



REVUE DE PRESSE

Semaines 30 à 34
22/07/2024 – 24/08/2024

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

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

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@lachainelogistiqueudufroid.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**
 - Groupe Stef : un CA en progression au 2nd trimestre 2024
 - Heintz Transports (57) : Cap sur 2030
 - [L’actu qui a marqué le TRM] Camions électriques : les premiers utilisateurs témoignent
 - Primafrio : le leader du TRM espagnol s’implante en France
 - Jeux Olympiques : l’Union TLF dresse un premier bilan
 - Frédéric Leblanc (groupe Mousset-Jetransporte) : « L’unité dans la diversité »
- **Les Routiers**
 - La Staf tente l’aventure électrique
- **Transport Info**
 - Nicolas Brevet, dirigeant des Transports Brevet (71): histoire d’une renaissance
 - Jean-Yves Gautier, président de GFS : Sur tous les fronts
 - Valérie Querlioz, présidente de PSL Querlioz (38) : l’art de prendre de la hauteur
 - Acquisition : Les Transports Van de Walle (36) repris par le groupe Rousseau (58) et Pierre Jorez
 - Acquisition : le groupe Deslog met la main sur TRA et TRA Europe
 - Rémy Crochet, nouveau président du GNTC : “On ne peut prétendre développer le ferroviaire et mettre des camions de plus en plus gros sur la route”

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Pascale Cartier quitte la direction de l’offre et des achats alimentaires d’Auchan
 - Intermarché : un départ et une réorganisation chez Agromousquetaires
 - Une nouvelle organisation à deux têtes pour diriger Lidl France [Exclu LSA]
 - JO de Paris 2024 : voici les premières tendances de consommation
 - Le propriétaire de Findus nomme Steven Libermann à sa présidence exécutive
 - Agriculture : la moisson 2024 s’annonce comme l’une des pires des 40 dernières années
- **Les Échos**
 - Casino ferme des magasins pour colmater la brèche
 - Les commerçants espèrent un « miracle des JO » pour relancer la consommation
 - Ovins, bovins : l’ombre de l’épidémie de « langues bleues » plane sur les élevages français
 - Tensions autour d’un projet de giga-poulailler
 - Élevage : la maladie de la langue bleue gagne du terrain aux frontières du pays
 - Dans la grande distribution, le prix est redevenu le nerf de la guerre
 - La belle résistance des fruits et légumes français
 - Decathlon, Monoprix ou les grands magasins ont finalement profité des JO de Paris 2024
 - Les JO ont plus dynamisé les ventes alimentaires à Paris qu’à Londres
- **Les Marchés**
 - Viande bovine : pourquoi la Méditerranée tire les exportations françaises
 - Grippe aviaire : les nouveaux variants asiatiques inquiètent la FAO
 - Partage de la valeur : FNSEA et JA veulent des améliorations
 - Beurre, crème, lait UHT, fromage : que retenir de la consommation des Français en 2023

- Les prix alimentaires mondiaux ont baissé de 3,1% en juillet 2024
- Confirmation d'influenza aviaire dans un élevage breton
- Négociations commerciales : E.Leclerc écope d'une amende de 38 millions d'euros
- L'abattoir du Trégor contraint de jeter 10 tonnes de viande
- Qu'est ce qui concurrence l'ultra-frais laitier sur le segment des desserts
- Un foyer de grippe aviaire confirmé dans le Morbihan

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

- **Les Routiers**
 - Aide à l'achat de PL électriques : un nouvel appel s'ouvre le 26 août
- **Transport Info**
 - Pied de facture : Comment prévoir le mécanisme d'indexation du prix de transport
- **Les Échos**
 - Les carburants de synthèse tangent face aux incertitudes économiques et réglementaires

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

l'Officiel
des transporteurs

Groupe Stef : un CA en progression au 2nd trimestre 2024

Publié le : 23.07.2024 Dernière Mise à jour : 24.07.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Le groupe Stef, coté en bourse, a annoncé ses données et tendances d'activité pour ce second trimestre 2024.

Dans un communiqué, le groupe Stef (transport et logistique sous température contrôlée pour les produits alimentaires, cotée en bourse) a annoncé un chiffre d'affaires de 1 185,9 millions d'euros pour le 2e trimestre 2024. Le groupe affiche ainsi une progression de 7,7% (2,8% à périmètre constant) en comparaison avec le second trimestre de l'année 2023.

Une hétérogénéité dans les activités

Côté France, « les volumes traités au sein de l'activité Flux Frais continuent de subir les effets d'une consommation alimentaire atone et de grande hétérogénéité des tendances d'activités entre les différents mois », note le communiqué. L'activité produits de la mer et surgelé connaissent un peu plus de difficultés, tandis que les activités de GMS bénéficient de nouveaux contrats et que les activités tempéré et sec alimentaire et conditionnement connaissent une bonne dynamique. Côté international, le Portugal affiche une « excellente progression de son chiffre d'affaires », l'Espagne est en croissance, l'Italie et le Royaume-Uni sont dans une dynamique positive.

Publié le : 24.07.2024 Par : Antoine Dufeu Lecture : 6 min.



Crédit photo DR

- Conjoncture

Grand Est. Après avoir créé une nouvelle filiale en fin d'année 2023, Heintz Transports poursuit sa transformation au travers d'un rééquilibrage de ces métiers et d'une transition managériale et de gouvernance.

Depuis le début de l'année 2024, la nouvelle filiale Heintz Logistique que Heintz Transports dédie à son métier de logisticien est opérationnelle. « Nous souhaitons développer ce métier. Pour ce faire, il nous est apparu important de mieux analyser et davantage maîtriser les coûts qui y sont liés », justifie Dominique Abisse, le directeur général de Heintz Transports qui forme un binôme, avec André Heintz, à la tête du groupe installé à Saint-Avold, en Moselle. Fort d'une superficie de 36 000 m² d'entrepôts couverts grâce à la location récente de 15 000 m² supplémentaires, le groupe lorrain va encore se renforcer puisque la construction d'un nouveau bâtiment à Saint-Avold doit porter le total à 51 000 m² d'ici l'année prochaine. Cette nouvelle extension va participer de l'un des principaux objectifs du projet d'entreprise « Route 2030 » (cf. encadré) de Heintz Transports. Alors qu'à l'heure actuelle, la logistique représente environ 16 % d'un chiffre d'affaires qui a atteint les 25 millions d'euros l'an dernier, ce métier assurera le quart de revenus estimés à 35 M€ à l'horizon 2030. Ce projet prévoit un rééquilibrage des quatre métiers que constituent le transport, la logistique, la location avec chauffeur et l'affrètement, chacun devant à terme contribuer à hauteur du quart des revenus. Depuis une vingtaine d'années, Heintz Transports a entamé une diversification de ses activités qui les a amenés à voir leur métier historique de transporteur à la demande ne plus constituer que 48 % des revenus à date, la location et l'affrètement représentant respectivement 29 % et 7 % du total. « Pour des raisons stratégiques, le projet d'entreprise vise à renforcer la diversification de notre clientèle et à amoindrir la dépendance à l'égard d'un secteur d'activité donné », explique le directeur général.

Deux métiers à développer

Adhérent du groupement Astre depuis 1999, Heintz Transports est structuré autour de trois grandes activités de transport : matières dangereuses, marchandise générale et frigorifique, chacune contribuant respectivement pour 50 %, 40 % et 10 % du chiffre d'affaires transport. Positionné sur le Grand Est, Heintz Transports étend son rayon d'action au Nord, à l'Île-de-France, au Rhône-Alpes et, à l'étranger, à la Sarre ou au Luxembourg. « Notre appartenance à Astre est essentielle. En plus des avantages inhérents aux groupements tels que l'échange de fret ou la politique d'achat, elle permet d'entretenir des échanges permanents et très transparents avec nos confrères astriens lesquels sont utiles sur le plan des compétences, des connaissances, de la prise de décision stratégique », insiste Dominique Abisse. Autre métier à développer, l'affrètement requiert de l'aveu même du dirigeant davantage de temps : « Nous essayons de faire croître notre réseau de partenaires. Seulement, parce que nous ne voulons rien sacrifier à notre cheval de bataille qui a trait à la qualité de nos prestations, les contraintes sont plus importantes ». Afin d'atteindre le chiffre d'affaires visé d'ici à 2030 mais aussi de contribuer au rééquilibrage des métiers, le transporteur de Moselle entend s'appuyer sur ses propres ressources mais n'exclut pas de recourir de nouveau à la croissance externe après avoir respectivement acquis en 2010 puis l'année suivante les transports Peter Schneider (57) et Reinbold (67): « Au moins une reprise pourrait nous permettre de renforcer nos positions notamment dans la logistique ou la location », révèle le dirigeant.

La mise en œuvre du projet « Route 2030 » a également été l'occasion de revoir la gouvernance du groupe et de participer d'une transition managériale. « André Heintz et moi-même avons souhaité faire preuve à la fois d'esprit d'ouverture et de volonté de sécuriser l'avenir de l'entreprise. Au travers d'une plus grande répartition des responsabilités, des missions et des tâches ainsi que de l'adhésions des cadres, le quotidien a été rendu plus dynamique, la prise de décision plus collective », analyse le directeur général. Concrètement, un « copil » (comité de pilotage) a été mis en place il y a deux ans. Celui-ci réunit, outre le binôme de direction, une dizaine de responsables de service. Ces derniers sont eux-mêmes dorénavant secondés par des adjoints. « C'est l'ensemble de nos collaborateurs qu'il s'agit d'accompagner dans des positions de management », avance Dominique Abisse.

La QVT au cœur de la politique RSE

Plus généralement, Heintz Transports a voulu faire de la qualité de vie au travail l'un des axes forts de sa politique RSE. La communication interne a été améliorée par la création d'une newsletter, une salle de sport a été installée d'abord à destination des sédentaires mais ensuite à celle des conducteurs grâce à l'aménagement d'heures d'ouverture en soirée ou les samedis. Politique d'intéressement, système de gratification par des primes de qualité ou encore service de massage à destination du personnel logistique participent par exemple de l'attractivité de l'entreprise. « Nous essayons d'attirer de nouveaux talents mais également de fidéliser notre personnel. Nous veillons à donner les meilleures conditions de travail possibles à nos collaborateurs. A titre d'exemple, le plan de transport repose beaucoup sur des flux aller-retour, sur des circuits qui permettent aux conducteurs de s'organiser et pour beaucoup d'être chez eux un jour sur deux », détaille le dirigeant.

Le choix du B100

La transition énergétique et les préoccupations environnementales figurent également au menu du projet d'entreprise. Ainsi, les entrepôts logistiques se sont vus en partie dotés de toits photovoltaïques. L'année 2024 marque d'ailleurs une étape importante puisqu'au terme de l'année en cours, 20 % du parc moteur devrait rouler au B100. « Notre réflexion a été longue. Car notre choix a été dicté par des considérations liées à l'exploitation. Nous cherchions la solution la moins contraignante tout en étant soucieux du meilleur rapport qualité-prix », explique Dominique Abisse. Le dirigeant n'exclut pas d'autres solutions à l'avenir : « Chaque renouvellement est également guidé par l'adaptation aux besoins de nos clients. Voir presque la moitié de notre flotte rouler au B100 ne devrait pas être un objectif trop difficile à atteindre. Par la suite, il faudra envisager les moyens de voir la part du gazole continuer de diminuer », souligne-t-il. Comptant sur son parc des moteurs des marques Daf, Mercedes et Volvo, le transporteur ne se veut pas exclusif. Ses choix sont guidés par la qualité des produits et des services, l'avis de conducteurs référents étant systématiquement sollicité : « La qualité est là aussi un point crucial. Avant chaque renouvellement nous procédons à des tests ». C'est également dans l'optique d'une stratégie de qualité que l'atelier intégré qui emploie trois personnes est maintenu : « Notre atelier est indispensable en termes de réactivité afin d'assurer un

Repères

Siège : Saint-Avoid (57)

Chiffre d'affaires 2023 : 25 M€

Effectif : 200 salariés dont 130 conducteurs

Parc : 300 cartes grises dont 125 moteurs

Activités : transport (marchandises générales, frigorifique, matières dangereuses), logistique, location avec chauffeur, affrètement

Un projet d'entreprise pour 2030

"Route 2030". Tel est l'intitulé du projet d'entreprise que Heintz Transports a commencé en 2020 afin de faire évoluer le groupe. Ce projet est associé à l'ambition de « transformer l'entreprise par et pour nos clients et nos collaborateurs dans le respect de la terre de nos enfants ». Il a été conçu à partir des missions de l'entreprise, de ses valeurs, des défis qu'elle doit relever et des promesses adressées aux différentes parties prenantes (salariés, clients, fournisseurs, etc.). « Route 2030 » est articulé autour de quatre axes stratégiques : le rééquilibrage en matière de contribution au chiffre d'affaires global des quatre métiers, la valorisation du capital humain, la consolidation des compétences clés, la dimension sociétale et environnementale.

[L'actu qui a marqué le TRM] Camions électriques : les premiers utilisateurs témoignent

Publié le : 07.08.2024 Par : Grégoire Hamon Lecture : 13 min.



[3/5] Chaque jour du 5 au 9 août, L'Officiel des Transporteurs revient sur un temps fort qui a marqué le TRM au cours de ce début d'année 2024, entre actualité politique, préparation des JO ou transition énergétique.

À l'heure où la France a fait le choix d'une conversion drastique du parc roulant vers la mobilité sans émissions, il paraît pertinent d'interroger les pionniers de l'électrique qui ont introduit ce mode de propulsion dans leurs flux réguliers. Avantages constatés, contraintes de tournées et d'autonomies, intérêt d'une formation adaptée, rôle de la location et passage de relais aux sous-traitants... Retour sur les enseignements des transporteurs Jacky Perrenot (26), XPO Logistics (69) et Raud (49).

Une nouvelle fenêtre de tir va s'ouvrir en 2024 pour profiter d'un financement Ademe destiné à couvrir le coût d'acquisition ou de location de camions électriques. C'est une nouvelle opportunité pour les transporteurs qui seront tous confrontés – qu'ils le veuillent ou non – à ce type de motorisation d'ici la fin de cette décennie. La France a, en effet, fait le choix de l'électrique pour les véhicules lourds en France, en s'appuyant sur une électricité en grande partie décarbonée, a ainsi expliqué Xavier-Yves Valère, chef de mission fret et logistique à la DGITM, lors de l'événement « Ensemble pour la décarbonation du transport », organisé par Man Truck France le 1^{er} février à Paris. « *Nous souhaitons une neutralité zéro carbone en 2050 avec 50 % des poids lourds en électrique en 2030* », a-t-il rappelé, en indiquant que le

Gouvernement avait décidé de cibler les gros groupes, plutôt que les PME, pour amorcer le marché, grâce à des appels à projets dont les montants se sont portés à 20 millions en 2022, 60 millions en 2023 et 130 millions en 2024. Xavier-Yves Valère a cependant précisé que « *l'État ne pourra pas accompagner par l'impôt la totalité des achats de camion électrique* » et que les vanes de l'État providence pourraient bientôt cesser. « *C'est vraiment le moment de se lancer* », a-t-il lancé à l'adresse des transporteurs et chargeurs présents dans l'assemblée.

La pression des normes environnementales

Certains groupes ont bien compris le message, comme XPO Logistics, qui a indiqué, début février, avoir commandé 165 camions électriques Renault Trucks (60 porteurs et 105 tracteurs), en complément d'une première commande, passée l'an dernier, de 65 porteurs de 16 et 19 tonnes. « *La pression des ZFE et des normes environnementales poussées par l'UE nous a motivés à investir dans le camion électrique, car notre crainte était de ne rien avoir à proposer à nos clients. Nous sommes à présent convaincus, d'autant plus avec nos premières années d'expérimentation, de la pertinence du modèle électrique dans notre métier pour les livraisons hyper urbaines. Il sera également adapté à la moyenne et longue distance, avec probablement une modification des tournées pour intégrer des recharges intermédiaires. Le camion électrique fait désormais partie de notre panel de solutions et représente l'avenir, même si notre vision n'est pas à 100 % électrique, car nous souhaitons profiter de toutes les énergies disponibles* », explique ainsi Bruno Kloeckner, directeur général France de XPO Logistics. Un constat assez similaire chez le spécialiste de la grande distribution Jacky Perrenot, qui exploite une vingtaine de camions électriques Renault Trucks – des porteurs de 26 t – pour de la distribution en températures dirigées sur l'Île-de-France et Lyon, avec l'objectif de passer à 50 unités cette année (dont leurs premiers tracteurs). Ces camions sont majoritairement affectés à la distribution urbaine de produits alimentaires, avec des livraisons dédiées aux derniers kilomètres pour l'instant sur l'Île-de-France et Lyon. Pour des questions de versatilité, ils sont carrossés pour faire de l'ambient, du TD+ et du TD-, afin d'optimiser au maximum ces véhicules avec plusieurs tours par jour. « *L'objectif est ensuite de couvrir d'autres métropoles qui privilégient les livraisons décarbonées et silencieuses pour les livraisons de nuit, puisque nos porteurs respectent les normes Peak indispensables à ce format de livraison* », précise Corentin Vidalie, chef de projets opérations, en charge de la mobilité électrique chez Jacky Perrenot. À plus petite échelle, le groupe Mousset (85, jetransporte.com) a acheté le premier Mercedes-Benz eActros 100 % électrique de 26 t livré en France. Il en a ensuite confié l'exploitation à sa filiale, Transports Raud, spécialiste de la messagerie de menuiseries. Ce porteur 6x2 a bénéficié d'un carrossage sur-mesure, au maximum de sa taille, pour accueillir des produits type baies vitrées ou portails. Après six mois d'utilisation en région parisienne, le camion a été affecté à sa première mission moyenne distance afin de servir un gros fabricant normand de menuiserie. « *Nous avons ouvert une ligne entre Roncey, dans la Manche, et notre dépôt du Plessis-Pâté, dans l'Essonne, pour cette entreprise qui avait imposé un gros objectif de décarbonation dans son cahier des charges* », détaille ainsi Simon Manceau, coordinateur formation aux Transports Raud.

Les avantages par rapport au diesel

Si l'arrivée de camions électriques, qui coûtent 3 à 3,5 fois plus chers que leurs homologues diesel, répond avant tout à des impératifs législatifs, elle procure en contrepartie plusieurs

avantages. En dehors du gain indéniable sur la qualité de l'air, les retours des premiers utilisateurs sont quasi unanimes. *« Outre les avantages très positifs apportés par l'absence d'émissions, le bruit et le gain en sécurité liés à l'utilisation de caméras 360 degrés, nous avons découvert le confort de conduite, qui est incomparable par rapport au diesel : la conduite est très souple et il n'y a pas de secousses. De plus, le conducteur ne respire pas de gaz d'échappement lors du déchargement. Cela change vraiment l'image de notre métier et c'est parfaitement adapté pour attirer de nouveaux collaborateurs. Les clients sont également surpris et se prennent en photo avec les conducteurs, ce qu'on ne voyait pas avec le diesel. C'est toute la magie de l'électrique »*, s'enthousiasme Bruno Kloeckner. Constat identique chez Jacky Perrenot, où l'on apprécie la puissance/couple (force que délivre le moteur dans son mouvement) disponible assez impressionnante par rapport au thermique. *« Cela permet d'être beaucoup plus précis. Il y a une vraie fierté, un vrai attachement des conducteurs à l'utilisation de ce type de véhicule. C'est valorisant pour le client, mais aussi pour les conducteurs »*, complète Corentin Vidalie. Aux Transports Raud, les deux conducteurs affectés sur l'eTruck Mercedes (un conducteur titulaire et un joker) sont « bluffés » par la réponse immédiate et linéaire en matière d'accélération du 26 t. Mieux, le second conducteur, affecté habituellement sur un camion gaz, a remarqué que le camion électrique l'amenait à avoir une conduite plus posée. *« Les utilisateurs adaptent très rapidement une conduite plus économique et je suis persuadé que leur usage généralisé permettrait de faire baisser le taux de sinistre par rapport aux véhicules thermiques »*, considère Simon Manceau.

Bornes et rechargement

Utiliser les premiers camions électriques qui arrivent sur le marché n'a souvent rien d'une gageure. Pourtant, les retours sont, là encore, assez bon. *« Nous sommes bien entendu impactés par quelques improductivités et arrêts liés à cette rupture technologique, ces petits désagréments étant le lot des pionniers, mais nos clients restent heureusement compréhensifs »*, indique ainsi Corentin Vidalie (Jacky Perrenot). Aux Transports Raud, dont le camion était en révision début février à l'occasion de sa première année d'utilisation, aucun problème de SAV ni de difficultés particulières n'étaient à signaler, mis à part, parfois, *« quelques soucis au démarrage qui relèvent plus du bug informatique vite résolu qu'un souci mécanique »*. La principale contrainte relève bien évidemment de l'autonomie et de la recharge. Sur l'électrique, le temps de ravitaillement reste très important, qu'il soit rapporté à la dimension de la borne, qu'il faut intégrer, ou tout simplement à l'immobilisation du véhicule. *« Cela nécessite un design des plans de transport qui s'adapte aux autonomies tout en offrant le plus de régularité et de productivité. Dans les entrepôts et sur les sites, il faut également intégrer tout l'environnement de recharge, c'est-à-dire les bornes et leur emplacement, avec une éventuelle mutualisation entre plusieurs véhicules »*, détaille Corentin Vidalie. La majorité des camions électriques en exploitation de Jacky Perrenot ont un point de recharge sur le site logistique de leurs clients, *« car ces derniers bénéficient d'une forte puissance d'achat sur l'énergie et cela évite les détours pour les rechargements de batterie »*. Les temps d'attente pendant les opérations de chargement/déchargement des marchandises sont mis à profit pour recharger les batteries, de même que les mises à quai. En complément, le transporteur installe également des bornes dans ses agences pour sécuriser une défaillance de rechargement des batteries chez ses clients. Il reste, en dernière solution, la possibilité de recharger sur le réseau. *« Cela permet aussi d'offrir une solution technique au démarrage, bien que cette solution ne soit pas viable économiquement sur le long terme, compte tenu des prix actuels très élevés. De plus, les*

temps d'attente peuvent être très longs si les bornes sont déjà occupées, jusqu'à remettre en question la faisabilité opérationnelle de l'opération. Pour y remédier, nous travaillons sur des systèmes de créneau de charge avec les opérateurs. » Certains clients se contentent d'une charge lente à 22 kWh pendant la nuit (12 à 14 heures), suffisante lorsqu'ils ne disposent que d'un seul créneau de livraison le matin (pour une autonomie d'environ 200 km). D'autres clients, qui profitent de plus de créneaux, ont besoin de monter en puissance de bornes pour pouvoir permettre une recharge de 50 à 70 % de l'autonomie consommée par le premier conducteur entre deux postes, avec une remise en charge à la fin de la journée du second conducteur.

