



REVUE DE PRESSE

Semaines 43 à 44
21/10/2024 – 31/10/2024

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

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

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

info@lachainelogistiquefroid.fr

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

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L'actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L'Officiel des Transporteurs**
 - Acquisition : le groupe Mauffrey s'offre l'espagnol Global Feed Ecotrans
 - Rencontres de la filière FFC : La transition en dialogue avec l'Europe
 - GT solutions : cap sur la RSE
 - 3 points à retenir du discours de François Durovray devant la Commission du développement durable
- **Transport Info**
 - Italie : Astre s'associe au groupement Federtrasporti
 - Jacques Portal, président des Transports Georges Portal : l'humilité au service de la réussite
 - Nicolas Liotier (transports Liotier) : maître des horloges
- **Les Routiers**
 - Bert exploite les premiers camions à hydrogène en France
- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - Girteka teste le transport frigo tout électrique

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Portraits des membres du nouveau Comex d'Auchan Retail
 - PGC-FLS : ces catégories de produit dont les ventes ont le plus progressé en 10 ans
 - Stratégies commerciales : Casino veut capitaliser sur un « groupe de marques »
 - Casino : ce qu'il reste de la logistique
 - Monoprix : l'indispensable relance de l'enseigne phare de Casino
 - Stratégies commerciales : Picard parie sur l'innovation comme clé de croissance
 - Habitudes alimentaires : des 18 à 25 ans exigeants, engagés mais contradictoires
 - E.Leclerc reprend Auchan à Rambouillet, dans les Yvelines
- **Les Échos**
 - Carrefour rend hommage à Casino en recrutant ses anciens dirigeants
 - Auchan sur le point d'annoncer un vaste plan social
- **Les Marchés**
 - Commerce Équitable « origine France » : une niche en progression
 - Foie gras : « la reprise de la production est progressive et confirmée »
 - Œufs : rebond des exportations et des importations de l'UE
 - Les prix des veaux de boucherie battent des records cet automne
 - Rappel massif d'œufs pour cause de salmonelles
 - Viande bovine bio : « On est moins nombreux à se partager le gâteau »
 - Le prix du porc repart à la baisse

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

- **L'Officiel des Transporteurs**
 - Au 1er novembre, le Smic augmentera de 2%
 - Paquet mobilité : l'IRU demande des « éclaircissements » à l'Europe
 - PLF 2025 : la SNTL réagit sur le verdissement des flottes
 - PLF 2025 : François Durovray précise la feuille de route du transport
 - Espagne : le TRM durement touché par les inondations

- **Transport Info**
 - Carole Dupessey, vice-présidente de TLF : « nous avons expliqué au ministre des Transports que nos entreprises avaient besoin d'une baisse de fiscalité »

- **Les Échos**
 - Opinion | La crise énergétique passée, reconsidérons posément le coût de l'électricité
 - Le gouvernement relance les débats sur sa feuille de route énergétique
 - Électricité, éolien, nucléaire : les priorités de la ministre de l'Energie

- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - BT... HELP ! Frigo : qui paye les frais en cas d'avaries ?

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



Acquisition : le groupe Mauffrey s'offre l'espagnol Global Feed Ecotrans

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'expansion du groupe Mauffrey avec l'acquisition de Global Feed Ecotrans en Espagne. Cette entreprise spécialisée dans le transport agricole permet à Mauffrey de renforcer sa présence en Europe, complétant ainsi des acquisitions récentes en Pologne, Luxembourg et Italie. Avec cette opération, Mauffrey intègre plus de 300 véhicules et 350 collaborateurs, consolidant son rôle de leader dans le transport et la logistique frigorifique en Europe.

✦ Synthèse IA ✦

Publié le : 22.10.2024 Dernière Mise à jour : 23.10.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



De gauche à droite : Josep María Gonzalez Perarnau, Félix Ojeada JR, Directeurs de Global Feed Ecotrans, Dominique Mauffrey, Président du Conseil de Surveillance du Groupe Mauffrey et Benoit Schindele, Directeur International du Groupe Mauffrey.

Le groupe Mauffrey a annoncé une nouvelle opération de croissance externe avec Global Feed Ecotrans. Cette acquisition leur permet de poser un pied en Espagne.

Et une acquisition de plus ! Le groupe Mauffrey a annoncé avoir acquis Global Feed Ecotrans, installé en Espagne. [Interrogé par L'Officiel des transporteurs début septembre, le groupe Mauffrey n'avait pas caché ses ambitions de se développer à l'international, notamment en Espagne.](#) C'est désormais chose faite, avec cette entreprise spécialisée dans le transport agricole, notamment la nutrition animale. Global Feed Ecotrans dispose de plus de 350 collaborateurs répartis sur trois sites, 300 véhicules en propre et réalise un CA de 62M€.

Il s'agit là de la cinquième croissance externe du groupe depuis le mois de janvier, avec Patoux, la Nettatutto (Italie), STT et Loca-Parc. Déjà présents en Pologne, au Luxembourg et en Italie depuis cette année, Mauffrey s'implante donc dans un pays supplémentaire.

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des Rencontres de la filière FFC, où la fédération française de carrosserie a organisé un dialogue entre la Commission européenne et les transporteurs. Les discussions ont porté sur les objectifs de décarbonation et la directive sur le poids des véhicules. Malgré les défis d'adaptation à l'électrique, les constructeurs défendent la nécessité de maintenir les objectifs environnementaux. Les participants soulignent l'importance de soutien aux entreprises pour une transition juste, tout en abordant les impacts des normes sociales européennes sur le secteur.

✧ Synthèse IA ✧

Publié le : 22.10.2024 Par : Florence Roux Lecture : 2 min.



Lors des Rencontres de la filière by Solutrans, organisées à Lyon par la fédération française de carrosserie (FFC), un dialogue a été créé entre la direction générale du transport à la commission européenne et des transporteurs et constructeurs.

Entre pacte vert et paquet mobilité, l'Europe fixe des objectifs aux transporteurs pour décarboner et se réformer socialement... Les Rencontres de la filière by Solutrans, organisées à Lyon par la fédération française de carrosserie (FFC), ont donné l'occasion d'un dialogue entre la direction générale du transport à la commission européenne et des transporteurs et constructeurs.

Suite aux élections européennes, une nouvelle équipe de la commission européenne s'installe, "mais on ne change rien pour l'instant des objectifs CO2 pour les camions", précise d'emblée Jean-Louis Colson, chef d'unité à la direction générale mobilité et transport de la commission européenne, en visio depuis Bruxelles pour ces Rencontres de la filière organisées à Lyon par la fédération française de carrosserie. Malgré "un démarrage difficile" des ventes en électrique, reconnaît Athina Argyriou, présidente déléguée de la chambre syndicale des importateurs de l'automobile et du motorcycle (Csiam), "les constructeurs ne souhaitent pas revoir les objectifs CO2. Ce serait une catastrophe industrielle au vu de nos investissements. Mais nous demandons une révision des pénalités qui devraient tomber en 2025".

Poids et dimension

Quid de la directive poids et dimensions, votée par le Parlement en début d'année, notamment pour favoriser des véhicules électriques chargés de lourdes batteries ? "Une modification ou un abandon du texte appartiendra au Conseil des ministres, note le responsable européen. Certains pays montrent une résistance à cette mesure, l'Allemagne, par exemple, craignant que certaines infrastructures ne soient trop vétustes, tandis que la France, qui autorise les 44 tonnes, redoute le transit de trop grands camions étrangers sur son territoire".

La présidente de la Sciam estime "qu'une révision de la directive sur les poids et dimensions est indispensable, mais doit se faire en concertation avec les professionnels, compte tenu de sa technicité". Il faudrait aussi prendre en compte les spécificités des remorques et groupes froid pour le poids défend Damien Destremau, PDG de Reefer Group et de Chéreau. "un groupe avec un essieu générateur d'énergie et une carrosserie super isolée pèse plus lourd, mais contribue à décarboner... Cela n'est pas pris en compte".

La réalité du terrain

Dans le même sens, Florence Dupaquier, PDG du groupe Samat et présidente de la commission Europe et international de la FNTR, observe que les objectifs européens, très ambitieux, très rapides, "ne tiennent pas compte de la réalité de terrain des professionnels, par exemple des spécificités du transport de matières dangereuses où l'on ne peut pas encore tester l'électrique. Les transporteurs restent pragmatiques et nous allons être attentifs à la clause de révision des objectifs en 2027. Il est essentiel notamment qu'il y ait des aides pour toutes les entreprises, les petites comme les grandes".

Côté social, la PDG juge que "le vrai sujet est l'harmonisation des contrôles et leur coordination entre chaque pays, pour être dans une concurrence loyale. Mais l'accès à la profession, les permis de conduire, l'attestation de capacité, l'interdiction du repos en cabine, le retour du conducteur sont des mesures déjà en vigueur qui contribuent à l'attractivité des métiers"... **Quant au retour du véhicule toutes les huit semaines, que la cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a exclu de sa validation du paquet mobilité**, la PDG espère qu'il reviendra dans les négociations. Jean-Louis Colson, qui précise que la CJUE est la plus haute juridiction de l'Europe et que sa décision est définitive, ajoute "qu'il appartiendra au nouveau collège des commissaires de formuler, ou non, une nouvelle solution".

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la stratégie RSE de GT Solutions, qui compte électrifier davantage sa flotte de véhicules, avec 30 véhicules électriques d'ici fin 2024. Engagé dans une démarche de décarbonation, le groupe investit dans des pratiques durables et vise à améliorer la longévité de ses véhicules, en explorant des solutions comme le rétrofit. Le groupe met également l'accent sur la gestion responsable de l'eau et de la biodiversité dans ses plateformes.

✦ Synthèse IA ✦

Publié le : 25.10.2024 Par : **Antoine Dufeu** Lecture : 2 min.



Fin 2024, GT Solutions comptera 30 véhicules électriques à sa flotte.

Crédit photo GT Solutions

Déjà engagé dans une démarche de décarbonation, GT Solutions développe activement une politique RSE alors que son niveau d'activité en légère augmentation devrait rester stable en 2025.

Le chiffre d'affaires de GT Solutions devrait atteindre 235 millions d'euros en 2024, correspondant à une hausse minimale de 3% par rapport à 2023. Celui-ci se répartira à égalité entre ses deux métiers, le « dédié » (location de véhicules avec conducteur) et les « réseaux spécialisés » (distribution spécialisée et commission de transport). Pour l'année 2025, le groupe basé à Bassens (33) anticipe un niveau d'activité équivalent à celui de cette année. L'an prochain, GT Solutions continuera à électrifier son parc qui compte 1400 moteurs. « Nous disposons déjà de 121 moteurs GNV. La demande en B100 est actuellement forte mais notre conviction de long terme est en faveur de l'électrique. Il est important de commencer l'électrification du parc suffisamment tôt pour acquérir de l'expérience d'autant que l'adaptation des matériels requise par les secteurs d'activité dans lesquels nous opérons intéresse à la fois les constructeurs et les carrossiers et que la technologie est au point et adaptée à nos besoins », détaille Matthieu Sarrat, le directeur général.

GT Solutions comptera d'ici la fin de l'année de trente véhicules électriques sur son parc, plusieurs typologies étant concernées (fourgon, plateau, grue, frigo). C'est certes moins que la cinquantaine visée un an plus tôt: « Nous allons au rythme de nos clients, notre rôle consistant également à faire de la pédagogie », modère Matthieu Sarrat, ce rythme d'électrification devant demeurer équivalent sur les deux à trois prochaines années.

Un premier rapport RSE

Après avoir produit un premier rapport RSE en 2023 qui permet de « recenser l'ensemble des initiatives déjà prises » et avoir désigné un coordinateur RSE au sein du groupe, GT Solutions entend aller plus loin. Le directeur général identifie plusieurs chantiers: « Sur nos plateformes, il y a des actions à mener en matière de récupération ou de retraitement de l'eau, de préservation de la biodiversité. Un enjeu important concerne le prolongement de la durée de vie des véhicules, pour lequel le rétrofit peut être une solution. Le dialogue avec les salariés sur les questions environnementales est à approfondir alors que l'émergence des circuits courts nous incite à repenser notre organisation commerciale afin d'aller à la rencontre de nouveaux acteurs ».

3 points à retenir du discours de François Durovray devant la Commission du développement durable

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'intervention du ministre François Durovray devant la Commission du développement durable. Il a présenté ses priorités pour le secteur des transports : le développement d'un mix énergétique, la promotion du fret ferroviaire et fluvial, et la recherche d'un modèle de financement durable des infrastructures. Le ministre insiste sur le besoin d'innovation et de solutions alternatives pour réduire la dépendance au carburant, tout en intégrant les enjeux climatiques.

✦ Synthèse IA ✦

Publié le : 23.10.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.



Le ministre des Transports François Durovray lors de sa prise de fonction.

Crédit photo Gwenaëlle Ily

Le 22 octobre, le ministre des Transports François Durovray a été auditionné par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale. Au cours de celle-ci, il a présenté les priorités de sa feuille de route. On fait le point concernant le fret.

1. Poursuivre le mixte énergétique

Le ministre des Transports rappelle que le secteur est responsable d' « un tiers des émissions du pays » et rappelle les objectifs de transition écologique : réduire les émissions de CO2 de 105 Mt d'ici 2030.

« Je crois dans le progrès technologique, notamment dans le développement des véhicules électriques, et dans un mixte énergétique équilibré en fonction des besoins et des usages que ce soit pour le transport de voyageurs, le fret ou la logistique. »

2. Développer le fret ferroviaire et fluvial

François Durovray indique que, fort de l'expérience des JOP 2024, le pays doit passer à « la vitesse supérieure » sur le fluvial. « Les fleuves sont de puissants corridors de développement économique pour nos territoires. Je pense par exemple à l'axe Rhin-Rhône qui a vocation à devenir une véritable dorsale européenne », ajoute-t-il, indiquant qu'une stratégie nationale fluviale verra le jour début 2025.

Le ministre souligne également que l'investissement sera dirigé en priorité dans le ferroviaire et vers les « stratégies de développement du fret ferroviaire, fluviale et portuaire. »

3. Imaginer un nouveau modèle de financement des mobilités et infrastructures routières

Le ministre des Transports le rappelle : le réseau routier national constitue « le premier patrimoine de l'Etat. » Suite à la loi LOM, « la question du financement demeure captive du débat annuel sur le budget de l'Etat ». Pourtant, le dérèglement climatique pourrait avoir un impact sur le réseau d'infrastructures et nécessiter des investissements supplémentaires.

« La vérité m'oblige à vous dire que le modèle actuel de financement des mobilités sera bientôt obsolète dans le contexte de la transition écologique. Il s'appuie sur des recettes qui sont soit volatiles soit menacées. Ainsi, les prévisions dont nous disposons montrent que le produit de la fiscalité des carburants, qui finance notamment l'AFITF mais également nos collectivités territoriales, sera en baisse de 13 Md€ à l'horizon 2030 », pointe François Durovray qui indique qu'il faut « imaginer un nouveau modèle, soutenable tant budgétairement que du point de vue écologique. »

Début 2025, le ministre indique vouloir engager une réflexion sur le financement des mobilités, à laquelle sera associée le Parlement, les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les opérateurs du secteur, ainsi que les usagers. Il souligne également la fin des concessions autoroutières qui arrive en 2031 et 2036 et qui « ouvre une fenêtre d'opportunité qui doit être saisie dès maintenant pour débattre des différentes options possibles pour l'avenir des autoroutes. »

Italie : Astre s'associe au groupement Federtrasporti

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'alliance stratégique entre Astre Italie et Federtrasporti, visant à créer un acteur majeur du transport routier en Italie. Ce partenariat permettra d'optimiser les opérations et d'offrir de nouvelles opportunités commerciales grâce à un parc combiné de 7 000 camions. Cette fusion ambitionne de renforcer la compétitivité dans le secteur du transport en Italie.

✦ Synthèse IA ✦

22 octobre 2024 Valérie Chravzez Stratégie & marchés 0



Les deux principaux groupements d'entreprises italiennes dans le domaine du transport routier, Astre Italia et Federtrasporti, annoncent entamer un rapprochement stratégique.

Leur alliance va donner naissance à un méga-regroupement de 7 000 camions, capable de se positionner au premier plan dans le secteur du transport et de la logistique sur la péninsule italienne. Les deux sociétés entrent au capital de Resta Italia S.R.L., une structure créée dans le but de commercialiser les activités de la bourse de fret B2P en Italie.

« L'accord avec Federtrasporti représente le point de départ d'une synergie entre les deux principaux regroupements d'entreprises du secteur, avec l'objectif d'optimiser les services disponibles et de développer de nouvelles opportunités commerciales », déclare Giuseppe Curcio, président d'Astre Italia et membre du conseil d'administration d'Astre Europe.

Lors de son Assemblée générale, en juin dernier, les actionnaires d'Astre France avaient voté pour la réorganisation des entités du groupement en vue d'accélérer le développement européen du groupement.

VC

Jacques Portal, président des Transports Georges Portal : l'humilité au service de la réussite

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la carrière de Jacques Portal, président des Transports Georges Portal, qui a su développer l'entreprise familiale en restant fidèle aux valeurs de ses prédécesseurs. Reprenant la direction dans des moments difficiles, il a réussi à surmonter les crises, faisant croître la société grâce à des choix audacieux et en intégrant ses enfants dans la gestion. Sa gestion se distingue par une écoute attentive et un soutien constant de ses collaborateurs.

✦ Synthèse IA ✦

28 octobre 2024 Valérie Chrzavzez Stratégie & marchés 0



Jacques Portal et ses enfants Carole et Paul.

Président des Transports Georges Portal et de l'OTRE Aveyron, Jacques Portal incarne une réussite bâtie sur l'humilité et la détermination. Fils et petit-fils de transporteurs, il a su tracer sa route sans renier ses valeurs familiales et humaines. Portrait.

Tête bien faite. À une époque où moins d'un quart des Français obtenaient le bac, Jacques Portal enchaîne « maths sup »-« maths spé », avant d'intégrer une école d'ingénieur, puis de décrocher un DESS en logistique et transport à l'université Paris-Dauphine. Bien qu'il ait grandi au côté de son grand-père Paul, fondateur de l'entreprise de transport en 1936, et de son père Georges, qui lui a succédé en 1976, il admet ne pas avoir été particulièrement attiré par ce secteur. Son père ne l'avait d'ailleurs pas encouragé à reprendre l'affaire, et s'il commence sa carrière chez Stef à Toulouse, après ses études, il arrête au bout d'an.

« J'ai démissionné pour réaliser mon rêve », raconte-t-il. Passionné de rugby à XIII, le jeune homme, qui avait noué des amitiés avec des Australiens venus s'entraîner dans son club aveyronnais, décide de les suivre au pays des kangourous. « J'y suis resté six mois. J'ai joué au rugby, pratiqué le surf, travaillé comme

manœuvre et découvre le pays, tout en apprenant à parler anglais », se souvient-il. À son retour, en 1989, changement de décor : « Il faisait froid. Je n'avais pas de boulot et mon père avait des soucis professionnels. »

“Fierté et plaisir de retrouver ses deux enfants tous les matins à ses côtés.”

Il venait en effet de recevoir une lettre de résiliation de son plus gros client. Un coup dur qui aurait pu marquer la fin des Transports Georges Portal. « Il était fatigué, je le voyais en difficulté ; alors comme j'étais sur place, j'ai choisi de l'aider à sauver l'entreprise », explique-t-il. Il évoque alors un « coup de bol » pour expliquer qu'il a pu différer de trois mois la résiliation afin de se laisser le temps de signer un nouveau contrat pour compenser. C'est à cette période qu'il rencontre Élisabeth, qui allait devenir sa femme, scellant ainsi son destin à Villefranche-de-Rouergue. Il succède à son père en 1990. « Une fois ma décision prise, j'ai mis toutes mes forces dans l'entreprise, qui comptait alors 12 camions », assure-t-il.

