



REVUE DE PRESSE

Semaines 28 et 29
08/07/2024 – 19/07/2024

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

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

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

info@lachainelogistiquedufroid.fr

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

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L’Officiel des Transporteurs**
 - Cathy Lodens, DRH du Groupe Barré (77) « Le principal enjeu reste encore, dans les années à venir, le recrutement »
 - Un premier tracteur électrique pour la société Doumen
 - Vincent Pirola, Transports Juliet (94)« Le passage de la flotte au gaz s’est avéré avantageux »

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Paris 2024 : le groupe Casino se prépare aux défis logistiques des Jeux Olympiques
 - Casino : 150 magasins dont l'avenir sera scellé en septembre 2024
 - Auchan : un nouveau directeur des ventes pour les hypermarchés France
 - Limitation du trafic dans Paris à partir d'octobre : les commerçants demandent une vraie étude d'impact
 - Casino : Jean-Charles Naouri soupçonné de manipulation de cours
- **Les Échos**
 - Sherpa sécurise son approvisionnement avec Casino
 - Casino : pourquoi la fidélité de Sherpa est une bonne nouvelle pour le siège de Saint-Etienne
 - Casino : l'ex-PDG Jean-Charles Naouri risque un procès pour corruption et manipulation de cours
 - Ces acteurs privés qui veulent sortir le fret ferroviaire du déclin
- **Les Marchés**
 - Filière viande : les restructurations marquantes du premier semestre 2024
 - Filière viande : 20 % des sites d’abattages pourraient fermer d’ici 2035
 - Œuf : à Rungis, calme plat à quelques jours des JO
 - Viande, volaille, lait, comment ont évolué les marges des entreprises agroalimentaires ?

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

- **L’Officiel des Transporteurs**
 - 110M€ supplémentaires pour aider à l’acquisition de véhicules lourds électriques
 - Plus de 11 000 poids-lourds roulent au GNV/BioGNV en France
 - Un pôle dédié aux poids-lourds hydrogène voit le jour près de Paris
 - ZTL de Paris : le SNTL demande d'exclure les livraisons des restrictions
 - L’OTRE présente sa feuille de route à la nouvelle Assemblée nationale
 - Au second trimestre, l’activité du TRM reste à un niveau historiquement bas
- **Les Échos**
 - Les ventes des camions promises à une nette dégringolade
- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - L’INTERVIEW DU BT Yves Crozet, Sciences Po Lyon CAMIONS ÉLECTRIQUES

PREMIERE PARTIE : L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

l'Officiel
des transporteurs

Cathy Lodens, DRH du Groupe Barré (77) « Le principal enjeu reste encore, dans les années à venir, le recrutement »

Publié le : 12.07.2024 Dernière Mise à jour : 19.07.2024 Par : Antoine Dufeu Lecture : 3 min.



Crédit photo DR

Le Groupe Barré concentre sa politique de ressources humaines autour des enjeux de recrutement et de fidélisation de ses collaborateurs. C'est dans ce cadre qu'il vient de recevoir le label « Ambassadeur de l'emploi » de l'AFT.

Quels sont les principaux enjeux RH du Groupe Barré ?

Cathy Lodens : Le principal enjeu du Groupe Barré reste encore, dans les années à venir, le recrutement, au vu de notre pyramide des âges et de nos effectifs vieillissants. En effet, nous avons à ce jour, plus de 30 % de nos effectifs qui ont plus de 55 ans, et 15 % qui ont plus de 60 ans. Malgré une ancienneté élevée de nos salariés, ces dernières années nous avons de plus connu un turn-over important. Notre deuxième enjeu consistera à accompagner et à fidéliser tous les futurs collaborateurs.

Quelles actions menez-vous pour répondre à ces enjeux?

C. L. : Nous avons commencé une démarche depuis l'an dernier de développement de notre service RH avec l'embauche d'un chargé de recrutement et QVCT, et continuons ce développement vers l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de travail, la mise en place de suivis et d'accompagnements des nouveaux entrants sur une période de six mois, une formation de formateur pour nos salariés tuteurs, des formations internes sur la sécurité et sur nos métiers, des accompagnements individualisés tout au long de la carrière, via des permanences RH, une amélioration de la communication auprès des salariés mais aussi de la communication externe, la valorisation plus spécifique des profils débutants. Nous sommes également attentifs à la diversité et à l'équité.

Quels types d'améliorations de la qualité de vie avez-vous récemment mises en place ?

C. L. : Les cantines ont été refaites. Nous avons réaménagé les locaux de notre siège, à Poincy, en y installant des salles de détente. Sur l'ensemble de nos sites, nos salariés ont gratuitement accès à du café-machine. En matière de communication, l'ensemble des sites est maintenant équipé d'écrans de télévision sur lesquels sont diffusées des informations utiles, notamment relatives à la prévention. En retour, les questions des salariés adressées aux RH sont plus nombreuses que lorsque cette communication était cantonnée à des supports papier.

Quelle est votre politique en matière de promotion interne ?

C. L. : Elle est encouragée. A titre d'exemple, notre actuel directeur transports a été par le passé cariste et exploitant. L'un de nos commerciaux a été préparateur de commande. Il nous arrive aussi de financer l'obtention de permis C notamment pour des personnes que nous avons embauchées pour effectuer des livraisons et qui sont titulaires du seul permis B. Généralement, le passage s'effectue très bien.

Vous avez reçu le 5 mars dernier le label « Ambassadeur de l'emploi » de l'AFT. Pourquoi avoir entrepris la démarche permettant de l'obtenir ?

C. L. : Nous avons souhaité nous investir dans ce label en raison des difficultés de recrutement et du turn-over grandissant mais aussi afin de lutter contre le manque d'attractivité de nos métiers du transport et de la logistique. Nous avons souhaité prendre des engagements en faveur de la découverte de nos métiers, en faveur du recrutement, mais aussi sur des accompagnements et valorisations de nos salariés. Pour exemple, sur l'accompagnement et la valorisation, nous nous sommes engagés sur : des financements de formation non obligatoire pour nos salariés, un nombre croissant de personnes formés, des perspectives d'évolution et de promotion interne ou encore le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap. Grâce à ces engagements, nous souhaitons accroître notre visibilité, augmenter notre attractivité, fidéliser, accompagner et faire évoluer nos collaborateurs en travaillant avec un réseau de partenaires locaux, pouvoirs publics et acteurs de l'emploi.

Un premier tracteur électrique pour la société Doumen

Publié le : 17.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Crédit photo Faurie

Les transports Doumen ont reçus début juillet les clés de leur premier tracteur électrique, également le premier dans la région.

C'est une nouvelle étape pour la stratégie de décarbonation du transporteur Doumen (Dordogne) : début juillet, Fabien Guy, Président de la société Doumen, recevait symboliquement les clés d'un Renault Trucks T E-Tech 100% électrique de la part de Marc Faurie, Président du Groupe Faurie. Ce nouveau véhicule, pour lequel l'entreprise a bénéficié d'une aide de l'Ademe, a été développé avec Renault Trucks et son distributeur local Faurie. Il s'agit d'une nouvelle étape dans la stratégie de décarbonation de la société et au-delà, puisqu'il est le premier tracteur 100% électrique livré dans la région Nouvelle-Aquitaine.

Des bornes de recharge

Le Renault Trucks T E-TECH est destiné au transport régional jusqu'à 44 tonnes. Celui du transporteur assurera plusieurs liaisons quotidiennes dans un rayon de 150 kilomètres

autour de Périgueux. Pour le recharger, la société s'est également équipée de six points de charge distribués par Faurie City sur son site à Boulazac : des bornes pour les véhicules de société ainsi qu'un super chargeur permettant une recharge rapide et simultanée de plusieurs poids lourds et utilitaires électriques.



Crédit photo : Faurie

Les transports Doumen disposent déjà d'une flotte de 51 camions au biogaz, de 14 poids lourds roulant au biocarburant Oléo100 et de 8 utilitaires électriques pour la livraison du dernier kilomètre. Des voitures électriques ont également été acquises pour les collaborateurs. La transition vers des solutions de transport plus écologiques est une priorité pour la Société DOUMEN qui accentue la réduction de ses émissions de CO₂. Cette inauguration représente une étape importante pour Doumen sur la route de la décarbonation.

Vincent Pirola, Transports Juliet (94) « Le passage de la flotte au gaz s'est avéré avantageux »

Publié le : 01.07.2024 Dernière Mise à jour : 19.07.2024 Par : Antoine Dufeu Lecture : 3 min.



Crédit photo DR

Les Transports Juliet, qui sont spécialisés dans le transport de matières dangereuses et le frigorifique, ont fait le choix du gaz il y a plus d'un an et demi. Leur gérant dresse un premier bilan.

Pourquoi avez-vous fait le choix de passer au gaz ?

Vincent Pirola : Le gaz est actuellement l'énergie verte la plus accessible à la fois sur le plan financier et sur celui de l'approvisionnement. Nous avons opté au second semestre de l'année 2022 pour le bioGNC et le bioGNL. Bien que de nombreux transporteurs choisissent ces derniers mois le B100, il nous a paru plus opportun pour nos clients de nous engager dans une alternative qui s'affranchit totalement des énergies fossiles.

Comment ont réagi vos clients ?

V. P. : Il y a une grande demande de démarche de décarbonation de la part des grands groupes avec lesquels nous travaillons. Leur réaction a été positive et a eu deux effets favorables sur notre activité. Ce choix nous a premièrement permis de remporter de nouveaux appels d'offres. Il nous a aussi aidés à maintenir nos tarifs, voire de les augmenter afin d'intégrer le surcoût lié à l'investissement dans une flotte roulant au gaz. Nous savons que nos clients peuvent accepter des hausses tarifaires de l'ordre de 10 % à 15 % au moment d'opter pour le gaz. Il convient aussi de souligner que le coût du gaz est actuellement à un niveau satisfaisant et que, à l'instar du diesel, il existe un système d'indexation. À l'heure actuelle, en ce qui nous concerne, le passage de la flotte au gaz s'est avéré avantageux.

Combien de moteurs roulant au gaz compte actuellement votre flotte ?

V. P. : Une dizaine, sur un total de trente moteurs. En fait, la flotte est renouvelée progressivement. Pour l'avitaillement, nous privilégions le réseau V-Gas du groupe Proviridis, qui est notamment bien implanté dans le sud de la France, où nous opérons également. Leurs tarifs sont en effet particulièrement compétitifs.

Dans quelle mesure avez-vous dû vous adapter ?

V. P. : Le GNC procure une autonomie maximale de 450 km environ. Il a donc fallu s'organiser en matière de plan de transport. Cette nouvelle organisation est notamment passée par l'identification des stations d'avitaillement ou encore par l'habitude prise de faire le plein avant de débiter une tournée. L'utilisation quotidienne d'un moteur au gaz est assez similaire à celle d'un moteur essence. Opter pour le gaz présente en outre l'avantage de ne plus avoir à se soucier de l'AdBlue. Ce faisant, on effectue d'ailleurs une économie. En ce qui concerne les conducteurs, ils ont dû s'habituer à se rendre tous les jours à la pompe. Malgré quelques réticences initiales, ils ont compris que cela participait de l'évolution de l'entreprise et du métier, et que cette décision permettait de remporter de nouveaux contrats. Enfin, il a fallu accepter un coût d'entretien un peu plus onéreux. Nous avons aussi dû changer de marque de moteur en optant pour Iveco. Nous utilisons des S-Way. Sur ce point aussi, le bilan est bon. Pour le moment, nous disposons de davantage de moteurs roulant au GNC qu'au GNL, lequel assure une autonomie de quelque 1 200 km. Les moteurs roulant au GNC sont plus adaptés à nos besoins, l'essentiel de nos acheminements étant effectués dans un périmètre régional.