Le fait de disposer d'entrepôts frigorifiques, et donc d'une installation électrique prévue pour de fortes puissances, n'apparaît pas forcément comme un plus pour l'installation des bornes. En effet, *« beaucoup de sites, même déjà équipés de cellules en température dirigée, sont calibrés pour cette seule utilisation et ce besoin n'avait pas été anticipé »*, souligne Corentin Vidalie. Le groupe dimensionne à présent ses besoins en électricité par rapport aux différents appels à projets sur lesquels il s'est positionné, en se posant des questions sur l'évolution de ces installations. *« Faut-il moins de bornes, mais des plus grosses, ou bien une borne à toutes les places de stationnement ? Nous privilégions pour l'instant une approche mixte, avec l'installation de cinq à six bornes de faible puissance, et trois à quatre bornes plus puissantes pour les temps de pause ou les changements de conducteurs. »* Enfin, Jacky Perrenot a appris à découvrir des stratégies d'achat d'énergie, ne serait-ce que pour gérer la consommation de ses gros entrepôts frigorifiques, surgelés et frais. *« Nous avons une stratégie d'achat qui permet de limiter le risque d'une montée trop brutale du prix de l'énergie afin de trouver le juste milieu entre une sécurisation et une prise de risque, parce qu'il peut aussi y avoir des gains à la clé même si ce n'est pas un objectif en soi. »* Un conseil ? Corentin Vidalie recommande de commander les bornes quasiment au même moment que les véhicules, compte tenu des délais de livraisons et de l'installation (d'autant plus pour les bornes rapides).

Chez XPO Logistics, les recharges s'effectuent pour l'instant dans leurs dépôts, car les premières missions concernent uniquement la distribution en fret palettisé. *« Nous n'avons pas eu besoin d'adapter nos tournées et cela n'a pas altéré le service client, au contraire, car dans l'hyper urbain très congestionné comme à Paris, les tournées excèdent rarement 200 km. Or, ces porteurs disposent de 230 km d'autonomie et avaient été préalablement testés en hiver avec 12 poses de hayon. À ce jour, nous avons déployé près d'une cinquantaine de points de recharge lente et rapide en France, soit la moitié de l'infrastructure prévue, de 22 kWh jusqu'à 150 kWh. Nous avons beaucoup testé et apporté des modifications. Les premières expérimentations ont permis de gagner en compétence pour dimensionner correctement les installations de recharge dans leurs sites, avec un choix de batterie à bord également »*, détaille Bruno Kloeckner. Ce transporteur a multiplié les échanges avec Renault Trucks pour apporter des améliorations fonctionnelles, par exemple en adaptant l'emplacement de la prise de rechargement du camion, en fonction du point de charge disponible et de la mission du véhicule. Autre configuration chez les Transports Raud, puisque leur porteur opère en moyenne distance à travers plusieurs régions. Après avoir tourné pendant six mois en région parisienne, le camion électrique est en effet affecté sur une nouvelle tournée depuis novembre 2023 où il part désormais de Moncey (50) le lundi matin pour desservir la région parisienne. Il y tourne jusqu'au jeudi avec un retour en Normandie le vendredi. Côté ravitaillement, le véhicule bénéficie d'une recharge

lente au dépôt du Plessis-Pâté (91) des Transports Raud la nuit (40 kWh) et d'une recharge mobile, également lente (40 kWh), en Normandie le week-end. Niveau autonomie, le camion peut tenir 450 km, en condition éprouvée, du moins quand le temps se montre clément. Les rudes températures de cet hiver ont en effet mis à mal les batteries de l'eActros. *« Cet hiver, malgré les basses températures, nous n'avons pas eu de soucis en région parisienne, où les tournées excèdent rarement 300 km. De plus, contrairement aux camions thermiques, le modèle électrique ne perd pas d'énergie pendant les embouteillages. Ce qui n'est pas le cas des longs trajets sur autoroute, où les batteries du camion sont plus sollicitées, surtout quand la température passe sous -1 °C »*, détaille Simon Manceau. Ainsi, les Transports Raud ont dû recourir trois fois à une charge intermédiaire sur le réseau, notamment chez Engie, qui dispose de superchargeurs d'une puissance située entre 200 à 300 kWh. *« La recharge s'effectue pendant la coupure, mais elle coûte trois fois le prix de celle effectuée en dépôt. »* Autre problème repéré, les toits des stations ne sont pas assez hauts pour accueillir un camion, ce qui oblige à utiliser le câble au maximum de sa longueur pour charger le véhicule !

Sous-traitants et PME

Très peu de petites entreprises sont actuellement engagées sur les camions électriques, le cahier des charges des appels à projets s'avérant une opération *« chronophage et coûteuse »*, selon Athina Argyriou, présidente déléguée de la CSIAM. Toutefois, l'idée d'impliquer toute la filière émergera un jour ou l'autre, ne serait-ce que pour une question de RSE. Même si, pour le groupe Jacky Perrenot, il est encore prématuré d'impliquer ses sous-traitants dans une conversion vers l'électrique. *« Nos camions électriques sont affectés sur des schémas dédiés, en cycle fermé, il n'est donc pas pertinent d'accompagner nos sous-traitants dans ce domaine. Nous en avons d'ailleurs assez peu, et pour ces derniers, nous proposons plutôt des schémas d'accompagnement vers le gaz naturel. Nous avons une inertie de cinq à dix ans entre le moment où nous commençons à tester une énergie avec des clients et celui où on le met à disposition de nos sous-traitants pour apporter une homogénéité dans notre flotte »*, indique ainsi Corentin Vidalie. En revanche, le groupe commence à accompagner ses sous-traitants qui opèrent sur la livraison à domicile avec des VUL électriques. Aujourd'hui, une cinquantaine d'utilitaires électriques ont été déployés, avec l'idée de toucher tous les centres-villes. Constat somme toute identique chez XPO. *« Nous avons déjà bien travaillé sur la diminution de nos émissions du scope 1 et 2, avec nos bureaux à énergie positive Eco7 à Saint-Rambert-d'Albon. Le scope 3 représente la moitié de nos émissions, avec une composition à majorité de petits transporteurs qui n'auront pas facilement accès au financement et pourront difficilement acheter des camions électriques »*, rapporte pour sa part Bruno Kloeckner. L'équation économique risque en effet d'être très complexe pour les PME, d'autant plus que le prix des prestations transports n'offre pas assez de marge.

« L'engagement des transporteurs vers la décarbonation ne pourra se faire sans de véritables contreparties avec une prise en compte réelle des surcoûts », énonce Jean-Marc Rivera, délégué général de l'OTRE. Un constat loin d'être évident selon lui. *« Les négociations commerciales entre transporteurs et clients sont très compliquées depuis plusieurs années. Cette année n'échappe pas à ce constat. Alors que 2023 a été une mauvaise année pour notre secteur, avec des baisses importantes de volume, les chargeurs ont été globalement hermétiques aux demandes légitimes d'augmentation de prix, voire pour certains ont demandé des baisses de tarif. Si on veut que, demain, les transporteurs puissent s'engager dans l'acquisition de véhicules décarbonés, il*

faudra que les clients en acceptent le prix. Le transporteur routier ne pourra pas assumer seul les surcoûts de la transition énergétique. Il faudra également que les clients s'engagent en offrant des contrats de plus longue durée », défend-il. Jean-Yves Kerbrat, directeur général de MAN Truck & Bus France, enjoint également les chargeurs à rallonger leurs contrats transport.

« L'expérience acquise dans l'exploitation de nos bus électriques nous a permis d'estimer que les batteries avaient une durée de vie entre douze à quinze ans. De plus, les camions électriques s'usent moins que leurs homologues thermiques, ils auront donc une durée de vie plus longue. En contrepartie de leur utilisation qui concourt à la décarbonation, il serait logique que les chargeurs s'engagent sur des durées plus longues. » Outre un soutien des chargeurs, d'autres modes de financement plus adaptés pourraient monter en puissance, à l'instar de la location (voir interview de Stéphane Spitz), ce qui obligerait les transporteurs à changer de logiciel, en passant d'une stratégie patrimoniale à une stratégie locative. Bref, un vrai *« changement de paradigme »*, comme le résume Jean-Yves Kerbrat.

Primafrio : le leader du TRM espagnol s'implante en France

Publié le : 26.07.2024 Dernière Mise à jour : 31.07.2024 Par : Daniel Solano Lecture : 1 min.



Crédit photo Primafrio

Le groupe espagnol Primafrio, spécialisé dans le transport sous température dirigée et premier transporteur routier espagnol avec un chiffre d'affaires de 615 M€ en 2022, vient d'inaugurer une plateforme logistique dans la ZAC de l'Aéroparc du Territoire de Belfort, sa première implantation physique sur le territoire français.

Dans une première étape, le groupe disposera d'un entrepôt de 9 500 m² dédié aux opérations de cross docking frigorifique et de 84 quais de chargement. Un doublement de capacité est prévu dans une deuxième phase. Les conducteurs auront accès à une aire de repos avec hôtel et restaurant où ils pourront, selon le groupe, « se sentir comme à la maison », la mise en place de relais à l'étranger étant désormais considérée dans le TRM espagnol comme une condition indispensable pour attirer et fidéliser les talents. Cette plateforme viendra compléter le réseau de 7 installations dans la péninsule ibérique et de 45 centres logistiques dans toute l'Europe.

Livraisons en France

Elle est particulièrement bien placée pour approvisionner le marché français mais aussi l'Allemagne, la Suisse et les marchés de l'est de l'Europe : des destinations cruciales pour les exportations espagnoles de fruits et de légumes. Le groupe Primafrio transporte chaque année 5 millions de tonnes de marchandises. La France est un marché bien connu du groupe puisqu'il a établi deux joint-ventures avec des acteurs tricolores de renom : Primaver avec le Réseau Primever et Primavia avec VIIA, filiale de la SNCF.

Jeux Olympiques : l'Union TLF dresse un premier bilan

Publié le : 20.08.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.



Du 26 juillet au 11 août, le pays s'est passionné pour les Jeux Olympiques de Paris. Les transporteurs, eux, avaient en amont exprimé leurs inquiétudes. L'Union TLF a interrogé une quarantaine d'adhérents pour tirer un premier bilan de ces Jeux.

A peine les Jeux Olympiques terminés, l'Union TLF a sondé ses adhérents pour en tirer un premier bilan. Une quarantaine d'entreprises, de taille moyenne (21 à 100 salariés) et de grande taille (plus de 200 salariés) ont répondu. D'abord, le syndicat indique que durant les Jeux, « les livraisons urbaines ont pu se dérouler sans difficultés majeures malgré un niveau inédit de contraintes pour les professionnels. »

Pas vraiment « d'effet JO » sur l'activité

Concernant l'impact des JO de Paris sur l'activité, 54% témoignent d'un effet neutre, quand 33% évoquent un effet défavorable. Autre point concernant les surcoûts potentiels occasionnés par les Jeux : 56% des entreprises disent avoir eu des surcoûts, quand ce n'est pas le cas pour 44% d'entre elles. Ces surcoûts sont, par exemple, liés à un rallongement des délais de livraison, à la mise en œuvre de nouvelles organisations logistiques propres aux JOP et à une gestion RH (par exemple, personnel diurne passé en nocturne).

Des propositions pour les Jeux paralympiques

[Les transporteurs interrogés par L'Officiel des transporteurs ont régulièrement pointé la crainte des Jeux Paralympiques](#), dans un contexte de rentrée scolaire et de trafic plus intense. L'Union TLF a formulé trois recommandations pour la réussite de cette deuxième partie des Jeux de Paris.

Selon le syndicat, il s'agit d'informer au plus tôt les professionnels sur les contraintes spécifiques aux jeux paralympiques (dispositif de sécurité prévu pour la cérémonie d'ouverture, créneaux horaires de livraison autorisés, périmètres de circulation...). L'Union TLF recommande également « une révision de certaines contraintes réglementaires liées aux Jeux. Cela inclut l'adaptation du fonctionnement des voies olympiques en mode dynamique en fonction des besoins de déplacement des athlètes, ainsi que la définition de créneaux horaires supplémentaires pour les livraisons dans les périmètres rouges. » Enfin, il est question également de maintenir le dialogue public/privé pendant et après les Jeux paralympiques afin de faciliter une remontée rapide des difficultés rencontrées sur le terrain mais aussi « d'améliorer la logistique urbaine à l'avenir, notamment dans un contexte d'annonce, à Paris, de la Zone à Trafic Limitée (ZTL) et de déploiement de la Zone à Faible Emission (ZFE-m). »

Frédéric Leblanc (groupe Mousset-Jetransporte) : « L'unité dans la diversité »

Publié le : 01.06.2024 Dernière Mise à jour : 23.08.2024 Par : Erick Demangeon Lecture : 2 min.



Crédit photo DR

Ne pas mettre ses œufs dans le même panier. Cette expression semble faite pour Mousset, leader de la cour de ferme en France. Petit à petit, le groupe a diversifié ses activités, notamment au travers de sa filiale Caudron Meunerie. Entretien avec Frédéric Leblanc, PDG du groupe Mousset-Jetransporte.

Le groupe Mousset-Jetransporte a procédé à de nombreuses croissances externes. Pouvez-vous préciser ses ressources et capacités actuelles ?

Frédéric Leblanc : La marque employeur « Jetransporte » rassemble 3 350 collaborateurs dans une trentaine de filiales, en France et en Pologne. En 2024, notre chiffre d'affaires sera d'environ 400 M€, contre 80 M€ en 2011. Sur la décennie, nous avons procédé à une acquisition par an, au moins. Les plus récentes sont Sodytrans, Simonneau, Salesky, SLTP, InterVolailles, Transavoilait et ETR. La flotte consolidée du groupe Mousset-Jetransporte s'élève à 3 500 cartes grises, dont 2 800 moteurs. Nous exploitons aussi 20 000 m² sous température dirigée, plus 4 000 m² en juin prochain à Annecy, 10 000 m² destinés à l'industrie, complétés par des stockages extérieurs, et près de 20 000 m² dédiés à la minoterie. Ces ressources et capacités sont déployées au sein d'axes stratégiques.

Quels sont ces axes stratégiques ?

F. L. : Le premier, historique, pour lequel nous sommes leaders en France, est la cour de ferme avec plusieurs filières : volailles, collecte de lait, aliments d'élevage, coproduits pour méthaniseurs... L'international, fort de ces expertises dans la cour de ferme, est un deuxième

axe en Pologne. Nos activités sont en sommeil en Ukraine et arrêtées au Maroc depuis la Covid. L'industrie, autre axe, se partage entre les métiers « d'ouverture » (portes, fenêtres, portails, volets...) et les prestations avec manutention recourant à des chariots embarqués, bras de levage et grues auxiliaires. Nous intervenons des usines aux centres-villes et domiciles. Autour de Mousset Services Frigo, Jetfreeze et le groupe Salesky depuis 2022, cette approche « full services » est à l'œuvre aussi dans la température dirigée et la farine boulangère avec Caudron Meunerie qui nous a rejoints en 2020.

Comment ces acquisitions servent-elles votre stratégie multi-axes ?

F. L. : Les entreprises acquises sont toutes expertes et leaders dans leur spécialité. Notre vœu est de conserver leurs ADN et équipes. La croissance externe est un moyen d'accélérer la mise en œuvre de notre stratégie pour devenir leader dans chacun de nos métiers et offres. L'enjeu est de conserver des professionnels compétents, comme les conducteurs. La marque employeur « Jettransporte » fédère, fidélise et constitue, avec des actions et mesures concrètes, un réel facteur d'attractivité. Sans elle, il n'aurait pas été possible de réaliser, avec succès et en si peu de temps, autant d'acquisitions avec l'adhésion des personnes reprises.

Comment conciliez-vous croissance rapide avec enjeux numériques et énergétiques ?

F. L. : L'harmonisation des systèmes d'information est un vrai challenge pour faciliter le dialogue et l'échange de données au sein du groupe, tout en préservant les expertises de chaque filiale. Sous le nom « Fileas », ce projet est engagé avec l'ERP Odoo. En open source, il rassemble des fonctions transversales, utiles à toutes les filiales, et laisse la possibilité de développer des applications métiers. Pour la transition énergétique, nous sommes force de propositions, prêts à déployer toutes les solutions à la condition qu'un client s'engage avec nous. À date, nous avons deux porteurs électriques Mercedes eActros et une quinzaine de matériels GNV. Dans l'immédiat, la demande des clients privilégie le biocarburant B100, des véhicules récents et sobres, des plans de transport mutualisés et optimisés.

20 août 2024 - (62121)

La Staf tente l'aventure électrique

Deux porteurs Scania P25 6x2*4 de 26 t 100% électriques (BEV ou Battery Electric Vehicle) livrés cet été à la Staf (Société de transports alimentaires et frigorifiques) ont commencé leur exploitation dans le cadre de livraisons pour les Jeux Olympiques au cœur de Paris. La Staf a noué un réel partenariat avec Scania puisqu'elle compte déjà près de 300 véhicules de la marque, dont des camions roulant au bioéthanol ainsi que 250 au biogaz. - MF



Benoît Tanguy, PDG Scania France, Kara Mendjel, président Staf, Abdé Menii, Scania France et Bayram Kilic, directeur Scania Île-de-France.

Nicolas Brevet, dirigeant des Transports Brevet (71): histoire d'une renaissance

22 juillet 2024 Valérie Chrzavzez Stratégie & marchés 1



La roue tourne pour les Transports Brevet. Vingt ans après avoir connu une zone de fortes turbulences, l'entreprise devient membre du groupement Astre et vient de signer l'acquisition de Fartrans. Une "remontada" que nous explique son dirigeant.

Reprendre une entreprise n'était pas une fin en soi », relativise Nicolas Brevet, qui vient d'acheter le fonds de commerce de Fartrans à Chalon-sur-Saône (71). Le dirigeant explique s'être positionné de manière défensive pour éviter de voir un concurrent rouler sur ses platebandes. C'est aussi une sacrée revanche pour son entreprise, qui avait été placée en redressement judiciaire en 2006.

Avec cette acquisition, le transporteur tourne donc définitivement la page des années noires et envoie un message de solidité à l'extérieur. L'opération n'a pas été simple. « Nous avons repris l'activité le 17 juin et obtenu la liste des conducteurs trois jours après. Leur intégration s'est donc effectuée au compte-goutte, alors que dans l'intervalle, il fallait servir les clients de Fartrans », explique Nicolas Brevet. « Une tâche impossible si certains de nos conducteurs n'avaient pas accepté de revenir de congés et nos jeunes retraités de prêter main forte », ajoute-t-il avec gratitude.

Pour la première fois, le dirigeant a même fait appel à l'intérim. Depuis, les choses sont rentrées dans l'ordre, même si les nouvelles recrues devront encore s'adapter aux méthodes de l'entreprise. Une chose est sûre : Nicolas Brevet étudie un autre dossier de croissance externe qui pourrait se finaliser courant 2025. Une obligation, presque, pour continuer à grandir et mieux appréhender l'avenir. Mais attention, pour ce nouveau projet, la prudence reste de mise : « De là où nous venons, nous savons que ce qui compte, c'est la rentabilité, pas le chiffre. »

Adhésion au groupement Astre

Dans cette stratégie de développement, le chef d'entreprise pourra compter sur sa récente adhésion au groupement Astre et continuer à jouer la carte de la PME adaptable, réactive et offrant d'excellentes prestations. Car les temps sont durs. Ce dernier mois, le dirigeant fait face à une conjoncture qui impacte son activité de transport en frigo alimentaire.

« Depuis le retour de l'inflation, nous constatons que la demande est plus faible que d'ordinaire, encore plus les fins de mois. Pour cette raison, plus que jamais, le cœur du réacteur de l'entreprise se situe à l'exploitation. Nous veillons à obtenir de bons prix et à optimiser les transports pour assurer les marges. » Nicolas Brevet ne peut s'empêcher de regretter le manque de maturité tarifaire de certains confrères. Dans ce contexte dégradé, le chef d'entreprise entend gagner de nouveaux marchés pour continuer à croître. Il mise ainsi sur le développement de la logistique, qui représente actuellement 4 % de son activité, tout en étant lucide : « Les gros groupes ont déjà verrouillé les plus gros dossiers. Il ne nous reste que le middle market. »

Le choix du B100

Côté transition énergétique, Brevet a fait l'acquisition, début 2024, de douze tracteurs roulant au B100 et envisage d'en acquérir dix de plus. Tout dépendra de la possibilité de répercuter les surcoûts liés au prix d'acquisition de ces véhicules, à leur consommation et à leur maintenance.