Une vraie success-story

Le dirigeant développe l'affaire en réalisant son premier gros coup en 2000 avec la reprise des Transports STA. Il adhère à Evolutrans trois ans plus tard, avant de se lancer dans la logistique en 2006, puis de racheter les Transports W. Miquel. « Petit à petit, les choses se sont enchaînées. Grâce à beaucoup de travail et quelques prises de risque, nous avons grossi », résume-t-il humblement. Aujourd'hui, le groupe Portal emploie 175 collaborateurs, possède 110 camions, 16 000 m² dédiés à la logistique et réalise 25 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Une belle réussite, qui n'est pas comparable à la fierté et au plaisir de retrouver ses deux enfants tous les matins à ses côtés. Carole est arrivée la première, il y a dix ans, alors que Paul, son aîné, ingénieur de formation, l'a rejoint il y a huit ans. « Je ne les ai pas poussés ; jamais je ne me serais permis de les influencer, mais je suis ravi et très fier qu'ils m'aient rejoint », confie leur père. Jacques Portal, qui aura 60 ans cette année, leur a déjà cédé les parts et la direction de l'entreprise. Carole supervise l'exploitation. « Elle est efficace, surmonte les problèmes sans faiblir et leur trouve des solutions », admire son père.

« Nos collaborateurs savent que mes enfants partagent les mêmes valeurs que moi et qu'ils sont aussi à l'écoute des gens. »

Paul, plus entrepreneur, a pris en charge le commerce et la gestion. « Je leur apporte mon expérience et eux leur touche de modernité. Issus de la génération 2.0, ils sont moteurs sur la digitalisation de l'entreprise », résume Jacques Portal, qui n'a pas encore programmé la date de son départ. « Pour le moment, nous décidons ensemble de la stratégie à suivre et je ne veux pas les freiner », explique-t-il. C'est avec ses enfants que le président de Portal a décidé d'investir 3,4 millions d'euros dans la rénovation d'un site et de renouveler 41 véhicules, afin d'améliorer leur consommation de carburant. « Notre objectif n'est pas de faire de la croissance à tout prix, mais d'assurer la rentabilité avant tout », précise le dirigeant.

Un leader à l'écoute

Conscient que le succès de son entreprise repose aussi sur ses collaborateurs, Jacques Portal s'efforce de les traiter au mieux. Ses conducteurs, qui font tous de la longue distance, disposent de camions attitrés, équipés de réfrigérateurs et de micro-ondes. « Ce n'est pas grand-chose, mais je préfère investir dans leur confort plutôt que dans la couleur des véhicules », justifie-t-il. Pour leur permettre de passer plus de temps avec leur

famille, il leur propose des récupérations qui leur donnent droit à quatre semaines de congés supplémentaires.

« Je n'aime pas l'idée qu'ils puissent partir sur la route pendant une semaine avec un souci en tête ; c'est pourquoi ma porte est toujours ouverte pour les aider et je m'efforce de leur trouver des solutions dans la mesure du possible », avance-t-il. Et concernant la succession de ses enfants, il n'est pas inquiet : « Nos collaborateurs savent qu'ils partagent les mêmes valeurs que moi et qu'ils sont aussi à l'écoute des gens. »

En plus de sa casquette de transporteur, Jacques Portal est aussi président de l'OTRE Aveyron depuis six ans : « J'ai pris la relève d'Éliane Galtier, une femme exceptionnelle, qui a fondé l'OTRE au niveau national et le centre de formation à Sainte-Radegonde pour les conducteurs. Elle a occupé ce poste pendant vingt ans. À côté d'elle, je me sens tout petit. » Interrogé sur son rôle, il botte en touche et met en avant le travail des permanents, notamment les secrétaires généraux, Isabelle Verdier et Frédéric Domenge. La modestie encore et toujours.

Valérie Chrzavzez

Nicolas Liotier (transports Liotier) : maître des horloges

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite du parcours de Nicolas Liotier, dirigeant des Transports Liotier, qui a su transformer l'entreprise familiale en difficulté en une structure diversifiée et rentable. Après avoir recentré l'activité sur la logistique et l'affrètement, il a modernisé les services et misé sur le numérique pour simplifier les devis destinés aux petits chargeurs. En parallèle, il envisage des acquisitions pour renforcer la croissance, tout en gérant les défis liés au recrutement dans le secteur du transport frigorifique.

✦ Synthèse IA ✦

24 octobre 2024 Valérie Chravzez Stratégie & marchés 0



À la tête de l'entreprise familiale depuis 2017, Nicolas Liotier a connu des débuts difficiles, avant de réorienter la société vers de nouveaux marchés comme la logistique ou l'affrètement. Toujours soucieux de se réinventer, il s'apprête même à lancer sa propre solution digitale pour simplifier l'offre transport des petits chargeurs.

L'histoire d'une succession classique. Après avoir fondé les Transports Liotier à Saint-Joseph (42) en 1982, Gilbert Liotier prend sa retraite et passe le relais à son fils. « Ce n'était pas une vocation, mais au moment de choisir mes études, je me suis orienté vers le transport. Après une alternance chez Stef, j'ai intégré l'affaire familiale, où j'ai trouvé ma voie », rapporte Nicolas Liotier.

Une fois à la tête de l'entreprise, en 2017, le dirigeant rencontre des moments difficiles. « Nous avons été placés en redressement judiciaire en raison de deux facteurs : une conjoncture dégradée et une gestion un peu "à l'ancienne" », analyse-t-il. Contraint de réduire les effectifs, la société, qui comptait 70 salariés, n'en emploie plus que 40 aujourd'hui. « Près de sept ans auront été nécessaires pour redresser l'affaire. Nous avons enfin réussi à sortir la tête de l'eau en 2020, confie le transporteur. Nous sommes désormais plus

structurés et réalisons un chiffre d'affaires en progression, avec une rentabilité cohérente. » Fort de cette expérience, Nicolas Liotier change les orientations stratégiques de son entreprise.

De nouvelles orientations stratégiques

« À l'époque, nous n'avions qu'un service de transport, qui opérait quasiment exclusivement en sous-traitance. J'ai décidé d'y remédier en ne travaillant plus qu'en direct avec des chargeurs », explique-t-il. Il choisit également de se lancer dans la logistique en 2016, avec un bâtiment de 4 000 m², grâce auquel il propose du picking, de la préparation de commandes, du stockage et l'expédition de colis pour des e-commerçants.

L'année suivante, Nicolas Liotier a démarré l'affrètement, une activité qui emploie désormais 7 personnes et génère 40 % du chiffre d'affaires de l'entreprise. « Toutes ces activités sont en croissance », précise le dirigeant, qui souhaite poursuivre son développement en misant sur les services. Il s'apprête ainsi à lancer un outil digital qui permettra à des chargeurs (TPE et TPI) ayant peu de volumes d'obtenir un devis en trois clics et ainsi simplifier l'offre transport.

« La mise en service de ce site internet devrait nous permettre de générer entre cinq-cent-mille et un million d'euros de chiffre d'affaires par an », anticipe-t-il. En matière de transport, l'entreprise est spécialisée dans le frigo pour la grande distribution et le dernier kilomètre. Ces activités représentent 65 % de ses contrats. Le reste est assuré par des camions fourgons ou tautliners.

Confiant dans l'avenir

« Nous pourrions nous développer, car nous avons de la demande. Le problème, c'est que nous peinons à y répondre faute de trouver du personnel », déplore le dirigeant. Pour sauter cet obstacle, il réfléchit à l'intérêt de se lancer dans une opération de croissance externe : « J'ai déjà étudié des dossiers, mais il faut trouver une entreprise qui a du personnel et qui partage notre état d'esprit. »

En cas de signature, il veillerait à prendre le moins de risques possible, car avec une consommation globale en baisse, la conjoncture n'est pas favorable. « Comme nous proposons un travail technique qui demande de la régularité, des back-ups et une sécurisation des flux, pour le moment, le ralentissement du marché ne nous pénalise pas trop », affirme-t-il, même s'il reconnaît manquer de visibilité.

Quoiqu'il arrive, Nicolas Liotier reste persuadé que l'entreprise saura s'adapter : « Nous sommes agiles et nous saurons trouver des solutions et nous adapter pour rebondir. » En matière de transition énergétique, l'entreprise a aussi pris les devants, avec la moitié des 20 camions roulant au B100. L'autre moitié y passera au fur et à mesure du renouvellement du parc. « Nous allons acquérir six nouveaux camions B100 l'an prochain, et comme nous gardons nos véhicules seulement cinq ans, notre flotte sera vite 100 % biocarburant », annonce le dirigeant.

Valérie Chrzavzez

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'innovation de Bert, un transporteur français, qui a introduit des camions à hydrogène pour répondre aux exigences environnementales. Grâce à un partenariat avec Hyliko, Bert utilise des porteurs frigorifiques alimentés par pile à combustible pour des livraisons en région parisienne. Cette technologie, testée avec succès durant les JO de Paris, offre des solutions zéro émission pour le transport lourd.

✦ Synthèse IA ✦

Bert exploite les premiers camions à hydrogène en France

Le transporteur Bert, basé dans la Drôme, est engagé depuis deux ans dans la propulsion hydrogène avec Hyliko. Il a exploité pendant la période des JO un tracteur Renault trucks alimenté par une pile à combustible. Le tracteur a été rétrofité par Hyliko, qui, outre le fait de fournir le véhicule, garantit l'approvisionnement en H2 vert via la société Lhyfe et la maintenance du véhicule.

Sponsorisé par Toyota, ce prototype sur lequel Bert n'était pas autorisé à communiquer jusqu'à présent a servi à transporter les véhicules bas carbone Toyota sur les sites prestige de Paris : Château de Versailles, Champs Elysées, Stade de France, La Concorde et le Toyota Park Ave Bir Hakeim. Attelé à une semi remorque porte lourds Rolfi, l'ensemble a fonctionné durant deux mois sans le moindre problème. Fin août, Hyliko a repris ce tracteur pour l'analyser et l'utiliser comme vitrine de son savoir-faire.

De son côté, Point P, l'autre société engagée avec Hyliko, fait également tourner depuis quelques mois un porteur et un tracteur de la même génération de proto.

Toujours en partenariat avec Hyliko, Bert a immatriculé cet été deux porteurs frigo 26 t Hyundai qu'il exploite depuis pour le compte de deux de ses gros clients de la distribution à Paris et en région parisienne. Ils se réapprovisionnent à la station créée par Hyliko et Lhyfe à Villabé (91). Le transporteur n'a pour l'instant rencontré aucun problème de fiabilité avec cette technologie qui tourne au quotidien.

Comme on l'a vu au Mans en 2023, Perrenot utilisait déjà un porteur Hyundai à pile à combustible, mais immatriculé en Allemagne, sans prendre le risque de l'importer en France... – MF



Pendant la période des JO, Bert a fait rouler ce camion pour le compte de Toyota, sans rencontrer aucun problème. Depuis, Hyliko l'a repris pour l'exposer sur des événements, comme ici au Mans 2024.



L'un des deux porteurs frigo 26 t Hyundai à pile à combustible exploités par Bert en distribution à Paris et en région parisienne.



Girteka teste le transport frigo tout électrique

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite du projet pilote du transporteur lituanien Girteka, en collaboration avec Volvo et Schmitz Cargobull, pour tester une solution de transport frigorifique tout électrique. L'expérimentation s'étend sur des trajets de 1 500 km avec un Volvo FM Electric et une semi-remorque frigorifique électrique, visant à valider la fiabilité de cette configuration pour le transport longue distance.

✦ Synthèse IA ✦

Le transporteur lituanien Girteka, en collaboration avec Volvo AB, Schmitz Cargobull et BP Pulse, a mené une expérimentation pionnière d'un ensemble tout électrique, combinant un Volvo FM Electric et une semi-remorque frigorifique Schmitz Cargobull. L'ensemble a parcouru environ 1 500 km en effectuant des livraisons pour Nestlé, sachant que le tracteur bénéficie d'une autonomie de 300 km et que l'unité de réfrigération de la semi-remorque peut tenir jusqu'à 5 heures en mode tout électrique. Les temps de recharge rapides durent pour leur part 1 h 30. Les acteurs reconnaissent qu'une parfaite coordination entre chaque partie prenante reste pour l'instant essentielle, afin d'assurer la continuité de la mission.

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



Portraits des membres du nouveau Comex d'Auchan Retail

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la réorganisation de la gouvernance d'Auchan Retail avec un comité exécutif resserré. Sous la direction de Guillaume Darrase, ce nouveau Comex vise à renforcer la compétitivité de l'enseigne. Parmi les membres, Patrice Moulin (finances), Christophe Carreyre (RH), Vincent Avignon (offre), Sandrine Burgat (marketing) et Laurent Francony (qualité et RSE) apportent chacun leur expertise pour soutenir la transformation et les ambitions stratégiques de l'enseigne.

✦ Synthèse IA ✦

Qui sont les membres de ce nouveau Comex d'Auchan Retail. LSA s'est procuré une note interne qui donne quelques éléments de présentation.

Yves Puget

25 octobre 2024 \ 19h14



© TRAVELARIUM 123 Rf

Dans une note interne que LSA s'est procurée, Guillaume Darrase, directeur général d'[Auchan](#) Retail, annonce qu'«*en accord avec Yves Claude et le Conseil d'Auchan Retail (...) une évolution de la gouvernance d'Auchan Retail à compter de ce jour. Pour plus d'efficacité et plus de lisibilité, je souhaite mettre en place une organisation simplifiée, autour d'une équipe resserrée qui portera, à vos côtés, la responsabilité de conduire Auchan sur le chemin de la compétitivité et de la création de valeur*» Voici les portraits de cette équipe. Des portraits transmis dans la note interne.

Directeur Général Délégué en charge des fonctions supports - Patrice MOULIN

Diplômé de l'Ecole Supérieure de Commerce de Reims/NEOMA et d'un master finance de l'ESCP, Patrice a construit la majeure partie de son parcours dans la grande distribution alimentaire. Il a débuté chez [Promodès](#) avant de s'épanouir dans des fonctions financières et de

contrôle de gestion chez [Carrefour](#) (CFO France et VP en Chine); Il rejoint ensuite In Vivo Retail en qualité de directeur général adjoint, en charge des sujets Finance, IT et Immobilier. Depuis 2019, Patrice occupait, chez [Lactalis](#), la fonction de directeur général corporate, supervisant l'ensemble des fonctions d'appui. Il a rejoint Auchan Retail en juin dernier en qualité de directeur général délégué.

Directeur Ressources Humaines et Communication - Christophe CARREYRE

Issu d'une formation scientifique (DEA de Physique), Christophe a successivement travaillé au CNRS, puis dans l'enseignement. Après 3 années passées dans le secteur bancaire, il rejoint Auchan en 1996 à Perpignan puis Martigues en qualité de chef de rayon. Il évolue ensuite en tant que chef de secteur à Avignon, directeur adjoint de Perpignan et directeur magasin à Mériadeck. Son parcours se poursuit en tant que directeur régional dans l'Ouest, en Ile-de-France, dans le Sud, et finalement dans l'Ouest. Il rejoint les services centraux en 2019 pour conduire le programme Renaissance et la transformation des projets France. Christophe a la responsabilité des ressources humaines France depuis octobre 2021.

Directeur Offre/Supply - Vincent AVIGNON,

Il débute sa carrière, en 1989 au sein d'un hypermarché Continent, il sera ensuite en responsabilité régionale de la filière bazar lourd (culture et électroménager). Il rejoint ensuite successivement les enseignes [FNAC](#) et [Boulangier](#). Sa carrière chez Boulangier l'amènera à prendre une responsabilité commerciale régionale, puis nationale. A compter de 2002, il pilote les activités marketing/offre/sourcing en Espagne et est membre du conseil de surveillance. De 2006 à 2011, il dirige, en qualité de directeur général, la société Aquamondo (groupe St Gobain) en France et en Espagne. De 2011 à 2025, il est directeur exécutif de la région sud de l'enseigne [Lapeyre](#) puis prend en charge le développement de la franchise de l'enseigne (120 points de vente). De 2015 à 2018, Vincent occupe le poste de directeur exécutif chez [Jardiland](#). Depuis 2018, Vincent, en tant que directeur général adjoint du groupe Invivo-Terac et membre du comex, a eu successivement en charge l'exploitation, la conduite d'un plan de croissance, les stratégies de l'offre et les stratégies de compétitivité.

Directrice Marketing et Marque - Sandrine BURGAT

Sandrine débute sa carrière chez Publicis, en 1987, en qualité de chef de publicité. Dès 1993, elle entre dans le monde du retail en qualité de directrice de la communication d'[Intermarché](#) Europe. En 2000 et durant 10 ans, au sein de l'agence de conseil en communication "Australie", Sandrine accompagne la stratégie commerce et marque de l'enseigne [Leclerc](#) en qualité de directrice commerciale. A partir de 2011 et durant 10 ans, elle rejoint l'enseigne [Système U](#), en tant que directrice marketing, marque et communication. En 2022, Sandrine était en charge du marketing et de la RSE du groupe LAPEYRE. En avril dernier, Sandrine rejoint Auchan en qualité de directrice plan commerce, animation commerciale et clients France .

Directeur Qualité & RSE - Laurent FRANCONY

Ingénieur agronome, Laurent commence sa carrière dans les métiers du vin en recherche et développement pour industrialiser l'utilisation de nouveaux conditionnements auprès de la grande distribution. Ensuite, chez CODIVIA RHÔNE, il développe l'activité commerciale France et export. A partir des années 2000, pour AGRO MARCHÉS INTERNATIONAUX, il intervient en conseil pour la mise en place d'outils de gestion de la traçabilité et des achats au sein des filières agro-alimentaires. C'est en 2004 qu'il intègre la grande distribution, au sein de l'enseigne [Système U](#) en qualité de directeur qualité, sécurité, sociétal et [environnement](#). Il rejoint ensuite le groupe Carrefour en 2019 où il prend en charge la direction qualité du groupe et de la France.

PGC-FLS : ces catégories de produit dont les ventes ont le plus progressé en 10 ans

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'évolution des ventes des produits de grande consommation, avec un intérêt croissant pour les boissons, notamment l'eau et les sodas, reflétant une tendance liée aux étés chauds. Les apéritifs salés et les plats cuisinés progressent aussi, illustrant une désaffection pour les repas traditionnels. L'analyse montre comment les modes de consommation changent et influencent la composition des rayons, poussée par un besoin de commodité et de produits prêts à consommer.

✦ Synthèse IA ✦

PGC-FLS : ces catégories de produit dont les ventes ont le plus progressé en 10 ans

En 10 ans, le nombre d'unités de consommation de PGC-FLS vendu a progressé de 5,4 %, mais certains produits sortent particulièrement du lot, à l'instar des eaux plates naturelles et des boissons gazeuses sans alcool, selon les chiffres de NielsenIQ.

Emilie-Xuân Nguyen

29 octobre 2024 \ 11h23



© micheleursi/123RF

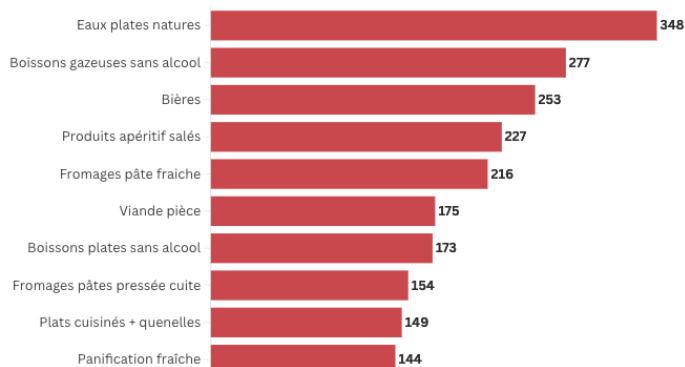
Les apéritifs salés font partie des catégories de produit qui ont le plus progressé en 10 ans illustrant la tendance de "l'apéro dinatoire".

