons de notre modèle de négociation actuel, qui nous rend incapables de prendre en compte les variations de cours : les exploitations ne peuvent pas attendre de répercuter l'effet d'une sécheresse six mois plus tard. »

À cet égard, le conflit autour de la fixation des prix d'achat du lait en dit long sur le manque de transparence. Calculée sur la base des coûts de production (+ 6 % pour le prix de revient, fixé à 442 €/1000 l) par l'interprofession laitière, le Cniel, pour le lait conventionnel, en raison,

notamment, de la pression sur le prix de l'énergie et sur les salaires, cette hausse n'a pas empêché Savencia de négocier à 415 € les 1000 l, en deçà donc des coûts de production, tout comme Lactalis, qui a demandé une hausse de 1 % de la matière agricole dans ses CGV, sans concertation avec les producteurs, et reconduit en janvier 2024 le prix de base du lait payé en décembre 2023 (405 €/1000 l).

Thierry Cotillard, président de la Société Les Mousquetaires



« L'option 3 d'Egalim, privilégiée par les grands groupes qui se contentent de faire établir une attestation sur la part que représente la matière première agricole dans la hausse de tarif demandée, doit être supprimée. »

Pour sortir de ce type de situation, Thierry Cotillard brandit une solution simple : « L'encadrement de la négociation agricole, autrement dit l'obligation pour un industriel de signer avec une OP (organisation de production) et d'indexer dans ses CGV le prix d'achat négocié et à répercuter auprès

du distributeur. Aujourd'hui, cette obligation de séquençage n'existe pas. Si elle est mise en œuvre, la pression du distributeur sur l'industriel ne sera pas répercutée sur les agriculteurs », estime le patron des Mousquetaires. Une idée qui, dit-on, pourrait faire son chemin à Bercy.

Ce n'est sans doute pas la seule. Alors que le sujet sur les eurocentrales s'est invité dans le débat, la Cour de justice de l'Union européenne a pu remettre en cause, par le passé, une amende infligée par la DGCCRF à Eurelec, centrale d'achats d'E. Leclerc et de l'allemand Rewe installée à Bruxelles. « Plutôt que de perdre du temps à savoir si la France peut s'exonérer du droit européen et se retrouver de nouveau dans des situations de blocage avec les agriculteurs, pourquoi ne pas mettre en place une charte de bonne conduite des distributeurs et exclure du champ de négociation de ces centrales européennes les industries qui ont un fort impact sur les filières agricoles, en particulier le lait, la charcuterie et la viande ? », poursuit Thierry Cotillard.

Les solutions suggérées par certains distributeurs

- **Rendre obligatoire** la contractualisation de premier niveau entre agriculteur et industriel.

- **Renforcer la transparence** sur la part de la matière première agricole dans la demande de hausse de tarif en supprimant l'option 3 dans les négociations.
- **Exclure les entreprises et les branches** qui dépendent fortement des matières premières (viandes, lait, charcuterie...) du cadre des eurocentrales.
- **Engager une réflexion** sur le positionnement stratégique de l'agriculture française.
- **Créer des fonds ou investir** dans des exploitations agricoles afin de sécuriser certaines productions et contribuer aux investissements pour la transition climatique.
- **Étendre** l'application de la loi Egalim aux circuits des grossistes et de la RHD.
- **Accélérer** sur les contrats tripartites et de filières.
- **Renforcer** l'origine France.

Tous responsables

Les distributeurs ne veulent pas être les seuls à assumer la sanctuarisation de la matière première agricole. *« Il faut qu'Egalim intègre les coopératives. Elles représentent une part importante de l'agroalimentaire en France »*, fait observer Pascale Cartier. En 2022, selon les chiffres de la Fédération du commerce et de la distribution (FCD), la GMS pesait moins de 50 % des dépenses des Français en alimentation, contre 30 % pour le circuit de la restauration hors domicile et 20 % pour les autres circuits, dont l'export. *« On a l'impression que la grande distribution est responsable de tout, mais pourquoi devrait-elle être la seule à ne pas discuter la matière première agricole ? Pourquoi les grossistes de Rungis qui fournissent les restaurants parisiens ne devraient-ils pas le faire ? Nous avons tous une responsabilité »*, poursuit la directrice de l'offre et des achats alimentaires d'Auchan Retail France.

Alors que les coûts de production n'intègrent pas, aujourd'hui, les investissements à faire pour la transition climatique, l'enjeu n'est-il pas d'en finir avec le petit jeu du *« c'est pas moi, c'est lui »* ? *« Ce n'est pas aux agriculteurs à supporter ces investissements. Ce sujet-là devrait être érigé en cause publique et pris en charge au titre de la solidarité nationale ou européenne. Car l'enjeu est bien d'avoir une agriculture qui puisse produire suffisamment et une alimentation de qualité pour continuer à nourrir nos enfants »*, s'exclame Pascale Cartier.