Nicolas Brevet anticipe aussi leur revente. « Le B100 étant une énergie franco-française, il est probable qu'il faudra les rétrofiter pour pouvoir les céder sur le marché de l'occasion, afin qu'ils puissent partir à l'étranger. Nous avons encore quelques années devant nous, mais cela me conforte dans l'idée qu'en matière de transition, il faut faire preuve de la plus grande prudence. »

Pour ses collaborateurs, en revanche, Nicolas Brevet fonce tête baissée. Il a notamment adhéré à la charte des Ambassadeurs de l'emploi en février 2023 et chouchoute ses équipes au quotidien. Depuis deux ans, ses conducteurs peuvent, par exemple, bénéficier du programme de prévention santé « Transportez-vous bien », de Carcept Prev. Plus de la moitié d'entre eux en ont déjà profité.

Valérie Chrzavzez

Jean-Yves Gautier, président de GFS : Sur tous les fronts

8 août 2024 Valérie Chrzavzez Stratégie & marchés 0



Breton et fier de l'être, Jean-Yves Gautier est un homme réservé qui mène de front les projets pour son groupe GFS et ses multiples activités pour défendre la profession. Encore et toujours.

Si Jean-Yves Gautier est une figure de la profession, reconnue par ses pairs, c'est aussi un homme qui ne se livre qu'avec parcimonie. Un trait de caractère probablement hérité de ses parents, qui lui ont transmis le goût du travail, le respect des collaborateurs et l'amour du métier. « Ils étaient transporteurs comme leurs parents et leurs grands-parents », confie-t-il. Dès ses 12 ans, Jean-Yves Gautier sait qu'il poursuivra la lignée.

Pour ne pas se cantonner au transport, il intègre une école de commerce orientée comptabilité et finance. Mais il fera quand même son stage de fin d'études chez Grimaud et passera ses étés d'étudiant à rouler pour STG. En 1981, il rejoint le groupe familial, qui comptait alors 650 salariés, pour prendre la direction de l'agence parisienne. Il restera une dizaine d'années en Île-de-France avant de revenir sur ses terres bretonnes en tant que directeur commercial de STG.

Jean-Yves Gautier attendra 1996 pour que son père lui cède la direction de l'entreprise. Il partagera la barre avec son frère jusqu'en 2018, année où la famille décide de vendre 75 % du capital du groupe à Hivest Capital Partners. Il saisit l'occasion pour se jeter à l'eau et reprendre l'activité non frigorifique du groupe. L'entreprise Gautier Fret Solutions voit le jour. Elle est spécialisée dans la messagerie, l'affrètement, la distribution et la logistique.

Un nouveau départ avec la création de GFS

« GFS, ce sont six agences en Bretagne et une à Paris, qui assurent la distribution de produits aussi divers que des cosmétiques, de l'électroménager, en passant par des pneumatiques ou du papier... », détaille son

dirigeant, qui dit avoir vécu ce changement de périmètre comme un rebond. « Cela m'a permis de repartir en étant seul maître à bord. Je ne dirige pas seul, mais j'en suis le capitaine et je veille au grain, alors que chez STG je partageais la direction avec mon frère », explique-t-il. Il n'a qu'un seul regret : ne pas avoir pris son indépendance plus tôt.

De cet épisode, il demeure conscient que travailler en famille n'est pas toujours facile. Un constat qui ne l'a pas empêché d'accueillir avec plaisir deux de ses fils chez GFS. Romain Gautier l'a rejoint en avril dernier pour prendre en charge l'exploitation des transports Bouin, repris l'an passé. Quant à Benoit, il est arrivé en août 2023 pour s'occuper de l'exploitation de l'agence du Morbihan. « Ils ont, eux aussi, baigné dans le transport depuis leur plus jeune âge. Mais ils ont fait leurs armes dans d'autres sociétés avant de me rejoindre », raconte Jean-Yves Gautier. De son côté, François-Louis, le troisième de la fratrie, a préféré faire carrière dans l'hôtellerie, après des études de commerce comme ses frères.

La passion des vieux camions

Quand il se retourne en arrière, Jean-Yves Gautier se souvient avec nostalgie de ses étés d'étudiant passés au volant d'un camion. « J'ai connu le travail de nuit, la solitude et l'amour du large que cette profession autorisait », rapporte-t-il. Il en a conservé de l'empathie pour les conducteurs et la passion de la conduite. « Mes permis sont à jour et j'ai toujours plaisir à conduire », assure-t-il. La dernière fois, c'était pour aller récupérer un camion de collection qu'il avait prêté. Car le chef d'entreprise a conservé huit vieux modèles Volvo Trucks qui, selon lui, ont marqué l'histoire du poids lourd.

Cette passion des vieux bahuts, il la partage avec ses fils. « Nous ne vivons pas dans le passé. Nous avons juste conscience que notre histoire nous a forgée », précise-t-il. Et pour préparer l'avenir, Jean-Yves Gautier a déjà amorcé la transition énergétique de sa flotte de 350 moteurs, avec l'acquisition de 5 véhicules électriques. « Des camions ayant une autonomie de 260 km, propres et silencieux, appréciés des conducteurs et des clients, même si tous ne sont pas prêts à en payer le surcout », affirme-t-il.

Le transporteur avait aussi fait l'acquisition de 6 véhicules au gaz liquéfié. Mais il en restera là avec cette énergie, échaudé par les fortes fluctuations de prix liées à la guerre en Ukraine. Pour renouveler sa flotte, il envisage de continuer à acquérir quelques véhicules électriques chaque année et de continuer à verdir son parc. Il fait déjà rouler une quarantaine de véhicules au B100 et teste le HVO.

Préparer l'avenir

À 64 ans, Jean-Yves Gautier a encore de nombreux projets pour son entreprise, mais il pense aussi à sa succession. Il envisage de passer le relais à ses enfants d'ici 5 à 7 ans. « Je ne suis pas pressé, car j'aime toujours ce que je fais, et je reste très investi sur les dossiers concernant les bâtiments, la transition environnementale, la sécurité et la pénibilité, mais aussi le volet transgénérationnel », indique-t-il. Entouré de collaborateurs qui ont passé 35 à 40 ans à ses côtés, le patron doit en effet penser à renouveler son équipe. « Notre défi, c'est de mixer les générations en accueillant des jeunes, de manière à profiter à la fois de l'expérience des anciens tout en capitalisant sur les connaissances des "millennials" », assure-t-il.

Pour cela, le dirigeant s'est entouré d'une DRH trentenaire, Julie Pionnier. Il a aussi confié son informatique à un autre jeune, Quochai Tran. Savoir bien s'entourer permet au chef d'entreprise de pouvoir déléguer pour enfiler ses nombreuses autres casquettes. Notamment celle de membre du conseil de direction de la FNTR.

« J'en fais partie depuis quinze ans. C'est un lieu où l'on peut échanger avec des confrères et porter ensemble des dossiers comme les NAO, la TICPE, les aides aux véhicules ou simplement partager nos stratégies », avance Jean-Yves Gautier. Lequel représente aussi la FNTR au CNR, chez Klésia et au Fonds pour l'amélioration des conditions de travail. « Si je peux mener tout cela de front, c'est aussi parce que je peux m'appuyer sur Muriel Gautier, mon épouse depuis plus de trente ans », souligne avec reconnaissance ce transporteur émérite.

Valérie Querlioz, présidente de PSL Querlioz (38) : l'art de prendre de la hauteur

13 août 2024 Arnaud Ilié Stratégie & marchés 0



À la tête de la société familiale au côté de son frère Thierry, Valérie Querlioz s'emploie à choyer ses conducteurs et à préparer l'avenir. Un futur qui s'annonce périlleux et que la cheffe d'entreprise aborde avec ambition et pragmatisme.

La carrière professionnelle de Valérie Querlioz a débuté en 1986 à 21 ans. Un BTS, ses attestations de capacité et de commissionnaire de transport en poche, elle est passée par tous les services de la société familiale. Après l'exploitation, le commercial et la gestion, elle va progressivement prendre les commandes de l'entreprise jusqu'à la présidence en 2000. Son frère Thierry, présent dans la société depuis 1970, a commencé par rouler pendant une dizaine d'années avant de superviser l'exploitation, pour finalement la rejoindre à la gestion de l'entreprise.

« Nous avons développé l'affaire avec une priorité : celle de travailler avec les clients en direct, explique Valérie Querlioz. Les marges étant tellement faibles, il nous fallait éliminer les intermédiaires. » La dirigeante a misé sur le commerce pour atteindre aujourd'hui un portefeuille de clients directs de 90 %, un taux qui reste stable depuis dix ans. Sa vision rejoint celle de ses parents, qui géraient les transports dans un esprit familial, qu'elle s'efforce de perpétuer.

Le social comme courroie de transmission

« Nous tenons à tisser des liens assez forts avec nos conducteurs, car, sans eux, nous ne serions pas grand-chose », estime Valérie Querlioz, qui ne connaît pas le turn-over. « Le volet social est très chronophage, mais essentiel », résume-t-elle. Les efforts se traduisent par une attention toute particulière accordée aux conducteurs par le service d'exploitation. « Dans la mesure où nos transports sont fortement délocalisés, ce lien, on y tient », souligne-t-elle.

Un management d'autant plus important que la conjoncture reste difficile depuis le début de l'année. « Nous avons été chahutés, témoigne Valérie Querlioz, car nous avons beau compter sur de belles signatures parmi nos chargeurs historiques, ceux-ci n'hésitent pas à lancer des appels d'offres. » Les volumes baissent et les clients cherchent à faire baisser les prix. En outre, l'entreprise est concurrencée cette année par des transporteurs peu scrupuleux qui travaillent en dessous de leurs couts de revient pour conserver leurs lignes.

Ne pas s'interdire de la croissance externe

« Cela nous fait du mal, mais par chance, nous gardons la confiance des clients qui réfléchissent sur le long terme, confie la dirigeante. Ils ne remettent en question ni notre qualité de service ni nos tarifs. » En attendant, une fois passée la période des ponts du mois de mai, l'activité semble frémir. Côté perspective, la cheffe d'entreprise ne s'interdit pas la possibilité de se diversifier sur de nouvelles activités en passant par de la croissance externe.

« Il faut être plus fort dans un contexte où l'on assiste à une concentration sans précédent du secteur », se justifie Valérie Querlioz. L'occasion de souligner l'intérêt du groupement Tred Union, dont elle est adhérente depuis 2014, et où elle œuvre également en faveur de ses membres au sein du comité de direction.

« La profession est arrivée à un tournant et tout s'accélère, poursuit-elle. On l'observe notamment sur le sujet de la décarbonation, qui pose question quant à nos investissements futurs. » Quels que soient les thèmes abordés chez Tred Union, jamais la préparation à la mutation du TRM n'a paru aussi vitale pour les dirigeants comme pour leurs collaborateurs. Pour PSL Querlioz comme pour les autres opérateurs.

AI

Acquisition : Les Transports Van de Walle (36) repris par le groupe Rousseau (58) et Pierre Jorez

21 août 2024 Valérie Chrzavzez Stratégie & marchés 0



Le groupe Rousseau a signé, fin juillet, l'acquisition à parts égales avec Pierre Jorez des Transports Van de Walle basés à Issoudun (36).

Avec 200 collaborateurs 180 moteurs et 550 cartes grises, l'entreprise berrichonne propose un plan de transport couvrant le Nord, l'Ile-de-France, le Centre, l'Auvergne et le Rhône-Alpes en fret industriel, transport frigorifique, vrac/benne et location dédiée.

Forte de 65 000m² d'entrepôts, la société Van de Walle qui sera dirigée par Pierre Jorez, ancien consultant, couvre plusieurs activités logistiques : stockage, réception, préparation de commandes, emballage, expédition...

« C'est l'aboutissement de longs mois de négociations et la concrétisation d'un projet personnel que je porte depuis de nombreuses années. Van de Walle est une très belle marque, gage de qualité et de service, idéalement positionnée dans le centre de la France pour couvrir l'ensemble du territoire », commente Pierre Jorez.

Rappelons que le groupe dirigé par Eric Rousseau avait enregistré, fin 2023, les rachats des transporteurs **Charrier (58) et Boudet (18)**.

VC

Acquisition : le groupe Deslog met la main sur TRA et TRA Europe

23 août 2024 Valérie Chrzavzez Stratégie & marchés 0



Le nordiste Deslog (59), annonce l'acquisition des sociétés TRA (Transports Routiers d'Alsace) et TRA Europe situées à Matzenheim (67).

Franck Augustin, 37 ans, qui avait succédé à la tête de l'entreprise créée en 1957 par son grand-père, René Augustin, a saisi l'opportunité de vendre son affaire. « *TRA et TRA Alsace rassemblent 63 personnes et 41 véhicules et en exploitent 60 autres en sous-traitance* », détaille Yannick Heinrich, l'ancien directeur d'exploitation, promu directeur des deux entités début août. Il assure que cette opération n'occasionnera pas de modification majeure.

Le groupe Deslog, dirigé par Pascal Desmet, est spécialisé dans la réalisation de prestations de services logistiques à forte valeur ajoutée pour les PME et ETI. Le groupe a tissé un maillage national et international, principalement par croissance externe et possède une dizaine de filiales.

VC

Rémy Crochet, nouveau président du GNTC : "On ne peut prétendre développer le ferroviaire et mettre des camions de plus en plus gros sur la route"

23 août 2024 Marc Fressoz Politique & réglementation 0



Nouveau président du GNTC depuis le 27 juin, le Pdg de FroidCombi devra batailler pour promouvoir le combiné au sein d'un contexte politique instable. Sillons de qualité, nouveaux terminaux, barrage aux méga-camions figurent parmi ses principales revendications.

Transport Info : La situation politique actuelle va-t-elle compliquer votre tâche ?

Rémy Crochet : Dans ce contexte instable, nous devons défendre avec vigilance les intérêts du transport combiné dans le cadre du budget 2025. La dissolution a rebattu les cartes à l'Assemblée où beaucoup de députés pro-ferroviaire et pro report modal ont été battus. Il nous faut donc tisser des liens avec des députés qui soient en phase avec nos sujets.

TI : Outre le maintien des aides financières, quelles seront les revendications que vous porterez auprès des différents interlocuteurs du GNTC ?

RC : Concernant le ferroviaire, nous continuons à attirer l'attention du gestionnaire du réseau sur la problématique des sillons, des circulations et des infrastructures. Il est urgent de moderniser les terminaux existants car la France manque de capacité pour augmenter le report modal.

Nous souhaitons des garanties sur la mise au gabarit P400 des principaux itinéraires. Aujourd'hui, si un axe au gabarit P 400 connaît des perturbations, il est très difficile de trouver un itinéraire bis. Enfin pour ce qui a trait au transport routier, nous voulons pouvoir tester plus largement le 46 tonnes comme prévu.

TI : Concernant les méga-camions, certains transporteurs faisant du rail-route pensent que cela peut être une solution complémentaire...

RC : Je ne partage pas ce point de vue, le GNTC continuera à se battre fortement contre. On ne peut

prétendre développer le ferroviaire et mettre des camions de plus en plus gros sur la route. A un moment, pour livrer le client, ces méga camions doivent sortir de l'autoroute et utiliser les nationales et les départementales.

“On peut se féliciter de ne pas avoir autant de difficultés qu'en 2023 même s'il existe des conflits sociaux locaux chez SNCF Réseau.”

Pendant le conflit des agriculteurs qui a conduit les transporteurs à utiliser le réseau secondaire, on a constaté énormément de dégâts. Dans quel état se retrouveraient les routes avec des méga camions ? C'est un point sur lequel nous attirerons l'attention du gouvernement.

TI : Comment se comporte le trafic du combiné rail-route depuis le début de l'année ?

RC : On peut se féliciter de ne pas avoir autant de difficultés qu'en 2023 même s'il existe des conflits sociaux locaux chez SNCF Réseau. L'activité est relativement bonne même si en termes d'UTI transportées, nous n'avons pas retrouvé le niveau de 2022 notamment parce que le trafic sur l'Italie est très fortement perturbé par la fermeture de la ligne de la Maurienne.

Beaucoup de volumes transitant désormais par la route ne sont plus comptabilisés dans les statistiques. Environ 50 et 60 % du trafic ferroviaire a pu être conservée sur le rail, les opérateurs passant soit par Bâle, soit par le sud de la France, mais 40 à 50% est donc passé par la route.

TI : L'été a été marqué par la fin du train des primeurs entre Perpignan et Rungis que les politiques avaient érigé en symbole écologique, qu'est-ce que cela vous inspire ?

RC : Ce train subventionné à 100 % ne reprendra certainement pas. Ses faibles volumes traités ne lui assuraient pas de pertinence économique. Son fonctionnement saisonnier, de mi-juillet à mi-octobre, et le problème des volumes retours compliquaient les choses. Ce trafic de fruits et légumes ne peut malheureusement être repris par d'autres navettes au départ de Perpignan car, ne circulant pas 140 km/h, elles ne permettent pas un transit time suffisant. Aujourd'hui, une partie du trafic a été récupéré par des transporteurs espagnols.

“La solution des autoroutes ferroviaires est très pertinente pour un gros transporteur ayant des flux importants à acheminer.”

TI : De manière générale le froid, dont on ne parle pas très souvent dans le combiné est-il un marché porteur ?

RC : Il convient de différencier le frais du surgelé. Le frais étant très sensible aux perturbations, il est difficile d'attirer aujourd'hui des transporteurs qui font des produits frais. C'est en revanche plus facile pour le surgelé qui peut se permettre de faire face à de petits retards.

TI : Au fil du temps les autoroutes ferroviaires, ont trouvé leur clientèle, quelle est-elle ?

RC : Sur les longues distances, c'est une solution qui, en offrant plusieurs fréquences, est très pertinente pour un gros transporteur ayant des flux importants à acheminer. En revanche, elle est moins adaptée que le combiné classique pour l'urgent ou les courtes distances.

TI : Permettant souvent une traversée de la France (Espagne-Luxembourg, Espagne-Calais), ne servent-elles pas d'abord les intérêts des transporteurs étrangers ?

RC : C'est vrai pour partie car un certain nombre de transporteurs français comme [les Transports Alainé](#), par exemple, utilisent régulièrement cette solution de report modal.

“La pénurie de conducteurs est un facteur jouant en faveur du combiné.”

TI : Globalement, n'avez-vous pas le sentiment que beaucoup de transporteurs qui avaient des projets dans le combiné temporisent ?

RC : Il est vrai que les grèves, avec souvent une incapacité de prévoir plusieurs jours à l'avance les circulations, rendent la tâche compliquée pour faire basculer certains transporteurs réfractaires au rail ou au fluvial. A nous de leur donner confiance, c'est un travail de longue haleine. Je pense que tout le monde n'a pas totalement pris en compte la pression concernant le respect de l'environnement et l'urgence climatique. Par ailleurs la pénurie de conducteurs est un autre facteur jouant en faveur du combiné.

TI : On met beaucoup en avant le fluvial, mais le trafic suit-il vraiment, certains chargeurs déplorent de nombreux obstacles ?

RC : C'est un secteur porteur qui doit encore attirer davantage J'ai travaillé dans le fluvial auparavant et je peux vous assurer que cela fonctionne. Il existe une vraie demande, tous les appels d'offres laisse la place à des propositions.

Marc Fresso

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



Pascale Cartier quitte la direction de l'offre et des achats alimentaires d'Auchan

Second départ de taille à la direction des achats d'Auchan France après celui de Thierry Aouizerate, en juin, qui chapeautait alimentaire et non food : Pascale Cartier quitte la direction de l'offre et des achats alimentaires d'Auchan France. La stratégie d'offre et des achats du distributeur sera reprise en direct par le nouveau PGG, Guillaume Darrasse, avec trois directions en appui.

Jérôme Parigi

22 juillet 2024 \ 21h45

2 min. de lecture



L'information couvait depuis plusieurs jours. Pascale Cartier, directrice de l'offre et des achats alimentaire d'Auchan Retail France nous a confirmé qu'elle quittait son poste en accord avec son employeur. Difficile de ne pas mettre en relation ce départ avec la réorganisation en cours chez Auchan et Auchan France depuis l'arrivée d'un nouveau PDG, Guillaume Darrasse (qui est également DG d'Auchan retail international) en avril dernier, et alors qu'un accord aux achats avec Intermarché pour une durée de 10 ans est en cours de finalisation. Un accord aux achats dans lequel Intermarché est censé prendre le leadership sur l'alimentaire.

Vers trois directions des achats distinctes

Début juin déjà c'était Thierry Aouizerate, directeur des achats alimentaires et non alimentaires qui était débarqué, remplacé par...Guillaume Darrasse. Selon nos informations, on s'oriente vers un cas de figure similaire pour le poste de Pascale Cartier qui ne devrait pas être reconduit. La responsabilité de l'offre et des achats devrait être en effet assurée directement par Guillaume Darrasse, le PDG d'Auchan France, qui s'appuiera sur des directions des PGC, du frais traditionnel et du non alimentaire. Deux directeurs sont déjà en poste, Nicolas Bonnetot qui supervise le frais trad et Arnaud de Gastines, le non alimentaire. Reste la direction des PGC dont le nom du directeur n'est pas encore officialisé.