En 10 ans, le nombre d'unités de consommation de PGC-FLS vendu a progressé de 5,4 % et certaines catégories de produit sortent particulièrement du lot. Avec des étés de plus en plus longs et de plus en plus chauds, les trois premières places des catégories les plus en croissance sont, sans surprise, occupées par des boissons. Les eaux nature, les sodas et les bières sont en effet très "météo sensible". "Les gains se notent surtout en période estivale. Ainsi, dans le cas des eaux plates, 50 % des gains UC vs an-1 en moyenne ont été générés entre juin et septembre (soit sur 33 % de l'année)", indique NielsenIQ.



Top 10 des catégories PGC FLS en croissance depuis 10 ans

En millions d'unités



Source: NielsenIQ Scantrack | HMSM+SDMP+Drive+Proxi | CAM P10 2024 vs CAM P10 2015

En plus de repérer les catégories de produits en forte croissance, NielsenIQ analyse comment cette évolution révèle des changements structurels progressifs, essentiels pour comprendre et anticiper les futures tendances de consommation des Français.

Déstructuration des repas

Au-delà des étés de plus en plus chauds, boostant la vente de boissons fraîches, les Français sont de plus en plus friands des apéritifs. Les apéritifs salés (chips, tartinades...) se placent à la 4^e place des PGC-FLS le plus en croissance depuis 10 ans. Ce nouveau moment de consommation illustre aussi la déstructuration des repas. Ainsi, l'apéritif change progressivement de forme, notamment chez les plus jeunes, quitte à venir parfois concurrencer le repas au profit d'un "apéro dînatoire".

Autre tendance, les Français consacrent de moins en moins de temps à cuisiner. Pour preuve, la croissance des ventes en volume de plats cuisinés et de la panification fraîche, respectivement à 149 et 144 millions d'unité. "Ces Français, consacrant très peu de temps à la cuisine et à la prise de leur repas, représentent désormais 25 % de la population. Une part en croissance continue depuis justement 10 ans...", illustre NielsenIQ.

Le plateau de fromages, ringard ?

Le fromage, à pâte fraîche (type mozzarella) ou à pâte pressée cuite (type râpé ou raclette), fait aussi partie des catégories de PGC-FLS le plus en croissance en 10 ans. Toutefois, la façon de le consommer a bien évolué. "Si les pâtes fraîches bénéficient du même effet météo que les liquides par exemple, elles illustrent aussi toutes les deux la manière selon laquelle la consommation de fromage s'est déplacée au sein du plat principal, en salade ou sur des pâtes pour le râpé, analyse NielsenIQ. À l'inverse, le traditionnel plateau de fromages avant le dessert disparaît peu à peu : il n'est plus une habitude que pour 35 % des Français, entraînant dans sa disparition le recul des ventes de fromages 'de dégustation', comme le camembert par exemple (-16 % depuis 2016)."

Toutefois, le contre-exemple parfait à cette tendance est le fromage à raclette. Son succès, +37 % depuis 2016, montre que le fromage en cœur de repas peut encore attirer, y compris les jeunes, pour peu qu'il soit perçu comme fédérateur et ludique. En somme, réussir à allier modernité et tradition peut s'avérer être un véritable vecteur de succès.

Stratégies commerciales : Casino veut capitaliser sur un « groupe de marques »

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la nouvelle stratégie du groupe Casino, recentrée sur ses marques locales et la proximité, avec huit enseignes dédiées à différents segments de consommation. Philippe Palazzi, directeur général, met en avant la collaboration avec les fournisseurs, en particulier les PME, pour renforcer cette approche de marques de proximité. Casino s'appuie sur une centrale d'achat partagée pour augmenter son pouvoir de négociation et maintenir sa compétitivité dans un marché en mutation.

✦ Synthèse IA ✦

Devant les industriels, le directeur général de l'entreprise refondue a vanté les qualités du nouveau Casino : un groupe de marques de proximité, et non de formats, qui touche 42 millions de consommateurs.

Magali Picard

29 octobre 2024 \ 07h00



© LAETITIA DUARTE

Philippe Palazzi, directeur général de Casino : « En 2023, beaucoup de PME ne nous ont pas lâchés, contrairement aux grands groupes qui n'ont fait qu'accélérer la chute du groupe. Nous continuerons à investir avec elles. »

Les axes de la stratégie

- Développer des marques, et non des formats, adaptés aux emplacements.

- Devenir le leader des innovations des produits, sachant que les MDD représentent 20 à 25 % du chiffre d'affaires.

Celui qui a pris les commandes du nouveau Casino il y a maintenant six mois aime les anaphores. « *J'ai très mal à mon Casino.* » Cette phrase, Philippe Palazzi, natif d'Aix-en-Provence et dont l'enfance a été « *bercée par Casino* », l'a prononcée trois fois. Les derniers mois ressemblent à de la haute voltige. Il a fallu vendre plus de 300 magasins, hypermarchés et supermarchés, restructurer la logistique et procéder à l'un des plus importants plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) de l'année, portant sur 3 000 postes. Symbole, le siège historique de Saint-Étienne a vu son effectif ramené à un millier de salariés au lieu de 1 700.

Recentré sur la proximité et sur la franchise, le nouveau Casino est désormais « *un groupe de marques* ». « *Le format n'a plus de sens*, explique Philippe Palazzi. *Les hypermarchés réduisent leur superficie et les consommateurs achètent en fonction d'une marque.* » Autour du fleuron Monoprix, qui pèse la moitié du chiffre d'affaires total, Naturalia, Franprix, le roi de la proximité, notamment parisienne, Vival, Spar, Petit Casino, Le marché d'à côté, Sherpa... Huit enseignes au total, véritables « *marques de proximité adaptées aux emplacements* », pour reprendre les propos du nouveau patron de Casino. « *L'assortiment de chacune tient compte de la typologie des clients, nombre de touristes, étudiants, habitants... Nous adaptons notre offre aux moments de consommation.* »

Les chiffres

- 9 Mrds € : le CA
- 132 fournisseurs négociés par Aura Retail

Source : enseigne

Travailler « en meute »

Pour ce faire, s'adosser à une centrale d'achats puissante est plus que jamais nécessaire, Aura Retail en l'occurrence aux côtés d'Intermarché et d'Auchan. « *Nous allons parler d'une seule voix auprès des industriels. Si Monoprix est souvent très bien livré, c'est moins le cas des autres marques du groupe. Nous allons désormais travailler en meute.* » Et d'ajouter : « *En 2023, beaucoup de PME ne nous ont pas lâchés, contrairement aux grands groupes qui n'ont fait qu'accélérer la chute du groupe. Nous continuerons à investir avec elles.* » Les voilà prévenues.

Avec Aura, 132 fournisseurs, les plus gros, seront transférés « *avec Intermarché à 100 % à la manœuvre* », précise le dirigeant. Le non-alimentaire sera géré par Auchan, les promotions et « *le 4 net* » par la centrale historique de Casino, AMC. « *Nous touchons 42 millions de consommateurs et réalisons entre 20 et 25 % de notre chiffre d'affaires en milieu rural. Nous ne sommes pas les plus gros, mais les plus sexys !* » Sexy grâce à ses huit enseignes évidemment.

Autre axe fort, la franchise, privilégiée pour la proximité. « *Nous voulons rendre l'activité des franchisés pérenne*, a expliqué Philippe Palazzi. *Nous allons investir dans les prix, les promotions et les accompagner dans la restructuration de leurs points de vente.* » Sans oublier la rénovation des magasins intégrés (un tiers du parc de Monoprix par exemple). Tout un programme.

Casino : ce qu'il reste de la logistique

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la réorganisation logistique chez Casino, marquée par la fermeture de plusieurs entrepôts et la suppression de centaines de postes. L'enseigne s'appuie désormais sur une infrastructure allégée, répartie sur six entrepôts et quelques partenariats de reprise avec Intermarché et Auchan. Cette restructuration reflète une rationalisation nécessaire face à la baisse des ventes et le recentrage stratégique vers la proximité.

✦ Synthèse IA ✦

Intermarché reprend trois entrepôts et Auchan un autre à Aix-en-Provence. Ce qui permet de sauver 440 emplois. Mais, comme prévu, quatre ferment et des PSE partiels concernent quatre autres, soit plus de 700 postes. Le nouveau groupe Casino fonctionnera avec six entrepôts.

Magali Picard

30 octobre 2024 \ 17h30



© Laetitia Duarte

La réduction du nombre de magasins entraîne une réduction des entrepôts et la suppression de plus de 700 emplois.

« C'est la première fusée de l'étage, soupire Richard Ramos, délégué syndical central Force Ouvrière chez Easydis, la filiale logistique du groupe Casino. 2000 lettres de licenciements vont partir au total pour tout le groupe, mais ce n'est pas fini pour la logistique. » Celui-ci s'inquiète notamment de la volonté de la nouvelle direction de mettre en place des synergies entre les trois entités restantes du groupe, à savoir Monoprix, Franprix et la proximité. Ces jours-ci s'achèvent les procédures enclenchées avant l'été pour réduire les effectifs. Soit, au total, huit plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) dans huit entités différentes, dont Easydis. Les premières lettres de licenciements devraient partir la semaine prochaine.

741 suppressions de postes

Tout comme les magasins, la logistique est concernée au premier plan : elle s'adapte de facto à la contraction du groupe Casino qui a perdu plus de 400 magasins en six mois. A elle seule, Easydis concentre 741 suppressions de postes (52 sur le siège et 689 sur les entrepôts) sur la totalité des 3000 suppressions d'emploi du groupe (le chiffre n'est pas encore exactement arrêté). Sur ce total, 542 concernent les quatre entrepôts qui ferment définitivement (Limoges, Gaël, près de Rennes, Besançon et Toulon). Quatre autres entrepôts situés à Auxerre (Yonne), Corbas (Rhône), Montbartier (Tarn-et-Garonne) et Andrézieux (Loire) font l'objet de plans sociaux partiels, soit au total 220 salariés selon les syndicats. Cela correspond à l'activité pour les grandes surfaces, qui cesse. Environ 600 salariés pourraient recevoir une notification de licenciement

Reprise pérenne pour 3 entrepôts par Intermarché et un par Auchan, il restera six entrepôts

A Saint-Bonnet-Les-Oules, dont la mise sur la sellette avait inquiété les élus de la Loire, département du siège historique de Casino, 200 emplois sont sauvés. La base logistique de 52 000 m² va desservir 87 magasins Intermarché situés dans le centre-est de la France. GXO Logistics a repris quant à lui les entrepôts de Salon-de-Provence et de Montélimar en mai dernier. A partir du 1^{er} novembre, c'est l'entrepôt situé à Aix-les-Milles qui sera repris par Auchan (240 emplois) sur les produits frais pour tous les magasins du sud-est de la France. Reste six entrepôts intégrés qui continueront à servir le groupe Casino (Auxerre, Corbas, Montbartier, Aix 2 et Montmorillon dans la Vienne pour la proximité et Andrézieux pour Cdiscount), auxquels il faut ajouter trois sites prestés surgelés. En l'espace de quelques mois, le nombre d'entrepôts du groupe Casino aura été divisé par deux.

Monoprix : l'indispensable relance de l'enseigne phare de Casino

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des difficultés de Monoprix et de la nécessité de redynamiser l'enseigne. La nouvelle direction mise sur une offre revisitée et un programme de fidélité pour répondre aux attentes des consommateurs. Alfred Hawawini, nommé directeur général, prévoit des rénovations prioritaires pour améliorer l'expérience client. Les prix élevés et le manque d'attractivité sont identifiés comme des défis, avec l'objectif de renforcer la position de Monoprix sur le marché urbain.

✧ Synthèse IA ✧

Le moteur de Casino montre de sérieux signes d'essoufflement. Dans l'attente de la nouvelle stratégie que Philippe Palazzi, directeur général depuis mars, dévoilera le 14 novembre, LSA a enquêté sur les axes du nécessaire redémarrage de Monoprix.

Magali Picard

30 octobre 2024 \ 07h00



© Alain Potignon/ Monoprix

Le Monoprix Blanche, sur le bd de Clichy (Paris, 9e), qui comprend un étage dédié au textile, a été totalement rénové. L'offre a été étoffée et les effectifs renforcés, notamment aux rayons frais et aux caisses.

Des priorités contraintes

- **Enseigne la moins bien classée** en prix parmi les 13 suivies par Kantar, Monoprix bloque les étiquettes sur une centaine de produits à marque propre et relance son programme de fidélité. Mais baisser les prix est compliqué pour une enseigne dont les coûts d'exploitation sont élevés.
- **Réputée pour une offre large** et premium, l'enseigne qui s'adresse à des foyers urbains, souvent aisés, doit se distinguer sur les produits frais et retravailler le textile et la maison.

- **Le parc de plus de 300 magasins** intégrés a fait l'objet de peu d'investissements depuis dix ans. Faute de marge de manœuvre financière très large, Casino devra établir une liste de magasins prioritaires à refaire, notamment à Paris qui compte 60 magasins.
- **De 19 000, le nombre de salariés** est tombé à 16 000 en l'espace de trois ans. Or, le client de Monoprix demande de l'accueil, du conseil, ce qui passe par une présence humaine.

Quand Monoprix tousse, Casino s'enrhume. Le poids de la « vieille dame » des magasins « populaires » pour reprendre sa dénomination première, créée en 1932 – presque la moitié du chiffre d'affaires et 60 % de l'Ebitda de son propriétaire –, est si important que Philippe Palazzi, aux commandes du groupe Casino version 2024, en a repris les rênes en direct il y a un mois. Le 24 septembre, il a annoncé prendre la présidence de Monoprix et de Naturalia et nommer l'un de ses fidèles au poste de directeur général, poussant vers la porte Guillaume Seneclauze, arrivé il y a deux ans et demi.

Alfred Hawawini connaît bien la grande distribution pour avoir travaillé chez Carrefour et Metro. Sur sa feuille de route, établir une « *stratégie claire et partagée* », ce qui n'était donc pas le cas auparavant, renforcer les « *synergies* » avec les autres enseignes (Franprix et proximité), et « *améliorer l'attention portée aux franchisés* ». Ces derniers représentant près de la moitié du parc total (296 franchisés et 322 intégrés, Monop' compris), il ne faut surtout pas les oublier.

Jadis autonome au sein de son créateur, les Galeries Lafayette, puis chez Casino depuis 2013, dirigée par de fortes personnalités, de Régis Schultz à Jean-Paul Mochet, la pépite Monoprix n'en est plus vraiment une. D'où la reprise en main directe par Philippe Palazzi. En toute logique, celui-ci place ses pions. Dans la foulée de l'arrivée d'Alfred Hawawini, les choses bougent depuis un mois au siège de Clichy-la-Garenne (92). Et ce n'est pas fini : « *La gouvernance va encore évoluer* », dit-on en interne.

Un nouveau DG passé par Carrefour, Metro et Google



Ces temps-ci, certains salariés des Monoprix parisiens ont pu apercevoir un homme poser son vélo et débouler dans le magasin avec un rituel bien rodé. Une fois qu'il a fait son tour, il se présente : « *Alfred Hawawini* », leur directeur général depuis trois semaines. Ce grand sportif a opté pour le moyen de déplacement le plus rapide pour visiter les 60 Monoprix de la capitale. Si l'enseigne n'est pas née à Paris, mais à Rouen en 1932, sa position prédominante fait de cette ville un axe stratégique. Nommé directeur général de Monoprix le 24 septembre, Alfred Hawawini fait partie de la garde rapprochée de Philippe Palazzi. Les deux hommes se sont connus chez Metro, où ce diplômé de l'ESCP est resté cinq ans, après six ans chez Carrefour, de 2008 à 2014, et avant de partir chez Google en 2019. « *Il a travaillé avec Philippe Palazzi à la relance de Casino dès l'été 2023*, explique une source interne. C'est un gros bossueur. » Une fois la feuille de route écrite, il s'agit de la déployer.

Devant Carrefour et Auchan pour le textile

Un nouveau directeur des opérations, Hubert Desroches, remplace Sandra Hazelart. Pauline Glaziou, directrice alimentaire et beauté, monte en grade en passant à la centrale d'achats de Casino, AMC. Pour lui succéder, Romain Pobé, ancien de chez Metro, a été nommé le 17 octobre directeur de l'offre et de l'e-commerce alimentaire et beauté.

L'intitulé du poste change pour répondre à l'une des lignes directrices de la nouvelle stratégie, la mutualisation des fonctions support entre les trois pôles du groupe. Ce qui correspond aussi à la réduction des effectifs enclenchée par les huit plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) du groupe Casino. Chez Monoprix, une centaine

de postes (104) concernent 9 % de la masse salariale du siège. Au chevet du malade Monoprix, l'équipe se recompose. Car le cœur du réacteur est bel et bien malade.

En chiffres

- **4,3 Mrds € de CA à fin 2023**(66 % du CA en alimentaire et 34 % en non-alimentaire)
- + 0,8 % **L'évolution du CA** à périmètre constant à fin juin 2024
- 459 M € d'**Ebitda** à fin 2023 (- 7,7 % vs 2022)
- - 28 M € **La baisse** de l'Ebitda à fin juin 2024
- 618 **magasins** Monoprix et Monop', dont 322 intégrés et 296 franchisés 7 Monoprix Maison et 16 000 salariés

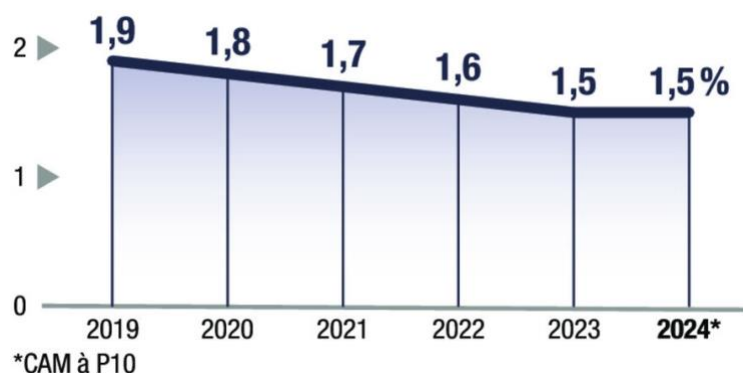
Sources : LSA, Monoprix

En cinq ans, sa part de marché est passée de 2 % à 1,5 % (en cumul annuel mobile au 29 septembre), selon Kantar Worldpanel. En 2018, 14 % des Français fréquentaient au moins une fois par an Monoprix ; aujourd'hui, ils sont 10,7 %. En deux ans, le nombre de clients a baissé de 7 %. Frédéric Valette, directeur du pôle alimentaire de Kantar Worldpanel, dresse un tableau sombre : « *Monoprix perd des clients et perd surtout en attractivité. Sa cote d'amour est passée de 60 % à 49 % en trois ans.* »

L'expert y voit l'effet d'une concurrence de nouveaux acteurs dans le textile et la beauté, notamment dans le web, mais aussi l'explosion des circuits courts dans les grandes villes où les 618 magasins Monoprix et Monop' sont implantés. De fait, toujours selon Kantar, en dix ans, la part de marché de Monoprix sur la mode et le linge de maison a chuté à 0,8 % (contre 1,1 %). « *Depuis 2015, l'enseigne a perdu quinze rangs sur ces marchés-là*, précise Hélène Janicaud, qui dirige le pôle mode de Kantar Worldpanel. *Il y a dix ans, 11 % des Français achetaient du textile chez Monoprix. Aujourd'hui, c'est 6,2 %.* »

Une part de marché en baisse depuis cinq ans

Part de marché en valeur de Monoprix par année sur les PGC-FLS, en %



Source : Kantar Worldpanel, circuits généralistes, achats des ménages ordinaires pour consommation familiale à domicile, hors vacances

Depuis deux ans, Monoprix a perdu 230 000 ménages, soit 7 % de clients. Cette baisse inquiétante s'accompagne d'une érosion constante de sa part de marché en France.

