



REVUE DE PRESSE

Semaines 45 à 46
04/11/2024 – 15/11/2024

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@lachainelogistiqueaufroid.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 L 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**
 - Un système pour faciliter les livraisons en ville
 - Faire face aux nouveaux défis
 - À chacun ses outils et moyens
 - « Les surcoûts de la cyclo-logistique sont compensés par le gain d’efficacité »
 - Camion électrique : « Il est essentiel de partager les risques »
 - Innovation : un camion électrique automatisé pour le déchargement en ville
- **Froid News**
 - Swisslog France et La Réserve des Saveurs
 - Bio-Frost, des légumes croquants avec Movu
- **Les Routiers**
 - SITL et Selfi, deux salons en un
 - Travail collaboratif sur un dispositif anti-départ inopiné de camion à quai

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Viande : face à la crise, les abattoirs en quête de solutions
 - Snacking : "Les enseignes cherchent encore le sésame"
- **Les Échos**
 - Naturalia mise sur ses magasins « La Ferme » pour sortir de la crise du bio
 - Auchan taille dans le vif pour se redresser
 - Restructuration chez Auchan : les syndicats sous le choc
 - Restructuration chez Auchan : les quatre points faibles du géant de la distribution
 - Les grands distributeurs ont supprimé plus de 10.000 postes en six ans
 - La colère gronde de nouveau chez les agriculteurs
 - Le Mercosur, la force de frappe agroalimentaire qui affole les éleveurs français
 - Mercosur : pourquoi la France a intérêt à signer
 - Viande de bœuf : la France contrainte d'importer pour répondre à la demande
 - Tir de barrage des éleveurs français contre l'inefficacité des contrôles sur la viande du Mercosur
 - Comment Carrefour peut sortir de son impasse boursière
 - Monoprix, Franprix : chez Casino, la révolution attendra
- **Les Marchés**
 - « Le marché des produits halal a connu un fort ralentissement ces derniers mois »
 - Enquête anti-dumping : la filière porcine française pourrait perdre 500 millions d’euros
 - Grippe aviaire : la France passe en risque élevé
 - Viande bovine : la France peut exporter en Corée du Sud après 24 ans de blocage
 - Flambée des prix des ovoproduits : les substituts d’œuf, une alternative économique ?
 - En Jeunes Bovins, les prix montent faute d’offre, les prix des vaches se stabilisent

- Le poulet lourd, une production stratégique pour lutter contre l'importation de volaille

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

- **L'Officiel des Transporteurs**

- La métropole de Lille revoit ses ambitions à la baisse
- La ZTL de Paris entre en vigueur ce lundi
- Florence Dupasquier est la nouvelle présidente de la FNTR
- TICPE : les demandes de remboursement seront gérées par la DGFip
- PLF 2025 : des syndicats patronaux « inquiets » de taxes sur les entrepôts logistiques

- **Transport Info**

- Congrès de la FNTR : ce qu'il faut retenir du discours de François Durovray, ministre des Transports
- NAO TRM 2025 : Pas de proposition de hausse côté patronat, prochaine réunion le 9 janvier

- **Les Échos**

- Electricité : un an après l'accord sur les prix du nucléaire, les industriels et EDF toujours à couteaux tirés
- L'électricité chère tue à petit feu notre réindustrialisation et sa décarbonation
- Prix du nucléaire : « EDF est dans le déni », estiment les industriels, grands consommateurs d'énergie

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



Un système pour faciliter les livraisons en ville

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'initiative de Renault Trucks et du groupe Jacky Perrenot visant à simplifier les livraisons urbaines à l'aide d'un camion électrique équipé d'un système automatisé, Deliver-Assist. Ce dispositif permet un chargement et un déchargement rapides et sécurisés grâce à des conteneurs mobiles. Outre l'amélioration des conditions de travail des conducteurs, cette innovation réduit les embouteillages et l'empreinte écologique des livraisons.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 01.11.2024 Dernière Mise à jour : 05.11.2024 Par : Gwenaëlle Ily Lecture : 2 min.

Un partenariat entre différents acteurs – constructeur, transporteur, chargeur et équipementier – a permis de développer une solution ciblée pour répondre aux contraintes des livraisons en ville : Deliver-Assist.

Moins de manipulations, ce qui permettrait de gagner en temps de livraison et de limiter les embouteillages : c'est l'objectif de Renault Trucks, qui entend révolutionner les livraisons en centre-ville grâce à un dispositif de carrousel embarqué. Mené en partenariat avec le groupe Jacky Perrenot et le distributeur Intermarché, ce système associe un camion électrique Renault Trucks E-Tech D Wide de 26 tonnes à un carrousel automatisé, conçu en partenariat avec Actemium (Vinci Energies). Ce dispositif permet un chargement et déchargement optimisés grâce à des conteneurs mobiles disponibles en diverses configurations. Ces conteneurs sont gérés de façon automatique et sécurisée, permettant une traçabilité des marchandises tout au long des tournées. Ce système informatisé réorganise automatiquement les conteneurs selon les étapes de la tournée. Le conducteur n'a plus qu'à conduire. Grâce à une application, le conducteur sélectionne les box qui seront prêtes à la livraison. Le chargement-déchargement est automatisé, sans hayon.

Moins de pénibilité

Le groupe Jacky Perrenot, pionnier dans l'adoption de solutions de transport durables et innovantes, sera le premier à utiliser Deliver-Assist pour optimiser les livraisons urbaines des points de vente Intermarché. « *Sur un projet comme celui-ci, il faut être ambitieux mais aussi partager les risques*, témoigne Philippe Givone, PDG du groupe Jacky Perrenot, en référence à la collaboration avec un constructeur, Renault Trucks, un chargeur, Intermarché, et la filiale de maintenance industrielle de Vinci Autoroute, Actemium. *C'est une vraie solution technique, qui répond à la fois à la problématique environnementale puisque le camion est électrique pour une livraison dans une zone périurbaine, elle réduit le bruit grâce à une caisse frigorifique silencieuse, elle place le conducteur au centre et lui permet de subir moins de pénibilité et réduit l'accidentologie.* » Lors des tests réalisés, plusieurs points positifs ont en effet été mis en

avant, comme la sécurité des chauffeurs et des opérateurs magasins, car les risques d'accident liés à la manipulation des palettes et du hayon sont éliminés. C'est également le cas pour les piétons, avec par exemple un radar qui permet un arrêt de descente de box lorsqu'une personne passe à proximité. La sécurité des marchandises est également soulignée par Renault Trucks, puisque le système fonctionne sans rolls.

Sur le plan opérationnel, Renault Trucks estime que le système Deliver-Assist permet de réduire de 30 % le temps nécessaire au chargement, au déchargement et à la préparation de la marchandise. Cette efficacité accrue permet également de limiter le temps d'occupation de la voie publique, œuvrant ainsi à la réduction de la congestion urbaine.



✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des enjeux abordés lors des Rencontres des jeunes dirigeants de transport. La cyberattaque, la hausse des prix des assurances et les défis de la TICPE ont été au centre des débats. Des experts ont présenté des solutions pour anticiper ces problématiques, comme l'indexation du gazole et la prévention des sinistres.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 01.11.2024 Dernière Mise à jour : 05.11.2024 Par : Gwenaëlle Ily Lecture : 2 min.

L'Officiel des transporteurs a organisé du 10 au 12 septembre les 9^{es} Rencontres des jeunes dirigeants au Puy du Fou. Entre ateliers, networking et visites du parc, la nouvelle génération de transporteurs a pu échanger sur plusieurs sujets.

Comment se préparer face aux risques de cyberattaques ? Face à la hausse des prix des assurances, quelles sont les pistes pour tenter d'alléger la facture ? Comment utiliser au mieux le remboursement partiel de la TICPE ? Autant de questions auxquelles plusieurs experts se sont attachés à répondre au cours du séminaire organisé au Puy du Fou, dont les ateliers étaient animés par Christophe Barette, journaliste *France Routes*. Les 14 jeunes dirigeants invités à cet événement professionnel en sont repartis richement inspirés. Expert prévention cyber chez Axa Assurances, Jean-Pierre Marbaix a développé auprès de la nouvelle génération de dirigeants les points de vigilance et les pistes pour se prémunir de cyberattaques. Rappelant que toute entreprise, quelle que soit sa taille, est susceptible d'être touchée, il a évoqué les réflexes à adopter dès que la société a une présence sur le Web. Deux jeunes dirigeants ont témoigné de l'impact colossal que peut engendrer une telle attaque, entre blocages sur de multiples postes, une activité au ralenti et, souvent, des répercussions sur une durée très longue, jusqu'à un an pour l'un d'eux.

Assurances

Un atelier était ensuite organisé sur le thème des assurances, un poste qui s'est trouvé particulièrement touché par la flambée des prix. Cette situation est engendrée par une augmentation du coût moyen des sinistres en raison de facteurs multiples (véhicules de plus en plus équipés, inflation des matières premières, indemnisation des victimes plus étendue, les événements climatiques ou encore les émeutes). Face à un segment déficitaire, les assureurs ont, pour beaucoup, préféré arrêter leurs contrats auto avec les entreprises de la branche transport. Sébastien Borysko, agent général chez AXA (agence Aminot-Borysko-Le Faucheur), qui animait la table ronde, a étayé quelques pistes à considérer par les transporteurs pour alléger un peu la facture des cotisations, en analysant par exemple les différents sinistres sur les années précédentes. La prévention, qui vise à diminuer la fréquence des sinistres, permet aussi de réduire les frais. Certains assureurs comme AXA proposent ainsi des offres qui permettent à terme de limiter l'augmentation des cotisations et les coûts qui restent à la charge des entreprises (franchises, arrêt de l'activité, immobilisation des matériels et des conducteurs, etc.). Il existe une autre solution, le regroupement de sociétés de transport. Mais Sébastien Borysko émet quelques réserves : « *Il y a le risque que les bons en aient marre de payer pour les mauvais et s'en aillent.* » Un troisième

atelier était organisé sur les contours de l'indexation gazole, animé par Marjorie Estrade, avocate spécialisée dans le droit des transports. Son application est imposée aux chargeurs pour protéger les transporteurs des variations de gazole trop importantes entre le jour où le prix de la prestation est déterminé et le jour où l'opération de transport est exécutée. Le poste carburant représentant la principale charge lors de la réalisation d'une opération de transport, la création d'un tel mécanisme a été jugée nécessaire après la hausse sensible des cours du pétrole survenue en 2004 et 2005. Les variations de charges de carburant doivent être répercutées, à la hausse comme à la baisse, selon l'évolution du prix du carburant et mentionnées en « pied de facture ».



✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des approches variées des entreprises de transport et logistique pour intégrer des pratiques RSE. Il met en lumière les stratégies innovantes de XPO Logistics, FM Logistic et Paki Logistics pour réduire l'impact écologique via des véhicules électriques, la mutualisation des approvisionnements, et la digitalisation des processus.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 01.11.2024 Dernière Mise à jour : 05.11.2024 Par : Érick Demangeon Lecture : 2 min.

Les démarches RSE rassemblent les entreprises vers des objectifs convergents. Les routes empruntées pour y parvenir divergent en revanche. XPO, Deret, FM et Paki en ont fait la preuve en valorisant l'une de leurs actions RSE lors du Salon Eco Class Logistics, le 3 octobre à Paris.

Un million de kilomètres ont été parcourus par la flotte électrique de XPO Logistics ! Après un premier test en 2021, 65 porteurs ont été commandés en 2023. Puis, 60 autres, plus 105 tracteurs en 2024, à l'issue du deuxième appel à projets (AAP) Écosystèmes des véhicules lourds électriques de l'Ademe. « *Pour son 3^e AAP, clos le 7 octobre, nous avons postulé surtout pour des tracteurs* », confie Bruno Kloeckner. Intégré au mix énergétique du transporteur couvrant les biocarburants, le gaz et le biogaz également, « *le déploiement de l'électrique associe le bien-être des conducteurs en leur procurant un meilleur confort sans bruit. Croisant notre démarche RSE, l'électrique devient un argument pour recruter et rendre le métier de conducteur plus attractif. De façon plus transversale, l'électrique transforme notre entreprise et le travail des équipes* », témoigne le directeur général France de XPO Logistics. Si 170 camions électriques ont été réceptionnés à ce jour, les 90 agences du réseau palettisé de XPO sont déjà toutes équipées de bornes 22/40 kW chargeant ce parc la nuit. « *La question de la localisation des bornes pour les tracteurs se pose sachant que les autonomies augmentent.* »

30 % de camions en moins

Par la voix de Marie-Laure Lafaille, FM Logistic estime que le succès d'une démarche RSE suppose une « *approche collective* » entre transporteurs, logisticiens, leurs équipes, clients et fournisseurs, ainsi qu'avec les collectivités et les pouvoirs publics. Le pooling (ou gestion mutualisée des approvisionnements) illustre cette approche aux yeux de la directrice des activités transports de FM. Au sein d'une démarche RSE qui prévoit de baisser de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de ses transports d'ici 2030 (par rapport à 2019), « *le camion qui pollue le moins est celui qui ne roule pas* », rappelle-t-elle. Telle est l'une des finalités du pooling qui massifie les flux de plusieurs industriels vers un point mutualisé unique de la grande distribution livré en camion complet. « *Cette mutualisation optimise les coûts et diminue d'au moins 30 % le nombre de camions mis sur les routes.* » Aujourd'hui, FM pilote 5 pools en France rassemblant 25 industriels. « *Ensemble, ils évitent la circulation de plus de 8 000 poids lourds par an.* » Plus récemment, depuis septembre, FM teste le rail-route entre Avignon et Valentignat. Ce report modal pourrait s'intégrer à l'organisation des pools existants.