Michel Biero, président de Lidl France



« Il faut définir un prix plancher garanti pour les producteurs et aller plus loin dans le développement des contrats tripartites. »

Engagés dans la mise en avant de l'origine France, le développement des contrats tripartites, industriels et distributeurs sont-ils prêts, cette fois, à aller plus loin ? *« Ils pourraient abonder des fonds ou investir dans des exploitations agricoles afin de sécuriser certaines productions et contribuer aux investissements nécessaires pour la*

transition climatique », suggère Philippe Goetzmann. Une chose est sûre, les agriculteurs de la FNSEA et des Jeunes Agriculteurs, qui ont finalement appelé à lever les barrages après les dernières mesures égrenées par Gabriel Attal le jeudi 1er février, ne sont pas prêts à entendre les

paroles de la célèbre chanson de Dalida, *Paroles, paroles* : « *Encore des mots, toujours des mots, les mêmes mots...* »

Bilan très mitigé des « négos » avec les grands industriels

Un tiers des contrats signés, la moitié le 1er février au matin. « *Ce n'est pas normal* », déclarent Jean-Philippe André et Richard Panquiaux, respectivement à la tête de l'Association nationale des industries alimentaires (Ania) et de l'Institut de liaison des entreprises de consommation (Ilec). Pour les industriels réalisant plus de 350 millions d'euros de CA, qui avaient jusqu'au 31 janvier minuit pour conclure avec les enseignes, le bilan est plus que mitigé. « *Les écarts vont de 15 à 70 % de taux de signatures selon les enseignes* », complète Richard Panquiaux.

À ses yeux, deux raisons expliquent ce retard : les négociations via les centrales européennes, à Bruxelles pour E. Leclerc ou à Madrid pour Carrefour, ne reconnaissent pas le droit français et ne respecteraient pas la date butoir, et l'avancement du calendrier de six semaines. Sur l'atterrissage des prix, les deux ne tombent pas d'accord : - 1 % pour l'Ania, + 2 à + 3 % pour l'Ilec, chiffre partagé par la FCD. En revanche, ce qui est sûr, c'est que « *dans de très nombreux cas, la matière première agricole n'a pas été sanctuarisée* », déplore Richard Panquiaux. Difficile de ne pas y voir un constat d'échec d'Egalim.



Intermarché et Netto se renforcent en nommant deux directeurs généraux adjoints

Arrivé chez les Mousquetaires depuis avril 2023, Pierre-René Tchoukriel intègre le comité métier du groupement en tant que directeur général adjoint d'Intermarché et de Netto. Un autre DGA, Alexandre Blanc, est nommé pour piloter l'intégration des magasins rachetés à Casino. Des renforts destinés à intégrer au mieux notamment les quelques 300 magasins issus de Casino.



Alexandre Blanc et Pierre-René Tchoukriel sont nommés directeurs adjoints d'Intermarché et de Netto. Le premier sera chargé d'intégrer 300 magasins Casino.

L'année 2024 sera celle des transformations, les changements d'enseignes impliquant des changements d'organisation. Alors qu'Auchan se réorganise avec l'arrivée de Guillaume Darrasse en tant que directeur général délégué d'Auchan Retail et président d'Auchan France, pour mieux intégrer 98 magasins venus de Casino, Intermarché se

prépare également. Le numéro trois de la distribution française va devoir en effet absorber plus de 300 magasins en l'espace de quelques mois, le patron Thierry Cotillard ayant fixé la fin du premier semestre comme date limite. L'intégration va être pilotée par Gwenn Van Ooteghem, directeur général d'Intermarché et de Netto. Pour le seconder, Pierre-René Tchoukriel vient d'être nommé directeur général adjoint d'Intermarché et de Netto en charge du commerce au sein d'un comité métier, en même temps qu'un second DGA, Alexandre Blanc, qui prend en charge de l'intégration des quelques 300 magasins issus des rachats opérés auprès de Casino.

De Auchan à LSDH

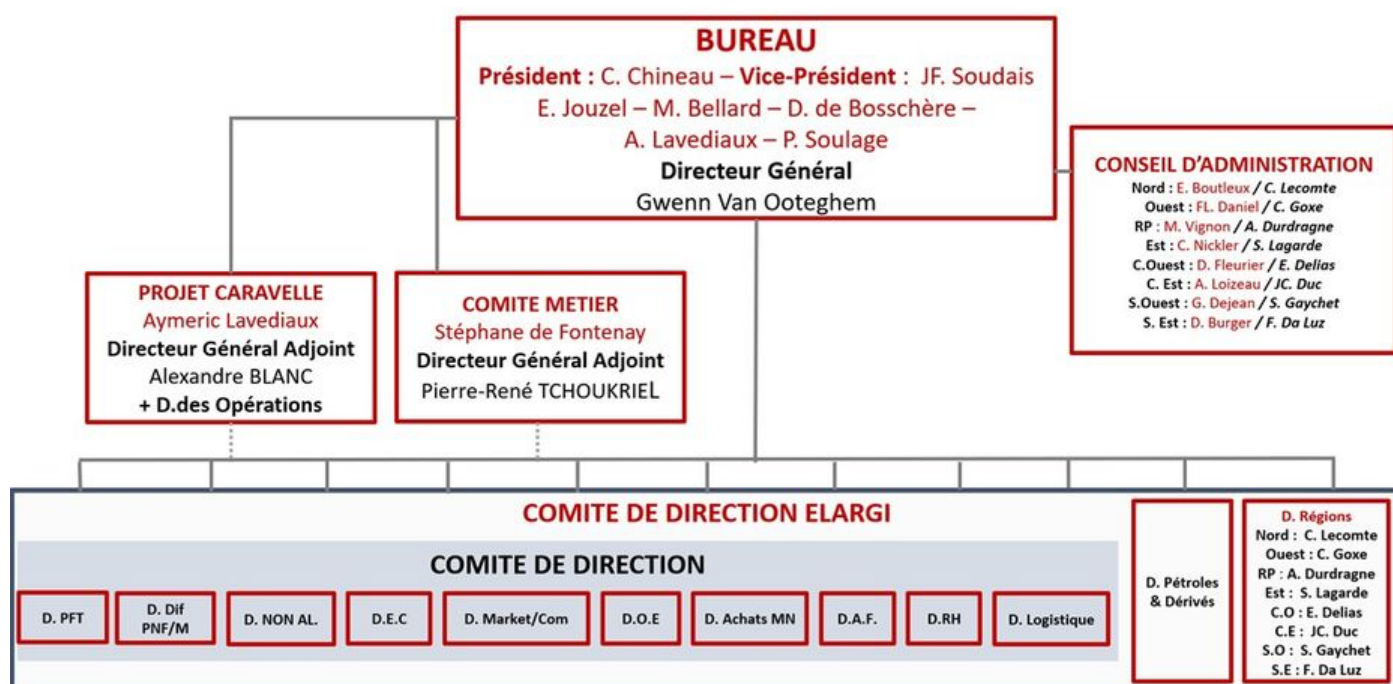
Arrivé chez les Mousquetaires il y a presque un an, en avril 2023, pour diriger le pôle végétal d'Agromousquetaires, Pierre-René Tchoukriel a effectué une grande partie de sa carrière chez...Auchan. Après un début chez Kraft Foods, il entre chez le distributeur nordiste en 2000 où il occupe différents postes, de directeur de marché à directeur des achats alimentaires, de l'offre et des produits. En 2019, il quitte la grande distribution pour LSDH (Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel) en tant que directeur général du pôle liquides, avant d'y replonger.