Malgré ce passage encore en cours au gaz, vous intéressez-vous à l'évolution de l'offre électrique ?

V. P. : Nous gardons bien entendu un œil sur cette évolution. Pour le moment toutefois, qu'il s'agisse du coût ou de l'autonomie, cette énergie n'est pas encore opérationnelle. Le temps de charge serait en outre, en l'état, trop important et ne permettrait pas de rentabiliser l'utilisation des véhicules dans notre schéma opérationnel. Qui plus est, notre clientèle n'a pas non plus encore exprimé une demande de passage à l'électrique.

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



Paris 2024 : le groupe Casino se prépare aux défis logistiques des Jeux Olympiques

Alors que les Jeux Olympiques de Paris 2024 approchent, les distributeurs présents sur et aux abords de la capitale s'adaptent aux restrictions et s'organisent pour maintenir la livraison en magasin et à domicile, comme le Groupe Casino, qui livre sa stratégie à LSA.

Charlotte Barriquand

16 juillet 2024 \ 09h00

1 min. de lecture



© 123rf

Pendant toute la durée des Jeux Olympiques de Paris, la circulation et donc les livraisons seront très impactées. Certains magasins devront être approvisionnés par camion, plutôt que par la Seine comme il est fait habituellement.

J-13 pour le top départ des Jeux olympiques de Paris 2024. Des épreuves, aussi bien sportives que logistiques ! Notamment pour les distributeurs qui s'organisent pour garantir un niveau de service pour les consommateurs sur toute la période de la compétition, comme le groupe Casino, entièrement mobilisé.

Des initiatives logistiques

Alors que depuis 2012 Franprix passe par la Seine pour livrer chaque jour ses 300 magasins parisiens, cela sera impossible la semaine précédant les cérémonies d'ouvertures, car la navigation sera interdite. Les livraisons se feront alors par les voies routières. Côté Monoprix, le groupe assure que 100% des livraisons à Paris, Lyon et plusieurs autres grandes villes seront décarbonnés. Pendant toute la durée des JO, les livraisons à domicile seront maintenues pour Franprix, Monoprix et Cdiscount par leurs chauffeurs habilités pour circuler dans les zones réglementées.

De nouvelles méthodes de livraison

Le réveil sera encore plus matinal pour les livreurs puisque pour contourner les restrictions de circulations, les livraisons devront avoir lieu dès 5h, au lieu de 6h en temps normal. La seule exception est pour les magasins Franprix situés en zones rouges à proximité des zones de compétitions, qui seront livrés la nuit. Même chose pour les 27 magasins Monoprix, qui ont signé un accord avec les syndicats afin de garantir la bonne réception des marchandises. Aussi, le groupe assure avoir identifié des familles de produits sensibles pour les JO telles que les boissons ou encore le snacking, afin d'anticiper auprès des fournisseurs.

Des services pour les touristes

Près de 15 millions de visiteurs sont attendus à Paris pour ces Jeux... Une manne, que le groupe Casino accompagne avec notamment un service de bagagerie déployé dans 100 magasins Franprix de la capitale. L'enseigne disposera aussi de 100 consignes à clés connectées d'ici la fin du mois de juillet pour déposer et récupérer les clés de location type Airbnb. Des recharges de batteries de vélo Lime sont également déployées dans 50 magasins Franprix, et 30 Monop. Enfin, toutes les enseignes du groupe annoncent également accepter de nouvelles solutions de paiements pour les clients internationaux tels que ALIPAY ou encore Discover.

Casino : 150 magasins dont l'avenir sera scellé en septembre 2024

Parmi ces 150 magasins figure une bonne soixantaine (66 d'après nos calculs) qui correspondent à la deuxième vague acquise par Intermarché en 2023 et dont le transfert a été reporté au 30 septembre 2024. Figurent également 28 magasins qui n'ont toujours pas trouvé preneur, ainsi que 53 franchisés appelés à rester chez Casino pour devenir Spar ou à adopter une autre enseigne.

Magali Picard

16 juillet 2024 \ 08h00

Mis à jour 16 Juil. 2024

4 min. de lecture



Une dernière salve de 66 magasins doivent passer sous bannière Intermarché fin septembre.

Les vacanciers qui ont choisi la Bretagne ou les bords de la Manche cet été devront encore patienter avant d'avoir droit aux prix compétitifs d'Intermarché. Idem pour les riverains de la rue de Flandres dans le 19^{ème} arrondissement parisien ou ceux de la rue de l'Eglise dans le 15^{ème}, mais aussi pour les habitants de Marseille, de Nice ou de Toulouse...et même pour un certain Emmanuel Macron ! Si le président de la République s'aventurait à aller faire ses courses lui-même au Touquet Paris Plage, il devrait composer avec Petit Casino. Blague à part, il reste un nombre conséquent de supermarchés et d'hypermarchés Casino, 66 au total en excluant deux magasins dans l'Hérault, à Colombiers, près de Béziers, et à Lalonde, dans le Var, promis à Auchan, on va y revenir, dont Intermarché aura les clés le 30 septembre. Autant de magasins passés sous les radars, qui font partie du premier deal signé par les Mousquetaires il y a plus d'un an, en mai 2023.

66 magasins Casino deviendront Intermarché ou Netto à partir d'octobre, mais pas Colombiers et Lalonde

Une première vague acquise par Intermarché a changé d'enseigne le 15 octobre 2023, puis près de 300 magasins entre le 15 mai et le 15 juillet. Reste donc cet ensemble dont LSA publie ici la liste en exclusivité : 66 magasins exactement, dont plusieurs hypermarchés, situés partout en France. Paris en compte 4, Toulouse quatre également, Nice trois, Marseille cinq... Certains passeront Netto, à l'instar de celui de Parc Sévigné dans la deuxième ville de France ou de Lorgues, route de Toulon, dans le Var. D'autres posent encore question. C'est le cas de deux supermarchés Casino, l'un situé à Colombiers, près de Béziers, dans l'Hérault, l'autre à Lalonde, dans le Var. Promis à Auchan, le bailleur, d'après nos informations, voudrait signer avec une autre enseigne. D'aucuns évoquent U...qui ne confirme pas. « *Les tractations sont en cours et personne n'ose confirmer ou infirmer, de peur de remettre en question les négociations* », commente, sibyllin, un proche du dossier. Ces tractations valent pour un certain nombre de magasins. A Marseille, par exemple, le Casino du David comme on l'appelle là-bas, c'est-à-dire situé à côté du rond-point du Prado, fait l'objet d'âpres négociations. Acquis par Intermarché, il n'a pas été attribué et Carrefour serait sur les rangs...Le sujet est d'autant plus sensible que l'avis de l'Autorité de la concurrence est toujours attendu, entre juillet et octobre, que ce soit pour Intermarché que pour Auchan. Du côté de Casino, no comment, hormis le fait que les deux magasins de Colombiers et de Lalonde font bel et bien partie de la liste de « *dix magasins pour lesquels les conditions suspensives n'ont pas été levées et dont la cession est différée* ».

Douze hypermarchés sans repreneur

A cette grosse soixantaine de magasins s'ajoutent 31 magasins toujours sans repreneurs, et dont nous publions également la liste pour 28 d'entre eux. « *Trois ou quatre magasins présentent des marques d'intérêt* », précise Didier Marion, porte-parole de l'intersyndicale de Casino. C'est bien peu au regard des nombreux hypermarchés qui figurent sur cette liste, douze au total. « *Ils emploient autour de 1000 salariés qui sont intégrés dans la fourchette haute du plan social* », ajoute Didier Marion. En effet, on s'en souvient, le plan de sauvegarde de l'emploi annoncé le 24 avril dernier oscille entre 1900 et 3200 salariés, selon les magasins que Casino aura réussi à vendre d'ici le 30 septembre.

Le 30 septembre donc, Intermarché aura les clés des 66 derniers magasins qui devraient changer d'enseigne entre la deuxième et la troisième semaine d'octobre, selon un mode opératoire déjà éprouvé. Les salariés de Brive, de Moissac ou de Montpellier Odysseum devraient aussi connaître leur sort. Enfin, les 53 franchisés qui restent (37 en franchise et 16 en location-gérance) devront avoir tranché, entre rester dans le nouveau groupe Casino ou passer chez un concurrent. Quant aux PSE en cours dans les huit sociétés du groupe, cinq ont déjà fait l'objet d'un avis des partenaires sociaux (Casino Services, IGC pour l'immobilier, AMC pour les achats, Campus Casino et Franprix). Il reste les plus importants, à savoir Distribution Casino France (DCF), Easydis (logistique) et Monoprix. A Saint-Etienne, au siège historique, les salariés attendent l'issue de la négociation et, le cas échéant, leur lettre de licenciement. « *Un sentiment de gâchis énorme* », résume Didier Marion.



Auchan : un nouveau directeur des ventes pour les hypermarchés France

Laurent Proust devient directeur des ventes pour les hypermarchés Auchan France, sous la houlette de David Guilluy, directeur des opérations France. Entré chez Auchan en 1991, il a occupé des fonctions similaires en Russie et dans les pays de l'Est.

Magali Picard

16 juillet 2024 \ 16h43

2 min. de lecture



© philipus/123RF

Laurent Proust (photo ci-dessous) aura pour tâche de trouver "un business modèle rentable" pour les 119 hypermarchés français.

Plus de trois mois après l'arrivée de Guillaume Darrasse en tant que numéro deux d'Auchan, la réorganisation semble bel et bien lancée. Depuis le 15 juillet en effet, Auchan France a un nouveau directeur des ventes pour ses hypermarchés. Il s'agit, d'après nos informations, de Laurent Proust, qui dirigeait le même format pour la zone Europe de l'est depuis mai 2023. Le voilà rentré au pays pour remplacer Hamuel Wissocq, "*appelé à prendre de nouvelles fonctions à la rentrée*", selon la note interne que LSA a pu consulter. "*Il sera le pendant de Yasmina Zrazou, nommée directrice du format supermarché il y a un mois, dans le comité de direction de David Guilluy*", nous explique un porte-parole de l'enseigne. Dans la note interne, on peut lire que Laurent Proust devra mettre en place avec elle des "*zones de vie multiformats et omnicanales*".



Parcours 100% Auchan

Laurent Proust est un fidèle. Entré chez Auchan en 1991 en tant que chef de rayon à Olivet (Loiret), il devient chef de secteur. De 1998 à 2000, il occupe le poste de chef de groupe approvisionnement des SCOFEL (société de commercialisation de fruits et légumes) de Tours et Bordeaux. En 2000, le voilà à des fonctions opérationnelles sur le terrain comme directeur adjoint de Vélizy puis directeur d'Osny en 2001. En 2005, Laurent Proust rejoint la Russie où il participe à l'ouverture de plusieurs hypermarchés avant d'être nommé directeur des achats non alimentaires d'Auchan Russie.