À l'écoute de toutes les attentes

Champion du pooling et de la mutualisation dans la gestion et la relocalisation de palettes, Paki Logistics souligne « *le rôle clé de la digitalisation* » pour améliorer les conditions de travail des personnes et diminuer l'empreinte carbone des entreprises. Pour optimiser le service d'échange palettes, la filiale du Groupe Faber a développé « *le bon numérique zéro papier*. Appelé "e-Voucher", il permet de gagner plus de 80 % du temps consacré à l'échange palettes lors des livraisons », affirme Fabrice Chenut, son directeur commercial France-Iberia. Une fiabilité et un gain de temps appréciables pour les conducteurs libérés de cette tâche administrative et chronophage. « *Les débits et crédits de palettes sont automatiquement mis à jour sur les comptes des transporteurs et chargeurs qui l'utilisent.* » Paki se charge ensuite de la relocalisation des supports de manutention par le biais de transports massifiés irriguant son réseau de dépôts. Lesquels interviennent aussi dans l'entretien et la circularité des palettes en fin de vie.

Dans la démarche RSE du Groupe Deret, finalisée il y a un an et demi, « *l'humain est au cœur* », déclare Yannick Guérin, en charge de la mettre en œuvre. Grâce à une grande diversité d'actions, comme la mise à disposition de serviettes hygiéniques ou de boîtes à lire, « *nous proposerons à tous nos collaborateurs une façon de participer à notre engagement sociétal d'ici 2025* ». Réduire de 30 % des accidents du travail (par rapport à 2023) et engager les salariés dans un parcours de développement des compétences sont d'autres objectifs poursuivis au cours des 24 prochains mois.



« Les surcoûts de la cyclo-logistique sont compensés par le gain d'efficacité »

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des avantages et des défis de la cyclo-logistique pour le transport en zones urbaines. Malgré des coûts initiaux élevés, cette méthode est compensée par une efficacité accrue et une meilleure adaptation aux contraintes des centres-villes, notamment grâce à des politiques d'apaisement.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 01.11.2024 Dernière Mise à jour : 05.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 2 min.

Au sein de l'association Boîtes à vélo, née en 2019 pour développer la cyclo-mobilité professionnelle, le programme « cyclo-cargologie » est né en août 2023, grâce aux dispositifs CEE. Destiné aux professionnels, ce programme doit permettre le développement de la cyclo-logistique auprès des transporteurs, logisticiens et chargeurs.

Quel est l'objet du programme « cyclo-cargologie » de l'association Boîtes à vélo ?

Ce programme, qui se poursuit jusqu'en 2026, doit soutenir le développement de la cyclo-logistique en France. Il cible les transporteurs, chargeurs, commissionnaires de transport et logisticiens. Nos actions consistent en plusieurs axes, dont l'information sur la cyclo-logistique avec la production d'études et de guides analysant les freins et les leviers à son développement, l'organisation d'événements comme des webinaires et des forums qui permettent de faire se rencontrer les acteurs, d'impulser une dynamique et d'essayer aussi des vélos utilitaires. Nous avons également un volet formation, avec l'objectif de former 1 100 personnes d'ici 2026. Nous proposerons trois modules : livreur, organisateur de tournée et manager. Nous constatons que le secteur de la cyclo-logistique, récent, a besoin de formations mais qu'il en existe peu. Et les logisticiens ou transporteurs qui veulent internaliser cette activité ont aussi besoin de se former. On voit de plus en plus d'entreprises, comme Amazon ou Heppner, qui rachètent des entreprises de cyclo-logistique pour les intégrer chez eux.

Enfin, nous travaillons sur un volet technique car l'un des freins à travailler avec les cyclo-logisticiens réside dans le fait que les TMS utilisés ne sont pas les mêmes que ceux des logisticiens ou transporteurs, ce qui complique les collaborations. Nous allons démarrer une étude qui permettra de développer un outil d'ici 2026.

Constatez-vous un intérêt accru des transporteurs et logisticiens ?

Oui, il y a un intérêt croissant car les politiques d'apaisement du centre-ville (ZFE, ZTL...) les poussent à s'y intéresser. C'est aussi un facteur de gain d'efficacité : même si cela demande une organisation logistique avec une rupture de charge, le vélo permet de respecter plus facilement les engagements horaires des livraisons. On constate aussi, du côté des villes, métropoles et collectivités, que beaucoup sont intéressées, voire déjà engagées sur des actions de logistique urbaine durable, par exemple à travers les programmes Interlud+, Colisactiv'... Les collectivités travaillent sur des politiques d'apaisement des centres et

repensent l'organisation des villes selon ces nouvelles contraintes. Avec leur aboutissement, la cyclo-logistique va se développer encore plus. Et puis, on l'a vu à Paris, quelques entreprises ont franchi le pas à l'occasion des Jeux olympiques et souhaitent poursuivre. C'est le cas pour Heppner ou STEF.

Quels sont les freins à lever pour qu'un transporteur puisse intégrer de la cyclo-logistique ?

Il existe des freins culturels et décisionnels, mais aussi des freins de connaissance. La cyclo-logistique n'est adaptée à tout ; il y a des zones de pertinence, un emport maximum des vélos... Mais elle a aussi un potentiel qui est méconnu. D'où notre idée de communiquer davantage sur ce sujet. Il existe aussi des freins opérationnels et économiques : la capacité des vélos, le fait qu'ils ne soient pas adaptés aux marchandises transportées, ou le problème du foncier car il faut trouver un espace bien positionné.

Quid du surcoût occasionné, qui peut freiner des TPE et PME du transport ?

Oui, avoir recours à la cyclo-logistique engendre un surcoût, car cela implique une organisation différente. Mais ceux-ci sont compensés par le gain d'efficacité. On sous-traite en partie mais on a un gain d'efficacité, de temps, de satisfaction des clients et sur le suivi des livraisons. Et puis les contraintes des centres-villes poussent parfois les petits transporteurs à passer à des véhicules électriques, ce qui représente un investissement conséquent. C'est dans ces moments que la bascule vers la cyclo-logistique peut se faire, car il y a des choix d'investissement à arbitrer. C'est pourquoi cette option doit être connue des transporteurs. Nous constatons aussi que le bouche-à-oreille fonctionne très bien : les expériences positives se partagent facilement, ce qui occasionne l'intérêt d'autres entreprises. C'est aussi le but des forums que nous organisons, qui permettent d'échanger sur les expériences réussies sur les territoires.

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'importance d'un partage des coûts entre transporteurs, chargeurs et constructeurs pour soutenir l'adoption des camions électriques. Philippe Givone, PDG de Jacky Perrenot, illustre ce modèle avec un camion Renault Trucks D E-Tech, qui optimise ergonomie et durabilité.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 12.11.2024 Dernière Mise à jour : 14.11.2024 Par : Nicolas Grumel Lecture : 2 min.



Crédit photo Renault Trucks France

Les innovations technologiques destinées à réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises en milieu urbain oblige les prestataires à renouveler la collaboration avec leurs clients chargeurs. C'est ce qu'explique Philippe Givone, PDG de Jacky Perrenot, dans cette interview à France Routes.

Philippe Givone, PDG du groupe Jacky Perrenot, a contribué à la mise en exploitation du Renault Trucks D E-Tech équipé du système automatisé Deliver Assist, en coopération avec le chargeur Intermarché et le constructeur au losange. Une innovation technologique intéressante, tant en termes de rendement que d'ergonomie, mais qui a un coût. Comment l'intégrer ? Philippe Givone répond aux questions de France Routes.



"Le financement du camion électrique est assumé par trois intervenants : le transporteur, le chargeur, qui est Intermarché, et le constructeur, qui est Renault Trucks". Philippe Givone, PDG de Jacky Perrenot.

Crédit photo : Nicolas Grumel

Le camion électrique, présenté fin septembre au centre logistique Segro de Paris Gobelins, coûte environ trois fois plus cher qu'un véhicule gasoil équivalent. Comment le transporteur finance-t-il une telle acquisition ?

Sur des projets de ce type, il est essentiel de partager les risques. Le financement de ce camion est assumé par trois intervenants : le transporteur, le chargeur qui est Intermarché, et le constructeur qui est Renault Trucks. En tant que leader, Jacky Perrenot a un rôle d'exemplarité mais nous espérons, sur un temps long, parvenir à un retour sur investissement.

Concrètement, le véhicule est-il exploité en location longue durée ?

Nous sommes propriétaire du véhicule mais Renault Trucks s'est engagé à l'améliorer dès que de nouvelles technologies permettront d'accroître l'autonomie et l'ergonomie. C'est un contrat de 5 ans.

S'agit-il de votre première collaboration de ce type avec Intermarché ?

Nous avons livré des magasins des Mousquetaires avec un camion électrique durant les Jeux Olympiques, mais c'est bien le premier véhicule qui est équipé du système automatisé Deliver Assist. Ce dispositif améliore l'ergonomie et les conditions de travail des opérateurs en milieu urbain. Le transpalette en équilibre sur un hayon élévateur, c'est anxiogène pour le conducteur.



Sous l'impulsion de Philippe Givone, PDG du groupe, Jacky Perrenot se veut moteur dans la transition énergétique du transport routier de marchandises. Le transporteur exploite déjà plusieurs camions électriques ainsi qu'un camion hydrogène.

Crédit photo : Nicolas Grumel

Les conducteurs employés par Jacky Perrenot accepteront-ils que la plage horaire des livraisons soit élargie, de travailler plus tôt le matin, voire la nuit ?

Ce n'est pas un problème si on met à sa disposition un outil qui améliore les conditions de travail et réduit le stress généré par la livraison en ville.

Vous exploitez par ailleurs un camion hydrogène à pile à combustible, un porteur Hyundai Xcient. Quel retour d'expérience en tirez-vous ?

Côté opérationnel, il répond à nos attentes. La difficulté avec l'hydrogène, c'est que ce carburant n'a économiquement pas de pertinence dans le transport routier de marchandises. Dans notre activité, on est très loin de voir cette énergie se déployer à grande échelle. Elle coûte horriblement cher, et pour être efficace du point de vue environnemental, elle doit être green et non grise, sinon c'est pire que le gasoil. C'est une vraie difficulté.

Le groupe Jacky Perrenot en chiffres

- Chiffre d'affaires 2022 : 1 milliard d'euros
- 10 000 collaborateurs
- 167 agences en Europe
- Parc : 10 000 cartes grises
- 19 % de véhicules à énergie alternative
- 50 porteurs électriques
- 20 tracteurs électriques
- 100 véhicules utilitaires légers
- 1 porteur hydrogène

Innovation : un camion électrique automatisé pour le déchargement en ville

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite du Renault D E-Tech 26 t équipé du système Deliver Assist. Ce carrousel automatisé optimise le chargement et déchargement en ville, réduisant les risques d'accidents et améliorant l'efficacité logistique. Silencieux et écologique, ce camion électrique représente une avancée significative pour les livraisons urbaines malgré des coûts élevés.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 11.11.2024 Dernière Mise à jour : 14.11.2024 Par : Nicolas Grumel Lecture : 3 min.



Ce porteur électrique Renault Trucks D E-Tech 26 t héberge un dispositif de livraison urbaine novateur, le Deliver Assist.

Crédit photo Nicolas Grumel

Renault Trucks a présenté, fin septembre à Paris, le dispositif automatisé Deliver Assist, embarqué dans un porteur Renault D E-Tech 26 t. Les conducteurs qui jouent les livreurs en ville devraient y trouver leur intérêt.

Parfois, les innovations technologiques naissent dans le quotidien le plus banal. Fabrice Courtens, directeur de projet Logistique urbaine de Renault Trucks, se promenait en ville

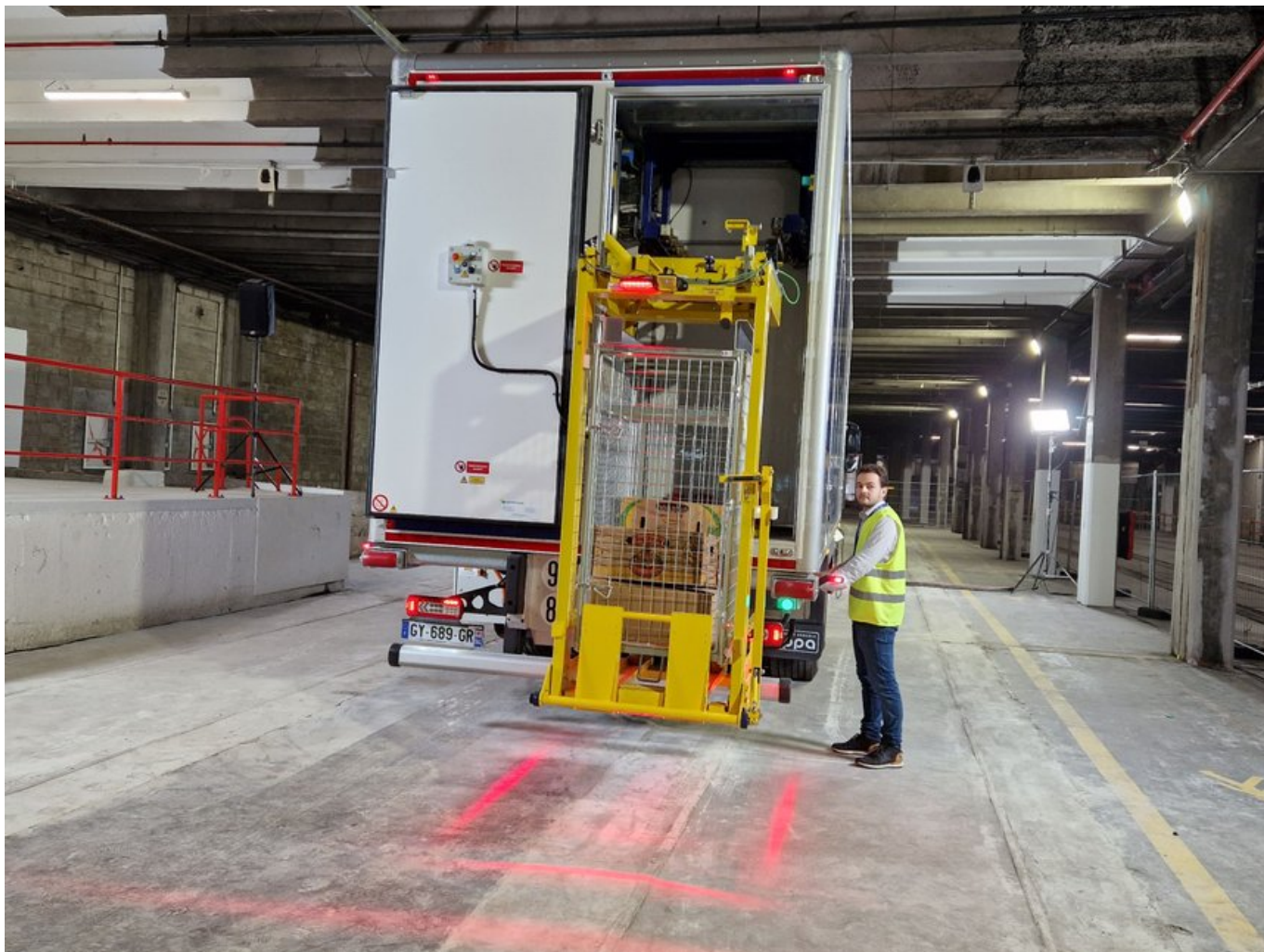
quand il est passé devant la vitrine d'un pressing. Il observa alors, fasciné, des vêtements qui circulaient à l'horizontale, pendus à leur cintre sur un carrousel automatique. *« Je me suis demandé si j'arriverais à adapter ce système au transport de palettes dans un camion, explique Fabrice. Les palettes pourraient circuler en mode automatique à l'intérieur de la caisse, puis être déchargées sans que le conducteur ne monte et descende du véhicule ».*

Coopération pour la conception. Le principe est validé chez Renault, et les esquisses sont envoyées chez Actemium, filiale de Vinci Energie spécialisée dans la conception d'outils industriels. Un an et demi plus tard naît Deliver Assist, le carrousel étant intégré à une caisse frigo installée sur un porteur électrique Renault Trucks D E-Tech 26 t.