Pourtant, Monoprix reste l'enseigne alimentaire préférée des consommateurs pour le textile, devant Carrefour ou Auchan. Signe que le magasin « populaire » n'est pas mort. « *Monoprix doit être le magasin du quotidien* », rappelle Cédric Ducrocq, fondateur du cabinet Diamart. Or, depuis quelques années, l'enseigne a dérapé en termes de prix, jusqu'à 25 % d'écart avec E. Leclerc. « *Les classes moyennes supérieures qui fréquentent Monoprix ne cherchent pas à faire des économies, mais ne sont pas indifférentes non plus aux prix* », poursuit-il.

Depuis son arrivée en mars, Philippe Palazzi a accéléré sur le sujet en bloquant les étiquettes sur une centaine de produits à marque propre et en déployant le programme de fidélité. L'adhésion à la centrale Aura permettra

d'acheter en commun avec Intermarché et Auchan 132 marques. Et les MDD, gages de prix raisonnables, devraient être renforcées.

« En deux ans, la cote d'amour de Monoprix recule de 11 points, ce qui la place au neuvième rang sur les 13 enseignes que Kantar étudie. Avant, elle était dans le top 5. »

Frédéric Valette, directeur du pôle alimentaire chez Kantar Worldpanel

Seulement voilà, pour baisser les prix, il faut prendre sur les marges, ce qui demande des investissements. Monoprix peut-il se le permettre ? Longtemps vache à lait de Casino, l'enseigne se retrouve à sec. En 2023, son Ebitda a baissé de près de 8 % et, après loyers, la marge d'Ebitda perd 1 point. À cela ajoutez la dette (1,5 milliard d'euros) de Casino, dont les premières échéances tombent en mars 2026.

Cela laisse moins de deux ans à la nouvelle équipe pour relancer la machine. « *La marge de manœuvre est étroite*, estime Clément Genelot, analyste chez Bryan, Garnier & Co. *Philippe Palazzi va devoir faire des arbitrages.* » « *Cela demande un pilotage très précis, dans un contexte difficile, de ralentissement de l'inflation et de baisse des volumes* », renchérit Cédric Ducrocq.

Des magasins totalement délaissés

Comment baisser les prix sans dégrader trop sa marge ? Comment remettre à niveau un parc de 618 magasins, dont 296 en franchise, en ayant une enveloppe d'investissements réduite ? Comment réembaucher du personnel ? Autant d'injonctions contradictoires auxquelles la nouvelle équipe va tâcher de répondre. Au-delà des prix, la question du vieillissement des magasins est centrale. « *Certains ont été totalement délaissés* », note Patricia Virfolet, déléguée syndicale centrale CFDT.

Celle-ci travaille depuis trente-six ans au rayon épicerie d'un Monoprix parisien. « *Les clients râlent de ne plus trouver certains produits, de devoir attendre aux caisses, de ne pas avoir de conseil.* » Selon ses calculs, Monoprix a perdu six salariés par magasin en trois ans. Les caisses automatiques installées en grand nombre sous l'ère Naouri ont aussi montré leurs limites. Philippe Palazzi en est conscient : il a toujours prôné la nécessité de remettre de l'humain dans les magasins.

« Il y a six personnes en moins par magasin. Or, les clients qui viennent chez nous veulent bien payer plus cher mais, en échange, ils aiment avoir du conseil, des services et un accueil. »

Patricia Virfolet, déléguée syndicale centrale CFDT

Dans les deux Monoprix parisiens récemment rénovés, l'un boulevard de Clichy, l'autre boulevard Saint-Michel, l'offre a été renforcée (+ 17 % par mètre linéaire dans le premier et +5 % pour 18 000 références en alimentaire dans le deuxième), ainsi que les effectifs, notamment aux rayons frais et aux caisses. Mais ces deux grandes rénovations ne pourront pas être reproduites partout. « *Comme Macy's aux États-Unis, il faudra établir une liste de magasins prioritaires, les plus contributeurs* », suggère Frank Rosenthal, expert du retail.

Côté Monoprix, on ne cache pas la volonté de faire des « *rénovations modérées pour couvrir davantage de magasins* ». Parmi les pistes, se renforcer sur la vente à emporter et relancer ses métiers historiques, la beauté et le textile. Pour appliquer toute l'ordonnance, il faut engager des frais, 500 millions d'euros par an, selon Clément Genelot.

Or, lors du rachat de Casino, Daniel Kretinsky a fait part de son intention d'investir 300 millions d'euros par an jusqu'en 2028, et ce pour l'ensemble du groupe Casino. La feuille de route que Philippe Palazzi présentera le 14 novembre, et les investissements supplémentaires dont il disposera peut-être, donneront une idée de la volonté du nouveau propriétaire de s'engager durablement.

Stratégies commerciales : Picard parie sur l'innovation comme clé de croissance

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la stratégie de croissance de Picard, qui repose sur une innovation continue et des relations durables avec ses fournisseurs. L'enseigne investit dans des produits novateurs, notamment à bas prix, pour soutenir le pouvoir d'achat tout en maintenant ses engagements RSE. Picard continue de fidéliser sa clientèle grâce à des recettes adaptées aux contraintes du marché, comme les pénuries de matières premières.

✦ Synthèse IA ✦

Leader de la distribution de produits surgelés en France, Picard parie sur des relations au long cours avec les industriels, pour partager les risques et s'engager sur des volumes.

Charlotte Barriquand

30 octobre 2024 \ 07h00



© LAETITIA DUARTE

Cécile Guillou, directrice générale de Picard surgelés : « Notre réponse à tout, c'est l'innovation. Innover pour être agile et s'adapter à toutes les situations, comme des pénuries ou l'inflation sur des matières premières tels l'huile ou le cacao, qui nous font modifier nos recettes. »

Les axes de la stratégie

- Construire des relations de long terme avec les industriels.
- Miser sur l'innovation pour accroître la croissance.
- Accélérer sur les recettes surgelées à petit prix.

Pour Picard et ses 1 150 magasins, tous les voyants sont au vert. Avec un chiffre d'affaires (1,8 milliard d'euros en 2023) et des volumes en hausse en 2024, Picard a même enregistré son meilleur mois d'août depuis trente ans. Si l'enseigne se porte aussi bien, « *c'est parce que nous sommes agiles* », confie Cécile Guillou, sa directrice générale, qui témoignait lors du 23e Congrès des stratégies commerciales.

D'abord dans l'assortiment avec 1 300 références qui évoluent constamment. Chaque année, 250 produits sont lancés et 250 sont modifiés, par exemple en réduisant leur teneur en sucre ou en sel. Des innovations continues qui permettent au distributeur de ne pas trop souffrir des crises, comme celles liées aux matières premières. Avec la flambée des prix du cacao, verrons-nous plus de bûches fruitées pour les fêtes ?

Les chiffres

- 20 % de part de marché sur le marché du surgelé
- 40 % de renouvellement de l'offre chaque année

Source : enseigne

Des formules à 2 €

Autre axe : les prix. L'enseigne relance ainsi des formules végétales express à 2 €, alliant ses convictions en matière de RSE à une volonté de préserver le pouvoir d'achat. Des convictions difficiles à défendre sans respecter l'un des points clés du modèle, la disponibilité des produits.

Pour cela, Picard entretient des relations de long terme avec plus de 260 fournisseurs. « *Nos six principaux partenaires travaillent avec nous depuis plus de quarante ans* », détaille Cécile Guillou. Des engagements sur la durée qui permettent aussi aux industriels d'investir dans de nouvelles lignes de production ou dans des initiatives RSE.

Habitudes alimentaires : des 18 à 25 ans exigeants, engagés mais contradictoires

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des habitudes alimentaires des 18-25 ans, marquées par une dualité entre convictions environnementales et comportements de consommation. Cette génération montre un intérêt pour les régimes alternatifs tout en restant attachée aux produits omnivores. Le numérique joue un rôle clé dans leur rapport aux marques, avec une grande importance accordée aux avis en ligne et à la transparence des étiquetages, influençant ainsi leurs décisions d'achat.

✧ Synthèse IA ✧

La génération des 18 à 25 ans révèle des habitudes alimentaires entre convictions et nouvelles tendances, selon une étude des agences Dupont Lewis et Values Media.

François Biaggini

31 octobre 2024 \ 07h27



© Halfpoint - Fotolia

Les jeunes de 18 à 25 ans ont des habitudes alimentaires souvent contradictoires.

Les agences Values Media et Dupont Lewis dévoilent l'étude Young & Foodies sur le comportement et les habitudes de consommation alimentaire des 18 à 25 ans, la fameuse génération Z.

Si leur engagement en matière environnementale est avéré, ils ont aussi une approche plus nuancée de leur consommation de viande. « *Au sein d'une même génération coexistent des profils très différents dont certains ont une démarche très engagée sur le végétarien* », expliquent les agences.

Si 44 % font très attention aux conditions d'élevage pour la viande qu'ils achètent, 22 % préfèrent manger de la nourriture végétarienne, tandis que 29 % n'essaient pas de réduire leur consommation de viande pour adopter un régime plus sain.

Omnivores mais pas que...

En termes de régimes alimentaires, les trois quarts se déclarent omnivores, contre 12 % de flexitariens, contre 4 % de végétariens, 2 % de peso-végétariens et 1 % de végétariens.

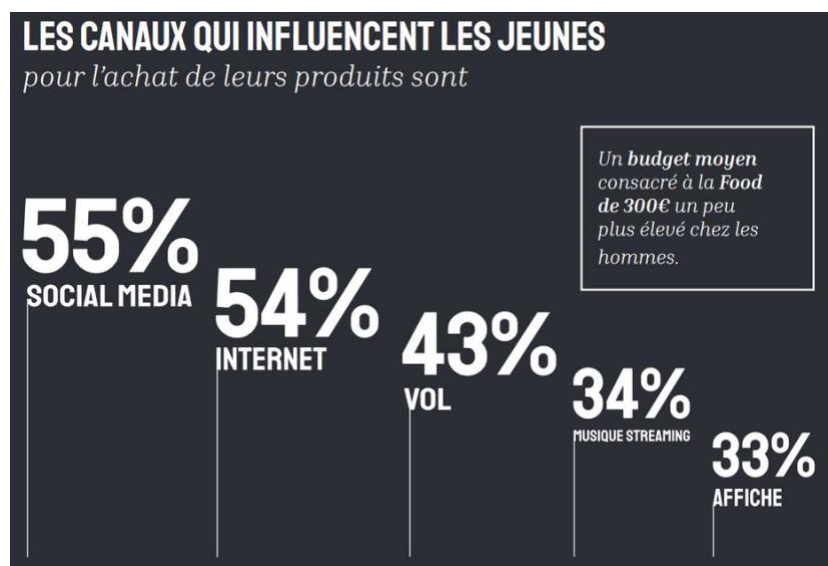
RÉGIME ALIMENTAIRE

en %



Relations avec les marques : le poids du numérique

Concernant leurs relations avec les marques, il faut arriver à gagner leur confiance avec un discours transparent. En effet, si 59 % disent acheter toujours les mêmes marques, 32 % ne font pas confiance à la liste des ingrédients inscrits sur les emballages et 28 % ont arrêté de consommer certains aliments après l'utilisation d'une appli. Les Z sont trois fois plus sensibles aux avis et aux évaluations des internautes que l'ensemble de la population (indice 330, et même 397 pour les hommes).



Les avis d'experts (indice 274), tout comme celui de leur entourage (indice 239) compte énormément, et même plus que les notations sur les appli-scan sur la qualité nutritionnelle (indice 209), ou les labels équitables (indice 184) ou bio (139). En revanche, la question de l'origine les laisse froids (indice 87), tout comme le goût (101), la marque (102) et la composition (102). La génération Z se rapproche des autres sur la recherche du plaisir au cœur des décisions d'achat, avec néanmoins une prise de conscience du bien-être par la nourriture.

Cuisine à la maison et livraison à domicile

UNE ALIMENTATION FAITE DE PLAISIR

et d'équilibre...

51%

aiment se faire plaisir en mangeant des aliments qui ne sont pas bons pour eux
indice 127

32%

ne sont ni d'accord ni pas d'accord avec le fait que la restauration rapide / fast food soit mauvaise pour la santé
indice 113

54%

disent manger plus sainement qu'avant / indice 103

29%

n'essaient pas de réduire leur consommation de viande pour adopter un régime plus sain
indice 104

29%

cherchent toujours les versions allégées des aliments / boissons
indice 107

Sur ce point, la **génération Z** se rapproche des autres sur la recherche du plaisir au coeur des décisions d'achat avec néanmoins une prise de conscience du bien-être par la nourriture.

Vient s'ajouter à cela bien-sûr le pouvoir d'achat qui ne permet pas toujours aux plus jeunes de se nourrir aussi sainement qu'ils le voudraient.

Ils sont aussi adeptes de la livraison à domicile et amateurs de cuisine. 54 % adorent faire la cuisine et 52 % disent consacrer beaucoup de temps à la préparation des repas, quand 32 % disent ne pas avoir le temps de cuisiner et 35 % des hommes de 18 à 25 ans préfèrent commander à manger plutôt que cuisiner (24 % des femmes).

Critères d'achat en GMS : le prix en tête

En grande surface, le prix est le premier critère d'achat, même si la nouveauté est un critère important : 27 % pour rester en forme, 23 % qui ont une meilleure saveur, 15 % pour le bien-être et l'anti-stress, et 14 % qui donnent bonne mine.

LES CRITÈRES D'ACHAT EN GRANDE SURFACE

varient légèrement avec le prix qui arrive en tête

34%

Le prix le plus bas
indice 118

15%

la facilité de repérage des rayons, des prix
indice 122

10%

les horaires d'ouverture étendus
indice 122



E.Leclerc reprend Auchan à Rambouillet, dans les Yvelines

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'acquisition du supermarché Auchan de Rambouillet par E.Leclerc. Cette opération permet à l'enseigne Leclerc d'étendre sa présence dans les Yvelines et d'optimiser son offre de proximité dans la région. La reprise du magasin s'inscrit dans un contexte de restructuration pour Auchan, qui cherche à se recentrer en cédant plusieurs sites.

✦ Synthèse IA ✦

L'adhérent E.Leclerc de Bois d'Arcy dans les Yvelines, reprend le supermarché Auchan à Rambouillet. En mai 2023, Auchan avait mis en vente sept supermarchés qui emploient entre 260 et 270 personnes.

Magali Picard

31 octobre 2024 \ 16h46



© sylv1rob1/123RF

Les adhérents E.Leclerc agrandissent leur parc en reprenant d'autres magasins.

Le supermarché Auchan de Rambouillet fermera ses portes le 21 novembre pour rouvrir quelques semaines après sous une nouvelle enseigne qui sera... E.Leclerc. L'adhérent qui l'a repris en effet n'est autre que Thierry Da Costa qui possède le centre E.Leclerc de Bois d'Arcy, non loin de là, souvent utilisé pour accueillir Michel-Edouard Leclerc -ce fut le cas en 2022 pour une journée nationale de recrutement du distributeur- ou même des présidents de la République - ce fut le cas de Nicolas Sarkozy le 31 août 2007 alors qu'il voulait réformer la loi Galland-

Cet hypermarché fait partie des magasins E.Leclerc les plus importants. En 2024, il réalisera, selon Pappers, 229 millions d'euros de chiffre d'affaires pour un résultat net de 3,45 millions d'euros. Quant à Auchan, la cession de Rambouillet fait partie des sept magasins que l'enseigne avait annoncé vouloir céder en mai 2023.

Les Echos

Carrefour rend hommage à Casino en recrutant ses anciens dirigeants

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la récente stratégie de Carrefour, qui recrute d'anciens dirigeants de Casino pour renforcer ses équipes. Parmi eux, Hervé Daudin rejoint le comité exécutif, apportant son expérience dans les achats et la stratégie, dans le but de bénéficier de compétences acquises dans un contexte concurrentiel difficile. Cette dynamique de recrutement est interprétée comme une manière pour Carrefour de consolider sa position sur le marché.

✧ Synthèse IA ✧

Le groupe dirigé par Alexandre Bompard a recruté Hervé Daudin, l'ancien patron des achats de Casino. Il intègre le comité exécutif du fondateur de l'hypermarché, après Emmanuel Grenier, l'ancien patron de Cdiscount.



Carrefour a accueilli à bras ouverts une demi-douzaine d'anciens dirigeants de Casino. (LOIC VENANCE/AFP)

Par [Philippe Bertrand](#)

Publié le 28 oct. 2024 à 16:45 Mis à jour le 28 oct. 2024 à 17:21

Une ou deux embauches passent pour des opportunités de marché. Quatre ou cinq, ressemblent à une razzia organisée. Le 18 octobre, Carrefour a annoncé l'arrivée d'Hervé Daudin à sa direction des marchandises. L'ancien normalien et ingénieur des Ponts et Chaussées intègre le comité exécutif du groupe dirigé par Alexandre Bompard. Directeur de la stratégie puis directeur des achats pendant 15 ans, l'homme a été pendant 23 ans l'un des fidèles de Jean-Charles Naouri, l'ancien propriétaire de Casino. « Une belle prise » commente un observateur.

Une recrue qui fait suite à celle de quatre autres habitués de la rue de l'Université, l'ancien siège parisien du distributeur qui réunissaient les enseignes Casino, Monoprix, Franprix et l'e-commerçant Cdiscount.

Début 2024, [Tina Schuler, l'ex-patronne des supermarchés et hypermarchés](#) rejoignait la direction de la franchise de Carrefour France. Elle suivait de peu [Emmanuel Grenier, dirigeant historique de Cdiscount](#) et figure de l'e-commerce français qui a pris la direction numérique de Carrefour et intégré le comex du groupe comme Hervé Daudin. En juin, c'est Jean-Paul Onillon qui arrivait à Massy, siège de Carrefour, au poste de directeur des achats de produits de grande consommation. Il était jusqu'en 2018 le bras droit d'Hervé Daudin.



Patron emblématique de Cdiscount, la filiale de Casino, Emmanuel Grenier a pris en charge la direction digitale de Carrefour. Ugo Amez/SIPA

« Talents reconnus »

Début octobre, c'est Patrice Mounier, autre cadre des achats de Casino qui passait chez l'inventeur de l'hypermarché à la française. « A son arrivée, Alexandre Bompard a amené avec lui plusieurs dirigeants de Fnac Darty, comme le directeur financier Matthieu Malige ou [Elodie Perthuisot, directrice commerciale de la Fnac devenue madame e-commerce de Carrefour puis directrice exécutive de Carrefour Espagne](#). Petit à petit, il a remodelé la gouvernance héritée de son prédécesseur Georges Plassat. Les transfuges de chez Casino participent de ce mouvement. C'est un mix d'une nouvelle génération de « carrefouriens et de talent externes reconnus » explique un bon connaisseur de Carrefour. Les nouveaux venus suppléent ainsi des cadres déjà en place.

LIRE AUSSI :

[Jean-Charles Naouri, la chute d'un surdoué](#)

En creux, l'arrivée des ex-Casino souligne que le distributeur qui a frôlé la faillite et a été racheté par Daniel Kretinsky, ne manquait pas d'intelligence interne. « Casino possédait et possède encore en partie les bons concepts et d'excellents emplacements. Jean-Charles Naouri avait su réduire le poids des hypermarchés un format en déclin pour se concentrer sur le centre-ville, la proximité et les formats premium. L'endettement qui a écroulé le groupe a masqué cette réalité », constate un fournisseur sous couvert d'anonymat.