Redresser les hypers

Sa feuille de route est claire : réussir à dynamiser le format roi d'Auchan, ses 119 hypermarchés, qui ont souffert en 2023. *"Il s'agit de mettre en place un business modèle plus rentable pour les hypers"*, est-il précisé dans la note interne. Les ventes en France n'ont progressé que de 1,3%, et ce malgré l'inflation. La rentabilité s'est aussi dégradée. Pour rappel, Auchan France a terminé 2023 avec un Ebitda de 157 millions d'euros au lieu des 370 millions d'euros espérés. Soit un niveau bien en dessous de 2022 (330 millions d'euros) et de 2021 (plus de 400 millions d'euros). Surtout, son résultat opérationnel courant (ROC) s'inscrit en négatif (-229 millions d'euros) pour 2023, indicateur de la dégradation de la rentabilité de la France. Laurent Proust aura donc pour tâche de remettre sur la bonne voie les hypermarchés, ce qui passe par la transformation de l'organisation *"en zones de Vie multi-formats et omnicanales en grande proximité avec Philippe Courbois et Yasmina Zrazou"* et par une reconfiguration des surfaces, ou *"trouver l'hyper au bon taillant"* pour reprendre l'expression de la note de nomination le concernant. *"Il va s'agir de réattribuer 25% des surfaces d'un tiers des hypers du groupe dans le monde, soit plus d'une centaine sur 400, pour optimiser leurs performances tout en valorisant le foncier ainsi libéré"*, écrivait LSA le 22 février 2024.

Limitation du trafic dans Paris à partir d'octobre : les commerçants demandent une vraie étude d'impact

La mise en place d'une zone à trafic limitée (ZTL) dans le centre de Paris est prévue pour octobre 2024. Les professionnels, dont de nombreux commerçants, demandent une vraie étude d'impact économique avant toute prise de décision définitive.

Mirabelle Belloir

18 juillet 2024 \ 13h26

2 min. de lecture



© MB/LSA

Les restrictions mises en place pendant Paris 2024 seraient l'occasion de mesurer l'impact de la limitation du trafic dans Paris sur les activités économiques, culturelles et logistiques.

Le 11 juillet 2024, le Conseil de Paris a adopté une délibération déclarant d'intérêt général la mise en œuvre d'une zone à trafic limité (ZTL) dans la capitale. Son périmètre contiendrait une large zone comportant tous les arrondissements de Paris Centre, sans les quais hauts et les îles de la Cité et Saint-Louis. Ce projet vise à interdire le trafic de transit dans Paris Centre, c'est-à-dire les véhicules qui ne font que passer à travers le secteur sans marquer d'arrêt. La mise en place de la zone est prévue après décision de la Préfecture pour le mois d'octobre 2024. Les représentants des entreprises parisiennes et des acteurs du commerce, de la logistique, du transport de voyageurs, du spectacle vivant et des galeries s'inquiètent de l'impact de la ZTL sur l'activité au sein de la zone, mais également dans le reste de la ville de Paris.

Les demandes des professionnels

Aussi, avant toute décision définitive sur la mise en œuvre de la ZTL, ils demandent « *la réalisation d'une évaluation approfondie et globale sur l'impact des mesures mises en œuvre durant les JO sur les acteurs économiques au sein, mais aussi autour de la ZTL, comme le recommande le rapport de l'enquête publique. Cette étude devra porter sur la période septembre-octobre, lorsque l'ensemble des Parisiens et Franciliens, qui sont ou vont être en congés, sera de retour* ». Ils demandent aussi l'ouverture d'une nouvelle concertation sur la base des résultats de cette étude. Enfin, ils demandent « *la suspension de toute interdiction de circulation et de stationnement, en particulier des autocars et véhicules de livraison, tant que des solutions alternatives crédibles n'ont pas été proposées* ». Les professionnels se disent évidemment « *conscients de la nécessité d'adapter les modes de mobilité pour améliorer le cadre de vie des Parisiens* » mais ils connaissent d'ores et déjà des difficultés d'accès du fait des mesures de restriction de circulation mises en place pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques, et qui présentent de fortes similitudes avec le projet de ZTL. Les enseignes de l'habillement à Paris ont enregistré une baisse d'activité de -10,7% au mois de juin, très supérieure à la moyenne nationale (-4%). Le spectacle vivant sera aussi fortement impacté par les Jeux Olympiques et Paralympiques en raison de concerts annulés ou déplacés et de l'indisponibilité des grands équipements. Plus d'un tiers des lieux à Paris pourraient fermer exceptionnellement durant l'été 2024, en dehors des fermetures estivales habituelles, et plus de 80% anticipent une baisse de fréquentation.

Les autocaristes et les lieux qu'ils desservent (sites culturels, commerces, grands magasins, hôtels, etc.) seront également frappés de plein fouet par l'interdiction des autocars dans cette zone. « *Alors que les entreprises sont pleinement mobilisées pour réussir l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques à Paris, il importe de ne pas ajouter d'inquiétudes et de nouveaux obstacles au bon fonctionnement de leurs activités déjà fragilisés par une période économique incertaine. Nous demandons une étude d'impact approfondie et globale des mesures mises en œuvre actuellement et une clause de revoyure à l'issue de la période des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024* », déclarent les professionnels dans un communiqué envoyé par leurs représentants : l'Alliance du Commerce, le Medef Paris, Procos, la Facap, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), le Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Ile de France (GATMARIF), l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF), Ekhoscènes et le Comité Professionnel des Galeries d'Art.



Casino : Jean-Charles Naouri soupçonné de manipulation de cours

Une note du parquet national financier (PNF) fait état de manipulation de cours en bande organisée, corruption passive et délit d'initié. Selon l'AFP, ce dernier envisage de faire comparaître l'ex-pdg du groupe Casino, ainsi que l'éditeur de presse Nicolas Miguet.

Magali Picard

19 juillet 2024 \ 10h04

1 min. de lecture



© Groupe Casino

Le Parquet national financier a ouvert une enquête préliminaire à l'encontre de l'ex-PDG de Casino.

Celui qui fut PDG du groupe Casino pendant plus de vingt-cinq ans finira-t-il par être convoqué devant un tribunal? Jean-Charles Naouri, 75 ans, et déchu de ses fonctions depuis le changement d'actionnaire du groupe stéphanois, risque un procès pour corruption et manipulation de cours de bourse entre 2018 et 2019. Le Parquet national financier (PNF) le soupçonne d'avoir rétribué l'éditeur de presse Nicolas Miguet, qui éditait une lettre boursière, pour défendre l'action Casino. Jean-Charles Naouri conteste les faits, ses avocats le disant victime "d'attaques" de vendeurs à découvert. Le 9 juillet, ils ont déposé une plainte avec constitution de partie civile. Dans un communiqué paru le 18 juillet 2024 à 23heures, le groupe Casino confirme l'ouverture d'une enquête préliminaire par le Parquet national financier. "A ce stade de la procédure, Casino n'est pas renvoyé devant une juridiction pénale". A suivre.

Les Echos

Sherpa sécurise son approvisionnement avec Casino

Après deux années de discussions, le leader des magasins en montagne renouvelle son contrat avec le groupe stéphanois. Les trois quarts de ses achats proviennent de ce fournisseur.



Sherpa est présent dans une centaine de stations des Alpes (ici à Tignes, en Savoie), des Pyrénées et du Jura. (Sherpa)

Par [Florian Espalieu](#)

Publié le 8 juil. 2024 à 18:00 Mis à jour le 8 juil. 2024 à 18:45

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

En pleine [restructuration](#) depuis le début de l'année, Casino peut compter sur les enseignes Sherpa. La coopérative, leader de la distribution alimentaire dans les stations de sports d'hiver et dont le siège est situé à côté d'Aix-les-Bains (Savoie), vient d'annoncer le renouvellement de son contrat d'approvisionnement avec le groupe installé à Saint-Etienne. S'élevant à 51 millions d'euros annuels, il débutera le 1^{er} octobre prochain et courra sur une durée de sept ans minimum.

« Nous travaillons avec ce partenaire depuis une quinzaine d'années et qui nous a soutenus pendant le [Covid-19](#) », rappelle Olivier Carrié, président de la coopérative Sherpa. Casino représente 75 % des achats du réseau de 119 magasins indépendants. Ceux-ci ont généré un chiffre d'affaires de 123 millions d'euros en 2023 et devraient atteindre 132 millions cette année, avec 85 % de son activité durant la saison hivernale. Un contrat signé pour 10 ans avec Casino dont le directeur général Philippe Palazzi a redirigé la stratégie notamment vers le commerce de proximité.

« Des garanties »

« [Malgré l'actualité](#), Casino était la meilleure des propositions sur la table », assure-t-il, confiant en avoir reçu plus de cinq, dont plusieurs « sérieuses ». Le critère principal étant celui du taux de service, « c'est-à-dire la capacité à nous livrer la meilleure proportion des produits commandés ». Un taux « tout à fait satisfaisant » lorsqu'il dépasse les 97 %. Ce curseur avait un peu baissé ces derniers mois et sera encore difficile à tenir durant l'été, mais Sherpa compte sur son partenaire pour l'hiver prochain. « Nous avons aussi eu des garanties concernant le respect de notre indépendance et la logistique, notamment le transport », ajoute Olivier Carrié, qui est lui-même propriétaire du magasin de Val-Thorens (Savoie).

LIRE AUSSI :

[Commerce : la victoire par KO du modèle de la coopérative](#) [Casino transfère 66 supermarchés à Auchan et Intermarché](#)

Leader sur son marché, Sherpa est présent dans une centaine de stations des Alpes, des Pyrénées et du Jura, soit près de la moitié des [domaines skiables](#) de France. Il y devance les groupes Casino et Carrefour qui se répartissent l'autre moitié des magasins. Bien que le secteur arrive désormais quasiment à maturité, avec peu de création de nouvelles enseignes, la coopérative arrive à grappiller quelques unités et devrait encore le faire dans les années à venir. « Du fait de notre indépendance, nous sommes particulièrement séduisants pour nos adhérents en montagne, qui ne nous quittent plus ensuite », soutient Olivier Carrié, plus partisan d'un développement maîtrisé que de « prospection agressive ».

Florian Espalieu (Correspondant à Grenoble)

Les Echos

Casino : pourquoi la fidélité de Sherpa est une bonne nouvelle pour le siège de Saint-Etienne

Les supermarchés de proximité bien connus des skieurs continueront à s'approvisionner pendant 10 ans auprès du distributeur de Saint-Etienne. Une petite victoire sur un marché concurrentiel pour le groupe en pleine restructuration.



Les supérettes de montage Sherpa (ici Les Arcs) ont renouvelé pour dix leur contrat d'approvisionnement avec Casino. (Shutterstock)

Par **Philippe BERTRAND**

Publié le 9 juil. 2024 à 07:31 Mis à jour le 9 juil. 2024 à 07:37

PREMIUM Votre abonnement Premium vous permet d'accéder à cet article

C'est un petit contrat à l'échelle d'un réseau de supermarchés de proximité qui compte 6.300 unités. Mais c'est un accord symbolique qui marque la confiance d'un partenaire envers un groupe bousculé et restructuré, Casino.

La coopérative Sherpa, qui réunit 119 supérettes installées dans les stations de ski de montage, a renouvelé ce lundi son contrat d'approvisionnement avec Casino. La marque bien connue des skieurs se fournit auprès du commerçant stéphanois depuis 2009. Elle a résigné pour dix ans.

« Nous nous félicitons de cet accord. L'objectif immédiat est d'assurer un bon achalandage cet été dans tous les magasins Sherpa et d'amorcer sereinement la saison hivernale qui est décisive dans le cadre de ce partenariat », déclare simplement Olivier Carrié, président de Sherpa. [« Casino était la meilleure des propositions sur la table », assure-t-il.](#)

Logistique pointue

Pour les nouveaux dirigeants du groupe Casino, [qui ont vendu tous leurs supermarchés de grande taille et leurs hypermarchés](#), le commerce de proximité constitue un axe stratégique, aux côtés du développement des chaînes Monoprix, Franprix et Naturalia. La gestion de ce tissu de franchisés représente désormais l'activité principale du siège historique de Saint-Etienne.