Binôme au comité métier

Au sein du comité métier, Pierre-René Tchoukriel aura pour mission de développer les parts de marché d'Intermarché et de Netto (plus de 2000 magasins à eux deux et 38 milliards d'euros de chiffre d'affaires à fin 2022), aux côtés de Stéphane de Fontenay, adhérent Intermarché à Fontenay-sous-Bois, qui fut président d'Intermarché et de Netto entre 2020 et 2022. Cette nomination aura aussi pour effet de libérer du temps à Gwenn Van Ooteghem, chargé de superviser l'intégration des 300 magasins Casino (119 lors du premier rachat en mai 2023 et 190 lors du deuxième en janvier dernier). Un chantier qui, selon nos informations, sera conduit autour de 7 groupes de travail : les affectations de magasins, la logistique, l'approvisionnement, le commercial, la formation, les ressources humaines et les systèmes d'information. Désignée sous

le nom de code « Caravelle », les suites de l'opération de rachat menée avec Auchan et l'intégration des nouveaux magasins, seront pilotées plus directement par un adhérent du sud-ouest, Aymeric Lavediaux, appuyé par celui qui était directeur des opérations d'Intermarché et Netto depuis 2023, Alexandre Blanc, promu DGA, comme l'illustre l'organigramme ci-dessous que nous nous sommes procurés. Ce dernier connaît bien le groupe Casino pour y avoir débuté sa carrière en tant que responsable pricing, avant de passer chez Leroy Merlin à un poste similaire. En 2018, il a rejoint Intermarché & Netto en tant que responsable stratégie au sein de la direction marketing. Il intègre un an plus tard le comité de direction comme directeur de la stratégie, de la data et du pilotage de la performance Commerciale. Il devient ensuite Directeur des Opérations en 2023.

ORGANISATION BUREAU – CA – COMITE METIER - CODI





Découvrez qui est la nouvelle patronne des marchandises de Carrefour France

La directrice du développement commercial multiformat prend également les fonctions de la direction marchandises, suite au départ de Gilles Ballot pour diriger la Roumanie.



Joëlle Bejjani, à peine cinquante ans, reprend les marchandises de Carrefour France.

Son visage et son nom risquent d'être de plus en plus connus dans le monde de la grande distribution. Déjà directrice du développement commercial multiformat, l'une des deux directions créée en décembre dernier pour réorganiser le groupe, Joëlle Bejjani récupère la direction des marchandises, laissée vacante par Gilles Ballot. Ce dernier est nommé en effet patron de la Roumanie,

où Carrefour a racheté l'an dernier dix hypermarchés Cora et neuf magasins de proximité Cora Urban. La Roumanie est le plus petit marché de Carrefour en Europe : il y réalisait 706 millions d'euros de chiffre d'affaires au troisième trimestre 2023 avec 43 hypermarchés, 189 supermarchés, 143 magasins de proximité et 29 magasins de soft discount.

Un parcours 100% Carrefour pour la nouvelle patronne des marchandises...

Diplômée de l'université Dauphine en 1998, Joëlle Bejjani commence chez Carrefour en 2000 où elle suit classiquement un parcours des produits de grande consommation jusqu'à être directrice des biens de consommation et des marchandises dix ans plus tard. En 2013, la voici nommée directrice de l'efficacité de l'organisation, avant d'accepter de partir en Chine où elle restera trois ans, jusqu'en 2017. Mais l'âge d'or de l'internationalisation des grands groupes de distribution est bel et bien terminé. Joëlle Bejjani rentre en France pour piloter le pricing, puis le e.commerce et finir au développement des ventes (2020-2023). Autant dire qu'elle connaît toutes les facettes de l'entreprise et tous les formats. En poste en Pologne depuis quelques mois, elle revient au siège en France, où elle aura la lourde responsabilité de piloter la politique commerciale et les marchandises du numéro deux français de la grande distribution.