De fait, l'exigence de rentabilité nécessaire au remboursement de la dette a plombé l'activité, avec des prix élevés au moment du pic d'inflation alimentaire. Les supermarchés et hypermarchés sont devenus

un foyer de pertes qui a été vendu à Intermarché et Auchan. Le siphonnage des compétences internes par Carrefour tend à prouver que le problème était d'abord financier. Jean-Charles Naouri a toujours estimé que son entreprise a été la victime [des attaques de fonds activistes comme Muddy Waters](#) qui ont trop renchéri son refinancement. On imagine mal Alexandre Bompard ne pas s'entourer des meilleurs. En 2018, il avait tenté de racheter Casino. Il fait aujourd'hui main basse sur les hauts cadres de l'époque.

D'autres ex-Casino chez Grand Frais et Picard

Proche de Thierry Cotillard, le président d'Intermarché, avec lequel il a fait achats communs pendant plusieurs années dans le cadre d'une centrale partagée et négocié [le rachat de près de 300 magasins Casino](#) après la restructuration financière du groupe, Hervé Daudin a la réputation d'un acheteur exigeant mais respectueux des fournisseurs industriels. Du côté du nouveau Casino et de son directeur général Philippe Palazzi, on assume le départ de ce pilier de l'ancienne équipe au nom du nouveau projet qui trouvera sa pleine expression avec un plan stratégique qui sera présenté le 14 novembre.

« Nous sommes allés vite pour recruter ces anciens Casino avant que d'autres ne les signent », dit-on chez Carrefour. Force est de constater que la marque employeur Casino n'est pas dévaluée. Jean-Paul Mochet, l'homme qui a orchestré la montée en gamme vers les services de Franprix, est [devenu président de Grand Frais](#), l'enseigne de distribution qui monte. Son adjointe, [Cécile Guillou, est devenue directrice générale de Picard](#), autre marque préférée des Français. Pour tempérer le propos, il faut rappeler que le « retail » français est un petit monde où le mercato des talents n'est pas rare comme le prouve l'arrivée de Guillaume Darrasse ancien de chez U et Teract à la présidence d'Auchan.

Philippe Bertrand

Auchan sur le point d'annoncer un vaste plan social

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'imminent plan social chez Auchan, qui pourrait concerner un nombre important de salariés. Face à un contexte économique difficile et des résultats en berne, Auchan envisagerait des suppressions de postes pour rationaliser ses coûts. Ce plan de restructuration serait l'un des plus importants du secteur, visant à repositionner l'enseigne dans un marché en mutation rapide.

✧ Synthèse IA ✧

Le distributeur nordiste en difficulté pourrait annoncer, ce mardi, à ses représentants syndicaux la suppression de 2.500 postes. En un peu plus d'une décennie, l'enseigne a perdu 4 points de parts de marché.



Auchan pourrait annoncer des suppressions de postes à ses représentants syndicaux ce mardi. (Franck Crusiaux/REA)

Par **[Philippe Bertrand](#)**

Publié le 4 nov. 2024 à 13:42 Mis à jour le 4 nov. 2024 à 14:10

Ce ne sera pas une surprise pour les observateurs du secteur de la distribution. [Le groupe Auchan a perdu plus de 900 millions d'euros au premier semestre 2024](#), en grande partie à cause de sa branche française. Des mesures de restructuration s'imposaient : elles seront annoncées mardi matin au cours de la réunion des différents comités sociaux et économiques dont les syndicats ont révélé la convocation, la semaine passée.

Selon nos informations, des suppressions de postes pourraient être demandées par la nouvelle direction présidée par Guillaume Darrasse, l'ancien de la Coopérative U et de Teract. Elles se monteraient à environ 2.500 emplois, du même ordre que le plan social en cours chez Casino. « La Lettre » évoque jusqu'à 2.300 postes. Le week-end dernier, les syndicats d'Auchan craignaient des annonces qui s'élèvent jusqu'à 10.000 emplois.

Réduction des surfaces

Auchan avait déjà supprimé 1.500 postes en 2020, dont 677 dans les structures centrales. De son côté, Carrefour a effectué trois fois des coupes franches dans ses sièges depuis l'arrivée d'Alexandre Bompard à la présidence en 2018. Les groupes intégrés de distribution fléchissent sous le feu croisé de l'inflation alimentaire, qui a atteint 20 % en deux ans jusqu'en 2023, et de l'offensive du duo Leclerc-Intermarché sur les prix bas.

En un peu plus d'une décennie, Auchan a perdu 4 points de parts de marché, descendant à 8 % quand Leclerc, Carrefour et Intermarché dépassent ou s'approchent des 20 %. L'enseigne nordiste souffre du manque de moyens financiers qui l'empêche d'investir dans ses prix. Selon le baromètre Distriprix des Editions Dauvers, en septembre, Auchan était à l'indice 106 quand Leclerc était à 92.

LIRE AUSSI :

[EN CHIFFRES - Auchan a connu un nouvel exercice « difficile » en 2023](#)

[INTERVIEW - « Retrouver la joie d'aller dans un magasin » : Auchan lance sa révolution douce](#)

Pour s'adapter à l'évolution de la consommation, les dirigeants ont déjà annoncé un vaste plan de réduction des surfaces de vente des grands hypermarchés, le format roi de l'enseigne créée par le patriarche Gérard Mulliez. Quelque 500.000 mètres carrés, soit un quart de la surface du tiers de ses hypermarchés, doivent s'envoler. « 70 % de nos magasins feront bientôt moins de 10.000 mètres carrés », expliquaient les dirigeants lors de la présentation des résultats semestriels.

Mais derrière cette restructuration en profondeur qui remet en cause le format historique du grand hypermarché vendant tout sous le même toit se cache le soutien des actionnaires familiaux Mulliez. L'AFM a procédé à une augmentation de capital de 400 millions d'euros pour permettre le rachat de 94 hypers et supermarchés Casino. Auchan s'est également allié aux achats avec Intermarché pour bénéficier de meilleures conditions d'approvisionnement. Deux signes d'une volonté de sortie de crise par le haut, même si les suppressions de postes pressenties heurtent les valeurs sociales qui structurent Auchan depuis l'origine.

Philippe Bertrand

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Commerce Équitable « origine France » : une niche en progression

✿ Synthèse IA ✿

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la croissance du commerce équitable d'origine France, qui attire de plus en plus de consommateurs en quête de produits locaux et durables. Ce segment en expansion valorise les circuits courts et une production responsable, contribuant à renforcer la demande pour des produits transparents et éthiques. Cette niche permet aux producteurs français de s'adapter à une demande croissante pour des choix de consommation éco-responsables.

✿ Synthèse IA ✿

Le commerce équitable en France ne cesse de progresser. Aux côtés des cafés, chocolats et sucres importés de communautés paysannes d'Amérique latine ou d'Afrique se développent des produits issus de l'agriculture française.

Publié le 21 octobre 2024 - Par Franck Jourdain

Labels filières Internationales et origine France



Les 8 labels de commerce équitable présents sur le marché français

© Commerce équitable France

Les produits du **commerce équitable** ont généré l'an passé en France un chiffre d'affaires de 2,118 milliards d'euros avec 11 000 produits, en **croissance** de 1,8 % sur un an sur un marché alimentaire en contraction de plus de 4 %. Ils provenaient pour les deux tiers de pays étrangers, un tiers étant issu de **filières françaises**.

Le commerce équitable « origine France » a gagné 6 % en un an

À lui-seul, ce **commerce équitable « origine France »** a gagné 6 % en un an, selon les chiffres de Commerce équitable France qui constitue le collectif de tous les maillons de la filière.

Lire aussi : « La baguette devient la première catégorie équitable vendue en France, devant le café »

Le bio pèse lourd dans le commerce équitable

Tel qu'il est défini dans la loi sur l'Économie Sociale et Solidaire de 2014, le commerce équitable prévoit des prix justes pour le producteur, un partenariat commercial sur la durée, la transparence et la traçabilité des filières. Lors d'une conférence organisée par Bio Grand Ouest au salon SPACE de Rennes, le 19 septembre, un point a été établi sur son développement. Car le bio pèse lourd dans le commerce équitable : 80 % au global.

Lire aussi : « Il faut sortir les agriculteurs de ces logiques de marché », Ludovic Brindejone, fondateur d'Agri-Ethique

7 labels dans le commerce équitable alimentaires

Il y a en France huit labels du commerce équitable. Sept travaillent dans l'alimentaire, six avec des produits d'importation et en origine France. Citons le plus connu d'entre eux, Max Havelaar France, ainsi que Fair For Life, Biopartenaire -le premier label en bio réservé aux magasins spécialisés-, ou encore Agri-Éthique qui travaille en bio et en conventionnel. 9 600 fermes et 127 organisations de producteurs sont engagées en France dans le commerce équitable.

« Plus loin que la loi EGALIM »

Tous ces acteurs de l'amont visent un contrat reposant sur le coût de revient « *qui va plus loin que la loi EGALIM* », relève Julie Maisonhaute, déléguée générale adjointe de Commerce Équitable France. Et d'une orientation agroécologique « *inscrite dans la loi* ». Mais quelles sont les motivations des 580 entreprises qui s'engagent leur marque dans le commerce équitable ?

La laiterie Olga et Altho témoignent

Pour la **laiterie Olga (Ille-et-Vilaine)** et sa marque **Vrai** en bio, « *ce label crée un lien supplémentaire entre les producteurs et les consommateurs dans un contexte de déconsommation du bio* », explique Arnaud Ménard, responsable des filières agricoles chez Olga. Pour l'industriel breton de la chips **Altho** (Morbihan), son entrée récente dans le commerce équitable via le label **Agri-Éthique** doit renforcer l'image de sa marque **Bret's**.

ce label crée un lien supplémentaire entre les producteurs et les consommateurs dans un contexte de déconsommation du bio

« *Dans nos relations contractuelles avec 323 producteurs qui réalisent 70 % de notre approvisionnement en pommes de terre, nous faisons depuis longtemps du commerce équitable sans le formaliser* », explique son président Laurent Cavard. Le prix est fixé en début de campagne et l'industriel s'engage à acheter toute leur production. Il travaille en parallèle avec des semenciers pour obtenir des variétés de pommes de terre plus résistantes aux parasites, et ainsi limiter les traitements phytosanitaires.

Lire aussi : La certification Haute Valeur Environnementale résiste, la preuve par l'infographie

«Authenticité et de transparence»

Altho veut ainsi mettre en avant « *les notions d'authenticité et de transparence* » d'une marque attachée à son terroir. Pour le futur, les labels du commerce équitable devraient, en vertu de la loi Climat et Résilience (2021), décrocher un agrément spécifique qui limitera « *le fairwashing* », précise Julie Maisonhaute. En revanche il n'est pas prévu que les labels fusionnent un jour dans un seul label du commerce équitable en France. « *Leur diversité n'est pas un frein à son développement* », dit encore la déléguée générale adjointe de Commerce Équitable France.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Foie gras : « la reprise de la production est progressive et confirmée »

✨ Synthèse IA ✨

[Synthèse de l'article par notre IA :](#)

L'article traite de la reprise progressive de la production de foie gras après plusieurs crises sanitaires ayant affecté la filière. Les producteurs voient la demande augmenter avec l'approche des fêtes, même si les coûts de production élevés demeurent un défi. Cette reprise rassure le secteur, qui anticipe une relance progressive vers les volumes de production habituels.

✨ Synthèse IA ✨

La filière foie gras se porte mieux au cours des six premiers mois de l'année. Les prévisions sont encourageantes pour la saison festive. La balance commerciale du foie gras redevient positive après une mauvaise année 2023.

Publié le 21 octobre 2024 - Par Sheila Kolani



Mettre le foie gras plus tôt en rayon serait plus incitatif, interpelle le Cifog

© Virginie Pinson

« La reprise de la **production de foie gras** est progressive et confirmée », rassure Marie-Pierre Pié, directrice du Cifog lors de la conférence de presse annuelle de l'interprofession, jeudi 17 octobre à Paris. « Au premier semestre 2024, l'offre sur le marché français a augmenté de 33 % sur un an », évalue la directrice du Cifog. Elle estime l'ensemble de l'offre (production nationale + achats UE – exportations + variation de stocks) à 13 500 tonnes contre 10 153 tonnes au même moment en 2023 et 9 968 en 2022. La disponibilité est, toutefois, sous les niveaux de l'année 2019 (16 663 tonnes).

Lire aussi : Pourquoi le foie gras d'oie disparaît des assiettes ?

Hausse de la part de foie gras français dans l'offre totale

La vaccination des canards a contribué à cette hausse de l'offre à l'échelle nationale. Pour cette raison, la filière souhaite être accompagnée dans ce processus inédit. Pour l'ensemble de l'offre disponible sur le marché nationale, « *la part de la production française est passée de 80 % en 2023 à 87 % en 2024* », insiste Fabien Chevalier, le président du Cifog. « Cette année, il y aura du foie gras à Noël, mais aussi du magret et du confit », ajoute-t-il.

Lire aussi : Foie gras : combien coûte l'ovosexage pour des canards à gaver ?

Du foie gras plus tôt en rayon

L'interprofession appelle la distribution à ne pas mettre en rayon le foie gras uniquement quelques jours avant les fêtes de fin d'année. « *Si le foie gras était disponible en rayon plus précocement, dès le début du mois de décembre, 74 % des acheteurs en grande distribution disent qu'ils franchiraient plus tôt le pas de l'achat* », alerte Marie-Pierre Pié.

Lire aussi : Foie gras : quels sont les produits préférés des Français ?

La balance commerciale du foie gras est de nouveau positive

« *La balance commerciale du foie gras est redevenue positive* », se réjouit Marie Laborde, directrice adjointe du Cifog. Elle est estimée à 3,6 millions d'euros au cours des six premiers mois de l'année 2024.

Les **importations** françaises ont reculé en valeur de - 31 % comparé au premier semestre 2023 d'après l'Itavi. Quant aux **exportations**, elles ont augmenté de 3 % au même moment.

Une balance déficitaire en 2023

Pour rappel, la balance commerciale du foie gras avait affiché un déficit de 3,5 millions d'euros. « *C'était une première depuis 1999* », réagit la directrice du Cifog. Cette situation inédite en près de 25 ans s'est expliquée « *par la rareté de l'offre sur le marché nationale* », rappelle Marie Laborde. Les importations en valeur de foies gras avaient progressé de 28 % sur un an, soit plus que la valeur générée par les exportations, + 18%.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Œufs : rebond des exportations et des importations de l'UE

🌟 Synthèse IA 🌟

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la hausse des échanges d'œufs au sein de l'UE, marquée par une reprise des exportations et importations. Cette dynamique répond aux fluctuations de la demande européenne, alors que les crises sanitaires influencent la production. Les perspectives sont optimistes pour les acteurs du secteur, qui s'adaptent aux nouveaux besoins de la filière avicole européenne.

🌟 Synthèse IA 🌟

Les échanges extérieurs d'œufs et ovoproduits de l'Union européenne ont repris en 2024, avec un développement tant des exportations, notamment vers de nouveaux pays, qu'à l'importation, où l'Ukraine joue toujours un rôle crucial.

Publié le 27 octobre 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Les prix des oeufs progressent en Europe

© CNPO

L'Union européenne reste, sur les 7 premiers mois de 2024, le premier exportateur mondial d'œufs et ovoproduits, creusant l'écart avec le second, la Chine, grâce à une hausse de 22 % des envois. La Turquie reprend la troisième place à l'Iran, mais les États-Unis, qui restent certes quatrième, reculent, comme l'Ukraine, cinquième. Le premier acheteur de l'Union européenne reste le Royaume-Uni, avec 87 800 tonnes équivalent œuf (téœ) sur sept mois (+8 %), devant le Japon, 36 200 téœ (+17 %), la Suisse, 25 600 téœ (+15 %). A noter l'envolée des achats de la Thaïlande, 7 700 téœ (+126 %) et ceux de la Russie (5 700 téœ, plus que décuplés).

Lire aussi : [Œufs : compétitivité minée, risque de fraude, quel bilan des exportations de l'Ukraine ?](#)

Du côté des importations de l'UE, on constate aussi une hausse sur 7 mois de 24%. En cause, la hausse des achats à l'Ukraine (41 800 téœ, +36 %), au Royaume-Uni (9 200 téœ, +40 %) à l'Argentine (2 700 téœ, +47 %). Après un an de pause, l'origine US fait aussi son retour sur le marché (2 700 téœ).

Lire aussi : [Surproduction d'œufs en Ukraine, cela va-t-il durer ?](#)

Marché français de l'œuf calibré au 25/10 :

Les opérateurs tiennent le même discours ce vendredi que la veille. La plupart mettent en avant la forte demande, quel que soit le code ou le calibre, des commandes dynamiques en inserts et des œufs qui, manquant globalement sur le marché, trouvent facilement preneurs. D'autres nuancent le discours mettant en avant l'effet calmant des congés scolaires sur le commerce à Rungis.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Les prix des veaux de boucherie battent des records cet automne

👉 Synthèse IA 👈

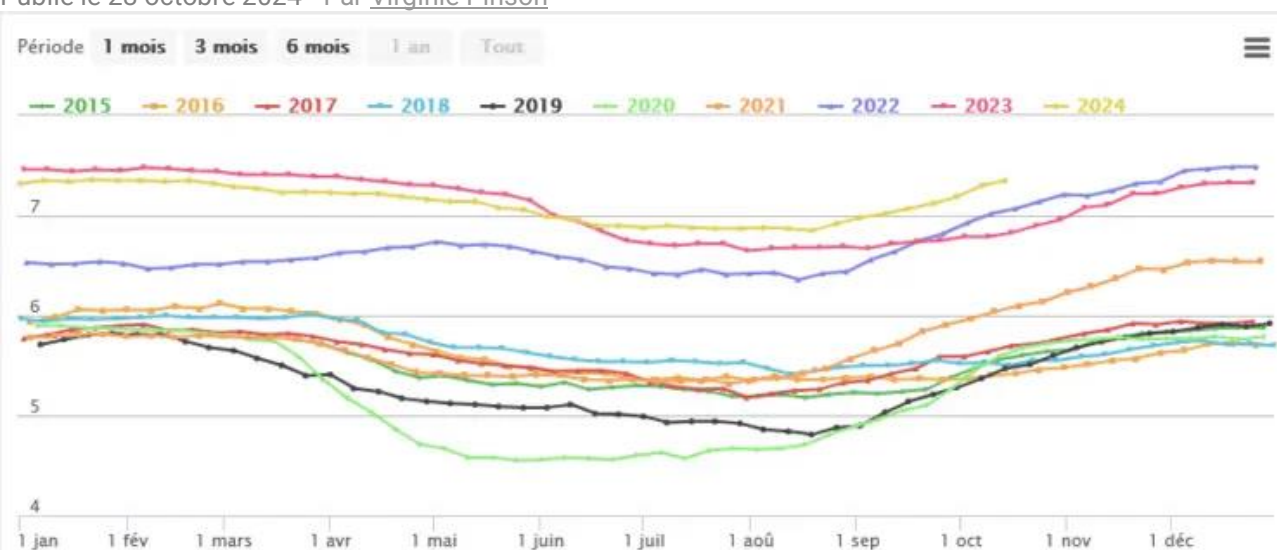
Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la flambée des prix des veaux de boucherie, stimulée par une forte demande et des coûts de production en hausse. Cette situation avantage les éleveurs, mais crée une pression sur les distributeurs et consommateurs. La filière boucherie doit jongler entre rentabilité et accessibilité, face à une demande soutenue.

👉 Synthèse IA 👈

Les prix des veaux de boucherie ont nettement progressé cette année sous l'effet de la baisse de l'offre. Dans le même temps, les engraisseurs affichaient des coûts de production en hausse en lien avec le renforcement des prix de l'aliment et la hausse des cours des petits veaux laitiers.