Le très riche parcours de Pascale Cartier

Entrée chez le distributeur comme directrice d'Auchan Production Alimentaire Worldwide en septembre 2020, Pascale Cartier affiche une carrière professionnelle riche et variée, à la fois comme créatrice d'entreprise et cadre dirigeante de grandes entreprises, dans les secteurs des produits de Grande Consommation, des services et du Retail. Entre autres fonctions, elle a été, entre 1999 et 2001, Directrice Marketing chez L'Oréal Travel Retail. Elle a ensuite créé une agence de conseil en marketing et communication opérationnelle dédiée aux marques et à la distribution sélective avant de devenir, en 2003, directeur boutiques et services chez Aéroports de Paris. Elle a ensuite travaillé, à partir de 2007 et pendant près de 10 ans comme directrice de l'offre et des achats de Monoprix, membre du Comex, où elle avait la responsabilité complète du mix sur tous les secteurs alimentaires et beauté (assortiment, achat et négociations, politique promotionnelle, concepts merchandising, pricing, département qualité, base de donnée produits). En 2017, elle devient présidente de La Vie Saine, une enseigne française de magasins bio. Enfin, chez Auchan, qu'elle rejoint à l'été 2020, elle prend pendant un an et demi la tête du sourcing et du développement des produits à marque propre pour l'alimentaire et le DPH pour la France et les filiales, avant d'être nommée début 2022 à la direction de l'offre et des achats alimentaires de la France ainsi que des marques propres internationales.

Intermarché : un départ et une réorganisation chez Agromousquetaires

Selon nos informations, Nathalie Florent quitte Agromousquetaires.

Yves Puget

23 juillet 2024 \ 09h57

1 min. de lecture



© 123rf

Après la nomination de Sylvain Saunier comme Président d'Agromousquetaires dont la mission est le recentrage de l'activité Agroalimentaire au service des enseignes alimentaires du Groupement Les Mousquetaires, Pierre-René Tchoukriel est nommé au poste de Directeur Général Adjoint d'Agromousquetaires à compter du 1er août 2024. Dans une note que LSA s'est procurée, on apprend qu'il aura pour mission « *le développement de la Collaboration et des synergies entre pôle agro-industriel et les enseignes Alimentaires du Groupement ; le développement des performances des UP en étroite collaboration avec les Directeurs généraux des Pôles ; le recentrage sur les priorités de discount, et du développement commercial d'Intermarché et Netto ; et le développement des partenariats pérennes avec le monde agricole* ».

Et la note poursuit en indiquant que, « *Nathalie Florent, en charge de l'activité Agromousquetaires depuis 5 ans a souhaité réorienter sa carrière en dehors du Groupement. Au nom de la SLM, nous remercions Nathalie et lui souhaitons de belles réussites futures.* » Dans l'attente du recrutement du nouveau Directeur Général, Pierre-René Tchoukriel assurera donc l'intérim d'Agromousquetaire sous l'autorité de Sylvain Saunier.



Une nouvelle organisation à deux têtes pour diriger Lidl France [Exclu LSA]

Lidl a officialisé hier, 23 juillet, dans une note interne, une nouvelle organisation de son comité exécutif en France avec l'arrivée comme président de John Paul Scally, qui présidait Lidl Irlande. Michel Biero, l'actuel président, devient vice-président. Les deux dirigeants qui ont déjà travaillé ensemble formeront un binôme pour piloter la France dont la croissance patine. Explications.

Jérôme Parigi

24 juillet 2024 \ 15h43

3 min. de lecture



© DR

John-Paul Scally, nouveau président, et Michel Biero, désormais vice-président de Lidl France.

Petit coup de tonnerre à la tête de Lidl France, 2e pays du groupe allemand de soft discount dans le Monde. Michel Biero qui était officiellement président de Lidl France depuis le 1er janvier 2024 a officialisé hier, 23 juillet, dans une note interne une nouvelle organisation du comité exécutif de la filiale. Une organisation à deux têtes qu'il indique avoir souhaité mettre en place "afin de répondre au mieux aux défis à relever par Lidl France", selon les termes de la note interne que LSA s'est procuré. Concrètement, dès le 1er août, John Paul Scally qui était à la tête de Lidl Irlande va "venir renforcer la direction en tant que président". Il formera un binôme avec Michel Biero, qui devient vice-président explique le distributeur.

"John Paul et moi, nous connaissons très bien, confie Michel Biero à LSA. Il a été directeur exécutif opérationnel pendant 3 ans en France avant de rejoindre l'Irlande, en 2015, où il a fait un super boulot comme président. C'est un expert de la vente, de l'excellence opérationnelle, des domaines où j'ai moins d'expertise malgré mes

23 années passées chez Lidl, mais essentiellement dans les métiers du marketing et des achats. Or, aujourd'hui, 70 à 80% des défis de Lidl France se situent autour de la vente et de l'expérience d'achat en magasins. C'est pour cela que j'ai souhaité que John Paul prenne la présidence de la France, à charge pour moi de l'épauler sur les sujets du marketing, des achats, de la communication et de la représentation de Lidl à l'extérieur, choses que je n'avais plus le temps de faire depuis 6 mois."

Le parcours de John Paul Scally, nouveau président de Lidl France



John Paul Scally, 44 ans, a été président de Lidl Irlande et Irlande du Nord de septembre 2015 à juillet 2024. Il a rejoint l'enseigne dès la sortie de ses études, en 2003, après avoir obtenu un diplôme d'ingénieur à l'Université nationale d'Irlande, à Galway. Il y a occupé plusieurs postes, d'abord dans le secteur de la construction puis dans les domaines de la logistique et de la vente de 2004 à 2012. Il a ensuite rejoint le conseil d'administration de Lidl France de 2012 à 2015, comme directeur exécutif opérationnel avant d'être nommé président de Lidl Irlande et Irlande du Nord en septembre 2015. Il supervisait les 220 magasins de l'île qui comptent aujourd'hui plus de deux millions de clients hebdomadaires.

Reprise des ouvertures en 2024 avec 60 projets

L'entreprise a en effet beaucoup grossi ces dernières années. Lidl qui emploie 46000 salariés en France vient d'ouvrir son 1603e magasin français à Angerville dans l'Essonne et s'apprête à faire entrer en service, début 2025, sa 26e plate-forme d'approvisionnement, à Abli, sur 90000 m². Selon nos estimations publiées dans le top 100 des enseignes en France, Lidl France aurait généré un chiffre d'affaires de 16 milliards d'euros en 2023, en hausse de +8,1%, pour 1,6 million de m² de surfaces de vente, ce que la situe au 6e rang français derrière Amazon mais devant Carrefour Market. En outre, après une pause pendant la période d'inflation, l'enseigne relance ses ouvertures avec une soixantaines de nouvelles adresses prévues en 2024, contre seulement 6 en 2023. Une montée en charge qui impose de se staffer à écouter Michel Biero : *"Il était devenu évident que nous avons besoin de renforcer l'équipe de direction dans le domaine opérationnel. Dans ce cadre, laisser la présidence à un autre ne me pose aucun problème. Je ne travaille pas pour un statut, mais par*

passion pour emmener l'entreprise au sommet." Qui plus est cette organisation bicéphale, ces binômes à la tête des pays, sont assez habituels chez Lidl indique le dirigeant, les plus gros notamment. Ainsi en Allemagne, Frédéric Fuchs, le prédécesseur de Michel Biero en France, occupe la présidence avec un vice-président qui supervise lui aussi l'offre, les achats, le marketing et la communication.

La croissance patine depuis quelques mois

L'entrée en fonction de cette nouvelle organisation à la tête de la filiale française intervient alors que Lidl semble reprendre du poil de la bête après quelques mois très difficiles commercialement, à l'automne et cet hiver, marqués par des reculs de parts de marché que Lidl n'avait jamais connu en France (-0,7 point sur la période du 25/12/2023 au 21 janvier 2024 (P1), selon Kantar). Sa part de marché sur les PGC FLS qui était stable depuis 2 périodes reprend en effet sa croissance sur la P7 (10 juin, 7 juillet) avec un gain de +0,4 point à 7,8% grâce à *"une hausse de la fidélité de ses acheteurs"*, note Kantar. Mais l'enseigne reste en léger recul sur 12 mois et depuis le début de l'année (-0,1 pt à 7,8% également). *"Le nombre de clients et de produits achetés sont bons et augmentent, mais notre prix moyen à l'article, lui, a beaucoup baissé. Car nous avons très fortement baissé les prix pour être moins cher que Leclerc et nous allons le rester, comparateurs (fiables !) à l'appui,"* indique Michel Biero qui retrouve déjà ses réflexes d'homme de marketing et de communication.

Mise à part cette direction bicéphale, Michel Biero précise qu'il n'y a pas de changements annoncés ou prévus au Comex de Lidl France si ce n'est le départ de Rafaela Opielcz, la CFO, qui rejoint Lidl International où elle est promue.

JO de Paris 2024 : voici les premières tendances de consommation

En plus d'être un succès populaire, les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 sont-ils aussi un succès économique ? S'il est trop tôt pour tirer des conclusions, Visa (qui a l'exclusivité sur les sites de compétitions) dévoile dans une étude les tendances de consommation sur le week-end d'ouverture des JO.

Emilie-Xuân Nguyen

06 août 2024 \ 11h17

1 min. de lecture



© Laetitia DUARTE

Les JO de Paris 2024, un boost pour l'économie française ?

Ce n'était pas gagné et pourtant les Jeux olympiques de Paris rencontrent un succès populaire. "*Depuis l'ouverture des clubs 2024, plus d'un million de visiteurs sont venus vibrer au rythme des exploits des athlètes sur les sites de célébrations*", se réjouissait le 31 juillet le comité d'organisation de Paris 2024.

Cette ferveur se ressent-elle dans l'économie française ? S'il est trop tôt pour tirer des conclusions, Visa dévoile dans une étude la façon dont ses porteurs de carte ont dépensé sur le week-end du 26 au 28 juillet 2024 par rapport à la même période l'an dernier (28 au 30 juillet 2023). Il ressort que ces derniers ont plus fait chauffer la carte bleue cette année qu'en 2023. Les Américains, au fort pouvoir d'achat, sont les plus dépensiers, mais les plus fortes hausses concernent les Brésiliens et les Japonais, respectivement de +33 % et de +129 %.

Un succès au-delà de Paris

Le partenaire des JO de Paris 2024, qui a négocié avec le Comité olympique l'exclusivité des paiements par carte bancaire sur les sites de compétitions, révèle que les porteurs de carte Visa ont plus dépensé (+26 %) dans les commerces de proximité parisiens cette année par rapport à 2023. Mais les touristes ont également plus dépensé dans les supermarchés ou épiceries (+42 %) et dans les commerces de détail (+21 %). Et, comme il n'y a pas que le sport dans la vie, la hausse la plus significative concerne la culture. Les porteurs de carte Visa ont augmenté, cette année, leur dépense de 159% (!) dans les théâtres et les musées par rapport à 2023. Quant aux restaurants, les porteurs de carte Visa ont augmenté leur dépense de 36 % par rapport à l'année dernière.

À LIRE AUSSI

[En images : découvrez le mégastore Paris 2024 des Champs-Élysées](#)

Au-delà de la capitale, les métropoles françaises profitent aussi de l'engouement des Jeux. Les dépenses ont considérablement augmenté à Saint-Étienne (+214 %), à Lille (+100 %) et à Marseille (+38 %). Ces trois villes accueillent des événements olympiques. Espérons que cet enthousiasme pour les Jeux se poursuive pendant les paralympiques, qui se dérouleront du 28 août au 8 septembre 2024.



Le propriétaire de Findus nomme Steven Libermann à sa présidence exécutive

Le Français prend la présidence du groupe Nomad Foods, leader européen du surgelé avec des marques telles que Findus, Iglo, Birds Eye ou La Cocinera.

François Biaggini

06 août 2024 \ 10h19

1 min. de lecture



© Nomad Foods

Diplômé de l'Essec et de Neoma Business School, Steven Libermann est âgé de 48 ans.

Nomad Foods, le propriétaire notamment des marques Findus, Iglo, Birds Eye ou La Cocinera, vient de nommer Steven Libermann à la présidence opérationnelle du groupe. En tant que membre du comité exécutif, il sera chargé "*d'accélérer une croissance rentable sur les 22 marchés et canaux de Nomad Foods*", présente un communiqué.

Elargissement de périmètre opérationnel

Steven Libermann a rejoint le groupe britannique à l'occasion de l'acquisition de Findus en 2015, chez lequel il était directeur général de l'Europe du Sud, après avoir occupé plusieurs fonctions de direction

chez Nestlé, Bic et Senoble. Il a également dirigé chez Nomad Foods la zone Europe du Sud entre 2018 et 2023. Il a ensuite dirigé les activités de Nomad Foods au Royaume-Uni et en Irlande et les ventes groupe, avant d'être nommé en juillet 2023 président exécutif pour la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Irlande, tout en conservant la direction des ventes pour le groupe.

À LIRE AUSSI

Steven Libermann nommé directeur général Europe du Sud de Nomad Foods

Leader du marché européen du surgelé avec une part de marché de 14% en valeur, Nomad Foods réalise un chiffre d'affaires d'environ 3 Mrds€ dans 22 pays européens. Ses marques sont présentes sur les segments du poisson, des légumes, des plats cuisinés, de la volaille, des pizzas et des pommes de terre. Basé à Woking, au Royaume-Uni, le groupe exploite 19 unités de production dont une à Boulogne-sur-Mer, en France, et emploie 8 000 salariés.



Agriculture : la moisson 2024 s'annonce comme l'une des pires des 40 dernières années

En 2024, la production française de céréales serait en recul de plus de 15 % par rapport à l'année dernière, soit une baisse de plus de 10 millions de tonnes.

François Biaggini

09 août 2024 \ 14h07

1 min. de lecture



© 123RF/Erwin Wodicka

Mauvais semis, asphyxie des racines, développement des maladies, manque d'ensoleillement... 2024 a cumulé les difficultés.

Un désastre. Les pluies abondantes des semis à la moisson et les épisodes orageux de juillet auront eu raison des grandes cultures cette année. D'après les dernières estimations publiées par Agreste le 9 août 2024, la production céréalière française serait en recul de 15,5% cette année par rapport à celle de 2023, avec 54,8 millions de tonnes (Mt), soit une baisse de plus de 10 Mt. La production de blé tendre, celui qui entre dans la composition du pain et des biscuits notamment, est estimée à 26,3 Mt, en baisse de 24,9% par rapport à l'an dernier.

Mauvaises conditions météorologiques

« Associée à des surfaces cultivées exceptionnellement faibles, en retrait de 10,8% par rapport à 2023, en raison des mauvaises conditions météorologiques de l'hiver 2023, ce serait l'une des plus faibles récoltes des 40 dernières années », souligne Agreste, l'organisme de la statistique du ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire. Du côté des rendements, les prévisions l'estime à 62,4 qx/ha. « Ces niveaux avaient disparu depuis la fin des années 1980 en France. Mais les aléas climatiques nous ramènent en arrière. D'abord avec la très mauvaise récolte de 2016 et aujourd'hui avec celle de 2024 ! », déplore Gautier Le Molgat, directeur d'Argus Media France, expert des marchés agricoles.

Riz et maïs grain tirent leur épingle du jeu

De son côté, la production d'orge est estimée à 10,4 Mt, en baisse de 15,3 % par rapport à 2023, et celle de blé dur, qui sert à fabriquer les pâtes et la semoule, serait de 1,2 Mt, en recul de 8,3% par rapport à 2023, atteignant son plus bas niveau depuis 1997. Deux céréales tirent leur épingle du jeu cette année : le maïs grain, avec une récolte en hausse de 9% à 13,7 Mt et le riz, en progression de 11,8%, à 78 000 tonnes.

La pomme de terre progresse

La récolte 2024 des oléo protéagineux (colza, tournesol, pois, soja...) s'annonce tout aussi tendue, avec des volumes de production en recul de 8,1% pour les oléagineux et de 23% pour les protéagineux. Enfin, la prévision de la récolte de pommes de terre de conservation et demi-saison est de 7,5 Mt, soit une hausse de 12,4 % par rapport à 2023 et de 15,3 % par rapport à la moyenne 2019-2023. La hausse des surfaces sur un an (+15,9 %) compenserait la baisse du rendement (-3,1 %).

Au moins une bonne nouvelle pour l'industrie de la pomme de terre.

Les Echos

Casino ferme des magasins pour colmater la brèche

Les chiffres du premier semestre confirment l'urgence de la relance du groupe repris par Daniel Kretinsky. Si les ventes tiennent, les opérations sont encore déficitaires. Les points de vente non rentables sont sacrifiés, y compris chez Monoprix et Franprix.



Casino a fermé une vingtaine de Monoprix en six mois. (Shutterstock)

Par [Philippe BERTRAND](#)

Publié le 30 juil. 2024 à 19:17 Mis à jour le 31 juil. 2024 à 16:07

En avril, les résultats du premier trimestre du nouveau Casino montraient [l'urgence d'un redressement](#). Les dirigeants mis en place par Daniel Kretinsky et ses associés l'ont enclenché au deuxième trimestre, première période pendant laquelle ils auront eu les manettes des Monoprix, Franprix et autres supérettes de proximité. Les derniers chiffres confirment la nécessité d'une relance, et la validité du « profit warning » lancé au mois d'avril.

Le groupe a perdu 7 % de chiffre d'affaires au deuxième trimestre et 6 % sur l'ensemble du semestre - et 3,5 % à périmètre comparable sur six mois. Les ventes de Monoprix ont été légèrement positives (+0,8 %). Celles de Franprix sont tout juste stables en comparable mais décrochent de 6 % en valeur absolue. La différence illustre un nouveau pan de la stratégie des repreneurs. Franprix a fermé six magasins en pleine propriété au cours des trois derniers mois.

« Nous avons initié la rationalisation du parc de magasins : fermeture de points de vente non rentables, transfert de sites intégrés vers la franchise, sélection rigoureuse de nos nouveaux partenaires franchisés », indique le directeur général Philippe Palazzi. C'est la fin de l'expansion à tout va de l'ère Naouri.

La proximité en baisse

Au total, ce sont 91 magasins qui ont tiré le rideau au cours du trimestre et 172 pendant le semestre. Sur un ensemble qui s'établit à 7.777 unités, cela paraît peu. Mais Franprix a perdu 42 points de vente sur un peu plus d'un millier. Casino compte 20 Monoprix de moins que fin 2023, à 842. Cela se voit dans les chiffres.

LIRE AUSSI :

[La bascule « historique » des magasins Casino chez Intermarché, Auchan et Carrefour a commencé](#)
[Comment Auchan et Carrefour courent derrière un lièvre nommé Leclerc](#)

Les enseignes de proximité (Vival, Spar, Petit Casino) ont encore descendu une marche de 5 % au deuxième trimestre. Elles avaient été présentées comme un des piliers du redéploiement. [Cdiscount s'accroche à sa bascule vers le statut de pure \(ou presque\) place de marché Internet](#). Le mouvement a entraîné une chute de 19 % du chiffre d'affaires pour le semestre, mais la rentabilité a progressé légèrement.

Baisse des prix

Sous l'effet des baisses de prix nécessaires pour rattraper la concurrence et les clients dans un contexte de consommation morose, la marge opérationnelle ajustée de Franprix a diminué de 2,5 % et celle de Monoprix de 1,3 %.

Pour les six premiers mois de l'année, Casino affiche une perte opérationnelle courante de 56 millions d'euros et une perte nette normalisée part du groupe de 349 millions d'euros. Le revenu opérationnel ajusté après loyers s'établit à 26 millions d'euros.

Philippe Bertrand

Les commerçants espèrent un « miracle des JO » pour relancer la consommation

Les achats des consommateurs diminuent encore un peu en volume, malgré la baisse de l'inflation, dans l'alimentaire. La crise de l'immobilier pénalise les spécialistes de l'équipement de la maison. Les distributeurs espèrent un rebond pour le temps fort de l'année commerciale que constitue la fin de l'année.



Les ventes de produits du quotidien restent atones dans les supermarchés. (Charly TRIBALLEAU/AFP)

Par **Philippe BERTRAND**

Publié le 31 juil. 2024 à 06:30 Mis à jour le 31 juil. 2024 à 06:49

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

Les champions de la consommation n'affichent pas une forme olympique. Le moral des consommateurs français reste plus bas que celui des supporters des Bleus. Si l'inflation s'est résorbée, les ventes baissent encore ou plafonnent dans la plupart de secteurs. Les commerçants font donc le gros dos, plus attentistes que pessimistes.

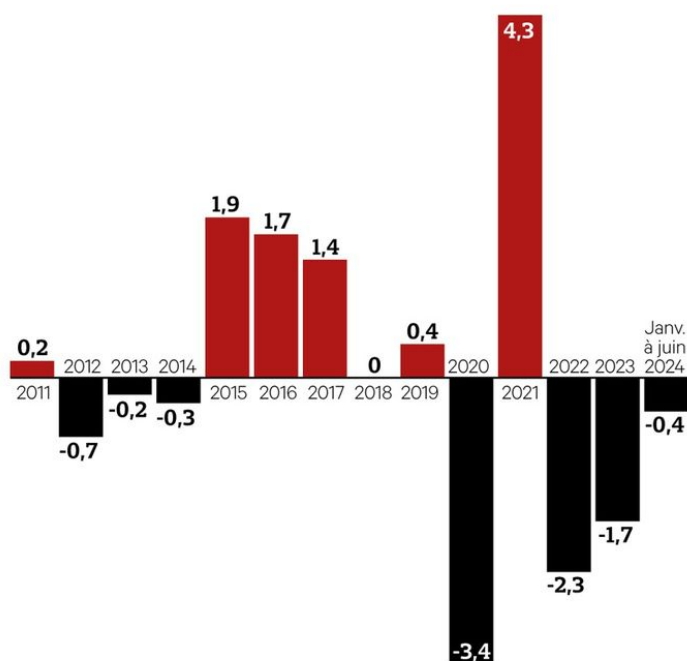
Les chiffres des résultats semestriels détournent cette fragilité. FNAC Darty a annoncé une timide stabilité de son chiffre d'affaires en France (+0,7 %) qui illustre l'air du temps. Le marché des téléviseurs a connu un pic de ventes grâce à l'Euro de football et les JO. Les achats d'ordinateurs repartent. Les jeux vidéo de la FNAC reculent. L'électroménager de Darty « reste en retrait, subissant toujours le point bas du cycle immobilier ». Le directeur général, Enrique Martinez, évoque « un contexte économique incertain » qui nécessite de « la vigilance ».