...et très international pour le nouveau patron de la Roumanie

Quant à Gilles Ballot, il a aussi effectué une grande partie de sa carrière chez Carrefour, surtout à l'international : Italie, Belgique, Pologne. Il connaît déjà trois des six pays dans lesquels le groupe est présent. Cap sur la Roumanie.



[Info LSA] Un nouveau directeur des achats alimentaires PGC arrive chez Monoprix

Hacene Soualah reprend une partie du poste jusque-là occupé par Olivier Andreolety parti chez Nous Anti-Gaspi. Le nouveau directeur des achats alimentaires PGC chez Monoprix était auparavant à la direction de la centrale d'achat du groupe Casino.



Hacene Soualah devient le nouveau directeur des achats alimentaires PGC chez Monoprix.

Parti chez Nous Anti-Gaspi, Olivier Andreolety, directeur des achats alimentaires PGC et de la beauté chez Monoprix vient d'être remplacé. Selon nos informations, Hacene Soualah, jusque-là directeur des achats marques nationales frais & surgelés au sein de la centrale d'achat du groupe Casino, reprend donc le poste occupé, le temps du remplacement, par

Pauline Glaziou qui conserve la gestion de la beauté. La nouvelle recrue devient donc directeur des achats alimentaires PGC.

Début professionnel chez Système U

Hacene Soualah a démarré sa carrière professionnelle, en 2002, au sein de la coopérative Système U comme assistant acheteur/chef de produits MDD. Il rentre, en janvier 2017, au poste de directeur des achats MDD frais industriels et surgelés pour le groupe Casino. Successivement directeur des achats liquides et vins puis frais et surgelés, il vient donc de prendre ses nouvelles fonctions chez Monoprix voilà tout juste une semaine.

Le nouveau directeur des achats alimentaires PGC est diplômé de l'Institut Agro Dijon.



Casino : le consortium de Daniel Kretinsky doit renforcer le volet social

L'audience qui s'est tenue ce jour au Tribunal de commerce de Paris est renvoyée au 12 février. Le Comité social et économique central (CSCE) a demandé ce renvoi au motif que le volet social n'est pas assez étoffé.



Les syndicats font pression sur le trio de repreneurs dirigé par Daniel Kretinsky pour que le volet social soit plus conséquent.

Alors que toutes les autorisations permettant la restructuration financière du groupe Casino ont été données -les dernières en date sont tombées le 2 février, dont celle de la Commission européenne-, il manque le feu vert du Tribunal de commerce de Paris qui a placé le distributeur en procédure de sauvegarde accélérée (PSA) pour une durée de quatre mois le 25 octobre dernier. A moins d'un mois de la clôture de cette procédure, prévue pour le 25 février, les représentants des salariés réunis en

intersyndicale ont obtenu le report d'une semaine du rapport d'étape présenté devant l'instance. Laquelle aura ensuite jusqu'au 25 février pour se prononcer.

Volet social "insuffisant"

Cet après-midi donc étaient réunis au Tribunal de commerce une grande partie du comité exécutif de Casino, ainsi que le futur directeur général de Casino, Philippe Palazzi, accompagné de Saam Golshani, l'un des avocats de Daniel Kretinsky, futur propriétaire du groupe stéphanois. *"Nous attendons de connaître l'impact sur les sept entrepôts restants, sur le siège et sur les 25 magasins qui ne sont pas repris à date, détaille Jean Pastor, porte-parole de l'intersyndicale. Nous attendons un PSE de haut niveau."* En jeu, 1770 emplois au siège de Casino, à Saint-Etienne et autour de 2000, à raison de 400 salarié par entrepôt, dans la logistique. *"Le consortium s'est engagé sur un plan de départs volontaire au siège"*, ajoute Jean Pastor. Les discussions vont continuer, une réunion entre les syndicats et les repreneurs étant prévue le 7 février. Quant aux 25 magasins retoqués par Intermarché et par Auchan, ils emploieraient environ 1400 personnes. Prochaine étape le 12 février quai de Corse à Paris.

Les centrales internationales au centre des préoccupations des pouvoirs publics [Tribune]

Dans cette tribune, Nicolas Genty et Daniel Diot, du Cabinet Loi & Stratégies, décryptent pour LSA le phénomène des centrales internationales.



"Reste à voir maintenant quels contrôles vont être mis en place pour le respect des règles posées pour tous les acteurs qu'ils soient établis entre nos frontières ou au-delà."

Le mouvement des agriculteurs français révèle au grand public la question des délocalisations des négociations commerciales à l'étranger et des centrales internationales auxquelles participent certains distributeurs français. Les médias se sont emparés du sujet et communiquent abondamment sur la question ces derniers jours.

Une histoire ancienne

Historiquement les centrales internationales ont été créées pour vendre des services aux industriels, dans une logique de développement commun des relations d'affaires.

Parallèlement, les distributeurs ont développé d'abord au niveau local, dans les années 2000, des centrales d'achat, visant à massifier les volumes, système tombé en désuétude mais remis au goût du jour en 2014 avec une vague de création de nouvelles centrales : Auchan/Système U, Carrefour/Cora et Intermarché/Casino.

Seule enseigne à ne pas avoir créé de partenariat local en 2015, Leclerc a opté l'année suivante, pour une alliance avec le distributeur allemand Rewe. Eurelec était née.

Le phénomène s'est accéléré en 2023 puisque Système U qui venait de quitter la centrale française Envergure qu'il avait créé avec Carrefour a rejoint Everest une centrale d'achat située à Rotterdam. De son côté Carrefour a créé Eureca, la centrale d'achat interne au groupe, basée à Madrid.