Le constructeur au losange propose la solution au transporteur Jacky Perrenot. Un partenariat se met en place pour le financement et l'exploitation du camion entre ces deux acteurs et le chargeur Intermarché.

Les tests sont en passe d'être achevés, et le camion d'effectuer des tournées régulières en région parisienne.

Déchargement automatisé. Ce dispositif permet des opérations de chargement et déchargement automatisées : l'opérateur n'a pas à monter sur un hayon élévateur, ni à filmer les palettes avant le départ, ni même à arrimer le chargement puisque la marchandise est stockée dans des conteneurs adaptés aux dimensions à la carrosserie du Renault. Il existe trois types de contenant : caisse sécurisée, isotherme ou grillagée.



La caisse frigo est équipée d'un monte-charge, et à l'intérieur d'un carrousel qui permettent de descendre automatiquement les modules de livraison. Fini le transpalette en équilibre sur un hayon élévateur à l'arrière du camion.

Crédit photo : Nicolas Grumel

Monte-charge. Arrivé au lieu de livraison, chaque conteneur qui s'est vu attribuer une destination est automatiquement descendu au niveau de la chaussée à l'aide d'un monte-charge. Les risques d'accident liés à la manipulation des palettes sur le hayon sont éliminés.



L'opérateur n'a plus qu'à pousser la marchandise vers le lieu de livraison.

Crédit photo : Nicolas Grumel

La gestion automatique des conteneurs garantit la traçabilité de la marchandise grâce à un outil informatique développé par l'entreprise Erecia. Le carrousel réorganise les conteneurs selon les étapes de la tournée.

Ce système permet d'optimiser la rentabilité du transport en gagnant du temps sur la manutention. Il offre une ergonomie qui réduit les risques d'accidents du travail et le stress de l'opérateur dans un contexte urbain saturé.

Réduction de l'empreinte environnementale. Le porteur Renault D E-Tech est un véhicule électrique, donc son empreinte carbone est limitée. Il est silencieux, ce qui peut permettre de travailler en horaires décalés. La caisse mise au point par le carrossier Frappa est réfrigérée à l'aide d'azote, ce qui contribue à réduire l'impact environnemental du transport.

Enfin, la disparition des palettes s'accompagne de la suppression des films plastiques à usage unique, les conteneurs qui les remplacent étant réutilisables.

Le Deliver Assist développé par Renault Trucks s'impose en conséquence comme une innovation majeure dans la distribution urbaine. Mais cette innovation a un coût, que les transporteurs ne pourront assumer qu'en concertation avec leurs clients chargeurs.



Le financement du Renault D E-Tech est partagé entre le transporteur Jacky Perrenot, le constructeur et le chargeur, Intermarché.

Crédit photo : Nicolas Grumel

A lire également : Pour acquérir un camion électrique, "il est essentiel de partager les risques", explique Philippe Givone, président du transporteur Jacky Perrenot.

Swisslog France et La Réserve des Saveurs

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite d'une innovation tri-température chez La Réserve des Saveurs avec le système AutoStore Freeze. Ce projet automatisé, développé par Swisslog, combine le stockage de produits secs, frais et surgelés, réduisant l'empreinte énergétique et augmentant l'efficacité logistique.

✨ Synthèse IA ✨

La tri-température s'invite dans l'entrepôt. Swisslog France et La Réserve des Saveurs inaugurent un projet révolutionnaire pour la logistique du sec, froid & surgelé combinés.



La Réserve des Saveurs, une entreprise familiale spécialiste dans les métiers de bouche et distributeur alimentaire rhône-alpin a fait le choix de la solution AutoStore Freeze – en gestion tri-température pour son installation de stockage et de préparation totalement automatisée. « Je suis incroyablement fier de la réussite de l'équipe Swisslog dans ce projet de grille multi-températures, une innovation révolutionnaire qui témoigne de l'immense dévouement, de l'expertise et de l'effort de collaboration de toutes les équipes impliquées, établissant une nouvelle norme en matière de solutions de stockage automatisé, a déclaré Markus Kirchhoff, Directeur Europe Swisslog Business Unit AutoStore. Swisslog continue ainsi de repousser les limites de l'innovation en matière d'automatisation et d'efficacité énergétique, contribuant à façonner l'avenir de l'industrie. »

Grâce à un projet révolutionnaire intégrant la [technologie AutoStore](#), ce partenariat marque une avancée significative dans le domaine de la logistique frigorifique, avec une innovation

sans précédent en Europe : la gestion tri-température. Cette technologie inédite permet de stocker des produits frais, surgelés et sec simultanément, tout en éliminant le besoin de chambres froides traditionnelles.

Deux systèmes sont accolés et reliés grâce à un convoyeur, sous le pilotage du [WMS/WCS SynQ](#), l'un en ambiant, l'autre en frais avec deux modules surgelés. Le picking comme le réapprovisionnement sont centralisés en un seul point, le système stocke aussi les commandes déjà préparées pour être récupérées par la suite sous le modèle d'un Drive de supermarché.

Le projet AutoStore s'inscrit dans une transformation radicale de la chaîne logistique de La Réserve des Saveurs, distributeur Back Europ et ouvre donc une tout autre vision pour toutes les PME ayant une activité similaire. Grâce à l'expertise de Swisslog, la PME a pu repenser entièrement ses opérations, optimisant ses capacités de stockage, améliorant son offre de service avec des commandes gérées en moins d'une demi-journée et réduisant son empreinte énergétique.

Cette réussite est le fruit d'une étroite collaboration entre les équipes de Swisslog, le prestataire frigorifique Froid Seicar, et l'engagement visionnaire d'Alexandre Grandjean, Directeur de La Réserve des Saveurs. Le rôle clé de ce dernier, combiné aux solutions sur-mesure de Swisslog, a permis de concrétiser un projet qui semblait jusqu'alors impossible. En plus de la gestion tri-température, le projet intègre le lancement du "Fusion Port", la station de travail double AutoStore innovante permettant d'accélérer le picking et le réapprovisionnement, multipliant ainsi par deux la productivité des opérations. Swisslog, seul intégrateur en Europe à avoir déployé cette solution aussi avancée, confirme ainsi son rôle de leader dans le domaine de l'automatisation logistique. Ce projet représente une véritable révolution pour l'entreprise rhône-alpine. Non seulement il améliore considérablement son efficacité, mais il permet également de réduire son empreinte carbone. Cette technologie sera déployée sur l'ensemble des sites du groupe sous ce même format d'ici fin 2025 dans 3 autres sites.

Bio-Frost, des légumes croquants avec Movu

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'installation d'un entrepôt frigorifique automatisé chez Bio-Frost, utilisant des navettes Movu atlas. Ce système améliore la sécurité et l'efficacité des opérations logistiques tout en respectant les standards de qualité et de durabilité pour les légumes biologiques.

✨ Synthèse IA ✨

La construction et la mise en œuvre d'un stockage frigorifique grande profondeur et à haute densité est toujours un défi spectaculaire. Bio-Frost a fait le choix du système à navettes pour palettes Movu atlas dans un silo de rayonnages stow.



« Movu atlas a automatisé notre entrepôt en congélation profonde, éliminé le travail à -24°C et amélioré l'efficacité, la sécurité et la fiabilité dans la gestion des légumes biologiques », annonce Berit Carstens-Larsk, Directeur général de BIO-FROST Westhof.

L'installation a été réalisée en partenariat avec Körber pour une intégration de bout en bout. Le système automatisé a été conçu pour gérer plus de 5000 palettes de légumes biologiques à -24°C, assurant des processus de stockage et de récupération fiables et efficaces toute l'année.

Pour répondre aux normes de haute qualité de Westhof BIO, la nouvelle installation exigeait des processus efficaces et étroitement synchronisés en production et logistique. Les légumes biologiques fraîchement récoltés sont transformés

immédiatement après la récolte, congelés et remplis automatiquement dans des octabins fournis par le système logistique.

Ces produits sont stockés dans l'entrepôt frigorifique et de congélation pour un traitement ultérieur. Les légumes biologiques requis pour un traitement ultérieur doivent être récupérés du stockage et livrés aux machines de production appropriées. Les légumes biologiques finis, emballés et palettisés sont ensuite stockés dans l'entrepôt de congélation jusqu'à leur livraison aux clients. De plus, la qualité des légumes biologiques est contrôlée à des postes de travail ergonomiques intégrés au système logistique, garantissant une qualité constante et une efficacité opérationnelle.

Périmètre de la Solution

Le projet Westhof BIO concerne l'intégration de six navettes Movu atlas sur six niveaux dans un silo de 60 m x 32 m x 17 m, facilitant le stockage haute densité de plus de 5 000 palettes à -24°C. Ce système évolutif a permis une expansion sans heurts pendant les pics d'activité, répondant aux fluctuations de la demande tout en maintenant des conditions de stockage optimales. L'automatisation plug and play a facilité une mise en place et une maintenance rapides, assurant un temps d'arrêt minimal et des perturbations opérationnelles réduites.

Résultats obtenus

La mise en œuvre du shuttle à palettes Movu atlas et du silo de rayonnages stow a considérablement amélioré la capacité de stockage et l'efficacité opérationnelle de Westhof BIO et a fourni une solution sur mesure, assurant que tous les composants et systèmes étaient parfaitement intégrés et optimisés pour leurs besoins spécifiques. La conception comprenait un revêtement de toit et de mur fixé directement à la structure des rayonnages, renforcée par des entretoises longitudinales et horizontales pour garantir la stabilité.

Cette approche intégrée a facilité une gestion de projet transparente, respectant des normes élevées et des délais de projet fiables, fournissant une solution de stockage robuste et efficace. Le système a atteint un débit de 60 opérations de stockage et de récupération par heure, atteignant l'objectif de l'entreprise d'optimiser les processus de production et d'entreposage et de livrer des légumes biologiques de haute qualité tout en optimisant l'utilisation des ressources et en réduisant l'impact environnemental.

À l'avenir, Westhof BIO prévoit d'optimiser encore ses capacités de stockage frigorifique et en congélation. Les initiatives futures incluent l'augmentation de la capacité de stockage, l'intégration de technologies d'automatisation supplémentaires et l'exploration d'opportunités pour améliorer la traçabilité des produits et les contrôles qualités. Ces initiatives visent à consolider la position de Westhof BIO en tant que leader dans la congélation de légumes biologiques tout en continuant à respecter son engagement envers la durabilité et l'innovation.



SITL et Selfi, deux salons en un

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la fusion des salons SITL et Selfi, qui se tiendra en 2025. Cette initiative vise à renforcer la visibilité des métiers de la logistique en température dirigée et à promouvoir les innovations dans ce secteur vital pour la chaîne du froid.

✨ Synthèse IA ✨

Organisé du 1er au 3 avril 2025 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris, le salon SITL 2025 comportera un nouveau secteur dédié aux métiers du froid et à leurs fournisseurs de solutions : Cold Chain by Selfi (Salon européen de la logistique froid innovation). SITL et Selfi seront donc un seul et même rendez-vous sous le même toit et aux mêmes dates. Rappelons que le Selfi, dédié à la filière logistique en température dirigée (aujourd'hui l'un des marchés les plus dynamiques de la logistique en France), a eu lieu à Montlhéry en 2017, Marseille en 2019 et Rungis en 2023 et 2024. « *La visibilité des métiers du froid dans la Supply Chain est encore perfectible. Pourtant, les opérateurs français sont parmi les meilleurs au monde. Ils tiennent un rôle éminemment vital pour la sécurité alimentaire et la santé de nos concitoyens* », souligne Pierre Besomi, créateur du Selfi et du magazine Froid News. – MF



Travail collaboratif sur un dispositif anti-départ inopiné de camion à quai

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la conception d'un dispositif anti-départ inopiné de camions à quai, développé par Transfrigoroute France et divers constructeurs. Ce système vise à réduire les accidents sur les plateformes logistiques en offrant une solution universelle et collaborative.