Arbitrages

Alexandre Bompard parle, lui, d'un contexte économique « contrasté ». [Carrefour, dont il est le PDG, souligne des ventes non alimentaires en chute de plus de 10 % au deuxième trimestre 2024](#). Les ventes de textile et de biens d'équipement demeurent plus proches du plongeur que du mur d'escalade. La crise de l'immobilier neuf et ancien ne pousse pas les Français à ouvrir un porte-monnaie vidé un peu par l'inflation des dernières années (+20 % en deux ans pour l'alimentaire) et l'épargne.

La consommation des ménages en biens

Variation annuelle en %



SOURCE : FCD ET INSEE



« Les arbitrages de consommation vont se poursuivre avec à la clé des pressions continues sur les dépenses », écrit la Fédération du commerce et de la distribution dans sa note de conjoncture semestrielle publiée mi-juillet.

LIRE AUSSI :

[Les bricoleurs coupés dans leur élan par la crise de l'immobilier](#)

[Comment Leroy Merlin, Ikea et Castorama profitent de la « magie » des panneaux solaires](#)

Les effets de ce coup de mou sont ainsi variables selon les rayons. De janvier à mai, selon la Banque de France, les ventes de matériel de bricolage ont diminué de 7 % en volume. Les dernières statistiques du meuble (IPEA) montraient une chute de 6,6 % à fin avril. Le spécialiste Maisons du Monde a annoncé le 26 juillet une baisse de près de 10 % de son chiffre d'affaires sur les six premiers mois de l'année. Le bricolage avait déjà fléchi de 1 % en valeur en 2023 et le meuble de 2,5 %. [Les jardineries Jardiland et Gamm Vert de Teract](#) ont annoncé des ventes en retrait -3,6 % en données comparables au second semestre dans un marché en chute de -7,8 %. Les distributeurs spécialisés souffrent.

Fin de l'hyperinflation

L'alimentation se porte mieux, grâce à la fin de l'hyperinflation, mais les volumes de vente restent faibles et les clients se reportent vers les prix bas et les marques de distributeur. [C'est la clé du succès de Leclerc](#).

Le chiffre d'affaires de Carrefour en France a fléchi de 2 % au premier semestre, à cause d'une baisse massive des tarifs. Cette agressivité commerciale a permis de stabiliser ses parts de marché en volume au deuxième trimestre. Auchan a, lui, descendu une marche de 4,7 %, à cause des rayons non alimentaires de ses hypermarchés. Mais les supermarchés, consacrés à l'alimentaire, abandonnent aussi 1,6 %.

LIRE AUSSI :

[Comment Auchan et Carrefour courent derrière un lièvre nommé Leclerc](#)

La réduction de l'inflation soutient le marché de l'alimentation. Les prix à la consommation alimentaires ont progressé de 2,3 % au cours du premier semestre de l'année, contre un boom proche de 12 % en 2023 et de presque autant en 2022. La différence compte, mais les tarifs restent sur un plateau élevé.

En cumul annuel, au 21 juillet, l'institut Circana enregistrait encore une baisse de 1,6 % des volumes des produits de grande consommation. Globalement, tous produits confondus, énergie comprise, les prix à la consommation (IPC) ont augmenté de 2,5 % au premier semestre 2024 en glissement annuel, soit un sensiblement tassement de la croissance par rapport à 2023 (+4,9 % en moyenne annuelle).

Prix agricoles en baisse

Dans les supers et hypermarchés, la déflation a commencé. Elle reste très légère : -0,3 % en juin 2024, après -0,2 % en mai 2024. C'est la conséquence du reflux des prix des matières premières agricoles, après le pic provoqué par le déclenchement de la guerre en Ukraine. L'indice des prix agricoles à la production s'est replié de -7 % au cours des cinq premiers mois de 2024.

Parmi les catégories de produits dont les cours ont baissé : les céréales (-21,6 %), les oléagineux (-12 %), les légumes frais (-3,3 %), les gros bovins (-2,6 %), le porc (-9,1 %), les volailles (-11,3 %), le lait (-3,7 %).

LIRE AUSSI :

[McDonald's mise sur des menus à 5 euros pour relancer ses ventes](#)

La tendance est favorable. Reste à convaincre les consommateurs de regarnir leur chariot. A 89 sur 100, l'indicateur de confiance des ménages reste à bas niveau. L'Insee a indiqué ce mardi que le moteur traditionnel de la croissance française, la consommation des ménages, était resté stable au deuxième trimestre avec des achats alimentaires en recul. Début juillet, l'institut statistique avait dit s'attendre à un rebond plus net de la croissance économique grâce à une consommation des ménages revigorée et un effet positif des Jeux Olympiques.

Les champions de la consommation misent sur cet « effet JO » alors que se profile le quadrimestre le plus important de l'année commerciale, qui court de septembre à décembre en passant par la rentrée scolaire, le Black Friday et les fêtes de Noël. Autant de haies à franchir pour les Leclerc, Carrefour, FNAC Darty et autres distributeurs.

Philippe Bertrand

Ovins, bovins : l'ombre de l'épidémie de « langues bleues » plane sur les élevages français

Les éleveurs volontaires du nord de la France vont désormais pouvoir faire vacciner leurs ovins et bovins contre la fièvre catarrhale ovine. La multiplication des foyers de contamination en Belgique laisse craindre un développement d'une épidémie de « langues bleues » dans l'Hexagone, où un premier foyer a été détecté dans un élevage ovin du Nord.



Jusqu'à 2 millions de bovins et 600.000 ovins vont pouvoir être vaccinés. (Richard Damoret/REA)

Par [Paul Turban](#)

Publié le 6 août 2024 à 12:23 Mis à jour le 7 août 2024 à 16:46

La France reste en alerte, alors que la « maladie de la langue bleue » menace. Le ministère de l'Agriculture a annoncé lundi le déploiement d'une campagne de vaccination contre la fièvre catarrhale ovine (FCO) afin de protéger les élevages bovins et ovins proches de la frontière franco-belge contre une nouvelle forme - nommée « sérotype 3 » - de cette maladie potentiellement mortelle pour les animaux. Cela vient s'ajouter aux mesures de prévention déjà mises en place il y a quelques jours.

Les vaccins ont été commandés par les autorités dès le 5 juillet dernier, affirme le ministère de l'Agriculture dans un communiqué. Les premiers cas sérotype 3 de FCO sont apparus aux Pays-Bas en octobre dernier, avant de s'étendre progressivement à la Belgique et au nord de l'Allemagne. Transmise par des piqûres d'insectes, cette maladie se manifeste entre autres par des fièvres, des troubles respiratoires - qui peuvent provoquer un bleuissement de la langue des animaux - ou encore des fausses couches. Cela peut conduire à la mort de l'animal malade.

Plusieurs millions d'animaux concernés

Alors que l'été et les fortes chaleurs sont propices au développement des insectes vecteurs, le gouvernement annonce à titre préventif la mise à disposition de 600.000 doses de vaccins du [laboratoire Boehringer Ingelheim](#) à destination des ovins et 4 millions de doses à destination des bovins du laboratoire CZV, sachant qu'il faut pour vacciner ces derniers deux injections par animal. Elles seront mises à disposition gratuitement et livrées aux vétérinaires à partir du 14 août.

LIRE AUSSI :

[ZOOM - La France se prépare à une nouvelle vague de langue bleue](#) [Quand la sécheresse au Maroc menace les exportations de tomates vers la France](#)

[La vaccination](#) est volontaire et pourra être réalisée directement par l'éleveur. Elle est réservée aux élevages situés à moins de 150 kilomètres des foyers de contamination détectés en Belgique, c'est-à-dire à la quasi-totalité des Hauts-de-France et la moitié nord de la région Grand Est. Cette « zone régulée » correspond à l'espace atteignable par les insectes vecteurs de la maladie présents dans le Benelux.

Une « zone régulée » déjà mise en place

Cette campagne de vaccination vient s'ajouter aux restrictions déjà mises en place par le ministère de l'Agriculture. Si la maladie n'est pas transmissible à l'être humain et n'affecte en rien la qualité de la viande et du lait des animaux infectés, elle perturbe les échanges internationaux, dans la mesure où certains pays - comme l'Espagne - refusent l'importation d'animaux non vaccinés.

Aussi, depuis le 2 août, la sortie des bovins, ovins et caprins de la « zone régulée » est conditionnée à une désinsectisation dans les deux semaines précédant leur départ et à l'obtention d'un test de dépistage négatif. [L'exportation d'animaux](#) vers les pays européens exigeant la vaccination des animaux est suspendue. Sur l'ensemble du territoire, les éleveurs sont invités à signaler toute suspicion de cas. Pour l'heure, un seul foyer de contamination au sérotype 3 a été confirmé en France, dans un élevage ovin de Marpent, dans le Nord.

Paul Turban

Tensions autour d'un projet de giga-poulailler

La préfecture de la Drôme vient d'autoriser un éleveur à construire trois poulaillers permettant de porter la capacité de l'exploitation à un million de volatiles par an. Un projet soutenu par la filière face aux usines à poulet d'Europe de l'Est. Pas du goût de la mairie et de plusieurs associations.



En France, chaque éleveur exploite en moyenne deux poulaillers de 1.000 à 1.500 mètres carrés de surface. (Shutterstock)

Par **Françoise Sigot**

Publié le 8 août 2024 à 16:13 Mis à jour le 8 août 2024 à 18:12

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

Un million de poulets par an. C'est l'ambition d'un projet de poulailler industriel dans la Drôme qui vient d'être autorisé par l'Etat. La perspective braque cependant le maire de la commune de Peyrins, vent debout contre l'arrêté préfectoral signé le 7 août autorisant l'agrandissement d'un élevage de poulets existant dans cette bourgade de 2.700 habitants située à six kilomètres de Romans-sur-Isère.

« Je ne comprends pas cette décision, notamment au regard des écoulements des eaux usées et de pluie qui ne sont pas filtrées et vont directement dans la rivière », peste Philippe Barneron. Il craint également des difficultés d'accès sur le petit chemin qui dessert l'exploitation. « On parle de 700 camions certains jours, je ne peux pas assurer la sécurité. » Autant d'interrogations qui l'ont conduit à refuser l'an dernier le permis de construire pour ces installations et qui aujourd'hui lui font étudier « les voies de recours possibles pour attaquer l'arrêté préfectoral ». La préfecture affirme au contraire que toute menace est écartée.

LIRE AUSSI :

[Les deux pistes pour relancer la production de viande bovine française](#)

« Dans ce dossier, les services de l'Etat ont été très attentifs à prendre en compte chacune des observations faites tant lors de l'enquête publique menée au printemps que lors de la présentation du dossier le 12 juillet dernier au Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (Coderst). Ces observations ont donné lieu à des prescriptions particulières, inscrites comme des obligations opposables aux exploitants, dans l'arrêté préfectoral d'autorisation », indique la préfecture dans un communiqué. Pas de quoi rassurer non plus les associations de défense de l'environnement et de la cause animale dont L214 qui entendent déposer un recours devant le tribunal administratif de Grenoble pour s'opposer à cette décision de l'Etat.

Conditions d'élevage en question

Ce projet porté par deux éleveurs indépendants qui exploitent déjà un poulailler de 30.000 têtes prendra la forme de trois nouvelles installations. Au total, 142.800 volatiles pourront être élevés dans ces vastes poulaillers où s'entasseront quelque 22 poulets au mètre carré durant la bonne quarantaine de jours que dure leur engraissement.

Des conditions de vie jugées indignes pour les associations animalistes. Le groupe agroalimentaire Duc, numéro deux de la volaille en France qui porte ce projet avec les éleveurs drômois est d'ailleurs fréquemment la cible de cette association et plusieurs installations similaires, notamment dernièrement à [Sergines dans l'Yonne](#), ont déjà suscité pareil remue-ménage.

En Ukraine on peut trouver jusqu'à deux millions de volailles sur un seul site.

Yann Nédélec Directeur de l'interprofession de la volaille Anvol

Sollicité par « Les Echos », le géant du poulet n'a pas donné suite, mais le directeur de l'interprofession de la volaille Anvol prend sa défense. « En France, chaque éleveur exploite en moyenne deux poulaillers de 1.000 à 1.500 mètres carrés de surface permettant d'accueillir entre 40.000 et 60.000 têtes de volaille. En Roumanie, la production de volaille se fait dans des élevages de 400.000 têtes et en Ukraine on peut trouver jusqu'à deux millions de volailles sur un seul site de plus de trente poulaillers », met en perspective Yann Nédélec.

Souveraineté nationale

Pour le représentant de la filière volaille, les projets comme celui des éleveurs de Peyrins doivent être encouragés car ils permettent d'accompagner la montée de puissance de la consommation de viande de volaille. Selon cette profession, l'an dernier, les Français ont mis dans leurs assiettes 23 kilos de poulet et près de 6 kilos de plus de pintades, dindes et autres canards, soit une progression de 3.6 % par rapport à 2022.

« Cette hausse profite à [l'importation](#) qui fournit aujourd'hui 50 % du poulet consommé en France et c'est bien cela qu'il faut qu'on corrige », assène Yann Nédélec. Il met aussi dans la balance la qualité de la viande nationale et les garanties sanitaires, pas toujours au rendez-vous avec les produits venus d'ailleurs. « 30 % des éleveurs français font des volailles de plein air et 20 % en label rouge. »

Selon l'Anvol, ce modèle qualitatif français loin de celui des pays étrangers n'est pas menacé à condition toutefois que les éleveurs et les entreprises avec lesquels ils contractent pour écouler leurs productions puissent tout de même pouvoir compter sur des installations regroupant deux à trois poulaillers par éleveur.

Françoise Sigot (Correspondante à Lyon)

Les Echos

Élevage : la maladie de la langue bleue gagne du terrain aux frontières du pays

Pendant que le ministère de l'Agriculture tente d'endiguer un nouveau variant de la fièvre catarrhale ovine (FCO) dans le nord de la France, où des dizaines de cas sont suspectés, les souches déjà en circulation prennent de l'ampleur dans les Pyrénées.

[Ajouter à mes articles](#)

[Commenter](#)

[Partager](#)

[Allemagne](#)

[Ariège](#)



Le sérotype 8 de la maladie, en circulation en France depuis une quinzaine d'années, a fortement augmenté dans les Pyrénées-Orientales depuis juin, d'où il a gagné l'Aude et l'Ariège. (Alexandre Bre/Hans Lucas Via AFP)

Par [Myriam Chauvot](#)

Publié le 9 août 2024 à 17:37 Mis à jour le 11 août 2024 à 13:18

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

Dans les prés et les alpages de France, la bataille de l'été est mal engagée. Pendant que le ministère de l'Agriculture tente en vain de faire barrage à un nouveau variant de la fièvre catarrhale ovine (FCO) au nord de la France, les souches déjà en circulation prennent de l'ampleur chez les brebis au sud du pays. Surnommée la « maladie de la langue bleue », la FCO touche en fait tous [les ruminants \(ovins, bovins et caprins\)](#). Un vaccin existe, mais il nécessite 21 jours pour faire effet, avec deux injections à trois semaines d'intervalle.

C'est une course de vitesse avec les insectes piqueurs propageant la maladie (les moucheron culicoïdes) que la France est en train de perdre. Pour empêcher l'arrivée du nouveau variant présent en Belgique, [le 5 août le gouvernement a annoncé](#) la création, dans le nord de la France, d'une « zone de

vaccination volontaire » recouvrant les Hauts-de-France, la Normandie, l'Ile-de-France, le Grand Est, le Centre-Val de Loire et la Bourgogne-Franche-Comté, où seront gratuitement fournies par l'Etat aux éleveurs 6,4 millions de doses de vaccins (1,1 million pour les ovins et 5,3 millions pour les bovins) des [laboratoires Boehringer Ingelheim](#) et CZV. En dehors de cette zone, le vaccin est à la charge de l'éleveur.

« Les vétérinaires sanitaires pourront commander, à partir du 12 août, les vaccins et les prescrire aux éleveurs », précise le ministère de l'agriculture. La campagne de vaccination démarre ainsi ce lundi, mais trop tard. Un premier cas français lié au nouveau variant a été annoncé le 7 août dans le département du Nord où des dizaines d'autres sont suspectés, puis vendredi deux foyers ont été identifiés dans les Ardennes et dans l'Aisne.

4.000 brebis mortes

La défaite menace sur le front nord. Sur le front sud... aussi. Car malgré l'existence de vaccins, tous les troupeaux ne sont pas vaccinés et les deux sérotypes de la maladie déjà en circulation en France depuis des années gagnent du terrain. Le ministère de l'agriculture n'a pas fourni de chiffres nationaux mais le sérotype 8, en circulation depuis une quinzaine d'années, a fortement augmenté dans les Pyrénées-Orientales depuis juin, rapporte l'AFP en citant les chiffres de la chambre locale d'agriculture.

LIRE AUSSI :

[**ZOOM - La France se prépare à une nouvelle vague de langue bleue**](#)
[**Ovins, bovins : l'ombre de l'épidémie de « langues bleues » plane sur les élevages français**](#)

Depuis les Pyrénées-Orientales, cet été la maladie a progressé vers l'ouest pour gagner les départements de l'Aude et de l'Ariège. Ces trois départements comptent au total 4.000 brebis mortes. Surtout celles qui ne sont pas montées en alpages, car le moucheron propagateur est moins présent en altitude. Le bilan devrait monter à 6.000 d'ici à fin août sur un cheptel de 15.000 têtes dans les Pyrénées-Orientales, 75.000 en Ariège et 40.000 dans l'Aude, estime la chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales.

308 foyers en Belgique

La FCO n'est toutefois pas forcément mortelle et ne nécessite pas l'euthanasie des animaux infectés. Ils sont isolés et passés à l'insecticide pour empêcher que les mouchérons culicoïdes ne propagent la maladie. Ses symptômes courants sont de la fièvre, des troubles respiratoires, mais aussi la perte des petits en gestation.

Faute de défenses immunitaires acquises au fil des années, la mortalité pourrait être supérieure avec le nouveau variant (de sérotype 3), mais il est encore tôt pour le savoir. Il est apparu aux Pays-Bas en septembre 2023 et, avant la France, avait déjà gagné l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Belgique où désormais, 308 foyers d'infection sont recensés.

Myriam Chauvot

Les Echos

Dans la grande distribution, le prix est redevenu le nerf de la guerre

Les lois Egalim avaient réussi à enrayer une décennie de déflation des produits du quotidien. La guerre en Ukraine a engendré une hyperinflation qui a replacé la concurrence entre les enseignes sur le seul terrain des tarifs.



L'inflation a relancé la guerre des prix dans les supermarchés. (Sébastien Ortola/REA)

Par **Philippe BERTRAND**

Publié le 8 août 2024 à 17:01 Mis à jour le 8 août 2024 à 17:37

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

Le lundi 13 mai au Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis), Alexandre Bompard célébrait le premier passage d'un supermarché Casino sous l'enseigne Carrefour avec une promesse : une baisse des prix d'au moins 15 %. Dans les jours qui ont suivi, la grande bascule vers Intermarché, Auchan et Carrefour des magasins que Casino, en déroute financière, a cédé à ses concurrents, commençait. Et comme le PDG du groupe inventeur de l'hypermarché, les dirigeants des autres repreneurs tiraient les étiquettes vers le bas.

« Dans un contexte de vive concurrence, nous avons décidé d'accélérer dans les investissements prix » expliquait déjà Alexandre Bompard en avril, [lors de la présentation des résultats trimestriels](#). Son plan 2026 vise aussi la réalisation de 40 % des ventes avec des marques de distributeur plus accessibles que les marques nationales. En juin, le dirigeant inaugurerait, à Aulnay-sous-Bois cette fois (Seine-Saint-Denis), [le premier Atacadao français](#), cash-and-carry d'inspiration brésilienne aux stocks sur étagères et aux prix planchers. « Nous avons décidé de lancer cette expérience lorsque l'hyperinflation a touché le marché de l'alimentaire » déclarait-il.

Plus de 20 % en deux ans

Provoquée par la guerre en Ukraine, l'inflation des prix de l'alimentation a explosé en deux ans et gonflé les tickets de caisse de plus de 20 %. Le signal était alors donné d'une relance de la guerre des prix dans les rayons. La parenthèse Egalim se refermait.

LIRE AUSSI :

[Comment Auchan et Carrefour courent derrière un lièvre nommé Leclerc](#)

Cette loi « pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire », entrée en vigueur en 2018, visait une meilleure rémunération des agriculteurs. [Elle a mis fin en un an à une décennie de déflation pour les produits du quotidien](#). Chaque année, les négociations commerciales se terminaient jusqu'alors par une érosion des prix de 1 % à 2 %. Le monde agricole comme les industriels de l'alimentation avaient fini par tirer la langue et la sonnette d'alarme. Désormais, il n'était plus question de vendre au-dessous de son coût de production, ce qu'a verrouillé en 2021 Egalim 2, en rendant non négociable les tarifs de la matière première agricole.