Les motivations des enseignes sont à la base souvent un enjeu de massification bien connu et observé depuis des années. Cet enjeu est tellement fort qu'il amène des concurrents à s'allier entre eux. Cela peut être aussi une volonté d'harmoniser des conditions d'achats pour plusieurs pays dans lesquels les enseignes sont présentes.

Un ou plusieurs droits applicables ?

L'implantation de ces centrales à l'étranger permet de désigner dans le contrat un droit étranger.

Le droit étranger qui serait alors visé au contrat serait-il le seul à s'appliquer quand bien même les produits seraient livrés par une entreprise française dans des entrepôts français, et achetés par le consommateur dans des magasins situés en France ?

Autrement dit, devrait-on considérer inapplicable le formalisme de la date butoir, la sanctuarisation de la matière première agricole, les clauses de révision de prix... tout ce qui constitue la loi Egalim 2, et plus généralement les règles protectrices du droit français notamment les dispositions de lutte contre les pratiques abusives ?

En soi, le fait de délocaliser les structures d'achat n'a rien d'illégal. La liberté du commerce et d'établissement permet à un distributeur établi sur un territoire national d'installer sa structure d'achat dans un autre territoire et particulièrement dans un autre état membre de l'Union Européenne.

En revanche, la désignation par les parties d'une loi au contrat n'évite pas d'appliquer les règles d'ordre public international et les lois de police des pays dans lequel le contrat sera finalement exécuté.

Le contrat est donc soumis à au moins deux systèmes de lois : loi désignée par les parties et loi de police des pays dans lequel le contrat doit être exécuté.

Même si la question est toujours en débat, on peut considérer que les lois françaises encadrant les relations fournisseurs-distributeurs sont des lois de police.

Autrement dit, pour ce qui concerne la France, cela impliquera que la conformité de la négociation et la validité du contrat sera examiné non seulement au regard de la loi étrangère éventuellement désignée dans le contrat mais également de la loi française.

Indépendamment de cela, le Ministre de l'économie dispose de moyens de sanction imperméables à la loi désignée dans le contrat. Il agit en effet en défense de l'ordre public économique, et n'est pas partie au contrat.

Les centrales internationales ont alors le choix soit de contester, le cas échéant devant les tribunaux, l'application de la loi française, soit de l'appliquer.

Sans oublier les objectifs de la loi française

On remarquera que la loi française vise à notamment améliorer la rémunération des agriculteurs et protéger l'équilibre dans la relation.

Elle s'inscrit dans la logique de préserver des filières : agricoles et alimentaires, mais également, comme on a pu le constater lors de la crise Covid, les produits de première nécessité non-alimentaires. Ces dispositions participent à la protection de la souveraineté alimentaire et plus généralement industrielle.

Même si la loi française mérite d'être améliorée, peut-on réellement être en opposition avec ces objectifs qui s'inscrivent dans une vision à long terme de filière ?

C'est tout l'enjeu actuel : les pouvoirs publics ont saisi l'importance de préserver ces secteurs essentiels pour la France. On peut penser que c'est l'intérêt à long terme de tous : les agriculteurs, les industriels, les distributeurs et les consommateurs.

Reste à voir maintenant quels contrôles vont être mis en place pour le respect des règles posées pour tous les acteurs qu'ils soient établis entre nos frontières ou au-delà.

Quel avenir ?

La négociation à un niveau européen ne va pas s'arrêter même si l'inclusion d'un pays comme la France, aux normes (strictement contrôlées), rend les opérations plus complexes. Les industriels devront s'interroger sur la nécessité de s'adapter à ce type de négociation qui peut notamment poser des questions d'ajustement et de cohérence des politiques commerciales internationales. En plus de l'utilisation du cadre réglementaire, les industriels devront réfléchir à une transformation de leur organisation en vue de tenter de rééquilibrer le pouvoir dans la négociation, seul moyen d'un succès pérenne dans le long terme pour tous les acteurs.

Les Echos

Alimentation : vers une légère hausse des prix dans les supermarchés

Le gouvernement a avancé la fin des discussions au 31 janvier pour tenir compte de la baisse de certains coûts. L'inflation est moins forte, mais demeure, sauf sur quelques produits. Les industriels disent sortir exsangues des âpres semaines de négociations avec les distributeurs.



Les négociations commerciales entre les distributeurs et leurs fournisseurs se sont terminées sur des hausses d'environ 2 % en moyenne. (Fred Scheiber/SIPA)

Le suspense aura duré jusqu'à ce mercredi soir. Les négociations commerciales entre les distributeurs et leurs fournisseurs se sont achevées avec un mois d'avance par rapport aux années précédentes, à la demande du gouvernement et du Parlement. Les élus voulaient que les baisses des matières premières et de certains coûts (comme le

transport) passent au plus vite dans les rayons des supermarchés. Le round de discussions s'achève sur une nouvelle hausse.

L'Observatoire des négociations, sous l'égide du médiateur, donnera les précisions dans quelques semaines. Les enseignes et leur syndicat, la Fédération du commerce et de la distribution (FCD), ont sorti leur estimation : une hausse de tarifs « de 2 % à 3 % » selon la fourchette du délégué général de la FCD, Jacques Creyssel.

Les PME à la baisse

Sous couvert d'anonymat, le patron d'un grand réseau avance un +3 % avec les grandes marques. Le 15 janvier, les tractations avec les PME se sont terminées sur une petite baisse de 1 % à 0,5 %, selon Léonard Prunier, le président de la Feef, l'association des petits fournisseurs des grandes enseignes.