✨ Synthèse IA ✨

Les fabricants de groupes frigos prennent conscience qu'ils doivent de plus en plus travailler avec les carrossiers, les fabricants de châssis et les constructeurs. C'est l'une des réflexions livrées à l'occasion des récentes Rencontres de Transfrigoroute International à Nice. Ce nouveau mode collaboratif a donné lieu à l'élaboration d'une nouvelle solution anti-départs inopinés de camions. Pour cela, Transfrigoroute France (organisme d'études techniques et économiques du transport à température dirigée) a mis plusieurs constructeurs autour de la table, dont certains sont concurrents. Quand les camions sont stationnés aux quais de chargement, il leur arrive de repartir lorsque les portes sont ouvertes. C'est la première cause des accidents de personnes sur les plates-formes logistiques. Le dispositif anti-départ inopiné est en cours de développement. Il aura l'avantage d'être universel, c'est-à-dire qu'il ne nécessitera pas d'échange de données. – MF



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



Viande : face à la crise, les abattoirs en quête de solutions

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des défis auxquels sont confrontés les abattoirs français, notamment la baisse des cheptels et des volumes abattus. Ces difficultés, exacerbées par des fermetures fréquentes, poussent les industriels à rechercher des solutions pour sécuriser leur activité, comme la modernisation des infrastructures et le développement de circuits courts.

✨ Synthèse IA ✨

Faute de volumes suffisants, les abattoirs accumulent les difficultés. Dépendants de la situation de l'élevage français, les industriels de la viande tentent de trouver des solutions afin de sécuriser leur activité.

Réservé aux abonnés

Marie Cadoux

13 novembre 2024 \ 07h00

9 min. de lecture



© iStockphoto/ Getty Images

Compte tenu de la baisse du nombre d'animaux, les abattoirs doivent se réorganiser en fonctionnant quatre jours sur cinq.

Le contexte

- Avec une fermeture par mois, les sociétés d'abattage traversent **une crise sans précédent**.
- En cause, **la réduction du nombre d'animaux** qui concerne les principales filières.
- Dans ce contexte difficile, des solutions sont pourtant mises en œuvre pour **tenter de relancer la production française**.

Mardi 15 octobre. Sur la scène de l'Hôtel des Arts et Métiers, dans le 16^e arrondissement de Paris, le boxeur Brahim Asloum, champion olympique dans la catégorie mi-mouches des Jeux olympiques de Sydney, en 2000, revient sur son parcours de grand sportif. Issu d'une fratrie de 10 enfants, Brahim Asloum raconte ses souvenirs d'enfance dans la boucherie familiale de Bourgoin-Jallieu, en Isère, lorsqu'il s'amusait, dans la chambre froide, à boxer en cachette contre des demi-carcasses. « *Une fois, je me suis fait surprendre par mon frère* », raconte-t-il devant un public conquis.

À l'occasion de son assemblée générale, Culture Viande, le principal syndicat qui défend les intérêts des entreprises d'abattage et de transformation de viandes (275 entreprises membres au total réalisant près de 80 % des abattages nationaux) a visiblement mis les petits plats dans les grands. Après Brahim Asloum, c'est au tour de Yannis Constantinidès, agrégé de philosophie, Normalien et enseignant en éthique à la faculté de médecine de Sorbonne Université de se livrer à un véritable show. Les végétariens en prennent pour leur grade. De quoi faire rire quelques instants une assemblée accablée par les mauvaises nouvelles. « *Chaque mois, c'est l'équivalent d'un abattoir qui ferme en France* », constate Yves Fantou, le président de Culture Viande.

Les chiffres

- **275** : le nombre d'abattoirs
- **14 Mrds €** : le CA du secteur
- **2,8 M t** : le volume de viandes traitées en 2023
- **30 000** : le nombre de salariés de la branche

Source : Culture Viande

Filière bovine

- **1 million** : la perte du cheptel bovin français depuis 2017
- **- 0,9 %** : le résultat courant avant impôt (RCAI) moyen des entreprises du secteur en 2023
- **- 3,7 %** : la baisse de la consommation de viande bovine en 2023
- **+ 37 %** : l'augmentation du prix moyen des vaches payé par les abattoirs entre 2021 et 2023

Source : FranceAgrimer, Idele, KantarWorldpanel

Filière ovine

- **- 65 %** : la chute du nombre de fermes ovines en France depuis 2004
- **- 5 %** : la baisse de la production en 2023 en France vs 2022
- **- 8 %** : la baisse des abattages en France en 2023 vs 2022
- **56 %** : la part des volumes importés dans la consommation des Français

Source : Idele d'après Eurostat

Moins d'éleveurs

Des difficultés liées en premier lieu à l'amont. Entre 2017 et 2023, le cheptel bovin a perdu près de 1 million de vaches. « *La décapitalisation du cheptel bovin n'a pas eu d'effets immédiats sur la baisse de l'activité des abattoirs. Quand les éleveurs ont décidé de réduire leurs troupeaux à partir de 2017, cela a représenté au contraire des volumes supplémentaires pour les sociétés d'abattage. Mais avec la baisse des naissances liée à ce phénomène de décapitalisation, le potentiel de production s'est érodé depuis 2021. Le nombre de bovins à engraisser est en baisse de 8 % ces deux dernières années* », explique Boris Duflot, directeur du département économie de l'Institut de l'élevage (Idele). Rien qu'en 2023, la filière bovine a perdu 50 000 tonnes. « *50 000 tonnes, ce sont 5 abattoirs de 10 000 tonnes ou 10 abattoirs d'une capacité de 5 000 tonnes. Cela représente une perte énorme pour le secteur* », insiste le président de Culture Viande.

À LIRE AUSSI

[Viande bovine : « Avec la baisse de la production, il faut s'attendre à des fermetures de sites »](#)

Une situation qui s'explique en partie par la démographie de la population agricole. « *Beaucoup d'éleveurs se sont installés dans les années 1980 et sont en âge de partir à la retraite. Mais seulement 40 % sont remplacés, ce qui n'est pas sans conséquences sur le nombre d'animaux* », poursuit Boris Duflot. En plus de l'âge des éleveurs, d'autres éléments peuvent peser sur l'activité de la filière bovine en amont. Les aléas climatiques à répétition, qu'il s'agisse des sécheresses longues et intenses de ces dernières années ou de la pluviométrie exceptionnelle de cette année, contraignent les éleveurs à sécuriser davantage leur approvisionnement en fourrage.

« *Pour cela, ils ont besoin de plus de surface* », fait observer le directeur du département économie de l'Idele. Les aléas sanitaires comme la maladie hémorragique épizootique (MHE) – 2 300 foyers ont été recensés en France au 17 octobre 2024 – et la fièvre catarrhale ovine (FCO) de type 3 (plus de 6 000 foyers) sont d'autres éléments qui pèsent sur le potentiel de production. « *Depuis le début de l'année, les volumes d'agneaux abattus sont en baisse de 5 %* », insiste Boris Duflot.

Ancré dans les grands bassins d'élevage, T'Rhéal fait tourner ses abattoirs

- 575 M € : le CA du groupe
- 111 000 tonnes commercialisées en 2023
- 1 000 personnes employées

Source : entreprise



T’Rhéa est présent dans les grands bassins d’élevage, comme ici à Saint-Hilaire-Bonneval, dans la Haute-Vienne

Depuis 2020, le groupe T’Rhéa a investi dans six sociétés d’abattage, quatre d’élevage et une de salaison. En 2023, les volumes transformés par le groupe sont en croissance de 4,5 % et l’ensemble des outils implantés en Bresse, en Corrèze et dans le Périgord sont saturés. D’ici à la fin de l’année, deux nouveaux sites de traitement des cuirs, l’un en Bresse et l’autre en Dordogne, entreront en activité. Modeste, **Olivier Aubert, directeur général de T’Rhéa**, ne veut pas donner de leçon. « *Être entrepreneur, c’est s’adapter* », concède-t-il simplement.

S’adapter, c’est justement toute l’histoire de ce groupe dont le fondateur René Imbert a, à partir de 2007, fait le choix d’investir dans la maîtrise de la filière, reprenant tour à tour des sites d’abattage et de transformation de viandes dans les grands bassins d’élevage. « *Nous fonctionnons en circuit court. Avec nos accords d’approvisionnement mais aussi avec nos sites d’affinage et d’engraissement situés à proximité des abattoirs, notre activité s’inscrit dans un périmètre d’approvisionnement inférieur à 100 kilomètres* », explique Olivier Aubert.

La filière porcine sur le fil

La situation n’est guère meilleure pour la filière porcine. En 2023, le cheptel a perdu 1 million de têtes, entraînant une baisse des abattages de 4,9 % par rapport à l’année précédente. « *La filière porcine française vit avec une épée de Damoclès au-dessus de sa tête. Il s’agit de la peste porcine africaine présente en Belgique depuis 2018, en Allemagne depuis 2020 et qui est récemment arrivée en Italie* », explique Elisa Husson, ingénieure d’études économiques à l’Institut du porc (Ifip).

Filière porcine

- **+ 41 %** : l'augmentation du prix du porc au cadran entre 2019 et 2023
- **- 4,9 %** : la baisse des abattages en France en 2023
- **- 1,7 %** : le résultat courant avant impôt (RCAI) moyen des entreprises du secteur en 2023
- **99,3 %** : le taux d'auto-approvisionnement de la France en viande porcine (juin 2024)

Source : Agreste d'après Eurostat

Avec la fermeture de marchés à l'export, l'afflux d'offres sur le marché européen a fait chuter les prix et généré de grandes incertitudes. *« Ces deux dernières années ont été correctes. On en avait besoin pour compenser la perte de rémunération et investir de nouveau. Mais le marché européen reste compliqué. On redoute les tensions commerciales avec la Chine, et même si les producteurs ont retrouvé la confiance avec l'augmentation du prix au cadran, les sujets de préoccupations restent nombreux »*, pointe François Valy, président de la Fédération nationale porcine. Alors que 50 % du cheptel porcin est aux mains d'éleveurs âgés de plus de 55 ans et que le parc vieillissant de bâtiments demande de grosses capacités d'investissement, là encore, personne ne table sur un remplacement pour un départ.

Une situation qui a déjà des conséquences sur le taux d'auto-approvisionnement de la filière. En juin 2024, il s'établit à 99,3 %, selon les données d'Agreste. *« C'est dangereux car, à terme, c'est le prix de la viande importée qui risque de faire le prix du marché intérieur »*, met en garde le président de la FNP.

À Fleury-les Aubrais, Tradival se modernise pour mieux exporter

- 140 M € : le CA réalisé par le site (sur un total de 880 M € pour Tradival)
- 23 M € : le montant de l'investissement réalisé sur le site entre 2021 et 2023
- 275 salariés en CDI
- 14 000 porcs abattus par semaine

Source : entreprise



En juin, l'abattoir Tradival, situé à Fleury-les-Aubrais, dans le Loiret, a fait peau neuve. Sa maison mère, la coopérative d'éleveurs Sicarev, a mis sur la table près de 23 millions d'euros pour moderniser le site dont la création remonte à 1983. L'outil de Fleury-les-Aubrais est spécialisé dans l'abattage, la découpe et la transformation de porcs. Tradival fournit des carcasses, des pièces entières ou désossées à la grande distribution, à l'industrie française de la salaison, aux autres sites de Sicarev ainsi qu'à l'export.

Au terme des travaux, démarrés en 2021, le site a pu améliorer les conditions d'accueil et d'abattage des bêtes, les conditions de travail des salariés, la productivité et la qualité des produits. Pour le moment, l'export ne pèse pas plus de 15 % de l'activité du site. Une activité réalisée principalement en Europe. Mais Tradival veut aller plus loin. Au début de l'année 2024, l'abattoir du Loiret a reçu le feu vert de l'Afrique du Sud et du Japon. Prochaine étape, la Chine.

La consommation résiste plus ou moins

Mais du côté des abatteurs, ce phénomène de décapitalisation s'est surtout traduit par une hausse du prix des animaux, de 40 % en moyenne pour le bœuf et le porc entre 2019 et 2023, selon Yves Fantou. Il signe aussi la fin des économies d'échelle puisque les abattoirs sont contraints de réorganiser leur production avec des outils qui fonctionnent au mieux quatre jours sur cinq. « *En plus de ces difficultés, le prix de l'électricité a flambé. On est passé de 70 à 240 € le prix du MWh. Le marché des coproduits s'est effondré et, avec l'[inflation](#) et la pression des GMS, cela a été difficile de répercuter sur les prix* », poursuit le président de Culture Viande.

Alors que le circuit de la restauration hors domicile représente 25 % des débouchés et que la part des produits importés y est dominante (55 %), Yves Fantou met en garde : « *Il faut faire attention*

à ne pas reproduire la stratégie française sur la volaille, qui a été dénoncée par la Cour des comptes. » En France, un poulet sur deux consommés est issu de l'importation...

« Le sort des abatteurs est lié à celui des éleveurs et inversement. Nous avons tous intérêt à trouver des solutions d'avenir pour tous les maillons de la filière. »

Yves Fantou, président de Culture Viande

Déjà, avec une baisse de la production qui touche les principales filières animales et une consommation qui résiste plus ou moins – la consommation globale de viande bovine a diminué de 3 % entre 2021 et 2023 –, le taux d'autosuffisance du bœuf a chuté de 5 points en l'espace de deux ans, passant de 95 à 90 %. Du côté de la viande ovine, 57 % des volumes consommés étaient importés en 2023 (+ 5 % en trois ans). Quant aux importations de viande de veau, elles sont passées de 14 à 21 % des volumes consommés ces dix dernières années. *« La concurrence européenne s'intensifie. La France est devenue le premier débouché de l'Espagne pour sa filière porcine »*, fait remarquer Elisa Husson.

Or avec l'augmentation des importations, l'activité des abattoirs français se trouve ainsi plombée. Selon l'Observatoire de la formation des prix et des marges des produits alimentaires, le résultat net courant avant impôt moyen est pour la première fois en 2023 négatif, à - 0,9 % du CA pour les entreprises de transformation de la filière bovine et à - 1,7 % pour la filière porcine. Face à cette situation, *« il faut savoir ce que l'on veut. Avoir les moyens de produire en France de la viande de qualité avec des capacités de production renouvelées ou dépendre des importations »*, interpelle Yves Fantou.