En envahissant l'Ukraine, la Russie a fait exploser le dispositif qui devait mettre fin à la guerre des prix entre les distributeurs et qui, bon gré, mal gré, avait fait consensus. « Nous devons répondre à la première attente des clients, le prix » a résumé le 26 juillet Guillaume Darrasse, le nouveau président d'Auchan France lors de la présentation de résultats semestriels difficiles.

Les volumes s'érodent

Depuis le début 2024, l'inflation alimentaire recule. Dans les rayons des supermarchés, de légères baisses sont enregistrées chaque mois. Mais les tarifs restent sur un haut plateau et les professionnels disent tous que le retour au niveau d'avant n'arrivera jamais. Les volumes de vente s'érodent et la concurrence entre les enseignes se fait chaque jour de plus en plus âpre.

A ce petit jeu, fidèle à son positionnement historique, Leclerc a gonflé sa part de marché jusqu'à 24 %. Carrefour a racheté Cora pour rester dans la course. Intermarché repris 300 magasins Casino pour rattraper Carrefour. Distancé, Auchan en a acquis une centaine, et s'est allié aux achats avec Intermarché pour négocier des conditions compétitives avec les fournisseurs.

Tous les mouvements en cours dans la grande distribution en France sont motivés par la nécessité d'abaisser les prix. Le phénomène est quasi général dans le commerce, en dehors du secteur du luxe. [Un vêtement sur deux aujourd'hui se vend en promotion ou en soldes](#). La montée en puissance de la seconde main répond autant au besoin des consommateurs de payer moins qu'à leur volonté de participer à un développement durable. Dans l'alimentaire, la montée en gamme vers le bio (50 % plus cher en moyenne) et le local s'est arrêtée. Les distributeurs ont espéré se différencier par leur offre et de nouvelles gammes de produits. Tel un boomerang, le prix est redevenu leur priorité.

Philippe Bertrand

Les Echos

La belle résistance des fruits et légumes français

Si les arboricoles et les maraichers n'ont pas souffert du manque d'eau cette année, ils ont dû composer avec une faible consommation jusqu'en juillet. La situation s'améliore depuis et le secteur devrait confirmer la tenue de sa production et de sa part de marché.



La culture tomate, souvent abritée, est moins sensible à la météo. (Xavier Popy/REA)

Par **Matthieu QUIRET**

Publié le 12 août 2024 à 07:23 Mis à jour le 12 août 2024 à 09:26

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

« Dans maraichage, il y a marais : il faut de l'eau pour nos métiers et nous n'en n'avons pas été privé cette année », sourit Laurent Gradin, le Président de l'Interfel qui représente les producteurs de fruits et légumes. Après plusieurs années de yo-yo provoqué par la surconsommation de la pandémie puis son contrecoup, la terrible sécheresse de 2022 puis des épisodes de gel ou de sécheresse, la saison 2024 s'annonce mieux engagée.

Contrairement aux céréales, les fruits et légumes frais sont doublement dépendants de la météo qui joue sur la production mais aussi sur la consommation, [très sensible au thermomètre](#). Or le temps maussade du printemps et du début d'été avait poussé les consommateurs davantage vers le pot-au-feu que les jardinières de légumes ou les fruits. Le prix de la tomate grappe a même flanché de 20 % en juin. Sur les deux derniers mois, la filière redoutait devoir se situer en déflation dans une fourchette de 5 à 10 %, mais Laurent Gradin constate depuis la fin juillet un redressement tant de la production que de la consommation, finalement bien synchronisées. La tomate devrait respecter ses chiffres annuels moyens, comme les pêches nectarines.

Abricots et melons chers

Les cultures d'abricots ont, elles, souffert de l'excès d'eau au moment des floraisons et comme elles avaient connu une excellente année 2023, Interfel s'attend à 30 % de baisse sur un an. Les melons ont

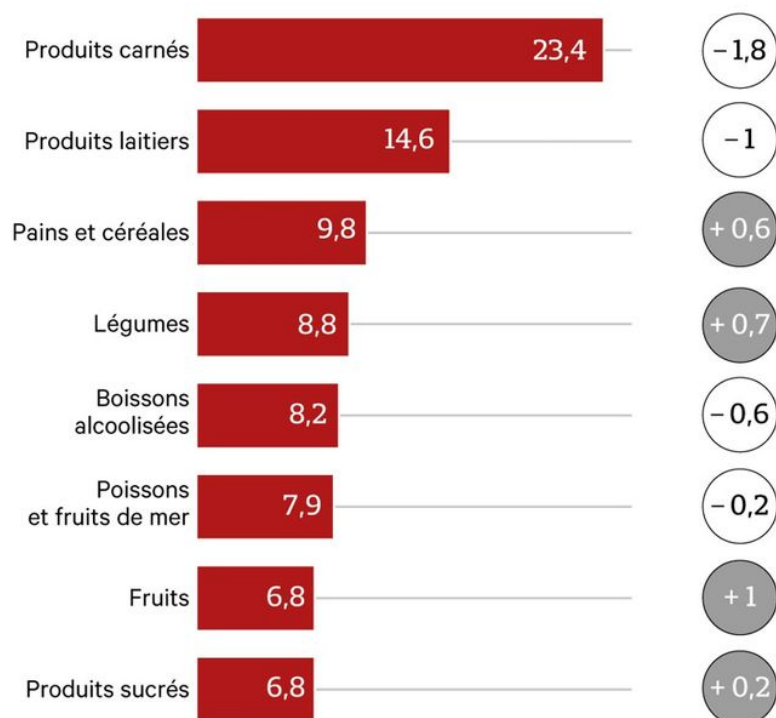
connu de leur côté un développement laborieux et le recul pourrait atteindre 10 % en 2024. Les deux fruits voient logiquement leurs prix s'apprécier nettement cet été.

Mais pour le reste, la profession se veut optimiste. La poire devrait être plus abondante en fin d'été et la pomme rester stable. D'autant que les récoltes des autres pays européens dans les fruits à pépins ne devraient pas faire de l'ombre aux Français. Les pays de l'Est ont même essuyé des gelées problématiques.

Le budget alimentaire des ménages français

Répartition par produit, en 2019, en %

Variation sur dix ans, en points



SOURCE : INSEE



Loin des états d'âme de la filière viande ou [des inquiétudes estivales des céréaliers](#), les arboriculteurs et maraîchers ont retrouvé une bonne dynamique. Leurs produits auraient pu largement souffrir de l'inflation et du recul du pouvoir d'achat des Français ces deux dernières années. Pourtant, la filière parvient à stabiliser autour des 20 milliards d'euros son chiffre d'affaires global. Le made in France conserve aussi sa part de 50 % dans la consommation domestique.

Laurent Grandin explique cette belle résistance par l'attrait progressif des Français pour l'alimentation locale qui a contenu les importations massives. Les pays concurrents, surtout situés au Sud de l'Europe, connaissent de leur côté des épisodes de chaleur et de sécheresse bien pires que la France qui retrouve ainsi un avantage compétitif. C'est surtout vrai pour l'Espagne et l'Italie du Sud. Quant au Maroc, les professionnels expliquent avoir mis la pression sur les pouvoirs publics pour limiter la porosité des frontières.

LIRE AUSSI :**[La consommation de fruits et légumes d'été baisse à cause du mauvais temps Atypique, cette start-up qui revalorise les fruits et légumes déclassés](#)**

Du coup, les fruits et légumes s'avèrent avoir mieux résisté que les autres productions agricoles [dans le panier d'achat des Français](#), comme le montre une récente étude de Statista. Alors que les produits laitiers ont reculé d'un pourcent depuis 2019 par exemple, les fruits et légumes ont gagné 0,7 à 1 %.

Autre signe positif, l'Interfel observe sur ce dernier semestre un coup d'arrêt de la vrille de déconsommation que connaît depuis trois ans le bio. La filière a perdu un quart de ses volumes et ne représente plus que 7 % des légumes et fruits globalement, trois points de moins. « On pense qu'on a touché le fond », se rassure Laurent Gradin qui rappelle que ses producteurs portent les trois quarts de la labellisation bio, largement devant les laitiers ou les éleveurs.

LIRE AUSSI :**[Céréales : l'Ukraine a reconquis ses positions sur le marché mondial](#)**

Une fois n'est pas coutume, ces agriculteurs vont jusqu'à saluer le soutien des pouvoirs publics. Le plan de souveraineté débloqué l'an dernier a donné de l'air au secteur, 300 millions d'euros ont été débloqués sur deux ans. Il comprend des aides à la recherche et à l'équipement en matériel agricole, mais aussi un soutien à la consommation, notamment via des subventions pour les cantines scolaires. A tel point que Laurent Gradin croit réaliste l'objectif du plan de se rapprocher de 55 à 60 % de part de marché à terme. Il espère juste que l'incertitude politique et les discussions budgétaires ne remettront pas en cause les coups de pouce de l'Etat.

Francisation de fruits rouges

Un grossiste de Loir-et-Cher, la société Claude Janvier, a été condamné début août pour avoir francisé illégalement entre 2019 et 2021 plusieurs milliers de tonnes de fruits rouges aux supermarchés. Une pratique qu'une longue enquête de la DGCCRF a permis de révéler et qu'a médiatisée l'Etat en fin de semaine.

Matthieu Quiret

Les Echos

Decathlon, Monoprix ou les grands magasins ont finalement profité des JO de Paris 2024

Si le spectacle sur la Seine a bloqué les déplacements de nombreux consommateurs pendant une semaine avant son déroulement, le démarrage des compétitions a fait venir dans les magasins les millions de visiteurs étrangers et provinciaux.



A Paris, Carrefour a bénéficié de l'offre de produits dérivés que lui a procurée son statut de partenaire premium des Jeux Olympiques. (Shutterstock)

Par **Philippe BERTRAND**

Publié le 12 août 2024 à 16:40 Mis à jour le 12 août 2024 à 16:49

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

[Comme le tourisme dont il dépend](#), le commerce parisien tire un bilan contrasté de la parenthèse des Jeux Olympiques. Mais, sous réserve des comptes établis fin août, ce bilan est plutôt positif, notamment depuis le début des compétitions.

Lundi, le magasin Decathlon de la place de la Madeleine a expliqué avoir connu des hausses de fréquentation de 28 % durant la quinzaine. L'enseigne a précisé dans un communiqué qu'« une situation similaire est constatée dans les magasins à proximité des villes hôtes comme Nantes et Marseille ou encore Lille ».

L'impression négative dégagée au premier abord doit beaucoup aux contraintes de la cérémonie d'ouverture. Peu à peu, les principaux ponts du centre de la capitale ont été coupés, les restrictions de circulation ont été nombreuses, ce qui a découragé les déplacements. La fédération Procos qui rassemble 320 enseignes spécialisées a calculé que l'activité des magasins avait baissé de 9 % à Paris en juillet contre une érosion de 2,5 % seulement pour l'ensemble de la France.

Télétravail

L'organisation professionnelle note même des creux de 30 % pour certains commerces parisiens. Elle pointe plusieurs causes : l'appel des entreprises au télétravail en prévision des JO et une forte baisse du tourisme. Mais la météo, mauvaise, a joué aussi, ainsi que la chute globale, à l'échelle nationale des marchés du textile (encore à -6 % en juillet) et de l'équipement de la maison (-7,5 %).

Le cofondateur de l'application de recrutement StaffMe, Jean-Baptiste Achard, indique que 80 % des professionnels du commerce (restaurants, bars, boutiques) disaient, avant les Jeux, vouloir recruter (on parlait de 60.000 embauches) et que seuls 10 % l'ont fait au final.

LIRE AUSSI :

[JO de Paris : un effet sur l'activité économique réel mais ponctuel](#)

Le 7 août, le propriétaire d'une brasserie du 1^{er} arrondissement constatait « nous pensions que les touristes allaient en profiter pour visiter les monuments historiques. C'est faux. Je suis à quelques pas de la cathédrale Notre-Dame et je fais 20 % de chiffre d'affaires en moins que l'été dernier pour le moment ». De fait, les visiteurs venus pour assister aux épreuves ont délaissé les trésors culturels de la capitale.

Mais le creux de juillet s'est progressivement lissé à mesure que le sport prenait le relais du spectacle et que les millions de spectateurs (9,7 millions de billets ont été vendus) arrivaient depuis l'étranger et des régions françaises. L'Alliance du commerce, qui regroupe les grandes enseignes du textile (Zara, H & M, etc.) et les grands magasins, relève une inflexion au commencement des compétitions. « En juin et début juillet, Paris décrochait par rapport à la province, lors de la première semaine des Jeux, la capitale est revenue au niveau de performance du reste du pays », constate Yohann Petiot, directeur général de l'organisation. Des performances cependant négatives compte tenu [des difficultés récurrentes du marché du prêt-à-porter...](#)

Une croissance de 25 % pour Carrefour

Yohann Petiot souligne l'impact négatif des courses cyclistes en ligne qui, comme les marathons, ont bloqué des kilomètres de rues et de routes, à Paris et dans la proche banlieue ouest.

Boulevard Haussmann, [les responsables des Galeries Lafayette avaient annoncé](#), avant l'événement, une baisse de 5 % à 10 % de leur chiffre d'affaires. Après le début des épreuves, la tendance s'est avérée plus favorable, loin des 10 % de baisse. La satisfaction est aussi de mise chez les distributeurs alimentaires.

Selon nos informations, Monoprix, l'enseigne du groupe Casino reine du commerce parisien, a enregistré une légère croissance fin juillet début août avec un trafic en hausse, aussi bien près des sites de compétition qu'ailleurs dans la ville.

LIRE AUSSI :

[Les recettes astucieuses des JO de Paris pour faire éclater la liesse populaire](#) [Ces JO qui ont redonné le sourire à la France](#)

Chez Carrefour, qui domine la distribution alimentaire à Paris derrière Casino, « on se réjouit d'un bon vrai été », notamment près des sites sportifs. « Nous avons été favorisés par le fait d'être partenaire des JO et de proposer de nombreux produits dérivés », explique un porte-parole. Le groupe dirigé par Alexandre Bompard annonce une croissance de 25 % des ventes de ses supermarchés de proximité à Paris. Une performance olympique.

Au final, même si les bilans seront ajustés fin août, « l'effet JO » a été réel pour les commerçants parisiens, même s'il n'a pas suffi à gommer la prudence des consommateurs français face au contexte politique et à la crainte de l'avenir. Les professionnels reportent maintenant leurs angoisses sur la rentrée de septembre, moment fort de l'année commerciale. Les Jeux Paralympiques provoqueront les mêmes restrictions de circulation que les JO à un moment où tous les Parisiens seront revenus de vacances et reprendront leurs activités, eux et leurs enfants écoliers.

Philippe Bertrand

Les Echos

Les JO ont plus dynamisé les ventes alimentaires à Paris qu'à Londres

L'eau, les boissons sans alcool, les glaces ou les bières ont été les gagnantes en grande distribution des Jeux olympiques, selon NielsenIQ. La capitale en a plus profité que le reste de l'Ile-de-France et les autres régions.



La chaleur comme le besoin de produits nomades pour boire sur place ont dopé la vente des boissons. (Shutterstock)

Par [Clotilde Briard](#)

Publié le 20 août 2024 à 06:40 Mis à jour le 20 août 2024 à 06:52

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

Paris peut se vanter d'avoir plus capitalisé en grande distribution alimentaire sur les Jeux olympiques que Londres en 2012. La métropole française a vu les ventes en volume des produits de grande consommation et du frais en libre-service bondir de 11 %, et celles en valeur de 7,9 % durant les deux semaines de compétition, selon NielsenIQ. Contre des scores respectifs de 5,3 % et 0,4 % pour son homologue britannique douze ans auparavant.

A l'envie de s'autoriser plus de dépenses après avoir resserré ses budgets au maximum face à l'inflation s'est ajoutée une période météorologique favorable. Après les grosses pluies de la cérémonie d'ouverture, le beau temps a incité à l'achat de produits de grande consommation qui ont vécu une croissance exceptionnelle. Même si les départs en vacances des habitants ont bien sûr eu un effet limitatif.

Météo favorable

Sur la plus haute marche du podium en produits vendus figurent les eaux plates naturelles. La médaille d'argent est attribuée aux boissons gazeuses sans alcool du type soda. Le bronze revient, pour sa part, de justesse, aux boissons plates sans alcool qui ont dépassé de peu les glaces.

Les produits sensibles à la météo ont, en effet, bénéficié d'un gros coup de pouce supplémentaire avec la montée des températures. Bières, salades servant de repas ou yaourts ont également affiché de belles hausses. Produits apéritifs et aliments nomades ont, eux aussi, été portés par la vague sportive.

LIRE AUSSI :

[Comment Ariel, Pampers ou Oral-B occupent le Village olympique Decathlon, Monoprix ou les grands magasins ont finalement profité des JO de Paris 2024](#)

Du côté des marques, Cristaline détient la palme avec + 59 %, suivi de Coca-Cola, l'un des gros partenaires des JO à + 29 %, et d'Evian dont le propriétaire, [Danone](#), est aussi sponsor, à + 48 %. Hors boissons, ce sont Sodebo pour les salades ou les sandwichs et Magnum, pour les glaces, qui sortent du lot, selon NielsenIQ.

Toutes références confondues, l'effet est plus marqué à Paris que dans le reste de la France. Si la capitale a vu les volumes vendus croître de 11 %, la hausse n'atteint que 8,3 % dans les villes environnantes et 4,3 % sur l'ensemble du territoire. Les Hauts-de-France, la région Centre et les Pays de la Loire ont particulièrement contribué à la croissance.

LIRE AUSSI :

[Les Jeux Olympiques boostent les écoutes des artistes mis en avant lors des cérémonies Comment la France des bistrots s'est laissée séduire par les coffee shops](#)

Du côté des types de points de vente, ce sont les magasins de proximité qui, globalement, tirent le mieux leur épingle du jeu. Les hypermarchés et drives parisiens sont aussi bien lotis. Et, sans surprise, plus on se rapprochait des sites olympiques, plus fortes ont été les progressions.

A une époque où les produits de grande consommation font plutôt grise mine, ce pic d'achats n'est pas à négliger pour les industriels comme les distributeurs. Les uns comme les autres auront l'oeil rivé sur l'effet des Jeux paralympiques, dont les billets ont connu un regain d'intérêt.

Clotilde Briard

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Viande bovine : pourquoi la Méditerranée tire les exportations françaises

Les exportations françaises de viande bovine progressent sur le début 2024, malgré le tassement de l'Italie, notre premier client. Mais plusieurs pays de la Méditerranée sont au rendez-vous.

Publié le 25 juillet 2024 - Par Virginie Pinson



Les exportations françaises de viande bovine ont repris vers les pays du Sud de l'Europe grâce à la baisse de la concurrence polonaise

© Virginie Pinson

9,4 %, c'est la hausse des **exportations françaises de viande bovine** sur les 5 premiers mois de l'année selon les données des Douanes compilées par FranceAgriMer. Sur le seul mois de mai, nos envois ont même progressé de 13 %.

Lire aussi : [Filière viande : les restructurations marquantes du premier semestre 2024](#)

La viande française profite de la moindre concurrence polonaise

Pourtant, nos envois vers l'Italie, notre premier client, sont moroses (-6,4 % en cumul). L'Allemagne ne tire pas davantage, les Pays-Bas seulement un peu plus. Mais c'est avant tout le dynamisme de la Grèce, du Portugal et

de l'Espagne qui tirent les résultats français. Si la France a tant progressé vers ces pays, c'est en lien avec le retrait de la concurrence polonaise, trop occupée à répondre à la demande turque. A noter que le total des exportations françaises de viande bovine, bien qu'en hausse, n'a pas renoué avec son niveau de 2022.

Les exportations de viande vers les pays tiers en forte hausse

Changement notable sur ce début d'année, le poids des pays tiers qui captent 10,4 % de nos envois de janvier à mai contre 5,7 % un an plus tôt. En cause, bien sûr le dynamisme de la Turquie (1904 tonnes en cinq mois dont 519 t sur le seul mois de mai). Les achats turcs auraient commencé à ralentir depuis juin, mais pourraient reprendre de la vitesse en septembre, selon l'Institut de l'élevage.

Lire aussi : [Turquie : Quelle stratégie face à la crise de la filière bovine](#)

A noter aussi le fort développement de nos envois vers le **Ghana** (1684 t sur cinq mois contre 648 un an plus tôt). Sans oublier la présence du Royaume-Uni (1402 t, +30,8 %).

Les importations françaises de viande bovine reculent

En parallèle, les importations françaises de viande bovine ont reculé de 3,4 % sur les cinq premiers mois de l'année. Les hausses en provenance de Pologne (+8,4 %) et d'Espagne (+12,5 %) ne compensant pas les replis en provenance des Pays-Bas (-9,3 %), d'Irlande (-8,3 %) et surtout d'Allemagne (-17,4 %).

Lire aussi : [Un nouveau record estival battu pour les prix des jeunes bovins](#)

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Grippe aviaire : les nouveaux variants asiatiques inquiètent la FAO

Dans la zone Asie-Pacifique, la grippe aviaire alarme la FAO qui constate un nouveau variant et une hausse de la propagation, y compris à des humains.

Publié le 25 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



La FAO appelle à davantage de collaboration entre les laboratoires publics et privés pour suivre l'évolution des virus de la grippe aviaire

© Généré par l'IA

C'est le bureau de la FAO à Bangkok, en Thaïlande, qui tire la sonnette d'alarme. 13 **cas humains de grippe aviaire** ont été signalés au Cambodge depuis fin 2023, d'autres en Chine et au Vietnam. « *La récente*

recrudescence des épidémies de grippe aviaire est profondément préoccupante », alerte par communiqué Kachen Wongsathapornchai, Directeur régional du Centre d'urgence de la FAO pour les maladies animales transfrontalières (ECTAD). L'OMS avait aussi appelé à davantage de vigilance le 11 juillet dernier.