Les petits industriels demandaient, selon l'Adepale, l'autre syndicat des PME et ETI, entre 3 % et 4,5 % de hausse. Les multinationales proposaient en moyenne 5 %. Elles ont été mieux servies.

Bruno Le Maire a précipité les débats pour soulager le pouvoir d'achat des Français. Il n'a pas obtenu gain de cause. Les grands patrons du commerce, d'Alexandre Bompard (Carrefour) à Michel-Edouard Leclerc en passant par Dominique Schelcher (Système U) et Thierry Cotillard (Intermarché) l'avaient prévenu...

L'inflation des produits du quotidien redescend tout de même d'un cran. Elle avait grimpé à 9 % en 2023 et dépassé les 20 % sur deux ans. « L'inflation alimentaire revient dans les eaux de l'inflation générale », commente Jacques Creyssel. Le retour à une déflation aurait peut-être plu au ministre de l'Economie. Elle aurait été malvenue sous le tonnerre de la colère paysanne...

Le consommateur constatera tout de même quelques baisses à la caisse de son supermarché. Les produits à base de céréales, dont les pâtes, profitent de l'inflexion des cours mondiaux. La charcuterie, le café, les eaux minérales suivront le mouvement. Le cabinet AlixPartners et ChAI Predict dans leur étude Cost Inflation Outlook 2024 prévoient mi-janvier des diminutions de 6 % sur le chocolat, de 10 % sur le café, de 2,7 % sur les farines et, même, de 6 % sur le sucre qui a beaucoup monté.

Pires pratiques

Ni les PME ni les grands groupes ne crient satisfaction. Les chefs d'entreprise se disent fragilisés. « Le prix d'achat aux agriculteurs a grimpé de 7 % en 2023, nos coûts industriels de 8 %, et nous n'avons pas obtenu de hausse de la distribution », calcule Léonard Prunier qui annonce que les trois quarts de ses adhérents prévoient une baisse de leurs résultats avec une marge d'exploitation qui se situe entre 2 % et 5 % du chiffre d'affaires, pas si éloignée de la rentabilité, historiquement faible (mais sur de gros volumes), de la distribution.

Dans la charcuterie, 27 entreprises du secteur sont en défaillance, selon la Banque de France, à cause de la hausse du prix du porc (+60 % sur deux ans) et de l'énergie qui n'a pas été répercutée. « Les trois quarts de la production porcine sont transformés par nos entreprises. S'il n'y a plus d'entreprises, il n'y aura plus de débouchés », s'inquiète Fabien Castanier, délégué général de la fédération (FICT). Plus d'entreprises, plus de marchés. Fin du match.

Chez les industriels, de nombreuses voix dénoncent un retour aux pires pratiques de négociation commerciale, de la période avant Egalim, alors que les distributeurs évoquent un climat plutôt apaisé, à quelques exceptions. Les grandes entreprises agroalimentaires disent avoir demandé des hausses de 1 à 4 % et se sont vues opposer des demandes de baisse de 4 %.

Les coopératives, qui doivent plus que tout autre marier les intérêts des producteurs qui sont leurs adhérents et leurs priorités d'entreprise, déplorent un recours fréquent au médiateur des négociations commerciales. « Les filières se sont heurtées au refus des distributeurs de prendre en compte la hausse de 6 à 7 % des coûts agricoles », déplore Dominique Chargé, président de la Coopération agricole.

Les abattoirs en difficulté

« Sur la viande, il y a eu un refus systématique de la prise en compte de l'augmentation des céréales et de l'énergie pour chauffer les bâtiments », poursuit le dirigeant qui pointe la responsabilité du gouvernement : « Les distributeurs se sont sentis clairement missionnés pour faire pression sur les prix à la consommation ». Une critique partagée par les entreprises de la viande pour qui « on ne peut pas demander aux distributeurs de vendre le plus bas possible et en même temps de rémunérer le producteur. La côte de porc à 1,90 le kilo c'est moins cher que le prix payé par les abatteurs aux éleveurs au marché au cadran. »

Les abattoirs, dont 10 ont fermé ces derniers mois sous la pression de la baisse de la rentabilité du métier, ont dû augmenter les prix du boeuf de 35 % aux éleveurs en 2023 et de 29 % pour le porc car la production de boeuf a chuté de 6 % et celle de porc de 5 %. Au total, les négociations se sont terminées sur une baisse très forte de 5 à 8 % sur le steak haché surgelé, qui représente la moitié des ventes de boeuf en grandes surfaces. Sur la viande fraîche, les tarifs ont été augmentés de 5 % à 8 % selon les industriels.

Dans l'industrie laitière, Lactalis a déploré que « la distribution lui ait imposé, comme à quelques autres industriels agroalimentaires, de négocier au niveau européen les produits français avant de conclure les discussions au niveau national ». Le géant laitier a dû recourir au médiateur pour trouver un accord avec ses producteurs de lait, qui réclament une augmentation de 5 %, quand l'entreprise n'en proposait que 1 %. A charge pour les producteurs et Lactalis, dans l'attente des conclusions de la médiation d'ici un à deux mois, de s'entendre sur un prix du lait pour le premier trimestre.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



Tous solidaires, vraiment ?

Alors que le soutien de la population française semble acquis au mouvement de colère des agriculteurs, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, les transporteurs de marchandises et les plateformes logistiques jouent une partition moins solidaire en dénonçant les dégradations à payer et les surcoûts d'exploitation. Le gouvernement revient sur la hausse du GNR pour les paysans ? Le moment n'est-il pas idéal, pour le transport, de rouvrir le dossier Fiscalité ?