Mais quelles solutions mettre en place pour sécuriser l'approvisionnement des sociétés d'abattage ? *« Contrairement aux idées reçues, il y a toujours des jeunes qui ont envie de s'installer en viande bovine. En 2023, il y a eu autant d'installations d'éleveurs qu'il y a dix ans. Le potentiel est là. C'est important de le faire savoir »*, insiste Emmanuel Bernard. Pour l'éleveur de la Nièvre et président de la section bovins d'Interbev, il est surtout important de donner des perspectives aux éleveurs qui s'installent. *« Le rôle des organisations de producteurs doit être renforcé. Ce sont elles, en lien avec les abattoirs, qui doivent donner les bonnes orientations sur le plan contractuel et par des actions d'accompagnement sur le plan financier. Mais cela suppose une grosse remise en cause de la part des différents maillons de la filière »*, reconnaît Emmanuel Bernard.

Les sociétés d'abattage seraient-elles prêtes à faire ce pas ? *« Si une société de transformation de viande a exactement le produit qu'elle a imaginé, elle devrait être plus à même de s'engager dans un schéma contractuel et de sécuriser les prix auprès des éleveurs. Cette évolution nécessaire suppose beaucoup de transparence de la part des abatteurs sur les signaux de marché »*, poursuit le président de la section bovins d'Interbev.

Au Plessis-Robinson, Pégase BVS développe des produits de spécialité

- 15 M€ : le CA de Pégase BVS en 2023
- 50 % : la part du CA réalisé en GMS
- 1 site de transformation au Plessis-Robinson de 3 000 m²
- 50 salariés

Source : entreprise



La nouvelle marque Renée et René de Pégase BVS est dédiée à la viande chevaline.

L'entreprise familiale de transformation de viande dirigée par Adrien Carli, et dont la création remonte à 1905, est spécialisée dans le sourcing, la préparation, le conditionnement et la distribution de produits frais de boucherie et de charcuterie pour la GMS et le réseau des bouchers détaillants. Depuis ses débuts, Pégase BVS mène une stratégie de différenciation tant en termes d'approvisionnement que de transformation des produits.

L'entreprise a ainsi développé sous la marque Grand Caractère une large offre de viandes de spécialités : bœuf Black Angus, wagyu, ou hereford de différentes origines (États-Unis, Europe). Son dernier coup ? L'entrecôte « Mille cinq cents » recouverte de flocons d'or comestibles de 23 carats, clin d'œil aux steaks couverts d'or préparées par le célèbre boucher turc Nusret Gokce, « Salt Bae », à Dubaï. Le déploiement au mois de janvier en GMS de la marque Renée et René pour redynamiser le segment de la viande et de la charcuterie chevaline s'inscrit dans cette même stratégie de différenciation.

Garder plus d'animaux en France

Une conviction qui fait son chemin. Dans la filière bovine, le pourcentage de volumes contractualisés est passé de 2 à 20 % depuis 2020. « *Ce n'est pas si mal* », remarque Emmanuel Bernard. Mais pour lui, « *ce schéma doit s'inscrire dans une vraie démarche de filière entre éleveurs, naisseurs engraisseurs et abatteurs* ». Le travail à mener n'est pas simple car les producteurs qui font naître des animaux à des fins de reproduction ont besoin de visibilité sur un temps plus long, d'au moins cinq à huit ans. Un schéma de contractualisation censé favoriser la relocalisation d'une partie de l'engraissement de veau et broutards en France.

« Chaque année, la France exporte 250 000 à 300 000 femelles vers l'Italie et l'Espagne. Si on gardait 50 000 à 80 000 de ces animaux, on reconstituerait le potentiel de production de la filière »

bovine », assure Emmanuel Bernard. En mars 2024, le nombre de naissances de veaux était en chute de 12 % par rapport à la même période de 2023. « *Sans perspective, et avec une promesse de valorisation à l'export, les éleveurs gardent uniquement les animaux dont ils ont besoin* », commente le représentant d'Interbev.

« Les tensions commerciales avec la Chine sont un gros sujet d'inquiétude pour la filière porcine. Si nous perdons ce débouché pour les têtes, les pieds et les abats, le prix des animaux va augmenter. »

François Valy, vice-président de la Fédération nationale porcine

L'exemple espagnol

Dans cette situation d'une grande complexité et qui commence à mettre en péril bon nombre d'outils industriels, Alessandra Kirsch, docteur en économie agricole et directrice du think tank Agriculture Stratégies, avance une autre piste de réflexion, celle d'un modèle de production basé sur l'intégration. « *Il va falloir bien regarder* », dit-elle en substance. Pour mieux comprendre ce modèle, il faut se tourner du côté de l'Espagne, où l'industrie domine très largement la production porcine.

Devenu le premier producteur de porc européen, l'Espagne, qui exporte 54 % de ses volumes, a vu ses abattages augmenter de 45 % entre 2012 et 2022, rappelle un rapport de l'Institut de l'élevage publié en décembre 2023. En viande bovine, le constat est semblable. La croissance est de 24 % sur dix ans. Avec 732 000 tonnes produites en 2022, l'Espagne est le quatrième producteur de viande bovine dans l'Union européenne.

À LIRE AUSSI

[Sur les terres de l'ibérico, un jambon d'exception](#)

Selon le rapport de l'Idèle, l'organisation des filières explique pour partie ce succès. En porc, 70 à 80 % proviennent d'élevages contractualisés, sous-traitants d'intégrateurs. Ces intégrateurs contrôlent la production, fabriquent l'aliment et sont souvent propriétaires des élevages naisseurs. Certains intégrateurs ont aussi investi dans l'aval afin de maîtriser l'ensemble de la filière, détaille le rapport de l'Idèle.

« *Ce modèle peut répondre à des besoins particuliers. Mais vouloir implanter des parcs d'engraissement au pied des abattoirs est mal connaître l'histoire de l'élevage français, qui doit garder ses spécificités. Si, dans la compétition mondiale, on veut se battre avec les mêmes produits, on ne gagnera pas* », met en garde Emmanuel Bernard.



Snacking : "Les enseignes cherchent encore le sésame"

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des évolutions du marché du snacking, marqué par la montée du fait-maison et la persistance des contraintes budgétaires. Les enseignes, tout en explorant de nouvelles offres comme les coffee shops, peinent à trouver des concepts capables de relancer durablement le segment dans un contexte de pouvoir d'achat sous pression.

✦ Synthèse IA ✦

Matteo Neri, directeur d'études de Xerfi Intelligence stratégique, répond à trois questions de LSA sur le snacking et la pause déjeuner.

Réservé aux abonnés

Marie Nicot

04 novembre 2024 \ 12h00

1 min. de lecture



"Le fait-maison reste le grand gagnant de ces dernières années", indique Matteo Neri, directeur d'études de Xerfi Intelligence stratégique.

Les chiffres

- -1,8% : l'évolution des ventes en volume du snacking sur un an, à 121 567 t
- +1,7% : l'évolution du C % A du snacking sur un an, à 1,49 Mrd €

Source : Circana, CAM au 25.08.2024, tous circuits GMS

LSA - L'[inflation](#) se calme, et certaines entreprises limitent le télétravail. Comment évolue la pause déjeuner ?

Matteo Neri - Le fait-maison reste le grand gagnant de ces dernières années. Près de la moitié des repas sont préparés à la maison. C'est une solution imbattable en termes de rapport qualité/prix. Après les cantines qui assurent 13 % des déjeuners, les GSA pointent à la troisième position (10 %), talonnées par les boulangeries (8 %), puis la restauration rapide et traditionnelle respectivement à 7,6 % et 7 %. Certes, l'inflation régresse, mais la pression sur le pouvoir d'achat persiste. Cela freine tout changement. J'anticipe plutôt un statu quo sur la pause déjeuner.

Les GSA peuvent-elles reconquérir les consommateurs ?

M. N. - Fortes d'un maillage national, les boulangeries ont étendu leur offre aux plats chauds, proposé des formules, et installé des espaces de restauration en s'inspirant des codes des fast-foods.

Les distributeurs ont réagi pour générer du trafic via des kiosques et des corners. Mais rares sont les initiatives qui ont finalement été déployées à grande échelle. Les enseignes cherchent encore le sésame.

Le sandwich reste omniprésent

- -0,9% : l'évolution des ventes en volume de sandwiches, à 58975 t
- +2,4% : l'évolution du CA des sandwiches, à 737,32 M €

La salade à nouveau dans le vert

- +1,8% : l'évolution des ventes en volume de salades, à 28492 t
- +4,8% : l'évolution du CA des salades, à 360 M€

Le snack chaud dans le rouge

- -3,6% : l'évolution des ventes en volume du snack chaud, à 28391 t
- -1,4% : l'évolution du CA du snack chaud, à 330,14 M €

Les desserts en pleine déconfiture

- -16,1% : l'évolution des ventes en volume de desserts snacking, à 5 708 t
- -5% : l'évolution du CA des desserts snacking, à 68,21 M€

Source : Circana, CAM au 25.08.2024, tous circuits GMS

Que pensez-vous de la multiplication des coffee shops ?

M. N. - Avec le coffee shop, le café et, plus généralement, la boisson sont au centre d'une offre accompagnée de pâtisseries. Le développement de snacks salés en complément permet de servir des en-cas tout au long de la journée, en invitant les clients à se détendre ou à travailler.

Cette interview est extraite de l'article *L'espoir renaît au rayon snacking*, paru [dans notre édition du 17 octobre 2024](#).

Les Echos

Naturalia mise sur ses magasins « La Ferme » pour sortir de la crise du bio

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la stratégie de Naturalia pour dynamiser ses ventes à travers le concept « La Ferme », qui vise à rendre le bio plus accessible et attractif. Avec une offre diversifiée et des prix compétitifs, ce concept a permis d'augmenter les revenus des magasins transformés et d'attirer une nouvelle clientèle.

✨ Synthèse IA ✨

L'enseigne bio du groupe Casino veut surfer sur la réussite de son concept de magasin « La Ferme », déjà décliné dans sept magasins. Plus d'une vingtaine de Naturalia vont se convertir dans les prochains mois. Une façon d'attirer ceux que le bio intimide.



La Naturalia de la rue de la Convention, à Paris, a rouvert le 7 septembre en appliquant le concept de magasin « La Ferme ». (Alain Potignon)

Par [Julia Lemarchand](#)

Publié le 5 nov. 2024 à 17:17 Mis à jour le 5 nov. 2024 à 18:14

Des fresques géantes colorées, des affiches grand format avec les « bons plans du moment », des rayons déstructurés, des panneaux conseil « routines pour une belle chevelure » pour choisir son shampoing... « La Ferme », nouveau concept déployé par Naturalia, se veut « un magasin joyeux qui donne envie », souligne Richard Jolivet, directeur de l'enseigne bio du groupe Casino, venu inaugurer mardi le septième magasin transformé selon ce nouveau concept, mardi, dans le 15^e arrondissement parisien.

Pour l'occasion, Philippe Palazzi, nouveau directeur général de Casino et président de Monoprix et Naturalia, est venu partager des chiffres enfin encourageants pour l'enseigne : un chiffre d'affaires en hausse de 5 % sur un an, à fin octobre. Comme tous les spécialistes du bio, l'enseigne revient de loin après avoir souffert de l'inflation. Ses ventes avaient reculé de plus de 11 % entre 2020 et 2022, et presque stagné en 2023 (+0,6 %) pour atteindre 357 millions d'euros. Dans le même temps, [Biocoop, le leader en France et grand concurrent](#), avait mieux tiré son épingle du jeu l'an passé (+2,3 %, à 1,5 milliard d'euros en 2023).

Un label parfois mal compris

Avec « La Ferme », Naturalia espère accélérer sa sortie de crise. Les magasins transformés ont vu leurs revenus augmenter de 10 %, deux fois plus que la moyenne des 228 magasins de l'enseigne, et attiré 13 % de clients supplémentaires. Outre quatre nouvelles « conversions » prévues d'ici à la fin de l'année (à Paris ou en petite couronne), vingt magasins adopteront les codes de La Ferme en 2025, majoritairement dans les centres urbains. Objectif : conquérir des consommateurs qui peuvent être intimidés par une enseigne bio classique.

L'enseigne ne s'interdit pas, par principe, de s'ouvrir à d'autres labels que le bio dès lors qu'ils respectent leur cahier des charges

Le label bio, parfois mal compris voire perçu comme trop militant, se fait d'ailleurs discret dans les rayons : la direction préfère coller à [son nouveau slogan « C'est bon de manger sain »](#). A l'inverse de Biocoop, « puriste » du bio, l'enseigne de Casino ne s'interdit pas, par principe, de s'ouvrir à d'autres labels dès lors qu'ils respectent son cahier des charges : zéro pesticide de synthèse, zéro huile de palme, jamais de produits issus de serres chauffées, zéro transport par avion (à Noël, vous ne verrez pas de litchis dans les rayons de Naturalia par exemple), une charcuterie sans nitrite, etc. Dans les faits, ce sont souvent les produits bio qui remplissent ces conditions.

Pédagogue et offensif sur les prix bas

Pour rendre l'offre accessible, il y a bien sûr la pédagogie en magasin, mais aussi les réseaux sociaux, notamment sur TikTok, où la marque officie depuis un peu plus d'un an avec déjà 178.000 abonnés. Mais, au-delà du marketing, reste la question cruciale du prix, alors que le bio est de 30 % à 50 % plus cher que le conventionnel. « Plus de 50 % de l'offre est constituée de produits en dessous de 5 euros, nous menons en moyenne 300 promos mensuelles, et nous avons 170 prix bas, c'est-à-dire des prix bloqués et plus bas que nos concurrents voire que des produits non bio comme le kilo de bananes à 1,99 euro », explique le patron de Naturalia.

LIRE AUSSI :

[Produits bio : la filière reprend espoir](#)

[Les producteurs bio se sentent laissés de côté dans la crise](#)

Toujours côté pouvoir d'achat, la marque distributeur sera élargie à 400 produits d'ici à fin 2025 contre 300 aujourd'hui. Et Naturalia veut développer une de ses spécificités, sa formule d'abonnement à 4,90 euros par mois qui offre une remise de 10 % sur tous les produits.

Pour se développer, Naturalia - comme plus globalement le groupe Casino -, entend aussi pousser la franchise. Elle concerne aujourd'hui 30 % des magasins (contre deux tiers du réseau chez son [autre concurrent La Vie Claire](#)). L'accent sera également mis sur la location-gérance, actuellement limitée à 9 magasins qui affichent en moyenne une croissance de leurs ventes de 16 % sur un an.