Publié le 28 octobre 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Prix des veaux de boucherie : Moy. hebdo. FranceAgriMer, Entrée abattoir, Cotation nationale, rosé clair, O © Les Marchés

A 7,35 €/kg en semaine 42, la **cotation nationale du veau de boucherie** rosé clair O au stade entrée abattoir publiée par FranceAgriMer s'affiche à un niveau jamais vu pour la saison. Depuis le début de l'été, les prix battent leur niveau, déjà historiquement élevé, de 2023. L'écart est de 7,6 % actuellement.

Lire aussi : [Comprendre les spécificités de la commercialisation du veau](#)

Retour saisonnier de la demande en viande de veau

L'été a présenté peu de canicules et plusieurs régions ont même subi une météo assez morose, deux facteurs positifs pour la **consommation de viande de veau**, qui est toujours en retrait lors des chaleurs estivales. Avec l'arrivée de l'automne, la demande est revenue. Les grossistes constatent, depuis quelques semaines, un bon équilibre global sur le marché de la viande et même un marché porteur pour les basses et dans une moindre mesure des pans.

Lire aussi : [Bovins : « La valorisation des peaux brutes a chuté de 40 % en 6 ans »](#)

Faute d'offre, les achats de veau reculent

Les **achats des ménages de viande de veau** pour la consommation à domicile ont néanmoins chuté de 7,1 % en cumul sur les 8 premiers mois de l'année, en lien avec la baisse de l'offre, selon les données de Kantar relayées par FranceAgriMer.

Une offre de veaux de boucherie très limitée

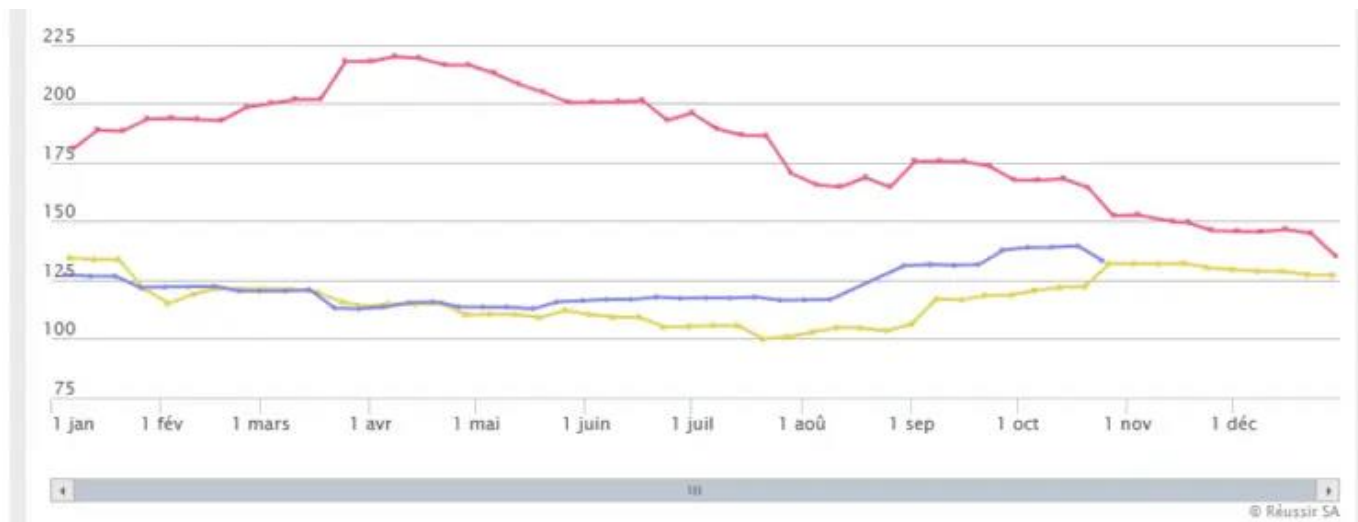
En parallèle, les **abattages de veaux de boucherie** restent réduits. En cumul entre janvier et août, 663 000 veaux ont été abattus en France, soit 34 000 de moins qu'en 2023 (-4,9%), rapporte l'Idèle. La baisse était de 3,2 % en moyenne sur les semaines 39 à 42 selon les remontées Normabev relayées par Interbev, avec un creux à -6,6 % en semaine 42. Ce qui nous amène à un cumul à date d'une baisse de -4,2 % des animaux abattus, dans les abattoirs de plus de 2 000 têtes par an.

Lire aussi : [Petits veaux : les exportations irlandaises vers les Pays-Bas menacées, quelles conséquences ?](#)

Des coûts de production en augmentation

Alors que les prix des petits veaux ont renoué avec des niveaux élevés, qui n'avaient plus été vus depuis 6 ans, pendant l'été, les engraisseurs font donc face à une hausse de leurs charges. Sur le plan de l'alimentation, l'indice des matières premières entrant dans la fabrication des aliments d'allaitement (Imfal), calculé et publié par les Marchés, est resté supérieur à son niveau de l'an dernier depuis le printemps.

Évolution de l'indice Imfal - rouge : 2022, jaune : 2023, violet : 2024



En cause, la hausse substantielle des prix de la poudre de lactosérum. Pour autant il s'est replié en semaine 43, par suite de la baisse des cotations des poudres de lait et de lactosérum sur la semaine. A 133,15 points ¹, il se rapproche de son niveau de l'an dernier même date (131,93 points).

¹ base 100 fixée au 2 janvier 2015.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Rappel massif d'œufs pour cause de salmonelles

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite d'une alerte sanitaire déclenchant un rappel massif d'œufs contaminés par la salmonelle. Cette mesure, qui concerne plusieurs pays européens, souligne l'importance des contrôles rigoureux dans la filière avicole pour prévenir les risques. Les autorités insistent sur la transparence et la sécurité sanitaire, renforçant les inspections pour éviter des contaminations futures.

✦ Synthèse IA ✦

L'évolution des prix des œufs français, au 29 octobre 2024, expliquée par Les Marchés qui publie trois fois par semaine la TNO (Tendance Nationale Officiuse).

Publié le 30 octobre 2024 - Par [Sheila Kolani](#)



Le manque d'œuf persiste sur le marché français fin octobre.

© Grom900 sur Pixabay

Avec Agra Presse

Les autorités sanitaires ont procédé le 25 octobre au rappel massif de lots **d'œufs** commercialisés par plusieurs grandes enseignes et sur l'ensemble du territoire, en raison d'une éventuelle contamination aux **salmonelles**.

Sur le site officiel Rappel Conso, un premier rappel indique que «la société Ovalis (groupe Pampr'œuf, NDLR) procède à un rappel des œufs à titre de précaution pour des œufs potentiellement contaminés [à la] Salmonella typhimurium», vendus chez Carrefour, Coopérative U, Auchan, Intermarché, Leclerc, Maximo, mais aussi distribués dans les Restos du cœur. Ce rappel rassemble plusieurs marques: «Tout frais tout français», «Douce France», Ovalis et Poitou œufs.

Trois autres rappels sont publiés séparément vendredi, portant cette fois-ci des numéros de lots précis: l'un concerne la marque Carrefour Original (avec des œufs provenant également du fournisseur Ovalis); un autre concerne des lots d'œufs sans marque vendus par Lidl, et le dernier des lots de la marque Eco+ vendus par E.Leclerc. Pour l'ensemble de ces œufs rappelés, il est conseillé de «ne plus [les] consommer», de «ne plus utiliser le produit», de le «détruire» ou de le «rapporter au point de vente», selon le site gouvernemental.

Lire aussi : [Grippe aviaire : Deux nouveaux foyers en Bretagne sur des canards vaccinés](#)

Marché de l'œuf au 29 octobre

La tension ne faiblit pas sur le marché de l'œuf calibré. L'offre est limitée, des cas de salmonelles réduisent l'approvisionnement des centres de conditionnement et la grippe aviaire inquiète les opérateurs. On nous rapporte de plus en plus de clients aux achats dans ce contexte incertain. Il est difficile d'honorer les commandes pour tous les calibrés, pour tous les segments.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Viande bovine bio : « On est moins nombreux à se partager le gâteau »

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des défis rencontrés par la filière de la viande bovine bio, où la baisse de la demande a réduit la concurrence entre producteurs. Les éleveurs restants bénéficient de cette situation, malgré des coûts de production élevés qui affectent la rentabilité. Le marché de la viande bio voit un ajustement entre offre et demande dans un contexte de croissance plus modérée.

✧ Synthèse IA ✧

Les volumes de viande bovine bio vendus en GMS ont plongé en deux ans, d'autres circuits prennent néanmoins en partie le relais, et pour les éleveurs le contexte porteur du conventionnel a limité la casse. Mais la décapitalisation en conventionnel crée un appel d'air qui complique les approvisionnements en bio, d'autant plus que l'abattage découpe est en pleine restructuration.

Publié le 30 octobre 2024 - Par Virginie Pinson



Si en GMS la viande bio est en chute libre, elle résiste en vente directe, en magasins spécialisés et en restauration collective

© Unebio

« Il faut produire ce que le consommateur demande » tranche Philippe Sellier, éleveur bovin et président de la commission bio d'Interbev, évoquant les 80 % de **viande bovine bio** consommée sous la forme **hachée**, « sur ce type de segment le bio a été précurseur, on s'est adapté à cet essor du haché et des élaborés ».

Lire aussi : La consommation de viande bio, passée sous son niveau de 2018, peut-elle repartir ?

Le bœuf bio dynamique en restauration collective

Pour redynamiser la consommation de viande bio, la restauration collective est privilégiée par la filière d'autant plus que la loi Climat et Résilience demande que 60 % de la viande servie en restauration collective soit **durable**, 100 % même pour la restauration collective gérée par l'état.

« Il faut faire un vrai travail auprès des élus »

« Il faut faire un vrai travail auprès des élus pour qu'ils pensent au bio, **bio et local** ne sont pas antagonistes dans la viande puisque nous n'importons pas de viande bio », continue le président. Un travail qui porte ses fruits. « Nous avons vu paraître plusieurs nouveaux appels d'offre sur du **bœuf bio** en restauration collective, bourguignons, sautés ; nous avons d'ailleurs investi dans notre outil de découpe de Maulévrier sur une deuxième machine à steak haché » confie Aurélie Mauget, directrice fonctions support de la coopérative **Unebio**.

Lire aussi : Bio : une consommation mieux orientée en septembre

Des acteurs sortis du marché des bovins bio

Si elle se réjouit de l'ajout au menu de viande bio chez des clients de la restauration collective ; l'opératrice reste prudente « notre pôle de commercialisation de Montluçon a récupéré par exemple des clients de la Sicaba dans le Centre, on a le même phénomène au Sud-Ouest avec l'arrêt de **Faget** près de Tarbes, un autre acteur historique de la viande bio ». Ce que résume Jean-Marie Roy, éleveur laitier et allaitant, et président de la coopérative Unebio « on est moins nombreux à se partager le gâteau », ajoutant tout de même « le marché reste fragile, si les magasins spécialisés se reprennent, c'est surtout sur les fruits et légumes, la viande est stable ».

« Il n'y a pas de crise du bio, il y a plutôt un réajustement »

« Il n'y a pas de crise du bio, il y a plutôt un réajustement après des années de croissance à deux chiffres, en 2024, ça repart » juge pour sa part Louis Frack, fondateur et dirigeant de l'enseigne **Bioburger**.

Lire aussi : Bioburger : « Nous n'avons pas senti la crise du bio »

Les prix de la viande bovine bio se redressent

Louis Frack fait état de tensions dans les **approvisionnements de viande hachée bio**, il se fournit auprès d'Elivia en viande issue d'élevages adhérents à Unebio. « Les prix remontent actuellement mais ils avaient chuté auparavant. On a un lien très étroit avec notre fournisseur car on est très dépendant du bœuf sur nos produits, on anticipe donc les volumes et sécurise les approvisionnements » explique l'entrepreneur. « Cette année, les stocks sont vides en haché bio, y compris les congélateurs », confirme Jean-Marie Roy.

« Cette année, les stocks sont vides en haché bio, y compris les congélateurs »,

Concurrence entre bio et conventionnel

Il explique, « le problème, c'est que le marché conventionnel est parfois mieux disant. Un quart des animaux élevés en AB sont vendus au plus offrant, donc partent en conventionnel ou label si la carcasse convient ».

« Le marché conventionnel est parfois mieux disant »

La coopérative Unebio, qui fête ses 20 ans cet automne, travaille à créer des filières 100 % sur cinq espèces (bœuf, porc, veau, agneau, volaille). « *Alors que les coûts de production, pour une vache élevée à l'herbe, sont les mêmes en bio et en label, si le marché est mieux disant à côté, c'est difficile pour certains de jouer le jeu de la filière* » soupire Jean-Marie Roy. Le phénomène est d'ailleurs le même en élevage d'ovins allaitants.

«Être naisseur engraisseur nous a permis de passer la crise du lait bio »

Faut-il continuer à payer la certification dans ce contexte ? Pour Jean-Marie Roy, oui. «*Être naisseur engraisseur nous a permis de passer la crise du lait bio* », se réjouit celui dont l'atelier allaitant produit « *pile le bon profil d'animaux, des croisés R- ou R= et des bœufs laitiers O= ou O+, qu'on a aucune difficulté à valoriser* ».

Faire évoluer la production de bovins bio

Pour s'adapter davantage à la demande et gagner en précocité, Unebio travaille avec la ferme expérimentale de Thorigné d'Anjou sur des croisements Angus x Limousins. Certains éleveurs produisent des animaux Limousins x Aubrac. La coopérative a mis en place des contrats bœufs pour valoriser les mâles. « *On ne peut pas changer les pratiques du jour au lendemain mais on a besoin de produire pour un marché et il faut responsabiliser nos éleveurs* » tranche Aurélie Mauget.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Le prix du porc repart à la baisse

🌟 Synthèse IA 🌟

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la baisse récente des prix du porc, entraînant des marges réduites pour les éleveurs. Cette chute est liée à un ajustement entre l'offre et la demande sur le marché du porc, aggravé par des coûts de production en hausse. Les exploitants espèrent une stabilisation des prix, qui permettrait de maintenir une certaine viabilité dans la filière.

🌟 Synthèse IA 🌟

Le prix du porc a entamé une nouvelle baisse hier sur le Marché du porc français lors de la séance anticipée.

Publié le 31 octobre 2024 - Par [Sheila Kolani](#)



Le prix du porc est reparti à la hausse sur le Marché du porc français.

© Armelle Puybasset

La stabilité n'aura été que de courte durée sur le Marché du **porc français** (MPF). Le **prix** du porc a affiché une nouvelle baisse au cours de la séance anticipée de mercredi 30 octobre. Il s'affiche désormais à 1,689 €/kg. Les positions des **abattoirs** ne sont pas unanimes, certains poursuivent leurs achats à la baisse, d'autres reconduisent les stabilités, rapporte le MPF. Ces derniers jours, l'activité progresse dans le but de compenser le jour férié.

Lire aussi : [Le prix du porc a perdu 39 centimes en trois mois](#)

Reconduite du prix en Allemagne

En **Allemagne**, la référence a été reconduite après la baisse de la semaine précédente. Toutefois, le commerce continue de souffrir des vacances. D'autre part, les deux jours fériés, aujourd'hui et demain, fragilisent un peu plus les échanges.

Hausse des prix du porc aux États-Unis

Après un mois de septembre essentiellement marqué par des baisses, le cours du porc aux **États-Unis** progresse. Le pays est aussi confronté à une baisse de l'offre, loin des prévisions à la hausse de l'USDA. Les acheteurs recherchent activement des porcs pour répondre aux demandes nationale et internationale. Les États-Unis avaient affiché de bons résultats à l'export entre janvier et juillet 2024, +4,2 % sur un an, pour un total de 1,75 million de tonnes. Le Mexique demeure le premier client des États-Unis avec 663 777 tonnes exportées, soit 8 % de plus sur un an. À l'inverse, comme les exportateurs de l'Union européenne, les États-Unis peinent à expédier sa production porcine sur le marché **chinois**. Les envois ont reculé de 16 % en un an à 260 976 tonnes.

Lire aussi : [Porc : l'Union européenne peu compétitive à l'export](#)

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



Au 1er novembre, le Smic augmentera de 2%

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'augmentation de 2 % du Smic prévue pour le 1er novembre. Cette hausse pourrait avoir des répercussions sur les coûts salariaux pour les entreprises de transport, qui doivent absorber cette hausse dans un contexte de marges souvent serrées. Le secteur devra évaluer l'impact de cette augmentation sur ses charges d'exploitation et, par extension, sur les tarifs appliqués à ses clients.

✧ Synthèse IA ✧

Publié le : 28.10.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Une hausse du Smic va s'appliquer dès le 1er novembre. Si d'ordinaire celle-ci intervient au 1er janvier, la hausse a été anticipée et ne sera pas renouvelée au 1er janvier.

Dès ce vendredi, le Smic s'élèvera à 1801,80€ brut, soit 1426,30€ net pour 35 heures, après une hausse de 2%. C'est un décret publié au journal officiel le 24 octobre qui officialise cette hausse du salaire minimum de manière anticipée, la hausse se faisant d'habitude au 1er janvier.

Au 1er janvier 2024, le Smic avait augmenté de 1,13 % en application de la revalorisation annuelle. Depuis cette date, il s'établissait à 1 766,92 € brut par mois, soit 1 398,69 € net (montant horaire brut de 11,65 €).

Il est précisé que, s'agissant d'une hausse anticipée, « le salaire minimum ne sera donc pas revalorisé de nouveau automatiquement au 1er janvier 2025. »

Précisons que même si les grilles de salaire du TRM ne sont pas automatiquement mises à jour et que certains salaires sont en-deçà du salaire minimum, c'est bien ce nouveau montant du Smic qui s'appliquera.

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des revendications de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) qui demande des clarifications sur le Paquet mobilité européen. Ce paquet, qui encadre des règles de travail et de repos pour les conducteurs, suscite des inquiétudes dans le secteur. L'IRU appelle à une harmonisation des pratiques pour éviter des distorsions de concurrence entre les pays, réclamant des explications sur certaines mesures applicables dès 2025.

✧ Synthèse IA ✧

Publié le : 29.10.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



L'organisation internationale de la route IRU a annoncé avoir demandé à l'Europe des précisions suite à l'adoption du paquet mobilité au début du mois.

Le 4 octobre dernier, le tribunal de l'UE a confirmé la validité du paquet mobilité adopté au Parlement et au Conseil européen en 2020. Seule exception : elle a annulé l'obligation de retour des véhicules toutes les huit semaines dans le pays d'établissement, mesure destinée à mieux contrôler le cabotage.

L'IRU (world road transport organisation) a annoncé avoir envoyé une lettre à la Commission européenne pour « demander des réponses formelles sur les implications pratiques de l'arrêt de la Cour ». « L'incertitude persiste parmi les parties prenantes concernées quant aux effets immédiats de la décision de la Cour. En outre, les transporteurs aimeraient avoir une position officielle sur l'impact de l'arrêt sur les amendes antérieures à l'arrêt », écrit le communiqué de l'IRU.

L'IRU a indiqué avoir également demandé des éclaircissements sur la manière dont l'arrêt de la Cour Européenne affecte la compréhension et l'application pratique concernant le retour du conducteur et la compréhension commune des situations de détachement et de non-détachement du conducteur. « L'IRU envisage une approche en deux temps, avec une clarification très urgente des dispositions relatives au retour du véhicule et une analyse plus longue du raisonnement de la Cour sur les autres motifs », a déclaré Raluca Marian, directrice du plaidoyer de l'IRU pour l'UE.

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la réponse de la SNTL au projet de loi de finances 2025, mettant en avant les défis du verdissement des flottes de transport. Les mesures proposées visent à favoriser une transition vers des véhicules moins polluants, mais le secteur met en garde sur les investissements nécessaires et le besoin de soutien public pour éviter que ces coûts n'affectent les entreprises de taille modeste.