« Ce partenariat témoigne de [l'ambition du groupe Casino](#) : offrir un service et une offre de produits irréprochables à nos partenaires, et continuer de mailler le territoire. Cette confiance renouvelée dans le savoir-faire de Casino vient confirmer ainsi notre position de leader dans le commerce de proximité », commente Philippe Palazzi, le nouveau directeur général de Casino.

LIRE AUSSI :

[Grande distribution : la réinvention ou le déclin](#)

Casino représente 75 % des achats du réseau de magasins indépendants. Ceux-ci ont enregistré un chiffre d'affaires de 123 millions d'euros en 2023, dont l'immense partie provient de la saison hivernale.

La livraison régulière dans les zones de montagne nécessite une organisation logistique pointue. Casino démontre ses compétences en la matière avec Sherpa. Le groupe désormais contrôlé par Daniel Kretinsky est en totale restructuration. [Un vaste plan social est sur la table, devant conduire les sièges à perdre environ 1.300 postes.](#)

Le règne de la franchise

La concurrence est vive sur ce créneau de la supérette de proximité avec Carrefour qui depuis sa fusion avec Promodès gère lui aussi des milliers de points de vente de ce type sous les marques Carrefour Express en ville et Carrefour Contact à la campagne. [Carrefour a fait de la franchise un axe de croissance stratégique.](#)

La franchise règne dans le commerce de proximité. Les coopératives Leclerc, Intermarché et U, historiquement peu présente sur ce segment de marché s'y développent de plus en plus. La fidélité de la coopérative Sherpa à Casino montre que l'ancêtre stéphanois de la distribution, fondé en 1898, bouge encore.

Philippe Bertrand

Les Echos

Casino : l'ex-PDG Jean-Charles Naouri risque un procès pour corruption et manipulation de cours

Jean-Charles Naouri est soupçonné d'avoir payé le controversé patron de presse Nicolas Miguet pour soutenir artificiellement le cours de Bourse de Casino entre septembre 2018 et mai 2019. Ses avocats contre-attaquent et affirment que le groupe a été victime d'attaques de vendeurs à découvert.

[Ajouter à mes articles](#)

[Commenter](#)

[Partager](#)

[AMF](#)

[Casino](#)



Deux magistrats du Parquet national financier (PNF) ont indiqué envisager, à ce stade, de faire comparaître l'ancien patron du groupe devant le tribunal judiciaire de Paris. (Sipa)

Par [Laurence Boisseau](#)

Publié le 18 juil. 2024 à 19:06 Mis à jour le 19 juil. 2024 à 08:27

Jean-Charles Naouri risque gros. L'ancien patron de Casino pourrait bien faire l'objet d'un procès pour corruption et manipulation de cours. Il est soupçonné d'avoir payé le patron de presse controversé, Nicolas Miguet, pour soutenir artificiellement le cours du titre Casino entre septembre 2018 et mai 2019.

Selon l'AFP, deux magistrats du Parquet national financier (PNF) ont indiqué, dans une note de synthèse datée du 8 avril, vouloir à ce stade renvoyer les deux hommes devant le tribunal judiciaire de Paris. La note de synthèse correspond à une étape précédant le réquisitoire du PNF, et non à une décision définitive.

Enquête du PNF

C'est en 2020 que le PNF a ouvert [une enquête pour « manipulation de cours en bande organisée, corruption privée active et passive » et « délit d'initié »](#). Elle faisait suite à un signalement de l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Nicolas Miguet aurait notamment fait des suggestions et des recommandations d'achat à ses abonnés et lecteurs sur le titre Casino. Ces conseils auraient participé à une manipulation à la hausse du cours. Celle-ci aurait été facilitée par la non-révélation d'un éventuel conflit d'intérêts, résultant des honoraires (à savoir 823.535 euros) qui lui auraient été versés par Casino, à l'époque dirigé par Jean-Charles Naouri, en vue de défendre le cours du titre. Une opération qualifiée de « projet Phoenix ».

LIRE AUSSI :

[Manipulation de cours : le gourou des boursicoteurs Nicolas Miguet condamné à 18 mois de prison ferme](#)

Fin août 2018, le titre Casino s'était en effet retrouvé au beau milieu d'une tempête boursière, subissant des attaques de la part de nombreux vendeurs à découvert. En quelques jours, l'action avait perdu plus de 18 %.

Opérations suspectes

Nicolas Miguet aurait également réalisé des opérations suspectes sur les actions Casino et Carrefour pour le compte de ses sociétés, avant l'annonce le 24 septembre 2018 d'une tentative de rapprochement - avortée - entre les deux groupes.

Les avocats de Casino, Marie-Alix Canu-Bernard, Nicolas Huc-Morel et Olivier Baratelli, ont déposé, le 9 juillet, une plainte pénale avec constitution de partie civile entre les mains du doyen des juges d'instruction du tribunal judiciaire de Paris.

LIRE AUSSI :

[Casino : la liquidation de Rallye solde l'époque Jean-Charles Naouri](#)

Cette plainte vise directement les vendeurs à découvert, voire des concurrents qui se sont concertés pour faire régulièrement baisser le cours de l'action. Jean-Charles Naouri parle d'une « véritable entreprise de déstabilisation ».

Ses avocats souhaitent que « l'enquête Casino devienne un symbole de la lutte contre la spéculation sauvage ». Ils veulent que les magistrats analysent la période 2015-2024 « autrement que par le petit bout de la lorgnette Miguet qui est un épiphénomène dans une attaque d'ampleur menée contre le groupe » et qu'ils trouvent « les responsables étrangers et les concurrents qui avaient intérêt à salir l'image de l'entreprise ».

Plusieurs affaires

Nicolas Miguet est bien connu de la justice. L'éditeur de presse a déjà été condamné 18 fois, notamment par la Commission des sanctions de l'AMF. En décembre dernier, [il a écopé d'une peine de prison de deux ans](#) assortie d'un sursis probatoire de six mois par le tribunal correctionnel de Paris pour manipulation de cours sur le titre de sa propre société, Nicolas Miguet Associés.

LIRE AUSSI :

[Monoprix, Franprix, supérettes... Que reste-t-il vraiment de l'empire Casino ?](#)

En septembre 2023, Rallye, l'ancienne maison mère de Casino avant la reprise par Daniel Kretinsky, a écopé d'une sanction de 25 millions d'euros de la part du gendarme boursier pour avoir donné « aux investisseurs une image de sa situation de liquidité plus favorable qu'elle ne l'était réellement » entre mars 2018 et mai 2019.

Laurence Boisseau

Les Echos

Ces acteurs privés qui veulent sortir le fret ferroviaire du déclin

Le trafic de fret ferroviaire dans l'Hexagone a plongé de 17 % l'an dernier, le double de la moyenne européenne. Pour autant, les logisticiens renouvellent les initiatives pour décarboner le transport par un report de la route vers le rail. Un mouvement étranger à la division spécialisée de la SNCF.

[Ajouter à mes articles](#)

[Commenter](#)

[Partager](#)

[Allemagne](#)

[Environnement](#)



Les pouvoirs publics français ont multiplié les subventions aux opérations de fret ferroviaire, sans résultat très probant pour l'instant. (CEVA)

Par **Denis FAINSILBER**

Publié le 22 juil. 2024 à 08:01 Mis à jour le 22 juil. 2024 à 09:34

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

Malgré des aides publiques, maintenues vaille que vaille, aux opérateurs, le fret ferroviaire est de plus en plus mal embarqué en France. Le transport de marchandises par le rail a dévissé de 17 % en 2023, à 29 milliards de tonnes-kilomètres, soit son plus bas niveau depuis 1980, selon les données publiées fin juin par l'Autorité de régulation des transports (ART), qui parle d'une « chute historique ».

Par comparaison, les mêmes trafics reculaient l'an dernier de 2 % en Espagne, de 6 % en Allemagne et de 7 % en Italie. Symbole du déclin tricolore, le « train des primeurs » Perpignan-Rungis, [qui a fait son dernier voyage fin juin](#), sans aucune garantie de reprise par la suite.

Plusieurs handicaps conjoncturels en France

Aux difficultés économiques et techniques structurelles du secteur s'ajoutent en France plusieurs handicaps conjoncturels. Il y a eu la grève contre la réforme des retraites dans tout le groupe SNCF, qui a fait chuter fortement les trafics principalement en mars 2023 (-45 %), y compris chez les opérateurs privés dépendants des aiguilleurs de SNCF Réseau. Mais la fermeture du principal axe France-Italie à la suite d'un éboulement en vallée de la Maurienne, fin août (le trafic par rail est toujours stoppé un an plus tard) a également pesé. Sans oublier [la forte réduction d'activité de Fret SNCF](#), imposée par Bruxelles après une enquête sur des aides historiques indues.

LIRE AUSSI :

[Symbole écologique, le train des primeurs Perpignan-Rungis menacé d'arrêt définitif](#) [Ces 23 lignes stratégiques que Fret SNCF va devoir sacrifier](#)

De quoi expliquer un décrochage beaucoup plus important qu'en Europe, où le recul moyen des trafics se situe à -8 %. Cependant, contrairement au trafic passagers capté quasi exclusivement par l'opérateur historique SNCF, dans les marchandises, les opérateurs sont beaucoup plus divers au sein de l'écosystème (tractionnaires, affréteurs, chargeurs, etc.). Et nombre d'initiatives récentes témoignent de la volonté des acteurs privés de transférer des marchandises du camion vers le train, au nom de leurs objectifs écologiques.

Témoin de ce mouvement, le récent accord annoncé entre Carrefour et [le groupe Danone](#) pour servir 130 hypermarchés du distributeur en région Paca en eaux d'Evian par le train, et non plus par camions. Une fois par semaine, un convoi de sept wagons transporte 500 palettes de bouteilles au départ des sources d'Evian pour servir, 600 kilomètres plus au sud, le site logistique tampon de ID Logistics à Grans-Miramas (Bouches-du-Rhône). ID est l'organisateur de ce flux dédié, tandis que l'opérateur RégioRail assure la traction.

Des camions en moins sur les autoroutes

Soit l'équivalent de 500 poids lourds diesel en moins sur les autoroutes. Ici, il s'agit d'une relance d'une précédente tentative, grâce à la présence d'un « terminal embranché » (une voie ferrée dédiée servant l'entrepôt régional), mais les chargeurs avaient préféré recourir aux camions.

Même volonté d'économiser du CO₂ chez Geodis. Le grand logisticien français a inauguré mi-juin une nouvelle liaison ferroviaire entre la Pologne et l'Espagne, plus précisément de Lodz à Barcelone, donc y compris sur un grand tronçon français.

Capable de transporter une fois par semaine jusqu'à 44 conteneurs ou caisses mobiles, soit plus de 1.000 tonnes de charge utile par trajet, ce parcours « bien qu'environ 160 km plus long que par la route, permet de réduire jusqu'à 79 % les émissions de CO₂. La consommation d'énergie est également inférieure d'environ 57 % », calcule Geodis.

LIRE AUSSI :

[Fret : 2023, l'année noire pour le transport combiné](#) [Dans le Val-d'Oise, élus et riverains vent debout contre les nuisances du fret ferroviaire](#)

Pour une distance équivalente, « la livraison de marchandises par rail émet cinq fois moins de CO₂ [que le transport routier](#) », selon le transporteur tricolore qui prévoit de passer bientôt à deux trains par semaine sur cet axe.