Julia Lemarchand

Auchan taille dans le vif pour se redresser

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des mesures drastiques prises par Auchan pour réduire ses pertes, notamment la suppression de 2 400 postes. Ces restructurations s'inscrivent dans une stratégie globale visant à redresser la rentabilité de l'entreprise, confrontée à des baisses de ventes et une perte financière importante.

✨ Synthèse IA ✨

Le distributeur de la galaxie Mulliez annonce un total de 2.400 suppressions de postes, dans ses sièges comme dans ses magasins.



Auchan va supprimer des postes dans ses sièges comme dans ses magasins. (Romain Beaumont/REA)

Par [Philippe Bertrand](#)

Publié le 5 nov. 2024 à 10:00 Mis à jour le 5 nov. 2024 à 15:58

La perte de 1 milliard d'euros au premier semestre et 5 % de baisse des ventes annonçaient l'urgence d'une réaction : la France creuse les pertes du groupe Auchan. Le nouveau président, Guillaume Darrasse, empoigne le taureau par les cornes. Il présente ce mardi aux représentants du personnel un plan d'action qui prend la forme d'un plan social.

Au total, l'enseigne de Gérard Mulliez annonce près de 2.400 suppressions de postes. [Autant que Casino](#). Le chiffre exact dépendra des négociations, qui débutent avec les syndicats. « Nos frais de personnel dépassent de deux points ceux de nos concurrents », résume Guillaume Darrasse. Les sièges de la périphérie de Lille paieront le prix fort. La direction regroupera les bureaux de la France de Villeneuve-d'Ascq et ceux de l'international à Croix. Sur 4.000 postes, la coupe sera de 784.

Le plan n'épargne pas les magasins, notamment les hypermarchés, à la fois fers de lance et points faibles du groupe. Les métiers de responsable de secteur (le niveau au-dessus des chefs de rayon), de conseiller commercial pour les produits techniques, de responsable planification et de responsable sécurité passent à la trappe. Ils concernent 915 personnes.

La surface de 65 hypers sera réduite et ramenée aux alentours des 8.000 m², le format du succès de Leclerc. Les rayons non alimentaires ne couvriront plus que l'essentiel, à l'exception du textile et du segment maison décoration.

Auchan rompt enfin l'hypocrisie qui entoure l'activité de livraison à domicile depuis des entrepôts. La tendance qui a poussé [Monoprix \(avec l'anglais Ocado\)](#) et Carrefour à l'ouverture de sites automatisés a fait long feu. Dans l'alimentaire, le commerce en ligne se concentre dans les drives, ces points de réception des commandes sur Internet à côté des magasins. Le groupe nordiste arrête Auchan Direct et ferme ses trois entrepôts, qui emploient 224 salariés.

Lire aussi :

[DECRYPTAGE - Restructuration chez Auchan : les quatre points faibles du géant de la distribution](#)

[DECRYPTAGE - Les grands distributeurs ont supprimé plus de 10.000 postes en six ans](#)

« Les livraisons s'effectueront depuis les drives », indique-t-on chez Auchan, qui se réorganise en « zones de vie ». Dans une zone de chalandise, l'hypermarché jouera le rôle de navire amiral d'une flotte qui comprend des supermarchés et, parfois, des points de vente de proximité.

Trois hypermarchés et un supermarché en perte tireront aussi le rideau ou seront cédés, à Clermont-Ferrand, Woippy (Moselle), Bar-le-Duc (Meuse) et Aurillac (Cantal). Ils emploient 466 salariés.

Perte de parts de marché

Dans une entreprise qui a fait de la doctrine sociale de l'Eglise, du partage de la valeur et d'un certain paternalisme des dogmes, la saignée va à l'encontre de la culture maison du fondateur. Les négociations avec les syndicats atténueront la violence du choc. La direction propose des départs volontaires et des reclassements en interne.

Sur un total de 53.000 salariés, les remplacements ne manquent pas. Lorsque d'autres enseignes de l'Association familiale Mulliez (AFM), le propriétaire d'Auchan, ont connu pareils plans sociaux, les autres pépites de la galaxie rassemblant Decathlon, Leroy Merlin, Boulanger ou Kiabi ont été mises à contribution, bien que [l'AFM ne constitue pas un groupe en droit](#). Déjà, la réorganisation induira 205 créations de postes dans les fonctions centrales qui seront mutualisées, et 114, dans le nouveau schéma logistique.

Lire aussi :

EN CHIFFRES - Auchan a connu un nouvel exercice « difficile » en 2023

ENQUETE - Grande distribution : la réinvention ou le déclin

Selon les estimations, Auchan réalisera avec ces mesures 375 millions d'euros d'économies annuelles et ramènera sa masse salariale de 14 % du chiffre d'affaires à 12,5 %. « En douze ans, Auchan France a perdu 2,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 4 points de parts de marché [8 % aujourd'hui, NDLR]. Notre rendement au mètre carré plafonne à 8.000 euros, quand il se monte à 8.500 chez U et 9.500 chez Leclerc », explique Guillaume Darrasse. Sans surprise, les économies de coûts alimenteront la baisse des prix.

Les tarifs profiteront également de l'alliance à l'achat avec Intermarché nouée pour une durée record de dix ans. Auchan améliorera enfin son image prix avec ses produits à marques propres. La direction souhaite qu'à terme les « MDD » (marque de distributeur) représentent la moitié des ventes.

Auchan opère [la même révolution que le Carrefour d'Alexandre Bompard](#), qu'il a voulu racheter. Cinq ans après. L'actionnariat familial, qui pèse longtemps chaque décision, et l'endogamie de la gouvernance - jusqu'à l'arrivée du président actuel - ont trop longtemps retardé l'échéance de la réforme.

Philippe Bertrand

Les Echos

Restructuration chez Auchan : les syndicats sous le choc

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la réaction des syndicats face à la restructuration annoncée par Auchan. La suppression massive d'emplois suscite des inquiétudes sur l'avenir des salariés et sur la capacité du groupe à maintenir une qualité de service dans ses magasins et sièges.

✨ Synthèse IA ✨

Le distributeur de la galaxie Mulliez annonce un total de 2.400 suppressions de postes dans ses sièges comme dans ses magasins. Une véritable douche froide pour les représentants des salariés.



Les représentants du personnel se disent sidérés après l'annonce par Auchan d'un plan de restructuration drastique. (REUTERS/Manon Cruz)

Par **Nicole Buyse**

Publié le 5 nov. 2024 à 17:28 Mis à jour le 5 nov. 2024 à 17:42

« Choquant, scandaleux, brutal ». Tels ont été les premiers mots, à la mi-journée, des représentants du personnel d'Auchan réunis mardi à Lille pour un comité central social et économique (CCSE) très attendu. Ce dernier, organisé dans un hôtel de la métropole lilloise et prévu pour durer la journée entière, [leur a annoncé la suppression de 2.389 postes](#).

« On avait une petite idée, car des bruits couraient depuis quelques jours, mais l'annonce est tout de même brutale. On est sous le choc. Et cela arrive alors qu'en 2024, nous avons déjà perdu 800 postes au service après-vente et à la logistique », lâche Gwenaëlle Monnier, déléguée syndicale CFDT. « Cela va au-delà de nos craintes », ajoute Franck Martinaud délégué syndical FO.

Entre torpeur et colère

Dans la salle de réunion, l'ambiance oscillait entre « torpeur et colère » selon un représentant syndical. Une torpeur sans doute liée à la sidération face à l'ampleur des services touchés : 784 postes aux services support, 915 dans les magasins, 224 chez Auchan Direct dont les trois entrepôts seront fermés (Mions près de Lyon, Chilly-Mazarin dans l'Essonne et Lille), et 466 postes concernés par la fermeture de dix magasins : trois hypermarchés (Clermont-Ferrand Nord, Woippy près de Metz et Bar-le-Duc dans la Meuse), un supermarché à Aurillac et six magasins d'ultraproximité. « C'est historique, [nous n'avons jamais vu de fermeture d'hypermarché](#) chez Auchan », souligne René Carette, délégué central CFDT.

En parallèle, les responsables syndicaux ont exprimé leur colère. « Cela fait des années que nous leur disons que leur modèle n'est plus le bon, qu'ils ne font pas les bons choix, que les décisions stratégiques sont trop tardives », lance Gwenaëlle Monnier. Nadia Lamda, élue CFDT et hôtesse de caisse au sein de l'hypermarché de Grande-Synthe près de Dunkerque, renchérit : « nous voyons la baisse de fréquentation depuis longtemps dans les magasins. Les gens trouvent ce parcours d'achat beaucoup trop grand ».

LIRE AUSSI :

[Auchan taille dans le vif pour se redresser](#)

[DECRYPTAGE - Restructuration chez Auchan : les quatre points faibles du géant de la distribution](#)

« De la même manière, ajoute-t-elle cela fait des années que nous leur indiquons qu'il y a beaucoup de démarques inconnues (NDLR : fraude) aux caisses automatiques. On perd beaucoup d'argent à ce poste-là et rien n'est fait ».

« La stratégie n'est pas la bonne »

Dans la réorganisation annoncée en magasin disparaissent les postes de conseiller « commerce de vente équipement » dans les rayons électroménager et multimédia. « Aujourd'hui, nous n'avons pas les produits que réclament les gens », explique un autre délégué syndical. « Les clients veulent des iPhone ou des aspirateurs Dyson. Nous n'avons que des marques propres à proposer. La stratégie, là encore, n'est pas la bonne. »

René Carette, qui parle, lui, de « coup sur la tête » à l'annonce de ce plan, dénonce de son côté la valse des PDG ces dernières années qui a eu pour conséquence la mise stratégies qui changent tout le temps. « Ils ont fait de mauvais choix et ce sont les salariés qui vont payer », regrette-t-il.

Les syndicalistes ont demandé que des reclassements soient systématiquement proposés au sein des autres entreprises de la galaxie Mulliez [à qui appartient Auchan](#), mais qui n'est pas constituée en groupe. « Dans les Kiabi, Decathlon et autres Leroy Merlin, qui font des bénéfices », suggère Gwenaëlle Monnier. « Quand il y a eu un plan chez Alinéa, certains salariés avaient été reclassés chez Auchan », justifie-t-elle.

Nicole Buyse (Correspondante à Lille)

Les Echos

Restructuration chez Auchan : les quatre points faibles du géant de la distribution

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des faiblesses structurelles d'Auchan qui ont conduit à sa restructuration. Parmi elles figurent une stratégie commerciale inadéquate, des investissements mal orientés, des pertes sur le marché français et une digitalisation insuffisante face à la concurrence.

✨ Synthèse IA ✨

Le champion des hypermarchés doit se résoudre à une restructuration drastique. Le prix d'une série de points faibles qu'Auchan a trop tardé à traiter. Entre des actionnaires peu agiles, une instabilité managériale chronique, ou des prix trop élevés, revue de détail des défis rencontrés par le géant.



Auchan bénéficie mais souffre aussi de son actionnariat familial. (Sebastien Ortola/REA)

Par **Philippe Bertrand**

Publié le 5 nov. 2024 à 06:30 Mis à jour le 5 nov. 2024 à 18:11

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

Perte de 4 points de parts de marché en France et de 2,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires : Auchan décline. Le géant du Nord créé par Gérard Mulliez, champion des grands hypermarchés, se résout à une restructuration drastique. La direction a annoncé ce mardi matin 2.400 suppressions de postes dans les sièges et les magasins. Rétrécissement des grandes usines à vendre, réduction des rayons non alimentaires à la portion congrue, poussée des marques propres : Auchan suit le chemin que Carrefour, l'autre ténor des grands hypers, a emprunté il y a cinq ans. Un retard qui s'explique par une série d'errements stratégiques.

1. La lourde culture des Mulliez

Auchan appartient à une famille, les Mulliez. Un avantage par rapport à Carrefour et Casino qui, cotés en Bourse, doivent chaque trimestre donner des gages financiers au marché. Dans le Nord, l'Association familiale Mulliez (AFM), qui réunit 900 des 1.500 héritiers familiaux, privilégie le temps long. Trop long parfois. Lorsqu'en 2021, l'AFM décide d'une sortie de crise par le haut avec le rachat de Carrefour, les négociations durent neuf mois. Alors que la direction de [Carrefour se prête au jeu des discussions du projet « Merlot »](#), ces dernières stagnent pendant tout l'été. Elles capoteront à la rentrée après leur révélation par « Le Monde » et le nœud de la famille Moulin, le premier actionnaire de Carrefour. « Il fallait aller plus vite, regrette un proche du dossier. Et se montrer plus agiles. Lorsque les Moulin ont refusé d'être payés en partie en actions du nouvel ensemble, il suffisait d'augmenter la part du cash pour emporter leur décision. »

LIRE AUSSI :

[Auchan taille dans le vif pour se redresser](#)

[La galaxie Mulliez, ce groupe qui ne veut pas dire son nom](#)

2. L'instabilité de la gouvernance

La culture Mulliez, c'est aussi la volonté de fonctionner avec un vivier de dirigeants interne à la galaxie qui comprend aussi Decathlon, Leroy Merlin, Boulanger, Kiabi. Une série de barons du groupe se sont succédés à la tête d'Auchan. En 2018, [Wilhelm Hubner, bébé Auchan](#), artisan du partenariat en Chine avec Alibaba et du succès de l'enseigne en Russie, prend les rênes. [Edgard Bonte, membre de la famille](#), ancien président de Kiabi, ancien membre du conseil de gérance de l'AFM, lui succédera. Le patriarche Gérard Mulliez placera ensuite son petit-fils Alexandre à la vice-présidence en France. Viendra ensuite le tour d'Yves Claude, vétéran de chez Decathlon. Il aura fallu attendre 2024 pour que le distributeur sorte de l'endogamie qui freine les décisions douloureuses pour recruter à l'extérieur Guillaume Darrasse, ex-Coopérative U et Teract.