Chaussées abîmées, barrières de sécurité sectionnées sur l'autoroute, rayons de supermarchés renversés, camions reroutés sur des axes secondaires, sites logistiques ou portuaires bloqués, remorques ouvertes, voire vidées après des inspections surprises : la liste des exactions accompagnant le mouvement de colère des agriculteurs commence à s'allonger, après plus d'une semaine de présence sur le terrain.

L'addition peut vite grimper pour un exploitant d'infrastructure, comme en témoigne l'estimation faite, par la DIR du Sud-Ouest, après une seule journée de manifestation sur le périphérique toulousain, le 22 novembre 2023 : 60 000 € pour le ramassage, le tri des déchets déversés et les travaux de réfection. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne devraient pas hésiter à présenter l'addition à l'État français, « *civilement responsable des dégâts et dommages résultant des crimes et délits commis, à force ouverte ou par violence, par des attroupements ou rassemblements armés ou non armés, soit contre les personnes, soit contre les biens* » (CSI, art. L. 211-10). Sans même parler du manque à gagner !

Côté transporteurs, la « douloureuse » s'annonce elle aussi... douloureuse. À l'immobilisation a succédé les déroutements et les kilomètres supplémentaires, qui font monter la facture « Gazole ». TLF en premier, suivie par l'OTRE le lendemain, s'est officiellement exprimé pour demander à l'État de « *permettre aux transporteurs de travailler en toute sécurité* » et exigeant « *la liberté effective de circulation des transporteurs et la sécurité des personnes et des biens dans les meilleurs délais* » pour « *éviter toute rupture de la chaîne d'approvisionnement* ».

Le GNR, ce rouge qui fâche

À moyen terme, le mouvement des agriculteurs relance la bataille fiscale autour du prix des carburants pour toutes les professions impactées.. et notamment celui du GNR pour le transport frigo (voir p. 71). Pour dégonfler la crise, le gouvernement a en effet annoncé, vendredi 26 janvier 2023, avoir « *gelé la hausse du GNR agricole* », qui figurait en tête des revendications des manifestants (voir BTL n° 3958, p. 51). Il a ainsi ouvert le front des revendications catégorielles, le BTP s'engouffrant dans la brèche pour demander le même traitement que le monde agricole. Certains pros du bâtiment n'ont pas hésité à tenter des actions sur le terrain eux aussi, comme devant un dépôt pétrolier du Morbihan. Reçue en urgence le 30 janvier par Bruno Le Maire, la

Fédération nationale des travaux publics (FNTP) a obtenu que des mesures de compensation financières soient prises pour les PME du secteur et que le respect des délais de paiement constitue « *une mesure phare du projet de loi de simplification qui sera prochainement débattu au Parlement* ».

Certes, ce n'est pas le coup de pouce fiscal attendu par les professionnels concernés mais le signal est donné : l'heure est à la renégociation fiscale. TLF demande déjà, en plus d'une réunion d'urgence sous l'autorité du Premier ministre, « *l'arrêt de tout projet de nouvelles taxes, que ce soit au niveau national (TICPE) ou régional (Ecotaxe)* ». Pour le moment sans résultat.



VOS QUESTIONS SUR...

les conséquences des blocages

- Les blocages causés par les agriculteurs ont entraîné des retards à la livraison. Le transporteur en est-il responsable et, si c'est le cas, à combien se monte la réparation due ?

- Le transporteur est responsable du retard à la livraison, c'est-à-dire s'il ne remet pas la marchandise dans le délai convenu ou, à défaut, dans celui prévu par les contrats types. Pour se libérer, il lui faut prouver la force majeure, à savoir le caractère irrésistible, c'est-à-dire incontournable ou insurmontable, du mouvement et prouver la prise des mesures nécessaires pour l'éviter. Un raisonnement peu tenable dans les circonstances actuelles, la menace agricole étant connue depuis plus d'une semaine. D'ailleurs, si les juges ont pu, à l'occasion de précédents barrages, reconnaître la force majeure, c'est en raison de leur soudaineté et de leur ampleur. Tel n'est pas vraiment le cas des « actions » de ces derniers jours. De plus, il semble difficile de soutenir que le chargeur n'ignorait pas davantage le risque et l'avait pris « *en connaissance de cause* », un jugement ayant réfuté cet argument (TGI Paris, 1^{er} janvier 1999 ; BTL 1999, p. 151).

- La réparation englobe le préjudice prouvé, sans pouvoir excéder, toutefois, le prix du port (limitation édictée par les contrats types en cas de retard). Attention ! Si le retard a généré des avaries, impossible de s'exonérer davantage, à moins de prouver le vice propre des produits. Le transporteur devra alors indemniser à la fois le dommage aux marchandises (dans la limite des contrats types) et le retard.

- En raison de ce retard, le destinataire a refusé la marchandise. En avait-il le droit ?

Tout dépend des circonstances : si le destinataire avait un besoin pressant des marchandises, il est en droit de refuser la livraison car il est livré trop tard. L'expéditeur traitera l'affaire en perte totale et réclamera l'indemnité correspondante. Encore faut-il que le transporteur ait averti son donneur d'ordre de ses malheurs et lui ait demandé ses instructions, comme en matière de laissé-pourcompte (Contrat type « général », art. 16).

Dans le cas contraire, le transporteur est en droit de recourir contre le destinataire pour ce refus « abusif » de prendre livraison.