Lire aussi : [Grippe aviaire : l'Australie a perdu 7 % de ses poules pondeuses](#)

Un nouveau variant plus transmissible

Un nouveau variant de la souche A/H5N1 est apparu et se montre plus transmissible, ce qui accroît la menace de pandémie. Le virus est présent partout sur le globe, y compris en Amérique du Sud et en Antarctique qui avaient été épargnées en 2022. Il infecte de plus en plus d'animaux, au-delà des oiseaux, par exemple des charognards, des mammifères marins, des chats et plus récemment des vaches laitières.

Lire aussi : [Grippe aviaire : une possible contamination par la consommation de lait cru chez des souris](#)

La FAO appelle à l'action contre la grippe aviaire

La FAO exhorte les états à travailler au séquençage complet du génome et partager les données, ainsi qu'à accélérer les diagnostics et en appelle à la collaboration du public et des laboratoires privés.

L'Union européenne a commandé des vaccins humains contre la grippe aviaire

La Commission européenne a passé un contrat-cadre de passation de marché en juin 2024 avec la firme australienne CSL Seqirus, pour un maximum de 665 000 doses destinées aux personnes exposées à l'influenza aviaire. Ce vaccin est pour l'heure le seul autorisé contre la grippe aviaire dans l'UE. Une option pour 40 millions de doses supplémentaires est prévue, indiquent nos confrères d'Agra.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Partage de la valeur : FNSEA et JA veulent des améliorations

FNSEA et JA réagissent à la publication le 19 juillet du rapport de l'Observatoire de la formation des prix et des marges (OFPM) par FranceAgriMer. Pour les deux syndicats, la juste répartition de la valeur au sein de la chaîne alimentaire n'est pas encore là.

Publié le 29 juillet 2024 - Par [Dorothee Briand](#)

Archives

© JC Gutner

Le rapport annuel de l'**Observatoire de la formation des prix et des marges (OFPM)**, publié le 19 juillet par FranceAgriMer recense l'**évolution des marges des produits alimentaires sur 2022 et 2023**. Il s'inscrit dans un contexte marqué par le retour de l'inflation depuis fin 2021 et la mise en place des lois Egalim 1 et 2.

A lire : [Viande, volaille, lait, comment ont évolué les marges des entreprises agroalimentaires ?](#)

Dans un communiqué de presse paru le 26 juillet, la FNSEA et JA pointent le déséquilibre dans la redistribution de la valeur. Ainsi, « *pour chaque 100 € dépensés en alimentation par les ménages français, les agriculteurs ne reçoivent que 6,4 €, contre 15,5 € pour la distribution* », calcule la FNSEA.

La hausse des prix profite d'abord à la distribution

Comme l'indique [Réussir Les Marchés](#), « 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 étant porté par le redressement des marges brutes de l'aval ». Toutefois, le syndicat souligne que la hausse de prix, de 10,9% sur 2023, n'a bénéficié qu'à la distribution qui a ainsi pu reconstituer ses marges. Il estime que ce « *gonflement des marges de l'aval pose la question de la juste répartition de la valeur au sein de la chaîne alimentaire* ».

A lire : [Prix du lait : Le partage de la valeur de plus en plus inéquitable selon la Fondation pour la nature et l'homme](#)

Construire des prix plus justes

FNSEA et JA en appellent au renforcement des lois Egalim « *pour garantir la réelle construction des prix en marche avant* ». Et avancent deux axes de travail : baser les prix d'achat aux producteurs sur les **coûts de production interprofessionnels** et finaliser les négociations avant l'envoi des conditions générales de vente « *pour assurer une transparence totale dans les relations commerciales* » et « *protéger la matière agricole* ».

A lire : [La progression des prix au détail des pâtes et du pain permet la reconstitution des marges de l'industrie, selon l'OFPM](#)

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Beurre, crème, lait UHT, fromage : que retenir de la consommation des Français en 2023

Les Français ont dépensé plus pour acheter des produits laitiers en 2023, faute à l'inflation. Les volumes ont eu tendance à se tasser, notamment en bio, sauf certaines exceptions qui restent plébiscitées.

Publié le 31 juillet 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Les achats de beurre ont reculé mais ceux de beurre allégé en matière grasse, produit moins onéreux, ont bondi en 2023

© Virginie Pinson

Le rayon des **produits laitiers** a affiché une croissance de son chiffre d'affaires de 12,5 % en 2023 comparé à 2022, année où les prix avaient déjà commencé à augmenter, dans un contexte de forte inflation nationale, selon les données de Kantar Worldpanel communiquées par FranceAgriMer.

La crème et le fromage résistent, pas le lait conditionné

Le lait recule, surtout le bio

Les volumes de lait conditionné acheté pour la consommation à domicile ont continué de reculer (-3,1%), alors que le petit-déjeuner perd du terrain, et que le lait est en parallèle de moins en moins présent dans le petit déjeuner des Français. FranceAgriMer pointe les baisses notables du lait bio (-11,3 %), du lait de chèvre (-15,7 %) et du lait frais et fermenté (-9,2 %). A noter que depuis 2019 les volumes de lait bio ont perdu 25 %.

Depuis 2019 les volumes de lait bio ont perdu 25 %.

A l'inverse les laits spécifiques (-2,5 %) restent 33,2 % au-dessus de leurs volumes de 2019, et le lait entier a résisté en 2023 (-0,8 % seulement).

Lire aussi : [Alternatives végétales et produits laitiers : une cohabitation apaisée ?](#)

Le beurre recule nettement

Les quantités de beurre achetées par les ménages ont chuté de 5 % en 2023 après une baisse de 8,7 % un an plus tôt. Dans le contexte de hausse des prix, le report s'est fait vers les beurres allégés (60 % de MG), moins chers, dont les ventes ont bondi de 15,2 %. Mais pas vers les margarines. Le beurre bio a quant à lui reculé de 9,7 % en volume.

Les ultra-frais en retrait

Si la pénétration et la fréquence d'achat sont restées stables en 2023, les quantités achetées ont reculé à chaque acte, ce qui a induit une baisse de 1,1 % des volumes achetés par les Français. Toutes les catégories ont reculé, les fromages frais (- 0,4 %) et les desserts frais (- 2,8 %) et les yaourts (- 0,7 %), avec néanmoins pour ces derniers une hausse de 2,3 % des nature. Les yaourts à boire ont vu leur croissance ininterrompue depuis 2018 accuser le coup et les achats ont chuté de 5,3 %

Lire aussi : [Produits laitiers : « Il n'y avait jamais eu de mouvement aussi majeur vers les MDD »](#)

Le fromage résiste

Les achats de fromage ont progressé de 0,4 % en volume dans leur ensemble. Un chiffre qui cache de fortes disparités. Les achats à la coupe (-7,5%) et en prédécoupe (-4,4 %) ont chuté au profit du libre-service (+1,2 %).

Lire aussi : [« Les skyr sont les champions de la croissance »](#)

La crème, l'exception du rayon

Des volumes en hausse de 3,4 % sur un an, et de 8 % depuis 2019, la crème se détache dans l'univers des produits laitiers, avec un moteur, la crème à moins de 30 % de MG, qui domine dorénavant les achats. Un tiers des Français consomme de la crème chaque semaine.

Lire aussi : [« Le marché des AOP laitières est solide, grâce à notre cadre collectif »](#)

Quel est le produit laitier dont le prix à le plus augmenté en 2023 ?

C'est le **lait conditionné** dont le **prix moyen d'achat** a affiché la plus forte augmentation tarifaire en 2023, +16,9 %, ce prix a d'ailleurs franchi un seuil psychologique à 1,14 €/l, contre 0,98 €/l en 2022, alors qu'il était autour de 90 centimes/litre les années précédentes. Suit la **crème** conditionnée avec une hausse du prix moyen d'achat de 15,3 %, ce qui n'a pourtant pas découragé les consommateurs. Viennent ensuite les matières grasses solides, dont le **beurre** (+14,2 %) et les **yaourts** (+14 %). A l'inverse ce sont les **fromages** mixtes et ceux au lait de chèvre dont le prix a le moins progressé en rayon, affichant tout de même respectivement +8,4 % et +7,8 %.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Les prix alimentaires mondiaux ont baissé de 3,1% en juillet 2024

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a publié son dernier rapport sur l'indice des prix des produits alimentaires. L'indicateur, qui mesure les variations mensuelles des cours internationaux d'un panier de denrées alimentaires de base, révèle une légère baisse en juillet 2024.

Publié le 7 août 2024 - Par [Marius Segura-Gattuso](#)



Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Food and Agriculture Organization
© Nations Unies

En juillet, l'indice s'est établi à **120,8 points**, affichant une légère baisse par rapport à juin, mais cette stabilité relative masque des mouvements contrastés entre les différentes catégories de produits.

Céréales en baisse, huiles végétales en hausse

L'indice des prix des céréales a connu la plus forte baisse, chutant de **3,8% pour atteindre 110,8 points**. Cette diminution s'explique par l'augmentation des disponibilités saisonnières et des perspectives de récoltes favorables dans l'hémisphère Nord.

À l'inverse, l'indice des prix des huiles végétales a progressé de **2,4%**, atteignant son plus haut niveau depuis 18 mois. Cette hausse est principalement due à la forte demande mondiale d'huile de palme et à la vigueur du secteur des agrocarburants pour l'huile de soja.

Lire aussi : [Les prix alimentaires mondiaux ont chuté en 2023, selon la FAO](#)

Stabilité pour les produits laitiers, hausse modérée pour la viande et le sucre

L'indice des prix des produits laitiers est resté pratiquement inchangé, la baisse des cours des laits en poudre compensant la hausse de ceux du beurre et du fromage.

Les prix de la viande ont légèrement augmenté de **1,2%**, principalement en raison de la forte demande en viande ovine et bovine.

Enfin, l'indice des prix du sucre a enregistré une hausse modeste de **0,7%**, reflétant une production plus faible que prévu au Brésil.

Lire aussi : [La FAO recommande une plus grande résilience des systèmes agroalimentaires face aux chocs](#)

Perspectives et implications

Malgré ces variations, l'indice global reste en baisse de 3,1% par rapport à l'année précédente et de 24,7% par rapport à son pic historique de mars 2022. Cette tendance à la baisse sur le long terme pourrait apporter un certain soulagement aux consommateurs, bien que les effets varient selon les régions et les produits.

La FAO continuera de surveiller de près ces indicateurs, avec la prochaine publication prévue pour **le 6 septembre 2024**. Ces données restent cruciales pour comprendre les dynamiques des marchés alimentaires mondiaux et leurs implications potentielles sur la sécurité alimentaire mondiale.

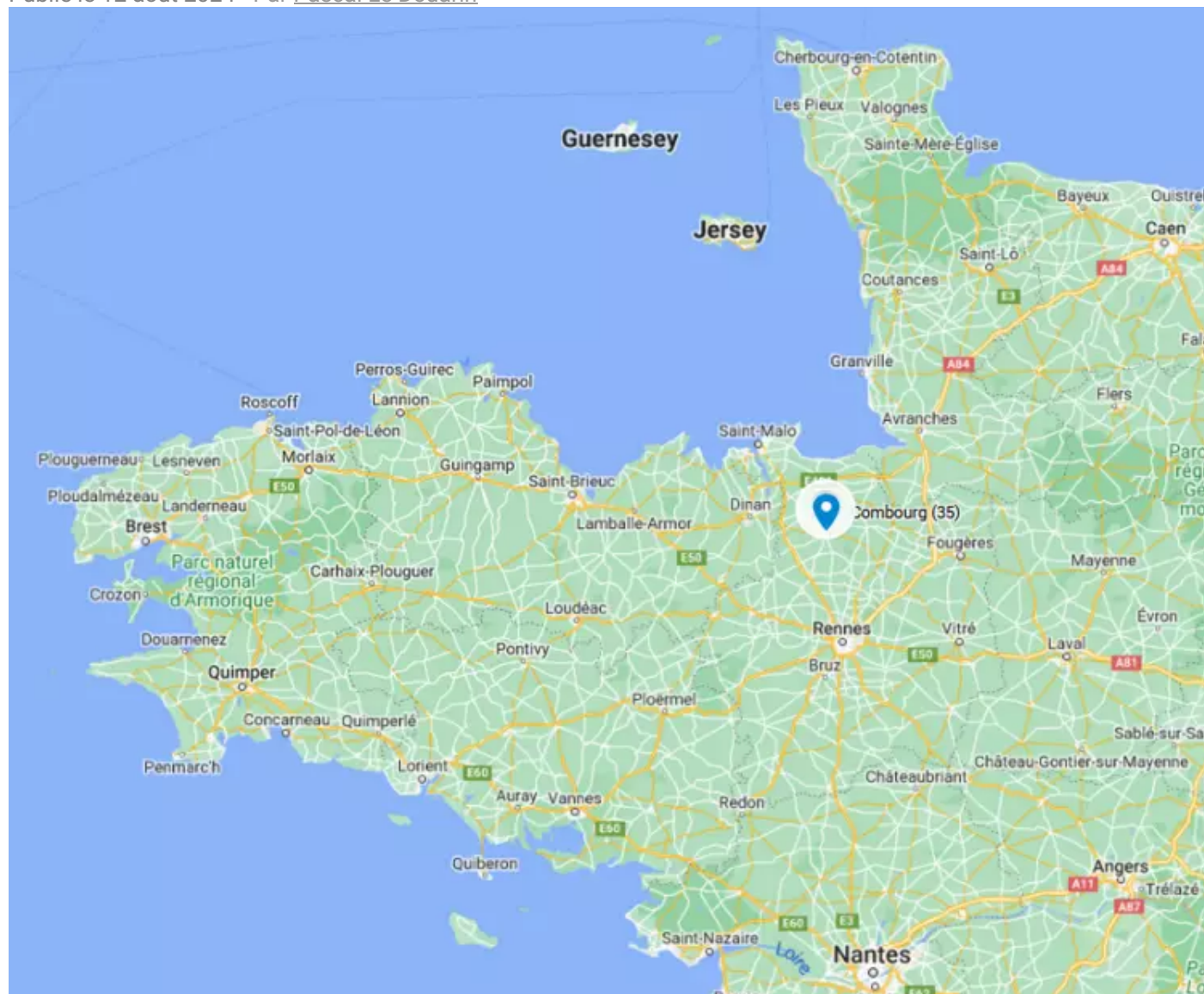
Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Confirmation d'influenza aviaire dans un élevage breton

Le premier foyer d'influenza aviaire hautement pathogène (IAHP) de la saison 2024-2025 est confirmé ce mardi 13 août dans un élevage d'Ille-et-Vilaine.

Publié le 12 août 2024 - Par [Pascal Le Douarin](#)



Peut être le début de la saison 2024-2025 de grippe aviaire

© Réussir

Avec Agra Presse - MISE A JOUR du 14 août à 13 heures

«Une suspicion forte d'IAHP (influenza aviaire hautement pathogène, NDLR) a été posée dans un élevage» à Combours, à mi-chemin entre Rennes et Saint-Malo, annonçait la Direction Départementale de Protection des Populations d'Ille-et-Vilaine dans un message envoyé aux professionnels le 12 août.

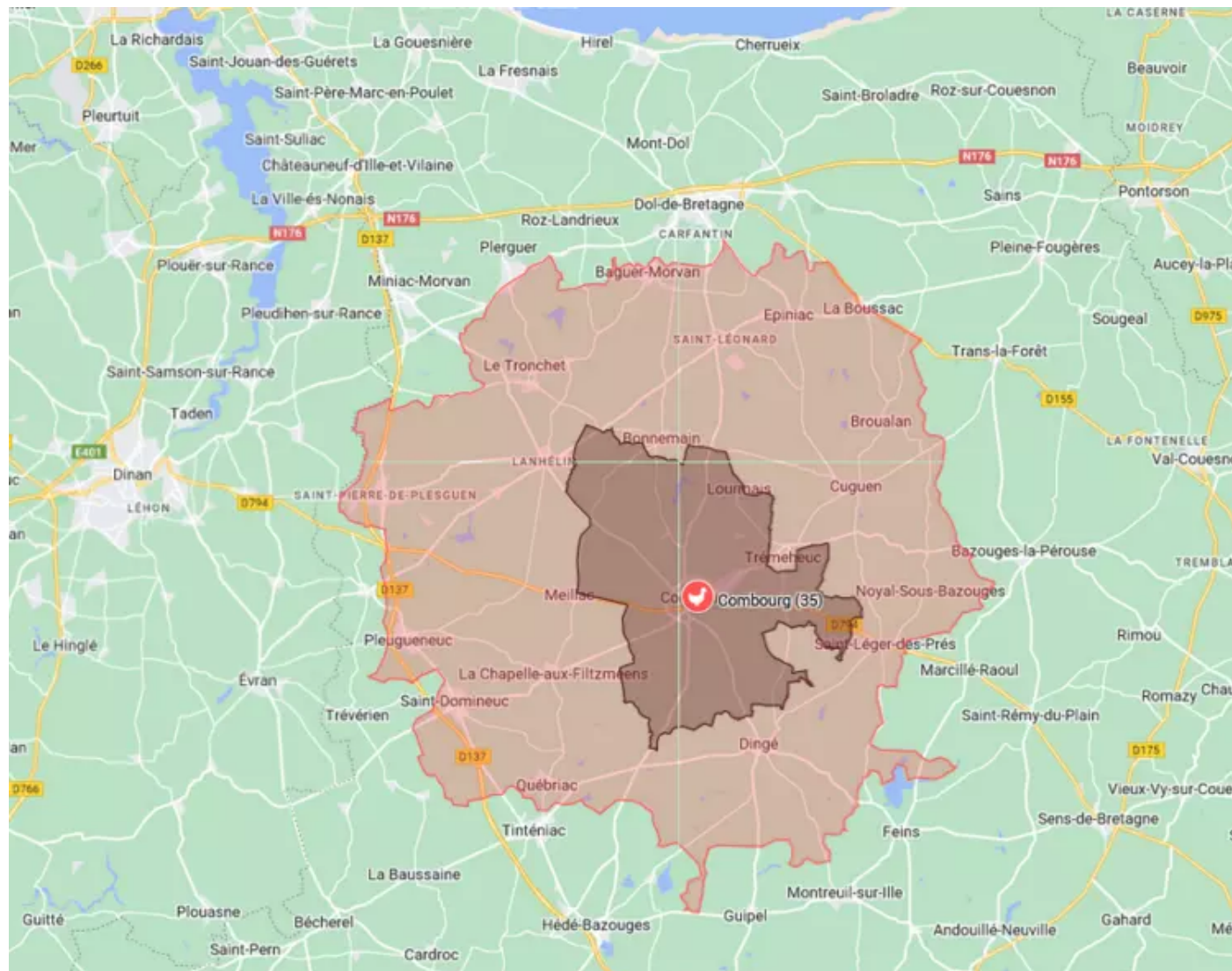
Cette information a été confirmée par SMS, mardi 13 en fin de matinée, par l'association ATM qui informe les responsables professionnels. L'arrêté préfectoral a été publié le 14 août (voir pièce jointe).

Lire aussi : Vers une poursuite de la vaccination des canards à l'automne

L'élevage comprend 500 animaux (poulets, poules pondeuses, canards, pintades et oies), en bâtiment et en plein air. Le détenteur exercerait une activité de négoce de volailles.

Les pouvoirs publics ont mis en place une zone réglementée dans un rayon de 3 et 10 km autour de l'établissement. La zone de protection comprend quatre communes: Bonnemain, Combourg, Lourmais et Meillac-la-Villée. La zone de surveillance englobe 18 communes supplémentaires (voir annexe de de l'arrêté et carte).

Le dépeuplement de l'élevage doit avoir lieu ce mercredi 14 août.



Zones de surveillance et de protection (source Réussir Volailles d'après Pigma)

Ce cas est le premier de la saison 2024-2025, qui a démarré le 1^{er} août. Des cas d'oiseaux marins porteurs de virus IAHP ont été déclarés ces dernières semaines dans les départements des Côtes d'Armor et de la Manche.

La France reste en niveau de risque négligeable, mais perd son statut de pays indemne pendant au moins 28 jours.

Au cours de la saison 2023-2024, marquée par la mise en place de la vaccination obligatoire des canards, la France a dénombré dix foyers en élevage et 33 en faune sauvage, contre presque 400 en 2022-2023 et 1400 en 2021-2022. Cette baisse de la pression virale a été observée dans l'ensemble de l'UE.

Dans l'Hexagone, une nouvelle campagne de vaccination est attendue pour octobre, mais le ministre de l'Agriculture n'a pas encore présenté son arbitrage sur son financement, au grand dam des professionnels.

[ap_zones_zp-zs_-2024-ia-35-02_20240814.odt_.pdf](#) (489.86 Ko)

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Négociations commerciales : E.Leclerc écope d'une amende de 38 millions d'euros

E.Leclerc a été sanctionné d'une amende administrative de 38 millions d'euros pour non-respect de la date limite des négociations commerciales.

Publié le 16 août 2024 - Par [Sheila Kolani](#)



E.Leclerc a écopé d'une amende administrative de 38 millions d'euros pour non-respect de la date butoir dans le cadre des négociations commerciales.

© Stock Birken

38 067 000 d'euros. C'est le montant de l'**amende administrative** dont a écopé la centrale d'achat européenne **Eurelec Trading SCRL**, dont est membre **E.Leclerc**, a annoncé la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

[Lire aussi : Les centrales d'achat à l'étranger, point faible d'Egalim 3](#)

Des contrats au-delà de la date limite

Et pour cause, la centrale d'achat n'a pas respecté "la date butoir application à la signature des contrats avec ses fournisseurs établis en France", précise la DGCCRF sur son site. Ainsi " en application de l'article 1er de la loi n° 2023-1041 du 17 novembre 2023 portant mesures d'urgence pour lutter contre l'inflation concernant les produits de grande consommation et de l'article L. 470-2 du code de commerce", la sanction a été prononcée.