3. Le poids des hypermarchés

Avec 311 supermarchés et 30 supérettes de proximité au 30 juin 2024, Auchan ne pèse rien, ou presque, sur les marchés des supermarchés et des magasins de proximité. A titre de comparaison, Carrefour et Casino exploitent des milliers de supers et supérettes. Tout Auchan repose sur ses 161 hypermarchés, souvent grands, de 15.000 mètres carrés ou plus. La direction a indiqué lors de la présentation des résultats semestriels vouloir les réduire à 8.000 mètres carrés, le format gagnant de Leclerc, en coupant les rayons non alimentaires. Auchan suit la tendance du secteur, mais avec un poids disproportionné des hypers par rapport à Carrefour, qui en possède plus de 200 mais réalise la moitié de son chiffre d'affaires avec les petits formats.

4. Les prix trop élevés

L'inflation de plus de 20 % des produits alimentaires a relancé la guerre des prix. Une course dans laquelle Auchan est mal placé. Selon l'indice Distri Prix des Editions Dauvers d'octobre, l'enseigne nordiste affiche un indice 106 quand Carrefour est à 98 et Leclerc à... 92. Les 375 millions d'économies de coûts qui seront réalisées avec le plan de restructuration engagé le 5 novembre seront injectées dans

la baisse des étiquettes. Selon La Lettre, [la fusion des services achats avec ceux d'Intermarché](#) rapportera 380 millions. Sans compter les meilleures conditions qui seront obtenues des fournisseurs. Quand un grand hypermarché Auchan se révèle aussi cher qu'un petit supermarché Intermarché, il lui est difficile de gagner des clients.

Philippe Bertrand

Les Echos

Les grands distributeurs ont supprimé plus de 10.000 postes en six ans

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des transformations profondes du secteur de la grande distribution en France, marquées par des suppressions massives de postes. Ces évolutions résultent d'une adaptation nécessaire aux nouvelles attentes des consommateurs et à une compétitivité accrue.

✨ Synthèse IA ✨

A l'instar d'Auchan, Casino et Carrefour ont effectué des coupes sévères dans leurs structures centrales. Le secteur est en crise.



Depuis 2018, Carrefour a procédé à trois plans sociaux dans ses sièges. Ici le siège social de Massy, à l'ouest de Paris. (Pascal Sittler/REA)

Par **Philippe Bertrand**

Publié le 5 nov. 2024 à 11:38 Mis à jour le 5 nov. 2024 à 12:08

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

Lorsqu'à trois mois d'écart deux des trois plus grands groupes d'un secteur annoncent chacun 2.500 suppressions de postes, le secteur en question peut être considéré comme en crise ou en déclin. C'est le cas de la grande distribution alimentaire. « Le mur se fissure », écrivaient « Les Echos » en 2018 après le lancement d'un plan de départs volontaires de 2.400 personnes chez Carrefour par le nouveau PDG Alexandre Bompard. Les brèches sont aujourd'hui béantes.

En six ans, **Carrefour aura procédé à trois plans sociaux** : 2.400 postes en 2018, 1.500 en 2019 et 1.000 en 2023. La guerre des prix exige sa livre de chair, en l'occurrence un milliard d'économies par an. Auchan avait déjà supprimé 1.500 postes en 2020, dont 677 dans les structures centrales. Si l'on ajoute les 2.500 d'aujourd'hui **et les 2.500 de Casino**, on obtient une addition de 11.000 emplois en moins. Cela semble peu au regard des 750.000 emplois que le secteur compte encore en France, des 85.000 salariés de Carrefour et 53.000 d'Auchan. Mais la saignée est réelle dans les sièges, à la tête de la machine, là où les couches de gras s'étaient superposées lors des années fastes.

La fin du grand hypermarché

« Je crois toujours à l'hypermarché, répète l'ancien patron de FNAC Darty, mais ce n'est plus le même hypermarché. » Les professionnels jouent sur les mots. Les hypers français attirent encore 1,5 milliard de visiteurs par an. Mais les temples de la consommation de 15.000 mètres carrés qui vendent tout sous le même toit sont frappés d'obsolescence. Les rayons non alimentaires qui alignaient les lave-linge et les téléviseurs sont réduits à leur portion congrue. Darty, Boulanger et Amazon les ont tués. Auchan et Carrefour réduisent les surfaces. Le nouveau format idéal s'étend sur 8.000 mètres carrés. C'est celui des E.Leclerc.

LIRE AUSSI :

ENQUETE - Grande distribution : la réinvention ou le déclin

DECRYPTAGE - Ce « poison très lent » qui fragilise la grande distribution

Casino a réglé drastiquement le problème. [Il a vendu tous ses supers et hypermarchés](#) pour ne garder que Monoprix, Franprix et les supérettes de proximité. C'est plus simple.

Seuls les indépendants respirent à pleins poumons : E.Leclerc qui domine le marché, Intermarché qui lui court après, Coopérative U, plus petit mais agile. Le franchisé gère au plus près le magasin qui lui appartient, mieux que le directeur salarié. Un autre facteur explique que le fossé se soit creusé avec les groupes intégrés. Les états-majors de Carrefour, Auchan et Casino ont siphonné pendant vingt-cinq ans les résultats de leurs magasins français pour financer une impériale expansion internationale.

Le prix de l'international

Mexique, Thaïlande, Brésil, Argentine, Colombie, Vietnam, Chine, Russie, etc. L'hyper à la française est parti à la conquête du monde. Jusqu'à être débordé par le regain d'intérêt pour des magasins plus petits et le commerce en ligne. Les années 2010 ont été celles du grand reflux. L'arbre Casino a coupé toutes ses branches non françaises. [Auchan a quitté la Chine et se prépare à une retraite de Russie](#). Carrefour s'est recentré sur l'Europe et le Brésil.

LIRE AUSSI :

TRIBUNE - Consommation : s'inspirer des distributeurs indépendants

Mais le mal était fait. « Les groupes ont tout dépensé à l'international et ont perdu les moyens de rénover leurs magasins français », résume le président d'un grand distributeur sous couvert d'anonymat pour ne pas accabler ses prédécesseurs. Pendant ce temps, les indépendants, plus timides à l'étranger, conservaient la capacité financière d'une modernisation et de la conquête du commerce en ligne avec le « drive ».

La crise de l'inflation de 2020 et 2021 avec une explosion des prix alimentaires de plus de 20 % a donné le coup de grâce aux dinosaures de la grande distribution. Les Français ont acheté moins. Pour recueillir leurs derniers achats, il a fallu baisser les prix. Les coûts fixes des groupes ne sont plus supportables. Les fissures commencent à fragiliser les murs de soutènement.

Philippe Bertrand

Les Echos

La colère gronde de nouveau chez les agriculteurs

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite du mécontentement des agriculteurs face à l'inefficacité des mesures gouvernementales pour soutenir leur secteur. Ces tensions, alimentées par des défis économiques et environnementaux, reflètent un malaise profond dans le monde agricole.

✨ Synthèse IA ✨

La FNSEA lance un appel à la mobilisation nationale « à partir de lundi » 18 novembre. Depuis plusieurs semaines, à l'initiative d'autres syndicats, des actions coup de poing sont menées partout en France et elles menacent de se prolonger.



Rassemblement organisé par le syndicat agricole français FDSEA Bas-Rhin et les « Jeunes agriculteurs du Bas-Rhin » à Strasbourg, le 21 octobre. (Frederick Florin/AFP)

Par **Dominique Chapuis**

Publié le 13 nov. 2024 à 07:01 Mis à jour le 13 nov. 2024 à 18:40

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

C'est reparti. Les agriculteurs sont de nouveau dans la rue, plutôt que dans leurs champs. Le mouvement risque de s'amplifier. Arnaud Rousseau, le président de la FNSEA, a lancé ce mercredi matin un appel à une mobilisation « à partir de lundi », pour « attirer l'attention des pouvoirs publics ».

« On sera dans tous les départements à partir de lundi, pour faire entendre, au moment du G20 au Brésil, la voix de la France », a-t-il déclaré sur France Inter. Et ce ne sera qu'un début. Plusieurs autres phases de mobilisation devraient ensuite suivre jusqu'au 15 décembre.

Le mouvement va-t-il s'ancrer ? C'est ce que redoutent les pouvoirs publics. L'an dernier, les points de blocages, partout en France, avaient été maintenus près d'un mois, avant d'être levés à l'ouverture du salon de l'agriculture.

Déjà, depuis plusieurs semaines, des actions surprises ont été menées dans une soixantaine de départements, notamment à l'appel de la Coordination rurale (CR) et de la Confédération paysanne. « Ces actions sont un coup de semonce, avertit Patrick Legras, porte-parole de la Coordination rurale. Elles marquent le démarrage d'un mouvement. C'est parti pour plusieurs semaines », prévient-il. Dans le Lot-et-Garonne, la CR appelle même, « sans décision forte et immédiate de l'Etat », à bloquer le fret alimentaire.

Le Mercosur pour cible

Un avertissement clair. Les récoltes retardées par le mauvais temps sont désormais quasiment terminées. Les agriculteurs ont du temps pour se rappeler au bon vouloir du gouvernement. « Cette mobilisation sera responsable, rappelle de son côté Arnaud Rousseau. Il est essentiel qu'il n'y ait pas d'atteintes aux biens et aux personnes ». Pas question de « bordélisation » du pays.

Dans leur ligne de mire, [le traité du Mercosur](#), entre l'Union Européenne et les pays d'Amérique du Sud. La ministre de l'agriculture, Annie Genevard, a promis ce week-end que cet accord de libre-échange ne serait pas signé lors du G20 à Rio les 18 et 19 novembre. Mais ce n'est pas le seul point de friction.

Au-delà de cette « ligne écarlate », dénoncée par les syndicats, figurent les attentes non satisfaites des agriculteurs. Dans la longue liste de 70 points déposés auprès de l'ancien gouvernement, peu ont trouvé une réponse, excepté l'abandon de [la hausse sur le gazole non routier](#) (GNR), et les aides d'urgences, liées notamment aux crises sanitaires.

LIRE AUSSI :

Michel Barnier promet une aide d'urgence de 75 millions d'euros aux éleveurs d'ovins
DECRYPTAGE - Alimentation : les trois moteurs de l'export agricole français sont en panne

« Cela ne va pas assez loin, ni assez vite. Le gouvernement fait preuve d'écoute, mais nous avons besoin de déclinaisons concrètes dans nos cours de fermes », a indiqué Pierrick Horel, le président de JA.

La [loi d'orientation agricole](#) (LOA), suspendue par la dissolution, qui devait marquer un tournant, ne sera pas discutée avant janvier par le Sénat. Un retard qui [exaspère le monde agricole](#). D'autant que sur le terrain, « il y a de la souffrance. Les récoltes de blé ont été mauvaises, il faut arracher les vignes, et l'élevage est face à une crise sanitaire », indique un agriculteur. Dans le même temps, la question des revenus n'est pas réglée. Pas plus que « l'inflation de normes » dénoncée par les agriculteurs, alors que des produits ne respectant pas ces standards sont importés. Une concurrence déloyale, selon eux.

Calmer le jeu

Le nouveau gouvernement, qui redoute un mouvement d'ampleur, a fait des premiers pas. La ministre de l'Agriculture a annoncé la semaine dernière des aides à la trésorerie, très attendues, pour les exploitations en difficulté, avec des prêts court terme à taux réduits entre 1,5 % et 2 %. Et pour celles

trop endettées, une restructuration de la dette sur 5 à 7 ans, dont 50 % garantis par l'Etat. « Nous n'avons ni le contour, ni l'ampleur », dénoncent les syndicats. Annie Genevard a aussi déclaré que l'Etat augmentait de 20 millions à 50 millions d'euros l'enveloppe permettant d'exonérer, sous conditions, les « agriculteurs les plus en difficulté » d'une partie de leurs cotisations sociales pour l'année 2024.

LIRE AUSSI :

PORTRAIT - Colère des agriculteurs : la campagne d'Arnaud Rousseau, « businessman farmer »

Autre avancée, [l'instauration d'un contrôle administratif unique dans les fermes par an](#). Une avancée, mais il faut aller plus loin dans la simplification, selon la FNSEA et les JA. Ces syndicats se félicitent ainsi de la proposition de loi du sénateur Laurent Duplomb qui vise « à alléger les contraintes dans l'exercice du métier d'agriculteurs », qui sera examinée début décembre par la chambre haute. Côté revenus, ils se disent aussi attentifs alors que les négociations commerciales vont s'ouvrir avec la grande distribution, afin de « s'assurer du respect du prix de la matière agricole ».

Dominique Chapuis

Les Echos

Le Mercosur, la force de frappe agroalimentaire qui affole les éleveurs français

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des inquiétudes des éleveurs français concernant l'accord Mercosur, qui pourrait intensifier les importations de viande sud-américaine. Ils dénoncent des contrôles insuffisants et un risque de concurrence déloyale pour leurs produits.

✨ Synthèse IA ✨

Le bloc de cinq pays latino-américains a presque triplé ses exportations agroalimentaires dans le monde en douze ans et s'est inscrit au deuxième rang entre l'Union européenne et les Etats-Unis en 2022.



La viande bovine est le troisième poste à l'exportation du Mercosur vers l'Union européenne. (Jonne Roriz/Bloomberg)

Par **Marie-Josée Cougard**

Publié le 13 nov. 2024 à 08:38 Mis à jour le 13 nov. 2024 à 09:53

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

Les agriculteurs français s'inquiètent. Ils redoutent une concurrence imparable du Brésil et de l'Argentine, si l'Union européenne ratifie l'accord de libre-échange avec les pays du Mercosur. Même si le sujet ne devrait pas être abordé lors de la réunion du G20 à Rio de Janeiro les 18 et 19 novembre, la menace persiste.

Et sept ans après le début de ces négociations, les pays européens ne sont toujours pas d'accord sur le sujet. L'Allemagne défend ses exportations automobiles, [la France son agriculture](#). Le Premier ministre français, Michel Barnier, sera à Bruxelles ce mercredi pour « demander un report de la signature de l'accord UE-Mercosur » à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen.