✦ Synthèse IA ✦

Publié le : 30.10.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Le Projet de loi de finances 2025 n'en finit plus de faire réagir. Le syndicat national des transports légers a demandé, via un communiqué, que les VUL soient exclus des calculs de renouvellement des flottes des entreprises. En effet, un amendement du PLF prévoit une sanction des entreprises qui ne respecteraient pas un minimum de véhicules électriques.

Un amendement du Projet de loi de finances 2025 propose de sanctionner les entreprises possédant une flotte de plus de 100 véhicules, qui ne respecteraient pas un pourcentage minimum d'achat ou de location d'un véhicule électrique : 20% au 1er janvier 2025, 40% au 1er janvier 2027 et 70% au 1er janvier 2030. Dans un communiqué, le SNTL (syndicat national des transports légers) a réagi, demandant d'exclure les VUL des calculs de renouvellement des flottes des entreprises.

Une prise en compte du mix énergétique

Le syndicat écrit dans un communiqué regretter que « le Parlement n'attende pas les conclusions de la mission flash sur le verdissement des flottes, menée par les députés Gérard Leseul et Jean-Marie Fievet, avant d'envisager des initiatives visant à sanctionner les entreprises. Si les véhicules électriques doivent être envisagé comme la solution d'avenir pour la logistique de proximité, les professionnels des Transports légers utilisateurs de VUL, souhaitent alerter les pouvoirs publics, sur l'impossibilité pour de nombreuses activités d'exercer leurs activités avec des véhicules utilitaires électriques. »

Le syndicat souligne ainsi que pour l'heure, il n'existe pas d'offre de véhicule électrique pour le transport léger longue distance, ni de solution pour les courses à température dirigée dynamique. « Compte tenu des temps de charge, il est, et sera demain impossible de couvrir ces longues distances en respectant la réglementation sociale des temps de travail des chauffeurs. »

Le SNTL demande la prise en compte du mix énergétique pour décarboner les transports légers dans le calcul de verdissement des flottes (bio-éthanol, biogaz, hydrogène vert).

Le syndicat national des transports légers représente les entreprises du transport de marchandises pour le compte d'autrui avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la feuille de route de François Durovray, ministre des Transports, dans le cadre du Projet de Loi de Finances 2025. Il met l'accent sur le verdissement des flottes et la réduction des émissions de CO₂, avec un soutien accru au fret ferroviaire et fluvial. Durovray évoque aussi la nécessité de repenser le financement des infrastructures routières, alors que les ressources fiscales traditionnelles diminuent, en vue d'assurer la pérennité des investissements dans un cadre écologique.

✦ Synthèse IA ✦



Le 30 octobre, le ministre des transports François Durovray a été auditionné par la commission sénatoriale de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il y a exposé ses priorités et enjeux pour 2025, notamment au regard du PLF en cours de discussions.

Comme lors de son audition devant la commission du développement durable, le ministre des Transports François Durovray a rappelé les enjeux de décarbonation du transport notamment via le mix énergétique.

Des objectifs chiffrés

Autre sujet qu'il avait déjà évoqué dans sa précédente audition : l'entretien et la préservation des infrastructures. Il précise ici les moyens qui y seront alloués dans le PFL 2025, en cours de discussion et qui devrait arriver au Sénat le 5 novembre.

Il a confirmé l'objectif initial d'Elisabeth Borne de consacrer 100 milliards d'euros pour le ferroviaire d'ici 2040. « (Cela) reste la feuille de route du Gouvernement, nous devons en sécuriser l'exécution », a-t-il indiqué. Le fluvial devrait également bénéficier d'une attention particulière avec une augmentation des recettes affectées des Voies navigables de France de 5% et de l'élaboration à venir d'une stratégie nationale fluviale.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France disposera en 2025 de 3,7 milliards d'euros de recette affectées, un montant qu'il précise « en baisse ».

Ainsi, il indique que les crédits du programme 203 « infrastructures et services de transport » augmentent dans le PLF de 2% en 2025, soit 94M€ supplémentaires. « Cette hausse permettra notamment de financer la régénération des infrastructures, avec une croissance de 4,5% des moyens dédiés. Les budgets dédiés à l'entretien du patrimoine routier et portuaires sont préservés, et nos engagements pour le fret ferroviaire sont tenus avec une hausse de plus de 10% », précise-t-il.

Comme lors de sa précédente audition, il a abordé une réflexion à venir sur l'avenir du financement des mobilités, avec dans le viseur la fin de la concession des autoroutes en 2031 et 2036.

 Synthèse IA 

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des graves conséquences des récentes inondations en Espagne sur le secteur du transport routier de marchandises (TRM). Les intempéries ont causé des perturbations majeures dans les chaînes logistiques, avec des routes endommagées et des retards de livraison. Les transporteurs espagnols demandent des aides pour compenser les pertes et rétablir rapidement les infrastructures critiques, mettant en évidence la vulnérabilité du secteur face aux aléas climatiques.

 Synthèse IA 

Axes routiers coupés, entrepôts inondés, chauffeurs bloqués. Les pluies torrentielles (DANA) ont paralysé l'ensemble de l'activité des transports et de la logistique à Valence, dans plusieurs villes de la région ainsi que dans des régions voisines. Les premières estimations montrent l'impact sur l'activité du TRM.

« Il est trop tôt pour pouvoir analyser le moment où l'activité normale reprendra. Cependant, étant donné l'état des routes et des principales zones industrielles, il est très possible que nous ne puissions pas parler d'une normalité relative avant le début de la semaine prochaine », a déclaré Carlos García, secrétaire général de la Fédération valencienne des chefs d'entreprises du transport et de la logistique (FVET), la principale organisation professionnelle du TRM de la région de Valence.

Un manque à gagner de plus de 5 millions d'euros par jour

Le TRM de Valence, qui représente 12% de la flotte espagnole de poids lourds, subit le contrecoup des coupures d'axes routiers, du blocage des camions et des conducteurs et de l'impossibilité d'accéder aux entrepôts inondés. Le port de Valence n'a pas été affecté mais les chargements et déchargements de marchandises ne peuvent être effectués faute de possibilités de circulation des camions.

La Fédération nationale des associations de transport d'Espagne (Fenadismer), qui rassemble des PME et des travailleurs indépendants, mentionnait, le 30 octobre, le chiffre de 22 000 conducteurs bloqués, dont 8 000 sur l'axe Madrid-Valence. S'il est encore trop tôt pour évaluer avec précision les dégâts, la Confédération espagnole de transport de marchandises (CETM), la principale organisation professionnelle du TRM espagnol, estime que le manque à gagner pourrait dépasser les 5 millions d'euros par jour.

Allègement de la réglementation

Les transporteurs internationaux sont moins touchés. L'Association du transport routier international (ASTIC), qui regroupe les entreprises qui travaillent à l'international, évoque 200 camions d'entreprises membres affectés par la DANA. La quasi-totalité (95%) des membres de l'association continuent à travailler avec une relative normalité. « Le transport routier professionnel espagnol, l'un des plus compétitifs d'Europe, se caractérise par son énorme

résilience et sa flexibilité, caractéristiques essentielles pour faire face à des situations dévastatrices comme celle que nous vivons ces jours-ci », affirme Ramón Valdivia, vice-président exécutif d'ASTIC.

La principale difficulté qui se profile à l'horizon concerne la réparation des dégâts sur les axes routiers qui risque de prendre plusieurs mois dans certains cas, d'où la nécessité de recourir à des itinéraires alternatifs plus longs. ASTIC et CETM souhaitent que la réglementation en matière de temps de conduite et de repos soit assouplie de façon temporaire afin de faciliter la livraison des marchandises et la vie privée des conducteurs.

Carole Dupessey, vice-présidente de TLF : « nous avons expliqué au ministre des Transports que nos entreprises avaient besoin d'une baisse de fiscalité »

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la rencontre entre Carole Dupessey, vice-présidente de la fédération TLF, et le ministre des Transports, au cours de laquelle elle a plaidé pour une réduction de la fiscalité dans le secteur. Dupessey souligne que les entreprises de transport, confrontées à des coûts croissants, notamment avec la transition écologique, ont besoin de soutien fiscal pour maintenir leur compétitivité et faire face aux exigences environnementales.

✧ Synthèse IA ✧

22 octobre 2024 Valérie Chrzavzez Politique & réglementation 0



Les défaillances de transporteurs se poursuivent avec un niveau record enregistré au troisième trimestre 2024. Une situation qui alarme Carole Dupessey, vice-présidente de TLF.

Transport Info : Les défaillances d'entreprises du TRM ont connu une nouvelle hausse de 39 % au troisième trimestre 2024. Le secteur a-t-il touché le fond ?

Carole Dupessey : Il y a encore eu 391 défaillances d'entreprise au trimestre dernier, ce qui porte le total à plus de 1 200 depuis le début de l'année. Il est difficile de savoir si le pire est derrière nous, car aucun signal à l'heure actuelle n'est positif.

Entre la forte baisse subie depuis 2 ans et la flambée de nos coûts, les trésoreries ont fondu. Pour les petites entreprises, la situation devient critique. Les transporteurs ont l'habitude de vendre du matériel pour passer les crises, mais désormais ils jettent l'éponge, ce qui explique l'explosion des affaires à vendre. Des dirigeants de 50 ans, épuisés par leur métier, souhaitent passer la main tandis que ceux qui sont proches de la retraite vendent faute de repreneurs parmi leurs enfants.

TI : Qu'attendez-vous du nouveau ministre des Transports ?

CP : Nous avons rencontré François Durovray, le 16 octobre, après avoir tiré la sonnette d'alarme sur la situation du secteur il y a un mois. Il est très à l'écoute. Nous lui avons détaillé nos craintes en soulignant que les entreprises avaient besoin d'une baisse de fiscalité. Or, la taxe alsacienne va encore alourdir les charges des entreprises françaises. Nous lui avons demandé de poursuivre les coups de pouce à la transition.

“Lors des NAO, les entreprises risquent de ne pas avoir les moyens de proposer beaucoup.”

Par exemple, chez Dupessey, nous venons de rentrer quatre camions électriques, ce qui exige de se remettre en cause et d'élaborer de nouveaux plans de transport pour les exploiter au mieux. Je comprends qu'en cette période trouble, certains y renoncent. La crise risque de provoquer un coup d'arrêt aux initiatives pour l'environnement.

TI : A l'approche des NAO, sera-t-il possible de passer des hausses de salaire dans ce contexte ?

CP : Chez TLF, nous aurons le mandat que nous confierons nos adhérents. On verra ce qu'il en ressort, mais cette année, les entreprises risquent de ne pas avoir les moyens de proposer beaucoup.

VC

Les Echos

Opinion | La crise énergétique passée, reconsidérons posément le coût de l'électricité

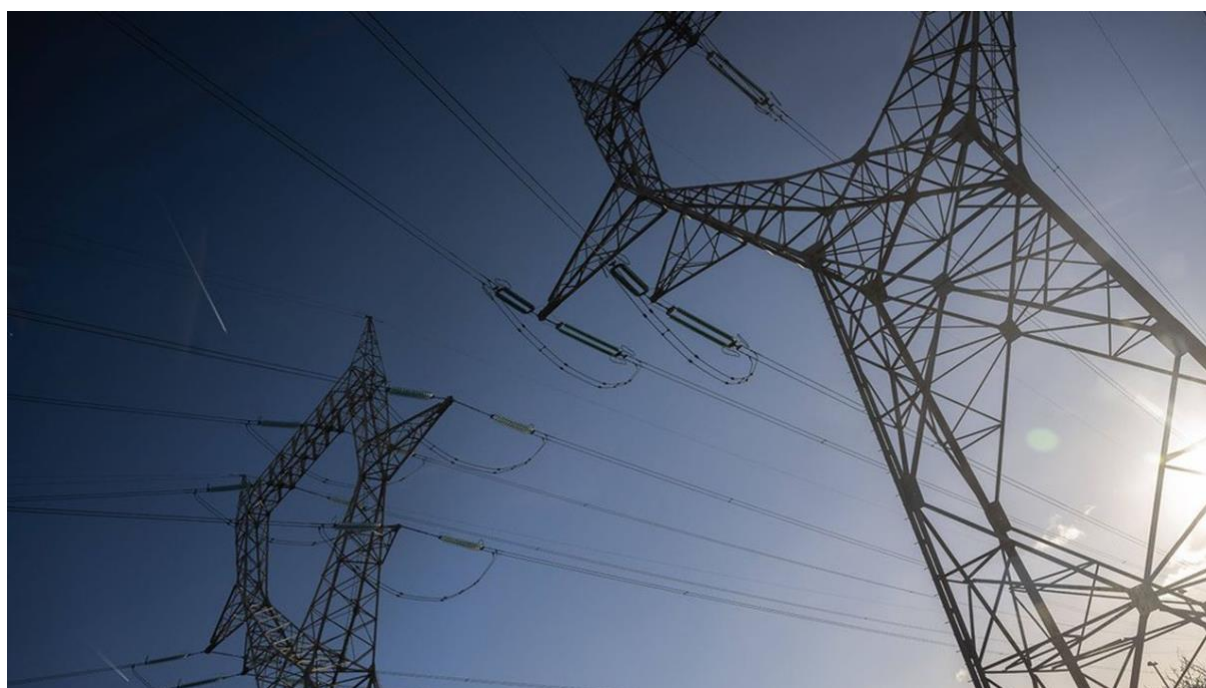
✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la proposition de réexaminer les tarifs de l'électricité dans un contexte post-crise énergétique. L'auteur soutient que la flambée des coûts de l'énergie a fragilisé les entreprises, et qu'une politique tarifaire plus stable et prévisible est désormais nécessaire pour soutenir la compétitivité industrielle en France. Il plaide pour un réajustement qui tienne compte des besoins des entreprises tout en favorisant la transition énergétique.

✧ Synthèse IA ✧

Le mécanisme de l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique (Arenh) est accusé de tous les maux alors qu'il n'est pas à l'origine de la crise énergétique, et qu'il a rempli son objectif de transférer l'avantage de l'atome aux consommateurs, souligne Fabien Choné.



« Notre production nucléaire a chuté d'environ 400 milliards de kWh par an à 280 en 2022, à cause du grand carénage, du Covid et de la corrosion sous contrainte. » (Jacques Witt/SIPA)

Par **Fabien Choné** (Président de Fabelsi, fondateur de Direct Energie)

Publié le 23 oct. 2024 à 18:30

Durant la [crise énergétique de 2022](#), la flambée des prix du gaz a entraîné en France ceux de l'électricité bien au-delà de nos coûts de production. De nombreux observateurs ont fait l'éloge de la [dérogation obtenue par l'Espagne et le Portugal](#) auprès de la Commission pour subventionner leurs centrales à gaz afin de contenir leurs prix de l'électricité, alors même que cette solution aurait été inefficace en France.

Ils semblent ignorer que, dix ans avant les Ibériques, la France avait obtenu la [première dérogation](#) au marché européen de l'électricité, Bruxelles ayant autorisé jusqu'en 2025 un dispositif faisant bénéficier tous les consommateurs français, entreprises et particuliers, de la compétitivité du nucléaire sans passer par le marché de gros, et permettant la concurrence sur le marché aval de la fourniture. Il s'agit de [l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique \(Arenh\)](#).

Propagande mensongère

Mais voilà, depuis sa création, les opposants à la libéralisation ont savamment orchestré une propagande mensongère anti-Arenh. D'abord en présentant le dispositif comme une subvention absurde imposée à EDF au profit de ses concurrents, alors que le dispositif ne fait que transférer l'avantage du nucléaire au seul bénéfice des consommateurs quel que soit leur fournisseur. Ensuite, en l'accusant d'être à la fois [responsable de son endettement abyssal](#) et de la hausse vertigineuse des factures des Français.

LIRE AUSSI :

[SERIE : Comment EDF a failli plonger la France dans le noir](#)

La réalité est tout autre : notre [production nucléaire a chuté](#) d'environ 400 milliards de kWh par an à 280 en 2022, à cause du grand carénage, du Covid et de la [corrosion sous contrainte](#). La substitution de cette énergie perdue par de la production à partir de gaz dont le prix a flambé, a représenté un surcoût de 30 milliards d'euros rien qu'en 2022. Il a bien fallu que quelqu'un paye... Mais l'Arenh est-il vraiment responsable du vieillissement du parc, de la pandémie mondiale et de l'invasion russe en Ukraine ? La vérité c'est que l'Arenh a bien permis de limiter la flambée des factures, mais ne pouvait évidemment pas compenser un tel déficit de production.

Protéger le pouvoir d'achat et la compétitivité industrielle

Durant la crise, nombre d'observateurs, y compris souverainistes, sont tombés dans le panneau de cette propagande, allant même prétendre que c'est une contrainte inventée par la Commission, [voire dictée par l'Allemagne](#), alors que c'est un mécanisme proposé par la France afin de protéger la compétitivité de notre industrie et notre pouvoir d'achat, au grand dam de nos voisins européens justement !

Certes, l'Arenh n'est pas parfait. Ses défauts ont permis à EDF d'entretenir cette propagande l'accusant de tous les maux et in fine de le faire disqualifier de son propre renouvellement. EDF a ainsi [obtenu du gouvernement précédent une réforme](#) lui permettant de vendre sa production nucléaire aux Français à des références de prix de gros européen, sans équivalence avec ses coûts de production, ni à court, ni à long terme.

Corriger les défauts de jeunesse

Il est certes prévu une taxation d'EDF redistribuée aux consommateurs, censée corriger le cas échéant une rente nucléaire excessive. Mais l'analyse de ce mécanisme montre son inefficacité pour assurer la compétitivité, la stabilité et la prévisibilité des prix pour tous les types de clients. D'ailleurs, une simulation rétroactive de cette proposition sur la crise de 2022 n'aurait pas du tout permis de contenir la facture des Français !

Le projet de loi de finances 2025 présenté au Parlement prévoit la mise en place de ce mécanisme très inefficace. Il faut bien sûr lui préférer une reconduction de l'Arenh, sous réserve d'en corriger les défauts de jeunesse, et notamment son caractère dissymétrique trop défavorable à EDF. D'autant que la récente réforme du marché européen de l'électricité autorise désormais explicitement [des mécanismes symétriques](#), en permettant à la fois de garantir un prix de revient stable d'accès au nucléaire pour les consommateurs, indispensable pour investir dans les process de décarbonation, mais aussi un débouché à revenu garanti pour le producteur, indispensable pour relancer la filière.

***Fabien Choné** est cofondateur de Direct Energie, est président de Fabelsi.*

Fabien Choné

Les Echos

Le gouvernement relance les débats sur sa feuille de route énergétique

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des débats relancés par le gouvernement autour de la feuille de route énergétique de la France, incluant les priorités en matière d'électricité, d'énergies renouvelables, et de nucléaire. Ce plan vise à atteindre les objectifs de transition écologique, en renforçant les investissements dans les énergies propres tout en garantissant l'approvisionnement énergétique du pays. Les discussions portent également sur l'impact économique de cette transition pour les industries.

✧ Synthèse IA ✧

L'exécutif devrait confirmer la plupart des objectifs fixés par la précédente majorité pour sortir des énergies fossiles d'ici à 2035, mais les industriels craignent un ralentissement dans le déploiement des parcs solaires photovoltaïques.



La nouvelle « programmation pluriannuelle de l'énergie » sera soumise à consultation pendant six semaines et des débats seront organisés en régions. (Ina FASSBENDER/AFP)

Par [Nicolas Rauline](#), [Sharon Wajsbrot](#)

Publié le 29 oct. 2024 à 17:07 Mis à jour le 29 oct. 2024 à 17:38

Alors que le Parlement s'enflamme sur le budget, le gouvernement est sur le point de mettre sur la table un autre sujet très éruptif pour les élus : la feuille de route énergétique de la France. [Promise à l'été 2023](#), dans une loi sur la souveraineté énergétique soumise à l'aval du Parlement - comme le prévoyait

la loi énergie-climat de 2019 - l'adoption de ce document qui doit paver le chemin à l'accélération dans les énergies vertes et à la relance du nucléaire n'a eu de cesse d'être repoussée. Au point que le précédent gouvernement avait tout simplement renoncé à faire voter une loi sur le sujet pour s'orienter vers un simple décret... Sans pour autant le faire paraître.