Bien que spécialisé dans les entrepôts, Ceva Logistics, filiale de CMA CGM, est également soucieux du volume de gaz carbonique des acteurs chargés de les alimenter au quotidien. D'où le besoin de proposer à ses clients des solutions intermodales. Le logisticien « ajoute 41 nouvelles remorques intermodales particulièrement adaptées au transport longue distance rail et route », a-t-il récemment annoncé.

Ces nouvelles remorques seront bientôt déployées sur le corridor Pologne-République tchèque-France, tout particulièrement pour ses clients du secteur automobile, en combinant le rail et la route. En basculant du camion au train, Ceva « estime que ses clients peuvent atteindre une réduction des émissions de CO₂ d'environ 60 % ».

Moins d'émissions sur le trajet

Autre effort de décarbonation [chez XPO Logistics](#), même s'il contourne cette fois l'Hexagone. Le fournisseur américain de solutions logistiques lance un nouveau corridor de 2.600 km entre Anvers (Belgique) et Istanbul (Turquie). Ce nouvel itinéraire multimodal combine les modes routier et ferroviaire, « réduisant le temps de transit de dix à huit jours par rapport au transport routier seul », selon le groupe.

Le transport ferroviaire « produit environ 80 % d'émissions en moins que le transport routier, ce qui équivaut à environ 3,1 tonnes de CO₂ en moins par trajet sur cet itinéraire », ajoute XPO. Une alternative est proposée avec la possibilité de combiner le transport ferroviaire puis maritime, avec un trajet par rail Duisbourg (Allemagne)- Trieste (Italie), puis un transit maritime vers la Turquie.

Denis Fainsilber

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Filière viande : les restructurations marquantes du premier semestre 2024

La restructuration des abattoirs a continué au fil du premier semestre, et le maillon suivant, ateliers de découpe et chaînes de boucherie, accuse aussi le coup avec des mouvements de consolidation. AIM Antrain a été placé en liquidation judiciaire, comme l'abattoir de Saint-Affrique mais un peu d'espoir du côté de Quintin pour une nouvelle aventure. En boucheries, ça bouge chez Novoviande, Despinasse et les Boucheries Nivernaises.

Publié le 23 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Sur le premier semestre 2024, plusieurs abattoirs ont dû fermer leurs portes et on a observé un mouvement de consolidation dans les boucheries.

© Virginie Pinson

L'arrêt de l'activité de Quintin Viandes a secoué le monde de la viande. Ses dirigeants, charismatiques étaient engagés dans la filière. Et autour de Saint-Brieuc, c'est la sidération.

« Ils pensent au bien-être animal mais ne regardent plus l'humain »

« C'est rare, un arrêt qui n'est pas économique. Nous n'avons aucun impayé. Mais la pression exercée par la DDPP a miné la santé de plusieurs personnes, dont mon épouse. Ils pensent au bien-être animal mais ne regardent plus l'humain », déplore Henri Thébault, qui dirigeait la société avec son épouse depuis 2001.

Concurrence entre abattoirs pour les volumes et la main d'œuvre

Autre difficulté, « la concurrence déloyale des abattoirs communautaires. Ils sont renfloués par l'argent public, le budget de fonctionnement n'est pas à l'équilibre, et viennent nous concurrencer auprès des éleveurs mais aussi de nos employés » conteste le dirigeant. Mais l'arrêt laisse un trou, « il y a un réel besoin sur les circuits courts, que ni Rostronen ni Lannion ne peuvent absorber, un nouveau projet est en cours », explique Henri Thébault, continuant, « L'agglo de Saint-Brieuc est partie prenante sur le foncier et louerait à un collectif composé d'éleveurs et de bouchers. Le but est de redémarrer au plus vite les chaînes porc et mouton. Pour les bovins, il faudra aller à Socopa Guingamp le temps de reformer une équipe ». Pour la salle de découpe et la boutique attenante, construites il y a seulement trois ans, d'autres opérateurs sont intéressés par un rachat.

Lire aussi : [Viande : « Il faut redonner à tous les maillons de la chaîne des leviers de compétitivité »](#)

Liquidation pour AIM Antrain et de l'abattoir de Saint-Affrique

Plus au sud, c'est la liquidation de la SAS **Abattoir Sud-Aveyron Saint-Affrique** qui a été prononcée le 25 juin. 33 salariés sur le carreau. Cet outil, repris en octobre dernier, [avait perdu son agrément sanitaire en mars dernier](#). En cause, aux dires de la [presse locale](#), la mauvaise gestion des repreneurs.

Coup dur à Antrain

Autre maillon, un peu plus aval, la liquidation judiciaire de l'atelier de découpe AIM d'Antrain a été confirmée le 19 juillet, faute d'un repreneur. Appartenant à Charal, l'ancien abattoir était devenu l'un des sites de **l'entreprise AIM (Abattoirs industriels de la Manche)**. Il a ensuite appartenu au groupe Collet puis au groupe belge **Sopraco**. Cette fois, le manque de volume n'est pas en cause puisqu'en 2023 AIM Antrain a abattu 14 980 bêtes pour un quota de 15 000, [rapporte la presse locale](#). L'activité d'abattage s'est arrêtée en novembre à la demande l'état, les travaux de mises aux normes étaient estimés 8 à 10 millions d'euros, trop pour Sopraco. L'entreprise a bénéficié de plusieurs aides, dont des financements publics ces dernières années, mais les 60 emplois disparaissent.

Oloron dans la tourmente

A Oloron, l'abattoir du Haut-Béarn avait annoncé devoir fermer ses portes cet été, faute de main-d'œuvre. Mais il semble que ce soit l'arbre qui cache la forêt si l'on en croit [la lettre ouverte](#) du directeur de l'abattoir, remercié en juin. Harcèlement, favoritisme, décisions hasardeuses, faillite en vue, la situation paraît complexe mais l'abattoir devrait pourtant rouvrir ses portes la semaine prochaine, le 1er aout.

Lire aussi : [Porc : à la Cooperl, le calme est-il revenu ?](#)

Ce n'est peut-être que la partie émergée de l'iceberg. Dans une note récente, l'Iddri estime que [20 % des outils d'abattage pourraient fermer d'ici 2035, causant la perte de 14,5 % des emplois du secteur](#).

A Chaumont, la SCIC Coop Viandes de Haute-Marne a un abattoir flambant neuf

Il reste néanmoins encore des bonnes nouvelles dans le secteur. A **Chaumont** (Haute-Marne), mettant fin à 20 ans d'attente, l'abattoir départemental a été inauguré le 12 juillet. Il prendra le relais de son prédécesseur en bout de course fin septembre. L'outil aura coûté 8 millions d'euros, et le Département (4,7 millions) et l'État (1,5 million) auront été les contributeurs majeurs. La gestion en est confiée à la SCIC Coop Viandes de Haute-

Marne, et par délégation de service public pour une durée initiale de 5 ans. Il a une capacité initiale de 800 tonnes par an, extensible à 1500 tonnes.

Consolidation du côté des boucheries

Le 27 juin, on apprenait que les **Boucheries Nivernaises** accueillent désormais **Beaugrain**, société implantée sur le Min de Rungis qui réalise 10 millions d'euros de chiffre d'affaires. Les grossistes rassemblent leurs forces dans ce contexte inflationnistes et alors que le secteur de la RHD n'a pas encore retrouvé les volumes d'avant Covid.

Du mouvement dans les boucheries de Grand Frais

En parallèle, **Prosol (Grand Frais)** rachetait, après 3 ans de discussions, le réseau de boucheries francilien **Novoviande**. 39 des 41 boucheries du groupe –qui possède aussi une activité sur Rungis– sont implantées dans des magasins Grand Frais. Dans le même temps, selon l'Informé, c'est **Despinasse** qui cherche à céder ses le contrôle de ses boucheries installées dans les 315 autres Grand Frais de France.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Filière viande : 20 % des sites d'abattages pourraient fermer d'ici 2035

La décapitalisation observée dans les filières animales françaises ne permet pas de limiter la production de gaz à effet de serre puisque la consommation résiste et que les importations prennent le relai. En revanche, c'est l'emploi de toute la filière viande qui est menacé, surtout bovine.

Publié le 18 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



14,5 % des emplois de l'industrie de la viande pourraient disparaître d'ici 2035

© Virginie Pinson

A quoi s'attendre, dans les **filières viande**, d'ici 2035 ? C'est à cette question complexe que s'attelle à répondre une étude de l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (Iddri).

Un décrochage offre/demande sur la viande

Faisant les hypothèses d'une demande mondiale croissante, d'un intérêt axé sur le prix et de politiques alimentaires peu volontaristes qui ne modifient pas les habitudes de consommation, l'Iddri table sur un dénouement peu favorable à l'**agriculture française**. Dans ce contexte, l'**autosuffisance alimentaire** passerait de 103 % à 98 % en porc, de 95 % à 80 % en viande bovine, et de 92 % à 84 % en volaille. La dynamique du poulet ne compense en effet pas le recul des dindes, pintades et canards.

l'autosuffisance alimentaire passerait de 103 % à 98 % en porc, de 95 % à 80 % en viande bovine, et de 92 % à 84 % en volaille.

Une restructuration de toute la filière viande

34 % des fermes de la filière viande pourrait disparaître d'ici 2035, avec un net agrandissement des unités restantes, ainsi que 30 % des emplois agricoles. Les autres maillons de la filière vont souffrir des conséquences de la baisse de la production d'animaux. Baisse des volumes et hausse de la productivité impliquent un net recul des emplois dans le maillon industriel de la viande notamment dans le Grand Ouest. Au total, ce sont 14,5 % des emplois de l'industrie de la viande qui pourraient être perdus, et plus de 400 millions d'euros d'actifs échoués au niveau industriel, avec 20 % des sites qui pourraient fermer.

Lire aussi : [Viande : Où sont les abattoirs menacés de fermeture en France, et pourquoi ?](#)

Pas d'effet positif sur les gaz à effet de serre

La baisse des cheptels induit une hausse de la demande en engrais de synthèse, mais aussi un retournement des prairies permanentes qui conduit à des conséquences négatives sur l'environnement (pollution des eaux, pertes de biodiversité, déstockage de carbone). A l'inverse, dans le Grand Ouest, si l'élevage reste concentré pour gagner en compétitivité et limiter les coûts, on peut s'attendre à une pression azotée toujours supérieure à la capacité de valorisation.

Si l'on considère les émissions liées aux importations le recul ne serait que de 3 %

Enfin certes les émissions de gaz à effet de serre baisseraient de 15 % en lien avec ce recul de l'élevage, mais si l'on considère les émissions liées aux importations le recul ne serait que de 3 %.

Lire aussi : [Viande : « Il faut redonner à tous les maillons de la chaîne des leviers de compétitivité »](#)

La normalisation des crises

Si dans ce scénario les crises sont considérées comme absorbées par les filières animales, l'Iddri pointe un risque qu'elles deviennent structurelles. **Flambée des coûts de production**, notamment de l'aliment en cas de mauvaises récoltes, **épizooties**, pénuries d'**engrais**, dérèglement des **écosystèmes**, les risques sont nombreux. La question de la résilience des filières devient donc centrale.

Une politique alimentaire plus volontariste

Si un autre avenir est souhaitable, « le champ des possibles est extrêmement contraint du fait des tendances lourdes à l'œuvre sur la production et la consommation » prévient l'Iddri. Une des pistes évoquées est de porter plus d'attention à la demande, qui décroît actuellement moins vite que la production au profit des importations. Ce d'autant plus que « les niveaux actuels et projetés de consommation sont significativement au-dessus des recommandations du Plan national nutrition santé » écrivent les auteurs.