- L'itinéraire initial a été sensiblement rallongé pour permettre de contourner les blocages mis en place. Le donneur d'ordre peut-il le reprocher au transporteur ? Qui doit assumer financièrement ce choix ?

Il semble difficile de reprocher à un professionnel devant mener à bien sa mission de s'adapter aux circonstances... Un blocage routier, peu important qui en soit l'auteur, constitue un empêchement au transport, selon les conditions convenues (Contrat type général, art. 16). Ayant dû faire face au risque, le transporteur doit prendre les mesures nécessaires pour y parer.

Quant au complément de prix, pour le trajet supplémentaire, comme le prévoit le contrat type dans l'article cite ci-dessus : « *Ces dépenses, ainsi que les frais d'immobilisation du véhicule et/ou de l'équipage, sont facturées séparément, en sus du prix du transport convenu* ».

- ▶ Depuis le volant de son camion, un conducteur routier peut-il s'associer au blocage organisé sur sa route et pour autant soutenir qu'il en est victime ?

Si c'est de lui-même qu'il utilise son véhicule personnel pour bloquer une autoroute en sympathie avec les agriculteurs, il est réputé agir en dehors de ses fonctions ; son employeur n'a rien à assumer. En revanche, s'il « prend en otage » le camion en charge et l'immobilise dans un barrage, le transporteur répondra quand même des pertes et avaries à la marchandise car il en est légalement garant ([C. com., art. L. 133-1](#)).

- ▶ La grande distribution ou le commerce en général ont perdu de l'argent depuis le début de la colère paysanne. En témoignent les rayons de supermarché qui affichent des ruptures de stock. Qui peut les indemniser ?

Certainement pas les entreprises de transport qui ne sont pas à l'origine du mouvement ! Reste l'État qui s'est déjà fait taper sur les doigts par Bruxelles à propos de manifestations d'agriculteurs. Certes, la loi du 7 janvier 1983 prévoit sa responsabilité lorsqu'un délit (que constitue l'entrave à la circulation) est commis à force ouverte ou avec violence par un attroupement ou un rassemblement. Toutefois, la mise en cause de sa responsabilité s'avère bien difficile...

- ▶ Les syndicats comme la FNSEA ou la Coordination paysanne peuvent-ils être considérés comme responsables des entraves à la libre circulation des biens et des personnes ?

- Les « bloqués » peuvent intenter contre eux une action sur la base de la responsabilité pour faute ([C. civ., art. 1382](#)) mais ce ne sera pas sans difficulté : pour que cela soit retenu, il faut que le mouvement soit illicite (par exemple, un blocage persistant malgré plusieurs ordonnances de référé), que le syndicat, instigateur du mouvement, en ait eu la maîtrise et ait incité à des actes fautifs. Le mouvement des agriculteurs semble se dérouler dans le respect de la légalité, encadré par les forces de l'ordre.

- En revanche, au plan pénal, la responsabilité pénale de la personne morale qu'est le syndicat ne peut être mise en cause pour entrave à la circulation, à défaut de texte.

Manifestations d'agriculteurs. TLF demande la liberté de circulation et un soutien aux entreprises du secteur



Les blocages sur les axes routiers se multiplient avec la grogne des agriculteurs.

Crédit photo IRU

En conséquence des manifestations d'agriculteurs, nombre d'entreprises subissent des blocages. L'Union-TLF réclame la liberté de circulation et rappelle les différentes difficultés rencontrées par les transporteurs. Elle demande un soutien aux entreprises du secteur et une réunion sous l'autorité du Premier ministre pour

faire aboutir ses revendications.

Alors que depuis plus de dix jours les entreprises subissent des blocages de leur activité, tant sur les axes routiers que sur les sites logistiques et autour des places portuaires et aéroportuaires, l'Union TLF, dans un communiqué, alerte sur les conséquences de cette situation : « Nous reconnaissons l'importance des revendications des agriculteurs qui sont, eux aussi, essentiels pour notre pays. Toutefois, nous exigeons la liberté effective de circulation des transporteurs et la sécurité des personnes et des biens dans les meilleurs délais ». Elle rappelle que cette liberté de circulation est la « condition sine qua non pour éviter toute rupture de la chaîne d'approvisionnement dans notre pays ».

Revendications

Chute d'activité depuis l'année dernière, explosion du nombre de défaillances d'entreprises, fortes désorganisations liées à la situation en mer Rouge, pertes d'activité et surcoûts actuels... Les entreprises, pour 80% des TPE et PME dans le secteur, accumulent les crises qui peuvent avoir des conséquences vitales pour les entreprises. « Nous demandons des mesures de soutien à très court terme pour ces entreprises (étalement d'échéances fiscales et sociales, exonérations de cotisations des nombreuses heures de travail engendrées par les blocages, prolongement dans les délais de remboursement des PGE, facilitation de l'octroi et du maintien de crédits bancaires) », soutient l'Union-TLF. L'organisation patronale demande par ailleurs un « choc de compétitivité » face à la très forte concurrence européenne et aux investissements liés à sa transition énergétique. « Comme le monde agricole, [le secteur transport-logistique] ne peut plus être la variable d'ajustement des politiques fiscales des pouvoirs publics. Nous demandons instamment l'arrêt de tout projet de nouvelles taxes, que ce soit au niveau national (TICPE) ou régional (Ecotaxe) », déclare la fédération qui demande « le plus rapidement possible une réunion sous l'autorité du Premier ministre ».