Pressé de remettre l'ouvrage sur le métier, le nouveau gouvernement doit dévoiler lundi prochain son nouveau plan pour accélérer la sortie des énergies fossiles d'ici à 2035. Très attendue, cette nouvelle « programmation pluriannuelle de l'énergie » doit détailler les trajectoires de baisse de consommation d'énergie ou encore de développement des énergies renouvelables attendues dans les années à venir. Elle sera soumise à consultation pendant six semaines. Et des débats seront organisés en régions afin que « les Français s'emparent de ces questions », indique le ministère.

Calendrier prévisionnel

Capital pour [les industriels de l'éolien](#), du solaire ou encore du biogaz, ce document doit surtout détailler le calendrier prévisionnel des appels d'offres qui seront mis sur le marché par l'Etat pour déployer de nouvelles capacités de production dans les années à venir. Autrement dit, il doit donner la taille et la profondeur du marché français en matière d'énergies vertes.

Sur le sujet et en dépit du poids des élus anti-éolien au Parlement dans les rangs du RN ou des LR, la ministre de l'Energie, Olga Givernet, se veut rassurante. Elle assure que la « continuité » avec le discours de Belfort d'Emmanuel Macron sera maintenue. La preuve : un plan de déploiement ambitieux de [l'éolien en mer](#) vient d'être validé et publié avec l'annonce d'un giga-appel d'offre de 9,2 GW à venir. Soit dans le haut de la fourchette prévue qui oscillait entre 8 et 10 GW.

LIRE AUSSI :

[ANALYSE - Transition énergétique : pourquoi la baisse de la consommation d'électricité menace la stratégie de la France](#)

Selon nos informations, la consultation qui sera publiée lundi par le gouvernement devrait valider l'objectif de 18 GW d'éoliennes en mer déployées d'ici à 2035 au large des côtes françaises annoncé jusqu'ici. Dans l'éolien terrestre, la ministre de l'Energie a aussi déjà annoncé la couleur faisant savoir, à l'occasion du congrès du syndicat France Renouvelable, qu'elle ne comptait pas toucher au « rythme actuel de déploiement de 1,5 GW de puissance installée supplémentaire chaque année ».

Les industriels attentifs

Pour le biométhane, l'objectif retenu doit aussi être le même que celui annoncé il y a plusieurs mois, soit 44 TWh injectés dans les réseaux à l'horizon 2030, c'est-à-dire une capacité de production multipliée par quatre d'ici à là. Cela devrait porter la part des gaz renouvelables à 15 % de la consommation totale de gaz, là où la filière se disait prête à aller jusqu'à 20 %. Le débat sur la biomasse, qui avait enflammé le secteur, serait, lui, également plus apaisé avec la prise en compte de nouvelles hypothèses, même s'il faudra des arbitrages sur la filière bois, toujours sous tension.

Le niveau des autres curseurs qui seront annoncés lundi sera néanmoins scruté de très près par les industriels. Mis en alerte par la consommation atone d'électricité, les [coups de rabots budgétaires](#) sur les aides à l'électrification et surtout par la proposition de loi adoptée par le Sénat ces dernières

semaines sur la programmation et la simplification dans le secteur de l'énergie, ils craignent un coup de frein sur le rythme de déploiement des parcs solaires photovoltaïques.

LIRE AUSSI :

[TRIBUNE - Budget : la transition énergétique sacrifiée](#)

[DECRYPTAGE - Le casse-tête de la fermeture des dernières centrales au charbon françaises](#)

Portée initialement par trois sénateurs dont le ministre de l'Intérieur Bruno Retailleau, cette proposition de loi a « reçu un avis globalement favorable du [gouvernement](#) et fixe un objectif de capacités de production d'électricité solaire largement en deçà de ce qui avait été annoncé », pointe l'avocat Arnaud Gossement, spécialiste du droit de l'environnement.

Des discussions sur le solaire

Dans le détail, le cap y est fixé à 50 gigawatts de parcs solaires déployés d'ici à 2030, contre un peu plus de 20 GW à ce jour. Pour mémoire, la stratégie nationale pour l'énergie et le climat validée par les pouvoirs publics en novembre 2023 esquissait un scénario avec entre 54 à 60 GW de parcs déployés d'ici à 2030, puis entre 75 à 100 GW d'ici à 2035.

« Il y a des discussions sur le rythme de déploiement de l'énergie solaire car c'est l'énergie qui contribue le plus à accentuer les phénomènes de prix négatifs sur [les marchés de gros de l'électricité](#) », confirme une source au sein des pouvoirs publics. Compte tenu du prix des anciens contrats négociés avec l'Etat, cette énergie est aussi celle qui coûte le plus cher en matière de soutien public aux énergies vertes.

Sur ce sujet, le gouvernement pourrait néanmoins être tenté de maintenir les engagements pris, soit a minima une multiplication par cinq des capacités installées d'ici à 2035, pour se tenir prêt à faire bouger les curseurs plus tard, si nécessaire. « On attend toutes les contributions et on se réserve le droit d'amender le texte en fonction des retours », glisse une source au gouvernement.

Sharon Wajsbrodt et Nicolas Rauline

Les Echos

Electricité, éolien, nucléaire : les priorités de la ministre de l'Energie

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des responsabilités en cas d'avaries dans le transport frigorifique, en particulier sur la prise en charge des coûts liés aux défaillances de matériel. Le Bulletin rappelle les obligations des transporteurs et des chargeurs, ainsi que le rôle des assurances dans la couverture des pertes. Ce cadre clarifie les droits et devoirs de chaque acteur pour éviter les litiges et garantir la continuité des services dans le transport sous température dirigée.

✧ Synthèse IA ✧

Alors que le gouvernement songe à augmenter largement les taxes sur l'électricité dès 2025, la nouvelle ministre de l'Energie, Olga Givernet, plaide pour maintenir l'ambition en matière de décarbonation du mix énergétique national. Le gouvernement doit dévoiler ce lundi sa très attendue programmation pluriannuelle de l'énergie.



Olga Givernet a commencé sa carrière politique au Modem, avant de rejoindre La République En marche. (Bertrand Guay/AFP)

Par [Nicolas Rauline](#), [Matthieu Quiret](#)

Publié le 30 oct. 2024 à 06:45 Mis à jour le 30 oct. 2024 à 15:10

Alors que le gouvernement songe à augmenter largement [les taxes sur l'électricité dès 2025](#) pour desserrer l'étau de l'équation budgétaire, la nouvelle ministre de l'Energie du gouvernement Barnier, Olga Givernet, défend ses ambitions de décarbonation du mix énergétique national.

Dans la foulée de l'annonce du plan ambitieux de déploiement des nouveaux parcs éoliens en mer effectué à Fécamp mi-octobre, le gouvernement doit dévoiler, ce lundi, sa feuille de route énergétique :

la programmation pluriannuelle de l'énergie. Un document réclamé de longue date qui doit paver le chemin pour engager la décrue des énergies fossiles d'ici à 2035.

Vous allez mettre en consultation la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), attendue depuis plusieurs mois. Est-ce que cela résume vos priorités d'action ?

Depuis que j'ai repris le portefeuille, l'objectif est d'avoir une feuille de route claire : il faut garder le cap sur la sortie des énergies fossiles, tout en gardant une énergie fiable et à bas coût. Pour cela, il faut avoir une production maîtrisée, qui s'appuie sur la relance du nucléaire et sur le développement de toutes les énergies renouvelables.

Donner un cap clair, c'est également ce que nous avons fait avec [la publication de la cartographie des futurs projets éoliens en mer](#). Il y a aussi une place pour l'éolien terrestre, des initiatives locales ont réussi, avec l'implication des riverains. Car il faut rappeler à tous que des mécanismes de concertation existent : nous n'y arriverons pas en imposant mais en dialoguant. Le deuxième axe, c'est la maîtrise de la consommation, avec la sobriété et l'efficacité énergétique.

Compte tenu de la dissolution du Parlement et de la nouvelle donne politique, reprendre les mêmes conclusions que celles des premières versions de la PPE, sorties il y a près d'un an, n'est-il pas étrange ?

Un travail de réappropriation et d'ajustement des [projets de PPE et de SNBC](#) a été entrepris par le nouveau gouvernement. Il s'appuie sur les concertations qui ont été faites, auxquelles de nombreux acteurs ont participé. Quand les Français disent qu'ils veulent du changement, ce n'est pas sur tout. Sur la politique énergétique, ils se sont bien rendu compte qu'on a besoin d'être indépendant et souverain, qu'il faut s'appuyer sur le nucléaire et les énergies renouvelables pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

LIRE AUSSI :

[DECRYPTAGE - Budget 2025 : le gouvernement divisé sur la hausse de la taxation du gaz](#)
[DECRYPTAGE - Budget 2025 : ces six secteurs sous le choc](#)

Je ressens une acceptabilité forte sur ces sujets-là. Donc, nous, oui, nous nous inscrivons dans une certaine continuité depuis le discours de Belfort du président de la République. La programmation pluriannuelle de l'énergie va donner une planification de nos infrastructures sur chaque élément de production, des objectifs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur la sobriété.

L'arrêt des centrales à charbon est douloureux, avec des projets de reconversion à l'abandon. Que faire pour tenir les engagements dans ce domaine ?

Il faut d'abord offrir des perspectives aux employés, valoriser leurs compétences au mieux. Après, la nature de la technologie utilisée est aussi importante. Ce serait dommage de repartir sur quelque chose qui n'est pas vertueux : mieux vaut se positionner sur les énergies du futur. Il faut également donner du sens. [A Saint-Avold, la question se pose urgemment de savoir quel type d'activité sera proposé aux employés](#) : le contrat se termine l'an prochain. Un amendement a été déposé au projet de loi de finances à ce sujet, mais il va à l'encontre du droit communautaire. Il faut surtout s'assurer que ces centrales

auront des modèles économiques viables, qui entrent dans la politique énergétique de la France, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

Ne faut-il pas réviser à la baisse les besoins futurs en électricité au vu du tassement des ventes de voitures électriques ?

L'électrification de notre mix énergétique ne se limite pas à la question des véhicules, même s'il s'agit d'un enjeu important, au même titre que la décarbonation dans l'industrie et le développement des pompes à chaleur. On demande à tout le monde de faire un effort dans la transition et concernant les voitures électriques, les particuliers font leur part avec 20 % d'électricité dans leurs achats de véhicules neufs. Mais les entreprises n'y sont pas encore.

Il est important de mieux cibler nos aides, comme MaPrimeRénov', sur ces passoires thermiques
Olga Givernet, ministre déléguée chargée de l'Energie

Pour les entreprises ayant des flottes de plus de 100 véhicules, il y avait un certain nombre de paliers d'électrification prévus dans la loi, et les entreprises, qui représentent plus de la moitié des achats de véhicules neufs, ne sont pas au rendez-vous. [Je pense qu'il faut être plus ferme en prenant des sanctions.](#) Une mission parlementaire des députés Gérard Leseul (PS) et Jean-Marie Fiévet (EPR) a été lancée. Nous allons voir comment le Parlement atterrit sur ce sujet.

L'accord signé il y a un an entre l'Etat et EDF sur les prix de l'électricité nucléaire, à partir de 2026, ne satisfait pas les industriels, ni le Parlement, qui a écarté du projet de loi de finances la mise en oeuvre de cet accord. Faut-il le revoir ?

Tout d'abord, le projet de loi de finances prévoit un dispositif où EDF serait prélevé à hauteur de 50 % au-delà d'un premier seuil, et à 90 % au-delà d'un 2^e seuil. L'accord prévoit que ces seuils soient fixés respectivement autour de 78 euros par mégawattheure et 110 euros par mégawattheure. Le projet de loi fixe des fourchettes au sein desquelles ces seuils seront fixés et réévalués chaque année. Les prélèvements reviendront ensuite aux Français, sous la forme d'une réduction directement appliquée sur leur facture.

LIRE AUSSI :

[DECRYPTAGE - Taxe sur l'électricité : le régulateur jette un gros pavé dans la mare](#)
[DECRYPTAGE - Immobilier : l'interdiction de louer des passoires thermiques à partir du 1er janvier 2025 peut-elle être suspendue ?](#)

En parallèle, nous voulons toujours qu'EDF ait une politique commerciale intégrant des contrats de moyen terme, de long terme, des contrats d'allocation de production nucléaire, afin d'aider les entreprises à assurer leur transition écologique, en sécurisant leurs besoins sur le long terme. Pour être au rendez-vous de la réindustrialisation, de la décarbonation, il faut des engagements.

Cinq entreprises ont signé des lettres d'intention pour des contrats de long terme, il en faudrait une dizaine. Nous allons réunir tous les acteurs concernés en novembre pour une revoyure de l'accord un an après : [nous ferons alors un état des lieux.](#) Nous sommes convaincus qu'il est dans l'intérêt réciproque d'EDF et des industriels de s'entendre.

Quelles adaptations prévoyez-vous pour le diagnostic de performance énergétique qui va exclure de la location les appartements étiquetés G au 1er janvier 2025 ?

Nous sommes attachés à l'interdiction des relocations des logements classés G. C'est une mesure importante pour le climat et contre l'habitat indigne. Nous avons néanmoins des pistes pour appliquer avec pragmatisme cette mesure vers les logements les plus prioritaires.

Il faut tout d'abord tenir compte de la situation particulière des copropriétés où les propriétaires de bonne foi ne doivent pas être pénalisés. Il est également important de mieux cibler nos aides, comme MaPrimeRénov, sur ces passoires thermiques à travers une démarche proactive d'accompagnement. Enfin, il est important de ne pas pénaliser les logements chauffés à partir d'électricité, qui sont largement décarbonés en France grâce au nucléaire et aux énergies renouvelables.

Matthieu Quiret et Nicolas Rauline

Frigo : qui paye les frais en cas d'avaries ?

✧ Synthèse IA ✧

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des responsabilités en cas d'avaries dans le transport frigorifique, en particulier sur la prise en charge des coûts liés aux défaillances de matériel. Le Bulletin rappelle les obligations des transporteurs et des chargeurs, ainsi que le rôle des assurances dans la couverture des pertes. Ce cadre clarifie les droits et devoirs de chaque acteur pour éviter les litiges et garantir la continuité des services dans le transport sous température dirigée.

✧ Synthèse IA ✧

Nous avons commandé des lots de poissons et fruits de mer pour notre grande surface, mais à leur réception, les températures indiquées n'ont manifestement pas été respectées puisque la marchandise n'était pas fraîche et donc invendable. Vers qui pouvons-nous nous tourner pour obtenir réparation ?

Présumons que l'on se trouve dans le cadre d'un transport routier sous température dirigée. Même si les régimes de responsabilité se ressemblent en transport interne et en transport international, les textes sont différents.

Transport interne

Selon le contrat type transport sous température dirigée, la détermination de la température incombe au donneur d'ordre, qui doit indiquer au transporteur la température de la marchandise au moment de la remise du chargement.

L'article 3 impose au donneur d'ordre de fournir, outre les indications basiques, certaines informations supplémentaires : la nature de la marchandise, sa spécificité si des dispositions particulières le requièrent, l'état physique des denrées alimentaires (frais, réfrigéré, congelé, surgelé), la température à maintenir au cours du transport, celle au moment de la remise au chargement (fourchette admise) ou au destinataire. Ces informations sont reportées sur le document de transport.

C'est aussi au donneur d'ordre de procéder, avant le départ, à l'élévation ou l'abaissement de la température de la marchandise pour l'amener au niveau requis (art. 8.1 a).

Le transporteur est quant à lui chargé de procéder, avant le départ, à l'élévation ou l'abaissement de la température à l'intérieur du véhicule réfrigérant, frigorifique ou calorifique (art. 8.1 b). Il est chargé du maintien de la température - indiquée sur le document de transport - à l'intérieur du véhicule réfrigérant, au cours du transport jusqu'au déchargement (art. 8.2). Un manquement à cette obligation engagera la responsabilité du transporteur.

S'agissant du chargement, arrimage et déchargement des marchandises, le contrat type transport sous température dirigée suit la même distinction entre les envois de moins de trois tonnes et ceux de plus de trois tonnes, opérée par le contrat type routier général.

- Pour les envois inférieurs à trois tonnes, le transporteur exécute sous sa responsabilité les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement de l'envoi à partir de sa prise en charge et jusqu'à sa livraison (art. 7.1).
- Pour les envois de trois tonnes et plus, c'est le donneur d'ordre qui exécute les opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise. Il est donc responsable en cas de dommage lié à une mauvaise exécution de ses obligations (art. 7.2).

Attention, le transporteur doit toutefois vérifier, notamment, que l'agencement du chargement permet une circulation normale de l'air et, en conséquence, une bonne répartition de la température. Par conséquent, il est responsable des dommages résultant d'une compacité du chargement trop importante ou d'une mauvaise disposition de la marchandise apparentes au départ ([Cass. com., 28 oct. 2008, n° 07-14.633](#), BTL 2008, n° 3246, p. 704) quand bien même le contrat type température dirigée impute au donneur d'ordre l'arrimage de la marchandise pour les envois de trois tonnes et plus.

Transport international

Comme en transport interne, le transporteur est responsable des avaries depuis la prise en charge jusqu'à la livraison (CMR, art. 17.1). Toutefois, le transporteur peut s'exonérer de deux façons :

- en établissant le vice propre de la marchandise, la faute ou l'ordre de l'ayant droit (art. 17-2) ;
- en démontrant que le dommage a pu résulter du risque particulier tenant à la nature de la marchandise (art. 17-4 d), l'ayant droit pouvant toujours rapporter la preuve contraire. La CMR est toutefois exigeante sur ce point : pour invoquer ce risque avec succès, le transporteur doit démontrer qu'il a pris les mesures nécessaires en ce qui concerne le choix, l'entretien ainsi que l'emploi des aménagements et s'est conformé aux instructions (art. 18-4).

Température dirigée : les limites d'indemnité En transport interne comme en transport international, le transporteur routier de marchandises réfrigérées responsable des pertes et avaries bénéficie de limites d'indemnités. Si elles sont spécifiques au transport frigorifique pour les trajets nationaux, en transport international, la limitation est commune, quelle que soit la spécificité du transport routier (frigorifique, animaux, citernes...).

Transport routier interne

Rappelons que le contrat type transport sous température dirigée - en attente de révision - prévoit en son article 20, les limites d'indemnités suivantes en ce qui concerne les transports routiers internes sous température dirigée :

- pour les envois de 3 t et plus : 14 € par kilo de marchandise manquante ou avariée dans la limite du volume total de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 4 000,00 €.
- pour les envois de moins de 3 t : 23 € par kilo de poids brut manquant ou avarié et pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans dépasser 750 € par colis.

Transport routier international

Dans le cas d'un transport international, c'est la limite d'indemnité classique de 8,33 DTS par kg de poids brut de marchandise avariée qui s'applique (CMR, art. 23).

Application

Une fois les obligations de chacun fixées, qui est responsable de la perte des produits réfrigérés commandés ? Tout dépendra de la situation :

- si des instructions erronées concernant les températures ont été transmises par le donneur d'ordre, celui-ci est responsable des avaries et/ou pertes. *Idem* lorsqu'aucune instruction n'a été communiquée ;
- si le transporteur n'a pas réglé la température de son véhicule en fonction des indications inscrites sur la lettre de voiture, il est alors responsable des dommages. *Idem* lorsqu'il n'est pas parvenu à maintenir la température requise en cours de transport (telle qu'une panne du système réfrigérant du véhicule).