[Découvrir le rapport complet](#)

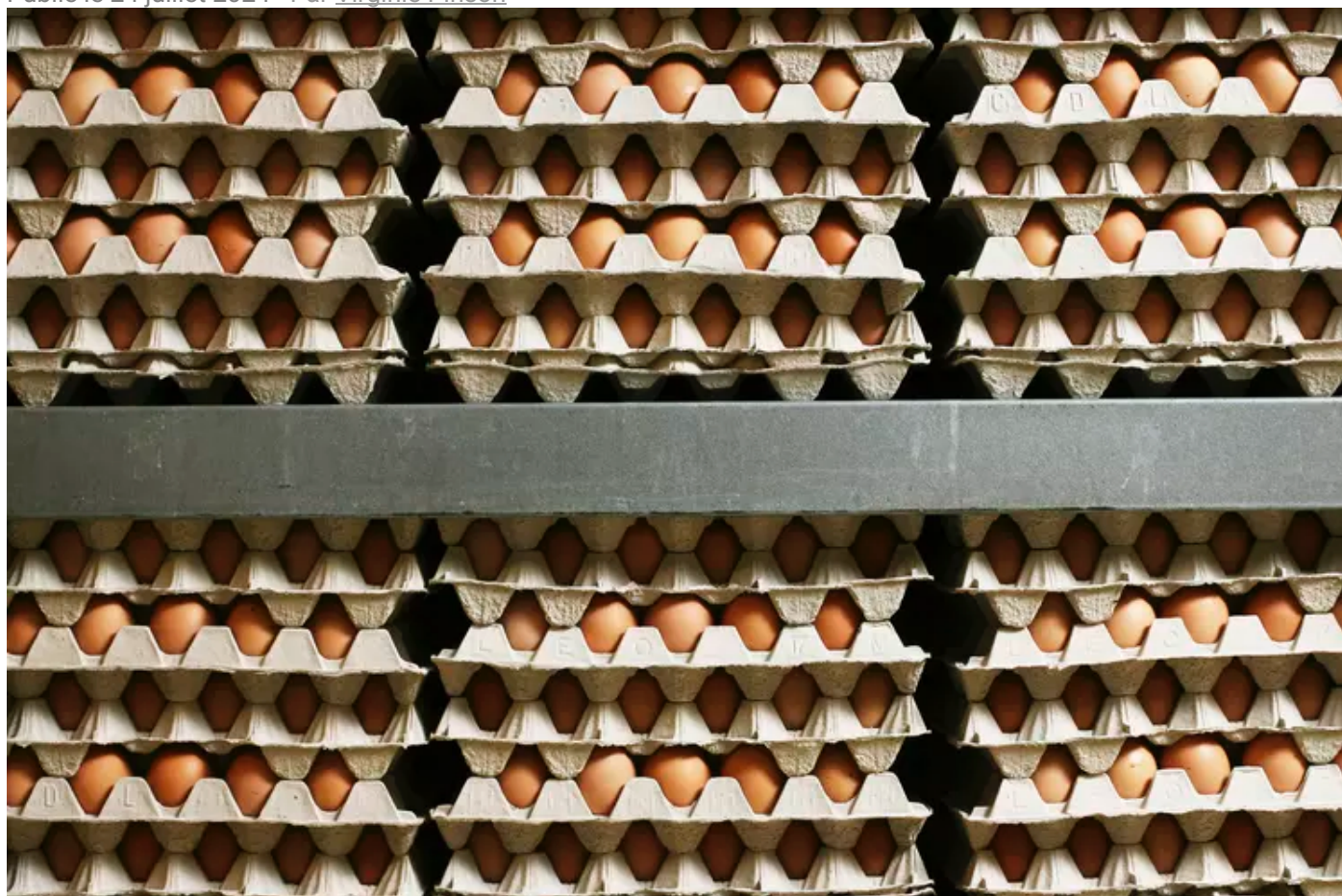
Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Œuf : à Rungis, calme plat à quelques jours des JO

L'évolution des prix des œufs français, au 23 juillet 2024, expliquée par Les Marchés qui publie trois fois par semaine la TNO (Tendance Nationale Officieuse).

Publié le 24 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Comment évoluent les prix des oeufs ?

© Commission européenne

Ambiance très calme sur le marché de l'œuf calibré français ce mardi. Alors que le coup d'envoi des Jeux olympiques sera donné vendredi, les appels de Rungis se font rares. En cause, des difficultés logistiques pour la livraison mais aussi des restaurateurs qui accusent des baisses de fréquentation. Dans les zones de villégiature, si l'on note une demande régulière en code 1 et 2, le calibré de code 3 offert suffit pour l'heure à satisfaire les besoins du moment. De quoi voir les prix facilement reconduits.

Des ventes d'œufs dynamiques en GMS

A noter, en juin les ventes en volume d'œufs dans la grande distribution ont progressé de 2,2 % par rapport à la même période de 2023 et même de 4,1 % par rapport à la même période de 2022, selon les chiffres du baromètre exclusif Circana pour Les Marchés publié [dans votre quotidien du 17 juillet](#). Sur juin, tous les codes étaient bien orientés, +0,4 % pour l'ensemble 2 et 3, +4,2 % pour le plein-air et même +1,7 % pour le bio.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Viande, volaille, lait, comment ont évolué les marges des entreprises agroalimentaires ?

Alors que les prix des produits animaux ont nettement progressé en 2022, l'Observatoire de la formation des prix et des marges (OFPM) montre une dégradation des marges des entreprises agroalimentaires du secteur.

Publié le 19 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Alors que les marges nettes des IAA des productions animales étaient globalement en baisse en 2022, les marges brutes ont progressé en 2023

© Généré par l'IA

Le **rapport 2024 de l'Observatoire de la formation des prix et des marges des produits alimentaires** (OFPM), publié ce 19 juillet par FranceAgriMer, s'inscrit dans un contexte marqué par le retour de l'inflation depuis fin 2021. L'OFPM étudie 36 produits représentatifs de 10 filières alimentaires, couvrant environ la moitié de la consommation alimentaire française en valeur. Le rapport se concentre sur les données les plus récentes : 2023 pour les prix et marges brutes, 2022 pour les marges nettes.

Lire aussi : [Filière viande : 20 % des sites d'abattages pourraient fermer d'ici 2035](#)

Des marges nettes très basses pour les abattoirs de porc en 2022

Pour la **filière porcine**, les marges nettes du premier maillon de transformation, c'est-à-dire les abattoirs, « sont historiquement faibles » en 2022, écrit l'OFPM. Au niveau de la seconde transformation, soit les charcutiers et salaisonniers, le **résultat courant avant impôt** s'est dégradé. C'est le plus faible depuis 2019. A noter que la GMS a encore diminué sa marge brute sur le jambon cuit. Il s'agit d'un produit pour lequel elle tient visiblement à préserver les volumes, produit par ailleurs vendu dans le rayon charcuterie, qui est celui qui a la marge nette la plus élevée des sept rayons suivis, précise le rapport.

Lire aussi : [Charcuterie-traiteur : trop de défaillances d'entreprises](#)

En bovins, un résultat courant avant impôt en baisse en 2022

En **viande bovine**, dans un contexte de nette augmentation des prix des animaux en 2022, et malgré une hausse de ses prix de ventes, l'**industrie** a comprimé ses **marges** nettes sur les produits étudiés. Le résultat courant avant impôt régresse légèrement, à 0,05 €/kg de carcasse traité par l'abattage découpe, contre 0,06 €/kg en 2021. Du côté de la GMS, où les marges nettes sont généralement négatives dans le **rayon boucherie**, on observe une stabilité ou une diminution en 2022. En 2023, les marges brutes progressent pour tous les maillons de la chaîne, néanmoins l'OFPM ne publiera les marges nettes que l'an prochain.

Lire aussi : [Viande : Où sont les abattoirs menacés de fermeture en France, et pourquoi ?](#)

En volaille, un net rebond des marges industrielles en 2022

En volaille, l'OFPM décrit une progression de la marge brute et un doublement du résultat courant avant impôt des industries en 2022, alors, qu'à l'inverse, la marge de la GMS s'est tassée.

Lire aussi : [Est-ce possible de produire une alimentation à bas prix en France ?](#)

Une rentabilité en baisse dans l'industrie laitière en 2022

Du côté de l'industrie laitière, 2022 était une année de forte hausse des prix des produits laitiers industriels. Pour autant, la marge brute est restée assez stable. Si le chiffre d'affaires progresse en valeur, l'OFPM montre une rentabilité qui diminue.

Lire aussi : [Face à la baisse de la collecte, l'industrie laitière doit être « proactive », enjoint la Rabobank](#)

2022, année noire pour les entreprises de poissonneries

Pour les produits de la mer, on note une année 2022 très difficile pour les entreprises de poissonnerie qui ont vu leur marge nette diminuer de plus de la moitié dans un contexte de forte hausse des achats et des charges et de baisse du chiffre d'affaires.

Lire aussi : [Poisson : « La déconsommation des produits de la mer est alimentée par les discours sur les prix en hausse »](#)

En 2023, un effet de rattrapage

De nombreuses entreprises ont comprimé leurs marges pour amortir l'inflation en 2022, avec des taux de rentabilité en baisse, sauf en volaille. 2023 a permis « un effet de rattrapage » écrit l'OFPM. La **hausse des prix au détail** est en effet à relier avec le redressement des marges de l'aval. La hausse des prix de la matière première agricole compte pour 10,7 points sur les 19,7 points d'inflation subis en 2022 et 2023, le reste est porté par le redressement des marges brutes de l'aval. À noter, si ces **marges brutes** ont progressé, certaines charges ont aussi augmenté, par exemple les salaires, pour connaître l'évolution des **marges nettes** il faudra attendre un an et la prochaine publication de l'OFPM.

[Consulter le rapport](#)

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE

l'Officiel
des transporteurs

110M€ supplémentaires pour aider à l'acquisition de véhicules lourds électriques

Publié le : 09.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Le Ministère des transports vient d'annoncer l'ouverture d'un appel à projets soutenant l'acquisition de véhicules lourds électriques, représentant une enveloppe globale de 110 millions d'euros.

110 millions d'euros, c'est le montant de l'appel à projets (AAP) soutenant l'acquisition de véhicules lourds électriques qui vient d'être lancé par le Ministère des transports. [Celui-ci complète le guichet d'aide à l'acquisition de poids-lourds électrique pour les PME et TPE de 20M€, dont nous nous étions fait l'écho il y a quelques semaines.](#)

Cet AAP, ouvert à toutes les entreprises, est réparti en trois lots distincts : 95M€ pour les poids lourds 100% électriques à batterie, 10 M€ pour les autobus et navettes urbaines 100% électriques à batterie et 5 M€ pour les autocars 100% électriques à batterie. Le lot autobus et navettes urbaines est dédié aux autorités organisatrices de la mobilité dont le ressort territorial compte moins de 400.000 habitants.

Une mise en concurrence

Les projets seront mis en concurrence, selon des modalités décrites dans un cahier des charges édité par l'Ademe.

Le montant de l'aide pour l'acquisition ou la location longue durée d'un véhicule, ou le retrofit d'un véhicule thermique en motorisation électrique, pourra atteindre jusqu'à 50 % du surcoût lié à l'acquisition d'un poids lourd électrique, dans la limite de :

- 20 000 € par véhicule de catégorie N2 PTAC \geq 7,5t ;
- 65 000 € par véhicule de catégorie N3 non tracteur routier ;
- 90 000 € par tracteur routier de catégorie N3 ;
- 50 000 € par navette urbaine ;
- 75 000 € par véhicule de catégorie M2 et M3.