[Lire aussi : Négociations commerciales avancées : c'est décidé](#)

62 manquements

La Direction régionale et interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIETS) d'Ile-de-France, dans le cadre d'une enquête menée par la DGCCRF, a recensé **62 manquements** de la société Eurelec Trading SCRL "à son obligation de signature des conventions conclues avec ses fournisseurs au plus tard les 15 et 31 janvier 2024. Pour rappel, la date butoir dans le cadre des **négociations commerciales** avait été avancée début 2024 dans le but d'une répercussion rapide en rayon alors que l'inflation était encore palpable en magasin.

[Lire aussi : « Les agriculteurs ont reçu consigne d'aller dans la grande distribution », Michel-Edouard Leclerc](#)

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

L'abattoir du Trégor contraint de jeter 10 tonnes de viande

L'abattoir du Trégor a vu son fonctionnement en circuit court perturbé ces derniers jours en raison de plusieurs dysfonctionnements. Près de 10 tonnes de viande (bœuf et porc) ont été détruites.

Publié le 19 août 2024 - Par Sheila Kolani



L'abattoir de Trégor a connu plusieurs dysfonctionnement ces derniers jours. Près de 10 tonnes de viandes ont été détruites.

© Claudine Gérard

10 tonnes, c'est la quantité de **viande** dont l'**abattoir** du Trégor à Plounévez-Moëdec (**Côtes-d'Armor**) a dû se séparer. En effet, au cours du week-end du 10 et 11 août, plusieurs dysfonctionnements ont été observés au niveau des groupes froids et du système d'alarme, raconte nos confrères de [Ouest-France](#).

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

L'abattoir communautaire n'a pas pu garder en chambre froide ses viandes de **bœuf** et de **porc**. « Dès mardi, décision a été prise de détruire la viande de manière préventive. On ne peut pas prendre le risque d'un développement bactérien », a indiqué Éric Le Creurer, élu chargé de l'économie agricole à Lannion-Trégor Communauté (LTC) et maire de Coatascorn.

Retour à la normale

Au Trégor, près de 60 tonnes de porc, boeuf etc. sont abattues chaque semaine. Comparé à la production annuelle « cela représente moins de 1 % » d'après l'élu. Bouchers, artisans et éleveurs devraient aussi être indemnisés « dans des délais raisonnables ».

Rapidement, lundi 12 août, l'activité a repris alors que les volumes ont progressé de 40 % au printemps par rapport à l'an dernier. [Depuis la fermeture de l'abattoir de Quintin](#), des reports ont été constatés.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Qu'est ce qui concurrence l'ultra-frais laitier sur le segment des desserts

L'ultra-frais laitier perd du terrain au moment des desserts explique FranceAgriMer dans son dernier rapport. Les fruits frais, mais surtout l'épicerie sucrée grignotent des parts de marché.

Publié le 19 août 2024 - Par Virginie Pinson



Les yaourts ont perdu du terrain pour le dessert entre 2008 et 2022

© Virginie Pinson

Un tiers des **desserts** achetés par les Français pour leur consommation à domicile était des **ultras-frais** en 2008, ils ne comptaient plus que pour 30 % des desserts en 2022, rapportent FranceAgriMer. La catégorie « ultra-frais » est composée des yaourts (natures ou aromatisés), fromages frais (faisselles, fromages blancs, petits suisses, etc.) et desserts lactés (crèmes desserts, riz au lait, flans, etc.). Les **fruits frais** ont gagné un des points perdus, l'**épicerie sucrée** a gagné les deux autres. Ce sont surtout les yaourts, natures et aromatisés, qui ont reculé.

Lire aussi : Beurre, crème, lait UHT, fromage : que retenir de la consommation des Français en 2023

L'ultra-frais pourtant bien moins onéreux que l'épicerie

Si l'on considère ces chiffres par le prisme des sommes dépensées, le côté bon marché de l'ultra frais ressort puisqu'il ne comptait que pour 22 % des dépenses en 2008 et 22 % en 2022, une proportion moindre que son poids en volume.

Lire aussi : [Les crèmes glacées françaises s'exportent bien](#)

Le prix moyen est en effet bien plus élevé pour l'épicerie sucrée (7,56 €/kg en moyenne, largement porté par le prix des chocolats), alors que les prix moyens de l'ultra-frais et des fruits frais se situent autour de 2,87 €/kg calcule FranceAgriMer.

Age et niveau de vie conditionnent les achats d'ultra-frais

Le détail par catégorie d'âge montre que la consommation d'ultra-frais et de fruits augmente progressivement avec l'âge, les individus de plus de 65 ans en achetant le plus. Le niveau de vie oriente grandement les achats de dessert, notamment ceux de fruits et d'ultra-frais. Un individu avec un niveau de vie aisé achète, en quantités, 2,7 fois plus de fruits et 1,3 fois plus de produits ultra-frais qu'un individu modeste. A l'inverse, la présence d'un enfant de moins de 15 ans induit des achats moins élevés de fruits et de produits ultra-frais.

Lire aussi : [Produits laitiers : sur quels segments les ventes progressent en volumes ?](#)

¹ La catégorie "épicerie sucrée" regroupe les pâtes de fruits, les fruits confits, le chocolat, les pâtisseries, les gâteaux secs, crêpes et gaufres, les compotes (longue conservation - LC), les crèmes desserts (LC) et les préparations pour desserts. Les glaces (sorbets, crèmes glacées et glaces) sont également comprises dans cette catégorie.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Un foyer de grippe aviaire confirmé dans le Morbihan

La direction générale de l'Alimentation (ministère de l'agriculture) a confirmé en fin de matinée la suspicion clinique qui pesait sur un élevage professionnel de dindons de Camoël (Morbihan) depuis lundi 19. C'est le second foyer en une semaine.

Publié le 20 août 2024 - Par [Pascal Le Douarin](#)



Les dindons ont été détectés grâce à la vigilance de leur éleveur

© P. Le Douarin

C'est par un SMS d'alerte influenza que la nouvelle est tombée ce mardi 20 août en fin de matinée.

Un cheptel de dindons a été confirmé porteur d'un virus d'influenza aviaire hautement pathogène sur la commune de Camoël, à la limite du Morbihan et de la Loire-atlantique.

Selon nos sources, il s'agit de dindons en fin de croissance qui ont été repérés grâce à la vigilance de leur éleveur.

A 13 h 30, les périmètres de zonage (rayons de 3 km pour la protection et de 10 km pour surveillance) n'avaient pas été communiqués.

Ce deuxième foyer survient une semaine après le foyer des côtes d'Armor qui avait touché un élevage multi-espèces de moins de 1000 volailles, dans un contexte sanitaire chargé en virus IA. Depuis début août, des goélands ont été trouvés morts en Côtes d'Armor et en Loire-Atlantique, à une vingtaine de km de l'élevage de Camoël (voir carte des cas ci-dessous).

Par ailleurs, deux foyers ont été détectés en Allemagne du Nord sur des canards.

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



9 août 2024 - (62096)

ENERGIES

Aide à l'achat de PL électriques : un nouvel appel s'ouvre le 26 août

Le Cofit, auquel participe la Fédération française de carrosserie (FFC), ouvre le 26 août un nouvel appel à projets (jusqu'au 7 octobre 2024) pour aider au financement des véhicules électriques lourds.

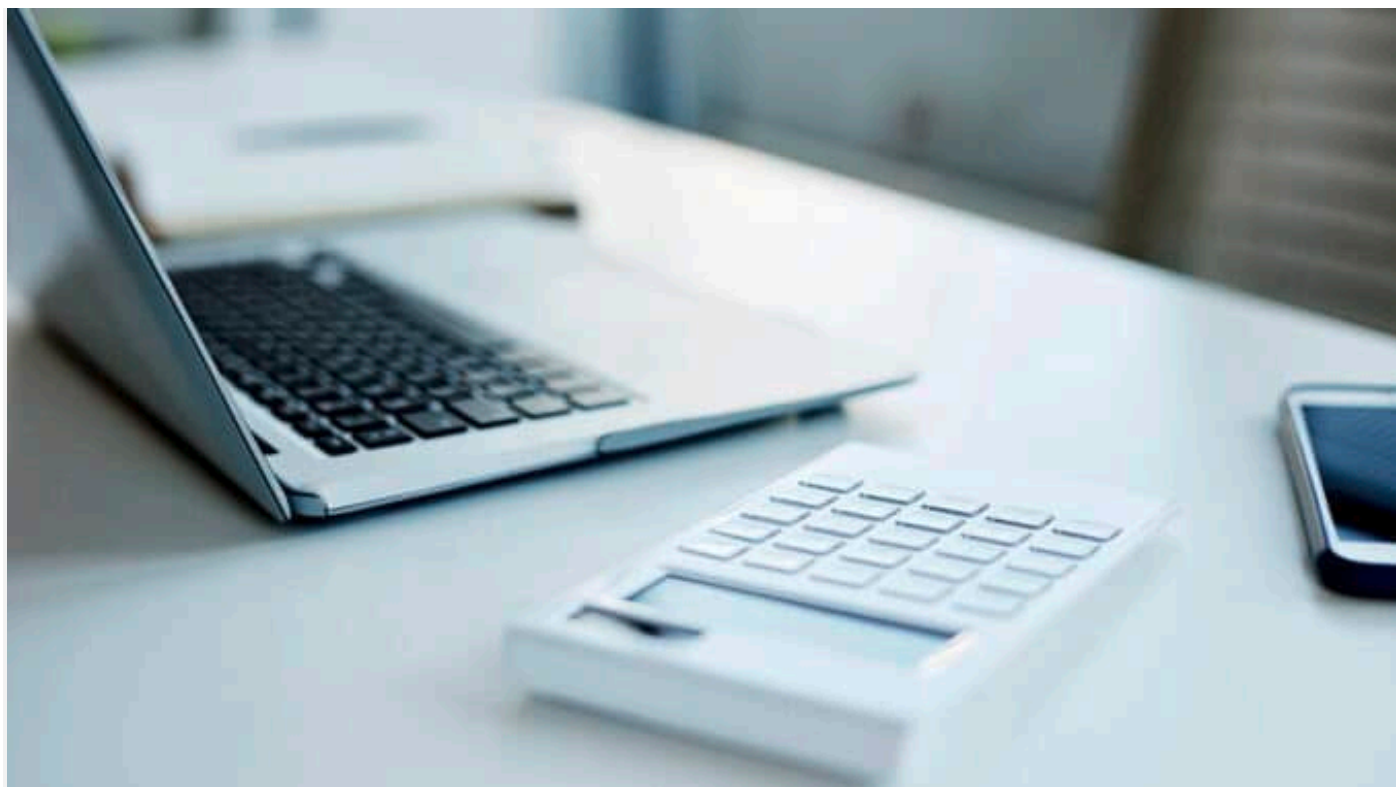
Après un premier volet dédié aux PME, il concerne l'ensemble des entreprises, acquéreurs ou locataires de longue durée de véhicules neufs et commanditaires d'opérations de rétrofit électrique.

Le cahier des charges de cet appel à projet vient d'être mis en ligne sur le site de l'Ademe. [Pour le consulter, cliquez ici.](#)

A ne pas confondre avec l'enveloppe de 20 millions d'euros ouverte jusqu'au 19 août qui offre jusqu'à 90 000 euros d'aide pour l'achat ou le rétrofit d'un tracteur électrique (voir [61967](#)). - MF

Pied de facture : Comment prévoir le mécanisme d'indexation du prix de transport

19 août 2024 La Rédaction Gestion & management 0



Afin de se prémunir contre les fortes variations du prix des produits énergétiques et de garantir que les coûts de ces produits facturés au client sont en phase avec les prix réels au moment de l'exécution de la prestation, le transporteur doit prévoir un mécanisme d'indexation du prix de transport, en appliquant à ces charges de produits énergétiques la variation des indices CNR.

Une facture de transport se compose de trois parties distinctes : l'entête, le corps, et enfin le pied de facture en dernière partie. Le pied de facture mentionne généralement des informations telles que le montant total à payer, les taxes applicables, les remises éventuelles et le cas échéant les autres frais liés à la prestation de transport, tels que les frais de douane, de stockage ou de surcharge.

Ce pied de facture doit également faire apparaître les « charges de produits énergétiques supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport » (article L3222-2 du Code des transports) et prévoir un mécanisme d'indexation du prix du contrat de transport sur le coût des produits énergétiques.

Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006

Cette loi avait en effet instauré un mécanisme d'indexation du prix des contrats sur le coût des carburants, fréquemment appelée « indexation gazole ». Selon ce mécanisme, le prix du transport initialement convenu entre les parties est révisé de plein droit en appliquant à ces charges de carburant la variation d'un indice publié par le Comité national routier (CNR) sur la période allant de la date de la commande à la date de réalisation de l'opération de transport. Ce mécanisme a été codifié à l'article L3222-2 du Code des

transports et permettait ainsi de protéger les transporteurs routiers des variations trop importantes du coût des carburants.

Loi n°2022-1158 du 16 août 2022

Cette loi a été plus loin, puisqu'elle a étendu le mécanisme d'indexation du prix des contrats de transports routiers de marchandises à l'ensemble des « produits énergétiques » utilisés par les transporteurs, ce afin d'encourager le recours aux énergies alternatives par ces derniers. On ne parle donc plus de « charges de carburants », mais de « charges de produits énergétiques » (articles L3222-1 et L3222-2 du Code des transports).

Cette nouvelle rédaction permet ainsi d'inclure les énergies alternatives telles que le gaz, l'électricité ou encore l'hydrogène. Le Comité national routier (CNR) publie chaque mois plusieurs indicateurs (tel que notamment l'indice « gazole », aujourd'hui remplacé par les indices des « produits énergétiques »), pouvant être utilisés par le transporteur pour indexer le coût de ces produits énergétiques, étant précisé que le transporteur est libre dans le choix de l'indicateur.

Afin de le protéger contre des fluctuations importantes du coût des produits énergétiques, il apparaît essentiel pour le transporteur de prévoir dans son pied de facture, voire dans le contrat de transport le cas échéant, une clause d'indexation, en choisissant l'un des indices publiés par le CNR.

Marion Corneau, Avocate chez Orva Avocats

Les carburants de synthèse tanguent face aux incertitudes économiques et réglementaires

L'abandon par le danois Orsted de son mégaprojet d'e-fuel en Suède marque le retour à la réalité d'un marché sur lequel des centaines de millions d'euros ont été investis. Mais, pour les porteurs de projet de ces carburants bas carbone, ce n'est pas forcément une mauvaise nouvelle.



Elyse Energy développe un projet de carburant de synthèse sur le bassin de Lacq, dans les Pyrénées-Atlantiques. (Quentin Top/Hans Lucas Via Reuters)

Par [Nicolas RAULINE](#)

Publié le 23 août 2024 à 07:30 Mis à jour le 23 août 2024 à 07:36

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

C'est l'un des premiers coups d'arrêt sur un marché prometteur. Au coeur de l'été, le danois Orsted a annoncé l'arrêt de son grand projet d'e-fuel en Suède, FlagshipOne. Le premier du genre en Europe, qui avait été lancé il y a deux ans. « Nous croyons toujours au marché des e-fuels, sur le long terme, mais l'industrialisation de la technologie, ainsi que le développement commercial ont progressé beaucoup plus lentement que prévu », a fait savoir le groupe.

Les e-fuels ou carburants synthétiques ont pourtant suscité de gros espoirs pour décarboner les transports. Ils sont produits à partir d'hydrogène obtenu par l'électrolyse de l'eau, avec une source d'électricité bas carbone, et du CO₂. Avec ce processus, on peut obtenir des carburants automobiles, mais aussi du e-méthanol, qui peut alimenter le transport maritime ou des procédés chimiques, du e-kérosène, pour faire voler les avions, ou encore du [e-méthane](#), pour se substituer au gaz naturel, d'origine fossile. L'avantage, c'est que l'on obtient une molécule similaire à celle d'un carburant traditionnel et qu'il n'est pas nécessaire de changer les équipements - mais leurs détracteurs avancent

que les carburants de synthèse rejettent aussi des gaz à effet de serre. Néanmoins, ils en émettent 70 % moins que les carburants d'origine fossile, selon une étude de l'ONG Transport & Environnement.

Le transport maritime hésitant

« Les marchés sont à des degrés de maturité différents, explique Jean-Philippe Héraud, responsable du programme biocarburants et e-fuels à l'Ifpen. Pour les carburants de synthèse, le marché existe déjà, il s'agit de prendre le relais de produits hydrocarbures pour les décarboner. Pour du e-méthanol, qui alimentera en partie le transport maritime, le risque sera plus important, car c'est un marché en devenir. »

FlagshipOne était décrit par Orsted comme « le plus grand projet de e-méthanol en construction en Europe ». Il devait permettre la production de 55.000 tonnes de e-méthanol par an à partir de 2025, destiné principalement au transport maritime, en utilisant de l'hydrogène d'origine renouvelable et du CO₂ récupéré sur une centrale à biomasse voisine. L'investissement aurait été supérieur à 500 millions d'euros. « Les exploitants de navires ne sont pas prêts à accepter les coûts élevés du méthanol durable, avec une marge de manoeuvre limitée pour récupérer ces dépenses supplémentaires sur leurs clients », résume S&P dans une note, estimant que le méthanol durable serait deux à cinq fois plus cher que le méthanol d'origine fossile.

LIRE AUSSI :

[**EN CHIFFRES - Carburants de synthèse : la France place ses pions**](#)
[**DECRYPTAGE - Pourquoi les e-fuels peinent encore à convaincre**](#)

Pour Elyse Energy, qui développe trois projets de carburants synthétiques en France, dont deux en phase d'études d'ingénierie [dans le Rhône](#) et [à Lacq](#) (Pyrénées-Atlantiques), la décision d'Orsted ne doit toutefois pas jeter le discrédit sur l'ensemble du marché. « Ce type d'annonce est naturel dans cette phase du marché. Certains projets passent la barre de l'investissement, d'autres non. C'est sain et on a connu cela dans toutes les filières émergentes, les énergies renouvelables, le GNL ou le pétrole de schiste », souligne son cofondateur, Benoit Decourt. Les projets se multiplieraient même en France.

La question du prix de l'électricité

Reste que les décisions finales d'investissement sont loin d'être prises et que de nombreux points d'interrogation subsistent. En premier lieu, la stabilisation du coût des matières premières. « L'électricité est la première d'entre elles, elle peut représenter jusqu'à 80 % des coûts, ce qui est très différent d'un actif industriel classique dans le secteur, affirme Jean-Philippe Héraud. Mais la sécurisation des sources de CO₂ sera aussi un enjeu majeur. » La réglementation européenne impose qu'à partir de 2040, les procédés industriels soient alimentés en majorité par du CO₂ biogénique (provenant de la biomasse agricole ou forestière ou contenu dans la matière organique du sol). Le cadre doit donc s'adapter, alors que [le débat sur la biomasse bat son plein](#), et les projets sécuriser ces sources.

LIRE AUSSI :

[**DECRYPTAGE - Climat : 6 choses à savoir sur les carburants de synthèse défendus par l'Allemagne**](#)

Les incertitudes en France sur le prix de l'électricité future, avec des [négociations qui doivent reprendre](#) entre le prochain gouvernement et EDF, n'aident pas, non plus, au bouclage des projets. « La compétitivité des projets français dépendra de leur capacité à sécuriser des contrats d'achat d'électricité bas carbone sur le long terme à un prix suffisamment bas », indique Charlotte de Lorgeril, de Sia Partners, qui dirige le bureau français des e-fuels.

Le cadre réglementaire, qui commence à voir le jour sur certains marchés, doit encore être précisé. « Il y a un besoin de règles du jeu claires et stabilisées pour pouvoir prendre des décisions finales d'investissement dès 2025 ou 2026 », soutient Benoit Decourt. La reconnaissance du nucléaire dans les sources d'énergie bas carbone doit, par exemple, encore être transposée dans les textes.

Une concurrence américaine et chinoise ?

Une fois ces conditions réunies, peut-être que les gros acteurs, notamment les pétroliers, s'intéresseront davantage à ce marché. Aujourd'hui, l'essentiel des projets est développé par quelques pionniers, et les banques se montrent plus prudentes pour financer ce type d'acteurs. « L'Europe nous demande de produire du e-fuel très pur, qui coûte huit à dix fois plus cher », insistait récemment, aux Rencontres économiques d'Aix-en-Provence, Patrick Pouyanné. Le patron de TotalEnergies a choisi d'explorer cette technologie aux Etats-Unis, [avec TES pour du gaz synthétique](#) .

LIRE AUSSI :

[ENQUETE - Décarbonation : l'élan des industriels français s'essouffle](#)

Le risque serait de voir le marché décoller aux Etats-Unis ou en Chine, où les soutiens sont massifs et où quelques projets devraient voir le jour dans les prochains mois, alors même que l'Europe est plutôt bien positionnée en amont. Selon un récent rapport de Sia Partners, [10 % des projets mondiaux d'envergure se trouvent en France](#) .

Certains appellent en outre à une meilleure concertation des différentes filières. « Nous travaillons sur des unités multiproduits, ajoute Jean-Philippe Héraud. En règle générale, les structures doivent s'adapter. Les acheteurs vont sans doute devoir s'engager dans la production, afin de partager les risques. »

Nicolas Rauline