Les transporteurs pourront déposer leur projet en ligne entre le 21 août et le 7 octobre sur la plateforme de l'Ademe <https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Les transporteurs peuvent solliciter plus d'informations auprès de l'Ademe à l'adresse suivante : E-Trans-PME@ademe.fr

Plus de 11 000 poids-lourds roulent au GNV/BioGNV en France

Publié le : 10.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 3 min.



Selon le panorama 2023 édité par France mobilité biogaz, le parc poids-lourds roulant au GNV/BioGNV se développe fortement. Présentant des avantages intéressants pour les transporteurs, son développement peut toutefois être freiné par la règlement européenne.

« Nous nous sommes engagés il y a six ans dans la transition énergétique. Aujourd'hui, nous avons environ 300 véhicules au gaz et au bioGNV, témoigne Grégoire Blondel, président du Groupe Blondel. A présent il y a suffisamment de points d'avitaillement en France, mais aussi en Europe et tous les types de transport peuvent être réalisés au GNV/BioGNV. Pour l'avenir, nous regardons également l'hydrogène et l'électrique mais le GNV/BioGNV* restera la plus grosse partie du parc et la solution la plus économique. » Selon le panorama BioGNV 2023 édité par France mobilité biogaz, 11 393 poids-lourds roulant au GNV/bioGNV sont en circulation, un chiffre en augmentation de 20% entre 2022 et 2023. Plus de 350 points d'avitaillement BioGNV/GNV sont ouverts en public dans l'hexagone, auxquels s'ajoutent plus de 350 stations privées.

Un surcoût de 25% sur un tracteur

« Les chiffres indiquent une croissance continue dans la filière, on sent le dynamisme dans tous les maillons de la chaîne de valeur, indique Erwan Cotard, président de France Mobilité biogaz. Les ambitions de la filière s'accroissent même, puisque celle d'atteindre les 100% de BioGNV dans le GNV distribué en France d'ici 2033 devrait plutôt être atteinte en 2030. » Il pointe les avantages d'une « solution efficiente », arrivée à maturité technique et disposant d'un bon rapport qualité-prix. Pour un transporteur, le surcoût d'investissement est de « 20 à 30 000 euros par camion, selon la capacité et la technologie de son réservoir. Ce qui représente 25% de plus sur un tracteur, contre un surcoût de 200 000 euros pour un tracteur électrique », ajoute Clément Chandon, responsable des énergies alternatives chez Iveco et vice-président de France mobilité gaz. Le fait que le BioGNV soit une énergie française pèse aussi dans la balance, comme le souligne La Poste. Avec ces avantages, le GNV/BioGNV est devenu la première alternative au diesel dans les immatriculations de véhicules lourds en France selon l'éditrice du panorama.

Un contexte européen défavorable au BioGNV qui pourrait évoluer

« L'Europe a validé le 22 avril 2024 par un vote du Parlement la révision du règlement CO2 véhicules lourds... et il n'est pas favorable au BioGNV. En ne prenant en compte que les émissions du réservoir à la roue (« au pot d'échappement »), cet accord ne reconnaît pas les vertus du BioGNV pour décarboner les transports lourds », souligne le Panorama BioGNV 2024. Néanmoins Erwan Cotard souligne plusieurs signaux encourageants au niveau européen : « Des positions ont évolué chez les eurodéputés ou des administrations et d'ici fin 2025, la commission européenne devrait lancer une étude sur la nécessité d'encourager les biocarburants, ainsi qu'une évaluation de la méthode pour intégrer des véhicules 100% neutres en CO2. D'ici fin 2027, il va y avoir une évaluation du facteur de correction carbone. Et avec la loi de finances pour 2024, le BioGNV va devenir bénéficiaire des crédits Tiruvert. Le président de France mobilité biogaz conclue : L'avenir du BioGNV reste ouvert. Si le GNV peut être considéré comme un moyen de réaliser la transition énergétique, le BioGNV est une solution d'avenir pour décarboner le transport. »

**Le GNV est le gaz naturel lorsqu'il est utilisé comme carburant pour la mobilité (sous forme GNC ou GNL) et le BioGNV est la version renouvelable du GNV, produit localement à partir de la méthanisation de déchets organiques.*

Un pôle dédié aux poids-lourds hydrogène voit le jour près de Paris

Publié le : 12.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.



Crédit photo Hyliko

Une station d'avitaillement en hydrogène pour poids-lourds et un centre de maintenance composent le premier pôle d'excellence dédié aux PL hydrogène en France. Lancé par Hyliko, il a été installé au sud de Paris.

A Villabé, à 30 km au sud de Paris, la start-up Hyliko a présenté le 1er pôle d'excellence dédié aux poids lourds hydrogène en France. Sur place seront proposés une station d'avitaillement en hydrogène vert dédié aux poids lourds, haut débit (avec une capacité de compression de 350 bars et à terme 700 bars) ainsi qu'un centre de maintenance dédié aux poids lourds hydrogène, avec la présence de professionnels formés à la prise en charge de cette technologie. Les poids lourds pourront ainsi « faire le plein en près de 20 min, et faire le plein d'hydrogène vert aujourd'hui produit par Lhyfe », indique le communiqué.

Deux autres sites à venir

Les premiers véhicules hydrogène rétrofités par Hyliko sont déjà en circulation chez les transporteurs de Point P avec le groupe Berto et Labatut LVI, et également avec Bert&You et Toyota. Au total, 5 véhicules - 3 poids lourds rétrofités par Hyliko et 2 véhicules du

constructeur coréen Hyundai - vont évoluer cet été sur ce site, formant « le plus important ensemble de poids lourds hydrogène de l'Hexagone, et avec lui, le véritable démarrage de la filière hydrogène pour le transport routier de marchandises ». Hyliko ambitionne par la suite la mise en place de sites similaires au nord de Paris (Grand-ParHY) et en Auvergne-Rhône-Alpes (Grand-LHYon). Avec ces implantations, Hyliko ambitionne de « faciliter l'accès à l'énergie hydrogène en s'intégrant dans les grands axes français, et en reliant avec les corridors européens ».

L'offre de la start-up Hyliko comprend [la location de camions hydrogène](#), les services de gestion de flottes associés (entretien, réparation...), l'accès à un réseau d'avitaillement en hydrogène, ainsi que les services de suivi de l'empreinte carbone. Hyliko propose également un accompagnement personnalisé et un paiement à l'utilisation des véhicules pour un déploiement rapide et adapté aux besoins des professionnels du transport routier de marchandises.

ZTL de Paris : le SNTL demande d'exclure les livraisons des restrictions

Publié le : 16.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.



La ville de Paris a annoncé il y a quelques jours la création d'une zone à trafic limité (ZTL) dans les quatre premiers arrondissements de la ville, à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques. Le SNTL (syndicat national des transports légers) souhaite que les activités de livraison soient facilitées.

« L'héritage » des Jeux Olympiques semble se profiler. Alors que de nombreuses règles sont en vigueur pour encadrer la circulation pour les Jeux Olympiques et Paralympiques cet été, la mairie de Paris avait évoqué le fait que certaines mesures demeurerait pères. Elle a annoncé il y a quelques jours la création d'une ZTL « zone à trafic limité » à l'automne. Celle-ci concernerait les quatre premiers arrondissements de Paris, mais pourrait aussi concerner les îles et les quais hauts rive droite, selon la décision de la préfecture de police, indique la mairie sur son site internet.

Dans le cadre de cette ZTL, le trafic de transit sera interdit et plusieurs types de dérogations – sans justificatif, avec justificatif permanent et avec justificatif ponctuel – sont proposées pour les véhicules officiels, taxis, entreprises domiciliées dans la zone, etc.

Il est indiqué, sur le site de la mairie de Paris, que « les professionnels intervenant dans la

zone -dont les livreurs ; des titulaires d'une autorisation d'occupation temporaire (déménagement, dépôt de bennes)... » pourront accéder à une dérogation avec justificatif ponctuel.

La SNTL souhaite un dialogue

Dans un communiqué envoyé hier par le SNTL, le syndicat national des transports légers demande à la Mairie de Paris d'exclure des restrictions de circulation les activités de course, de messagerie, de livraison urbaine du dernier kilomètre. « La réduction de la circulation motorisée ne doit pas complexifier les opérations de livraison, indispensables au fonctionnement quotidien de la ville. Les contraintes supplémentaires et les détours imposés vont à l'encontre de la mission des transporteurs légers, qui est de garantir une distribution rapide et efficace des marchandises. », indique le communiqué.

Le syndicat avance plusieurs arguments qu'il souhaite porter à l'attention de la Mairie : la ZTL complexifierait et allongerait les temps de travail des livreurs du fait des restrictions d'accès et contrôles, elle reporterait le transit sur les routes périphériques créant ainsi de nouveaux points de congestion, la mise en place de la zone à trafic limité introduirait une charge administrative supplémentaire avec les justificatifs demandés et enfin cela aurait un coût économique. Le communiqué conclue : « Nous encourageons la Mairie de Paris à reprendre la concertation avec les acteurs économiques de la logistique urbaine, afin de considérer les implications pratiques de ce projet et à rechercher des solutions alternatives qui permettront de concilier les objectifs environnementaux et de sécurité avec les besoins opérationnels des livreurs et des entreprises. »

L'OTRE présente sa feuille de route à la nouvelle Assemblée nationale

Publié le : 17.07.2024 Dernière Mise à jour : 18.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.



La constitution de la nouvelle Assemblée nationale et la future formation d'un nouveau gouvernement sont l'occasion pour l'OTRE de présenter une série de demandes pour le secteur.

« Nous ne voulons pas que les grands dossiers en cours, sur lesquels beaucoup de travail a été fait, soient remis en cause », nous indiquait Jean-Marc Rivera, directeur délégué général de l'OTRE quelques jours après les résultats des nouvelles élections législatives. Pour ce faire, la fédération a donc réalisé un document – une mise à jour de leur feuille de route déjà réalisée en 2022 – à destination des parlementaires et du futur nouveau gouvernement. « Ce livret compile les mesures fortes que nous défendons pour notre secteur d'activité. Certains sujets étaient déjà en cours de négociation et nous n'avons pas l'intention de cesser de les porter. Nous espérons également avoir un ministre des Transports en pleine action, nous souhaitons conserver un vrai interlocuteur car notre secteur est incontournable », ajoute-t-il.

Une série de prises de position sur différents sujets

Sans surprise, l'OTRE rappelle son opposition à la réduction du remboursement partiel de la TICPE. L'organisation appelle aussi à un renforcement de l'attractivité des métiers, à un meilleur contrôle des règles européennes, à un contrôle massif du cabotage, l'augmentation du budget du CNR, l'inclusion des clauses mensuelles d'indexation d'énergie dans les contrats publics, etc. Concernant la transition énergétique, autre grand sujet, l'organisation patronale rappelle : « A noter enfin que la transition du transport routier ne pourra s'opérer sans le maintien d'un mix énergétique, le déploiement massif d'un réseau de bornes de recharge électrique sur l'ensemble du territoire et un plan d'accompagnement d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules. »

Autre cheval de bataille de l'OTRE, la lutte contre les prix abusivement bas. « Afin de préparer dès aujourd'hui le TRM de demain, l'OTRE appelle les pouvoirs publics à faire preuve de courage autant que d'ambition : autorisation des 44 tonnes transfrontaliers, autorisation des expérimentations des EMS, soutien à la filière de rétrofit, réglementation des conditions de gestion et d'échanges des palettes, mieux encadrer les temps d'attente chez le client et définition des règles d'indemnisation applicables en cas de dépassement. »

Au second trimestre, l'activité du TRM reste à un niveau historiquement bas

Publié le : 18.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Selon l'enquête de conjoncture de la FNTR pour le deuxième trimestre de l'année 2024, les indicateurs de l'activité de TRM se stabilisent à un niveau historiquement bas. Une légère amélioration se profile au trimestre suivant.

« L'activité est globalement en baisse constante depuis mi-2022 », constate l'enquête de conjoncture de la FNTR. Selon cette étude mesurant l'évolution de l'activité de TRM, celle-ci reste stable – à un niveau historiquement bas - sur ce second trimestre 2024. Les chefs d'entreprise interrogés notent toutefois une légère amélioration pour le trimestre suivant.

Les investissements se stabilisent

Bien qu'encore en deçà des niveaux moyens, les investissements se stabilisent. L'indicateur qui mesure l'évolution des effectifs enregistre une légère amélioration et anticipe une stabilisation pour le trimestre suivant. Le rapport note : « Les difficultés de recrutement régressent fortement. D'après la dernière enquête de l'Insee, en avril 2024, seulement 37,7 % des transporteurs rencontrent des difficultés de recrutement contre près de 67% un an auparavant. »

Le moral des chefs d'entreprise reste, lui, en berne et ceux-ci ressentent « une forte incertitude économique »

Les Echos

Les ventes des camions promises à une nette dégringolade

Ces derniers mois, les statistiques ont enregistré une hausse en trompe-l'oeil des livraisons. Nouvelles normes européennes et décalage entre les commandes et les livraisons ont créé un effet d'aubaine.



Au premier semestre, plus de 27.600 poids lourds neufs ont été livrés en France, mais le phénomène est provisoire. (Shutterstock)

Par **Denis FAINSILBER**

Publié le 16 juil. 2024 à 11:29 Mis à jour le 17 juil. 2024 à 12:05

PREMIUM Votre abonnement Premium vous permet d'accéder à cet article

Pour le marché français des poids lourds, les statistiques positives des immatriculations du premier semestre 2024 n'auront été qu'un phénomène de courte durée, et largement artificiel.

Car au final, les tendances de fond du marché devraient reprendre leurs droits après le point de bascule actuel, pour s'orienter dès second semestre [vers un fort déclin des livraisons de véhicules industriels](#), en ligne avec la forte baisse des carnets de commandes depuis dix-huit mois. C'est le scénario décrit par l'Observatoire du véhicule industriel (OVI), un outil de BNP Paribas Artegy, lequel commercialise des solutions de location de camions et de gestion de parc.

Une hausse en trompe-l'oeil

Cette année, le premier semestre s'est clôturé sur une hausse globale de 5,4 % des immatriculations de véhicules de plus de 5 tonnes, à plus de 27.600 unités, un niveau « qui avait été dépassé une seule fois sur les seize dernières années », salue Arnaud Villéger, directeur de l'OVI. Mais ce feu de paille cache mal la structure réelle du marché national, selon lui.

Dès le deuxième semestre, les immatriculations dans l'Hexagone devraient chuter de 12 % à 30 % pour le segment des porteurs (les camions de moyen tonnage et d'un seul tenant) et de 2 % à 20 % pour celui des tracteurs, les modèles plus puissants qui sont eux attelés à une semi-remorque.

LIRE AUSSI :

[Pourquoi le marché français des camions risque de ralentir en 2024 Ethylotest, boîte noire et avertisseurs : la panoplie anti-accident s'élargit dans les voitures neuves](#)

Depuis janvier, les statistiques ont été gonflées par deux phénomènes : le décalage classique entre commandes et livraisons, en fonction des retards pris dans la chaîne, tantôt chez les fabricants de châssis, tantôt chez les carrossiers.

Ce phénomène tend à diminuer, désormais et les deux courbes à se rapprocher. Mais également la conséquence de l'entrée en vigueur du nouveau règlement européen GSR-2 (pour General Safety Regulation), désormais applicable à tout véhicule neuf depuis le 7 juillet dernier.

Appliqué également aux voitures particulières, ce règlement impose aux [camions](#) neufs la présence obligatoire de plusieurs dispositifs de sécurité, comme l'alerte de survitesse, de maintien dans la file et le freinage automatique d'urgence. Autant d'équipements qui renchérissent le coût d'achat des poids lourds, et ont incité les distributeurs à immatriculer les stocks disponibles, pour devancer cet effet inflationniste. Comme cela s'était vu voici plusieurs années, à l'occasion des sauts d'escalier des durcissements des normes antipollution.

LIRE AUSSI :

[Emissions de CO2, sécurité... Comment l'Europe influe déjà sur nos voitures](#)

Mais cet effet d'aubaine est à présent passé, et le ralentissement du marché se profile, dans le droit-fil de la baisse structurelle des carnets de commandes. « L'OVI s'attend donc à un deuxième semestre en forte baisse, ce qui laisse augurer une année 2025 en contraction, d'autant que le secteur du BTP reste atone et que l'écosystème du [transport routier de marchandises](#) ne perçoit pas de signes positifs d'activité », anticipe l'organisme d'études.

L'impact de la crise du BTP

Gros acheteur de véhicules spécialisés, la profession du BTP est engluée dans une crise profonde, qui ne l'incite pas à investir dans de nouvelles machines. Quant au transport routier, la conjoncture est loin d'être rose, comme le relève dans son dernier baromètre trimestriel le syndicat patronal FNTR : «L'indicateur qui mesure l'activité au deuxième trimestre 2024 se stabilise à un niveau bas. Celui mesurant l'activité future augmente légèrement. Les deux indicateurs se trouvent au-dessous de leurs moyennes de long terme et pratiquement au même niveau que lors de la crise sanitaire».

Globalement, 57% des chefs d'entreprise interrogés par la FNTR sont insatisfaits de la situation actuelle tandis que 24% restent dans l'expectative.



L'INTERVIEW DU BT Yves Crozet, Sciences Po Lyon CAMIONS ÉLECTRIQUES

« L'électrification du parc de camions pourrait prendre entre dix et quinze ans »

Quel peut être l'avenir du transport routier de marchandises face à l'enjeu de décarbonation des flottes ? Les opérateurs jouent la prudence en matière d'énergies et se confrontent à la nécessité de réorganiser des flux qui, structurellement, sont appelés à baisser. Alors que l'électrification des véhicules légers est engagée, celle des camions pourrait prendre entre dix à quinze ans, pronostique Yves Crozet, économiste, professeur émérite à Sciences Po Lyon et chercheur au laboratoire aménagement économie transports (LAET/CNRS).

Florence Roux

Bulletin des Transports : Dans une récente tribune dans Le Monde¹, vous constatez l'essor de la mobilité électrique légère. Va-t-on aussi vers une électrification du parc de camions ?

Yves Crozet : L'affaire est en route, mais va prendre quinze à vingt ans. Le nombre de véhicules utilitaires légers, les VUL, augmente plus vite. Cependant on ne dénombre encore que quelques centaines de camions électriques, essentiellement des porteurs, dans le parc de 150 000 porteurs et 200 000 tracteurs appartenant à des transporteurs en France. Le phénomène reste limité à quelques grandes entreprises, qui ont les moyens et la diversité de services pour tester l'électrique. Avec l'automobile, on a eu 17 % de ventes en électrique l'an dernier, contre 2 à 3 % il y a cinq ans pour aboutir à 100 % de vente en 2035. Pour les camions, il faut attendre dix à quinze ans pour atteindre 30 à 40 % des ventes en électrique. Les constructeurs sont certes engagés dans la production, mais la conversion du marché, complexe, prendra du temps.

BTL : Où réside la complexité ?

L'électrification pose d'abord des problèmes de recharge et d'autonomie des véhicules. Les entreprises qui ont acheté des porteurs électriques les positionnent sur des tournées régionales ou locales : le camion doit revenir dans l'entreprise pour recharger. Pour les tracteurs qui traversent la France ou l'Europe, il subsiste un souci d'autonomie. Investir dans l'électrique suppose de changer l'organisation de la tournée, des services des conducteurs, des temps de recharge, la nuit, quand l'électricité est moins chère. Un poids lourd électrique reste deux à trois fois plus cher qu'un véhicule diesel. Son achat doit être aidé par l'État. Or, la baisse du prix qui s'amorce pour les voitures prendra du temps pour les camions, compte tenu du rythme de renouvellement, tous les cinq à six ans pour les tracteurs, tous les dix ans pour les porteurs. D'autant qu'il faut aussi que les transporteurs s'équipent d'une station de recharge puissante, onéreuse, qu'il faut amortir et intégrer dans

l'organisation des charges... Par ailleurs, plus il y aura de véhicules électriques, moins l'État récupérera de taxe sur les carburants. Il en faudra trouver de nouvelles, à l'instar du péage (Toll collect) mis en place en Allemagne pour financer les routes. Cela est passé sous silence aujourd'hui. Mais puisqu'on taxe l'eau ou les déchets, pourquoi ne pas taxer les mobilités qui créent des coûts pour la collectivité, en termes de pollution, de bruit ou d'accident.

BTL : Quelles solutions pour décarboner ?

Face aux objectifs fixés par les politiques, on constate la prudence des opérateurs. La stratégie nationale bas carbone (SNBC) pour le transport en France vise - 30 % d'émissions de CO₂ en 2030, par rapport à 2015, tandis que l'Union européenne, elle, place cet objectif à - 55 % par rapport à 1990. Or, l'Agence européenne de l'environnement prévoit qu'à l'horizon 2030, l'ensemble des transports ne réaliseront que - 6 % d'émissions par rapport à 1990. Si les gouvernements et l'Europe, à juste titre, mettent l'accent sur les nouveaux carburants, les choses vont aller doucement. Il faut tester, avec des aides, en fonction de l'organisation de ses tournées, de ses moyens. Jusqu'ici, les petits transporteurs raisonnent en diesel. Et, après avoir adopté des véhicules au gaz, dont certains ont été retirés du parc après l'augmentation des prix du gaz, les carburants fabriqués à partir d'huiles végétales, comme le B100 et le HVO, montent en régime. Mais pour l'Union européenne, ces agro-carburants ne devront pas représenter plus de 7 % des solutions pour la route : ils concurrencent d'autres usages, comme l'aviation qui va en être une grosse consommatrice. Quant à l'hydrogène, encore très cher, il pose, lui, des questions de coût, de transport, de stockage et de sécurité. Et, pour l'instant, il n'est pas encore vert mais fabriqué avec du pétrole.

BTL : L'électrification des camions créerait-elle le même rebond de circulation dans le transport routier que celui que vous prévoyez chez les automobilistes ?

Pas vraiment. Les transporteurs répondent en général à une demande de transport. En ce moment, par exemple, la demande diminue et les transporteurs souffrent. Et, si les flux avaient augmenté pendant la crise sanitaire du Covid-19 avec l'explosion du e-commerce, la tendance au long cours va dans le sens d'une baisse des flux de transport. Globalement, ils sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 2008 et on connaît un plafonnement des trafics en France et en Europe, principalement à cause de la tertiarisation de l'économie : on utilise plus de services, moins de biens et des biens plus légers. C'est un mouvement général. D'ailleurs, l'électrification des véhicules va dans ce sens. On transporte l'électricité via des lignes à haute tension, on utilise des pompes à chaleur plutôt que des cuves, cela représente moins de camions sur les routes. La transition vers l'électrique, structurellement, diminue les flux.

1 https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/05/24/il-n-y-aura-pas-de-miracle-de-la-decarbonation-avec-les-vehicules-electriques_6235255_3232.html..