L'essor de la puissance latino-américaine a, il est vrai, de quoi inquiéter plus d'un acteur de la sphère agroalimentaire. « Le Mercosur exporte six fois plus dans le monde qu'il n'importe du reste du monde. C'est extrêmement rare », fait remarquer Vincent Chatellier, économiste de l'Inrae (Institut national de la recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement).

Les raisons de la colère

A vrai dire, ce bloc a presque triplé ses exportations agroalimentaires dans le monde entre 2010 et 2022, de 72 milliards d'euros à 196 milliards d'euros, ce qui en fait la deuxième puissance devant les Etats-Unis. « L'UE n'a pas été centrale dans cette dynamique. L'Amérique latine doit l'explosion de ses exportations à la Chine », ajoute Vincent Chatellier. A ce stade, l'Union européenne reste en tête du commerce mondial agroalimentaire avec ses 230 milliards d'euros, mais la balance commerciale avec le Mercosur est très déficitaire. L'Europe importe pour 23,6 milliards quand elle exporte pour 3,3 milliards d'euros vers cette grande région.

LIRE AUSSI :

DECRYPTAGE - Mercosur : ce que contient vraiment l'accord commercial de l'Europe avec l'Amérique du Sud

TRIBUNE - Accord Mercosur : une menace réelle pour l'agriculture française ?

Pourquoi une telle inquiétude chez les agriculteurs français ? Leur préoccupation est largement centrée sur la viande. Boeuf et volailles notamment. Un accord avec le Mercosur permettrait à 99.000 tonnes de viande bovine d'entrer en Europe à droit de douane réduit (7,5 % contre 70 à 80 %). Or, arguent les syndicats, « cette viande est produite dans des conditions interdites par la réglementation communautaire », parmi lesquelles [l'utilisation d'hormones, qui servent d'activateurs de croissance](#). Plus lourds, plus vite, les animaux sont nettement moins chers à produire.

De quoi alimenter les oppositions sur les distorsions de concurrence et sur le thème de « l'incohérence de l'UE », qui n'impose pas les mêmes règles aux pays avec lesquels elle fait du commerce que sur son propre territoire. Une critique récurrente qui a peut-être commencé à porter ses fruits fin octobre. Suite à une enquête des services bruxellois fin octobre, le Brésil, incapable de garantir l'absence dans la viande d'oestradiol, une hormone interdite en Europe potentiellement cancérigène, a en effet dû stopper ses exportations de vaches vers l'UE.

Les sucriers inquiets

A 1,3 milliard d'euros, [le boeuf](#) est loin d'être le premier poste à l'importation en provenance du Mercosur. Mais la question est très sensible en France, qui détient le premier cheptel européen. Le podium de l'export du Mercosur vers l'UE revient aux oléagineux (soja), qui atteignent près de 11 milliards, tandis que les ventes de café, thé, cacao totalisent 3,5 milliards.

Officiellement les arrivages de volailles, elles aussi produites à bien meilleur prix au Brésil du fait du moindre coût de l'énergie et de l'aliment, ne représentent qu'environ 600 millions d'euros, selon Comext. Mais cela pourrait être beaucoup plus car « avec la volaille, l'origine est peu traçable une fois utilisée dans les nuggets et autres préparations », note Vincent Chatellier.

LIRE AUSSI :

ENQUETE - Agriculture : les accords de libre-échange, boucs émissaires de la crise européenne

La colère gronde de nouveau chez les agriculteurs

Les sucriers, aussi, sont très préoccupés. Aujourd'hui, le Brésil, qui est la toute première puissance sucrière dans le monde n'exporte pas en Europe. « Les droits de douane appliqués par les Vingt-Sept lui enlèvent toute compétitivité », explique [Xavier Astolfi, directeur général du deuxième groupe sucrier en France](#). Si l'UE ratifie l'accord avec le Mercosur, 180.000 tonnes de sucre brésilien entreraient à droit nul en Europe. « Cela ne représente que 1,5 % de la consommation de sucre des Vingt-Sept, mais c'est assez pour faire chuter les prix et obliger les planteurs à réduire leur production », ajoute Xavier Astolfi. A cela s'ajouterait un contingent d'éthanol équivalent à 10 % du marché européen. « Une concurrence toute nouvelle et un vrai danger pour l'éthanol de blé et de maïs », selon le directeur général de Cristal.

Marie-Josée Cougard

Les Echos

Mercosur : pourquoi la France a intérêt à signer

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des opportunités économiques que représente l'accord Mercosur pour la France, notamment dans les secteurs industriels et agricoles. Bien que critiqué, cet accord pourrait dynamiser les échanges commerciaux et renforcer la présence française sur les marchés sud-américains.

✨ Synthèse IA ✨

Alors que les tensions protectionnistes s'accroissent avec la Chine et les Etats-Unis, l'Europe a intérêt à signer l'accord commercial avec le Mercosur. La France, en particulier, en tirerait des bénéfices, tant que des compensations sont prévues pour ses agriculteurs.



« Il faudra s'assurer que l'interdiction des importations non conformes aux normes européennes, à l'image du boeuf aux hormones, sera bien respectée. » (Pierre Gleizes/REA)

Par **Emmanuel Combe** (professeur à l'Université de Paris 1)

Publié le 13 nov. 2024 à 17:00 Mis à jour le 13 nov. 2024 à 19:46

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

Signer ou pas l'accord avec le Mercosur ? Voilà le choix que l'Europe va devoir faire dans les semaines à venir. L'opposition au projet reste particulièrement vive en France, qui craint pour ses productions de boeuf, volaille et sucre. Il existe pourtant de bonnes raisons de signer cet accord.

5 raisons de signer

Première raison : dans un contexte d'accentuation du protectionnisme des Etats-Unis et de tensions commerciales croissantes entre l'Europe et la Chine, l'Europe doit s'assurer de nouveaux débouchés

extérieurs. En l'absence d'accord multilatéral, le seul accord d'importance qui peut être signé dans un délai raisonnable est celui avec le Mercosur, région qui rassemble pas moins de 280 millions de consommateurs.

Seconde raison : si nous ne signons pas, la Chine le fera à notre place et accentuera ainsi son offensive commerciale en Amérique du Sud. En effet, si l'Europe a longtemps affiché un excédent commercial avec le Mercosur, elle connaît un déclin continu de sa part de marché dans cette région du monde... au profit de la Chine.

Dans un contexte d'accentuation du protectionnisme des Etats-Unis et de tensions commerciales croissantes entre l'Europe et la Chine, l'Europe doit s'assurer de nouveaux débouchés extérieurs.

Troisième raison : à l'heure où l'Europe mène une stratégie de « derisking » vis-à-vis de la Chine, [l'accord du Mercosur](#) permet de diversifier nos sources d'approvisionnement, en particulier sur des minerais stratégiques pour l'industrie tels que le cobalt, le graphite ou le lithium.

Quatrième raison : la France possède - fait assez rare - [une balance commerciale](#) excédentaire avec le Mercosur et l'accord renforcera encore cet avantage. En particulier, le vin, les spiritueux, les fromages et la poudre de lait vont pouvoir accéder à un large marché. Nos appellations d'origine contrôlée seront enfin reconnues et respectées. De même, des industries comme l'automobile, la chimie, le luxe ou les cosmétiques verront leurs exportations progresser.

Cinquième raison : s'il est vrai que la volaille, le sucre et [le boeuf](#) seront négativement affectés par l'accord, il n'y aura pas pour autant de raz de marée des importations. Bien au contraire, l'ouverture à l'importation restera très limitée et encadrée par des clauses de sauvegarde. Par exemple, dans le cas du boeuf, le quota d'importations est fixé à 99.000 tonnes, ce qui correspond à 1,2 % de la consommation européenne.

Imposer des conditions

Pour autant, si l'accord du Mercosur est un bon calcul économique pour la France, cela ne veut pas dire qu'il doit être signé sans conditions.

Tout d'abord, sur un plan sanitaire, il faudra s'assurer que l'interdiction des importations non conformes aux normes européennes, à l'image du boeuf aux hormones, sera bien respectée. Il est donc impératif que l'Europe renforce demain ses [contrôles sanitaires](#).

1,2 %

dans le cas du boeuf, le quota d'importations est fixé à 99.000 tonnes, ce qui correspond à 1,2 % de la consommation européenne.

Ensuite, sur un plan sociétal et environnemental, le Mercosur se doit de [respecter les règles internationales](#). A cet égard, le texte inclut un chapitre sur les droits de l'homme, sur la convention de l'OIT et sur la non-prolifération des armes de destruction massive. De même, pour que l'accord avec le Mercosur soit signé, l'Europe exige que l'accord de Paris sur le climat soit considéré comme une « clause essentielle » : cela signifie que toute violation pourra entraîner la suspension unilatérale de l'accord de libre-échange.

Enfin, comme le Mercosur va [affecter négativement le revenu de certains agriculteurs](#), il est impératif de prévoir des compensations. Une compensation monétaire n'emporte pas l'adhésion des agriculteurs français, qui demandent d'abord à vivre de leur métier et non de nouvelles subventions. Une solution plus audacieuse serait de leur proposer un allègement réglementaire et fiscal. N'oublions pas que ce dont souffrent les agriculteurs français, c'est d'abord de l'excès de charges fiscales et sociales, de l'excès de normes européennes et de leur surtransposition en France. Autant de facteurs qui augmentent leurs coûts de production et les rendent moins compétitifs. Profitons de l'accord du Mercosur pour libérer enfin les agriculteurs français des semelles de plomb dont on les accable depuis tant d'années.

Emmanuel Combe est professeur des Universités à Paris 1 Panthéon-Sorbonne et professeur associé à SKEMA Business School.

Emmanuel Combe

Les Echos

Viande de bœuf : la France contrainte d'importer pour répondre à la demande

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la nécessité pour la France d'importer de la viande bovine afin de pallier la baisse de la production nationale. Cette situation résulte de la diminution des cheptels et des abattages, accentuant la dépendance du pays aux importations.

✨ Synthèse IA ✨

Le cheptel bovin a perdu près d'un million de têtes depuis 2016. Malgré le recul de la consommation de viande, la France risque de dépendre de plus en plus des importations. De quoi renforcer la crainte des éleveurs à l'égard de viandes aux normes moins disantes.



En huit ans, le cheptel de bovins tricolore a perdu près d'un million de têtes, selon l'Institut de l'élevage. (Laurent Grandguillot/REA)

Par **Dominique Chapuis**

Publié le 13 nov. 2024 à 17:07 Mis à jour le 13 nov. 2024 à 17:16

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

C'est un paradoxe. [Si les éleveurs de bovins sont vent debout contre l'accord de libre-échange du Mercosur](#), avec des normes moins disantes, la France ne peut pas se passer d'importations de viande. Aujourd'hui, la production tricolore de viande bovine couvre 90 % des besoins. Avec des morceaux importés essentiellement d'Europe, Pays-Bas et Irlande en tête.

Mais en 2035, l'interprofession (Interbev) estime que sa dépendance devrait augmenter, avec un taux d'autosuffisance ramené à 67 %. Car désormais, « la production recule plus rapidement que la consommation », note l'Institut de l'élevage (Idele). Plutôt stables jusqu'en 2022, les achats de viande rouge ont reculé de 3,8 % en volume sur les 9 premiers mois de l'année, selon Kantar. Un effet de

l'inflation. Le boeuf a mieux résisté que ses concurrents (excepté la volaille en progression) grâce au succès des hamburgers.

Le recul du cheptel

De son côté, depuis 2022, [la production dévisse](#) d'environ 5 % par an. Et pour 2024, selon les experts de l'Idèle, le rythme devrait ralentir, avec une baisse limitée à 1,2 %. Une chute liée à la réduction des troupeaux, les éleveurs en âge de partir à la retraite ne trouvant pas de repreneurs. La charge de travail et la faiblesse des revenus n'attirent pas les candidats. Le changement climatique, avec le manque de fourrage pour cause de sécheresse ou de trop-plein d'eau, décourage aussi les éleveurs. Ces derniers étant contraints de s'approvisionner ailleurs, avec des coûts en hausse.

« En huit ans, entre octobre 2016 et octobre 2024, le cheptel Français a perdu près d'un million de têtes, indique Caroline Monniot, agroéconomiste de l'Idèle. Cela représente 13 % du cheptel reproducteur. » Cette décapitalisation se traduit par un recul des naissances, « ce qui va poser problème en 2026 », alerte-t-elle. Les pertes liées à la crise sanitaire, avec des élevages touchés par [la maladie hémorragique épizootique](#) (MHE) apparue en 2023 dans des élevages du sud-ouest, devraient encore alourdir ce bilan.

LIRE AUSSI :

[Boeuf, agneau, porc, volaille : le recul généralisé du cheptel français](#)
[La colère gronde de nouveau chez les agriculteurs](#)

« Le marché est tendu faute d'animaux, poursuit Caroline Monniot. Les vaches n'attendent plus avant de quitter les fermes. » Résultat : les abattoirs sont en difficulté. Selon Culture Viande, qui regroupe les principales entreprises françaises des viandes, dont le géant Bigard, « un abattoir ferme tous les mois depuis septembre 2023 ».

Ce manque d'offre s'est traduit par une nette hausse des importations en 2022. Elles ont bondi de 22 % en volume pour la viande bovine congelée et réfrigérée, selon l'Idèle. Avant de reculer l'an dernier de 5,7 %. Ce sont les restaurants et les cantines qui se fournissent en majorité hors de France. Pour le veau et le boeuf, les importations pèsent plus de la moitié de leurs approvisionnements.

Pour renverser la vapeur, [l'interprofession cherche à limiter les exportations](#), des veaux laitiers, mâles et femelles, vers l'Espagne et de jeunes bovins, les broutards, vers l'Italie. Relocaliser leur engraissement en France permettrait de conserver ces volumes. Mais c'est un métier à part, qui demande des investissements en équipement pour les éleveurs. Ce recul de la production lié au cheptel n'est pas qu'un phénomène Français. Toute l'Europe est frappée par la réduction des troupeaux.

Dominique Chapuis

Les Echos

Tir de barrage des éleveurs français contre l'inefficacité des contrôles sur la viande du Mercosur

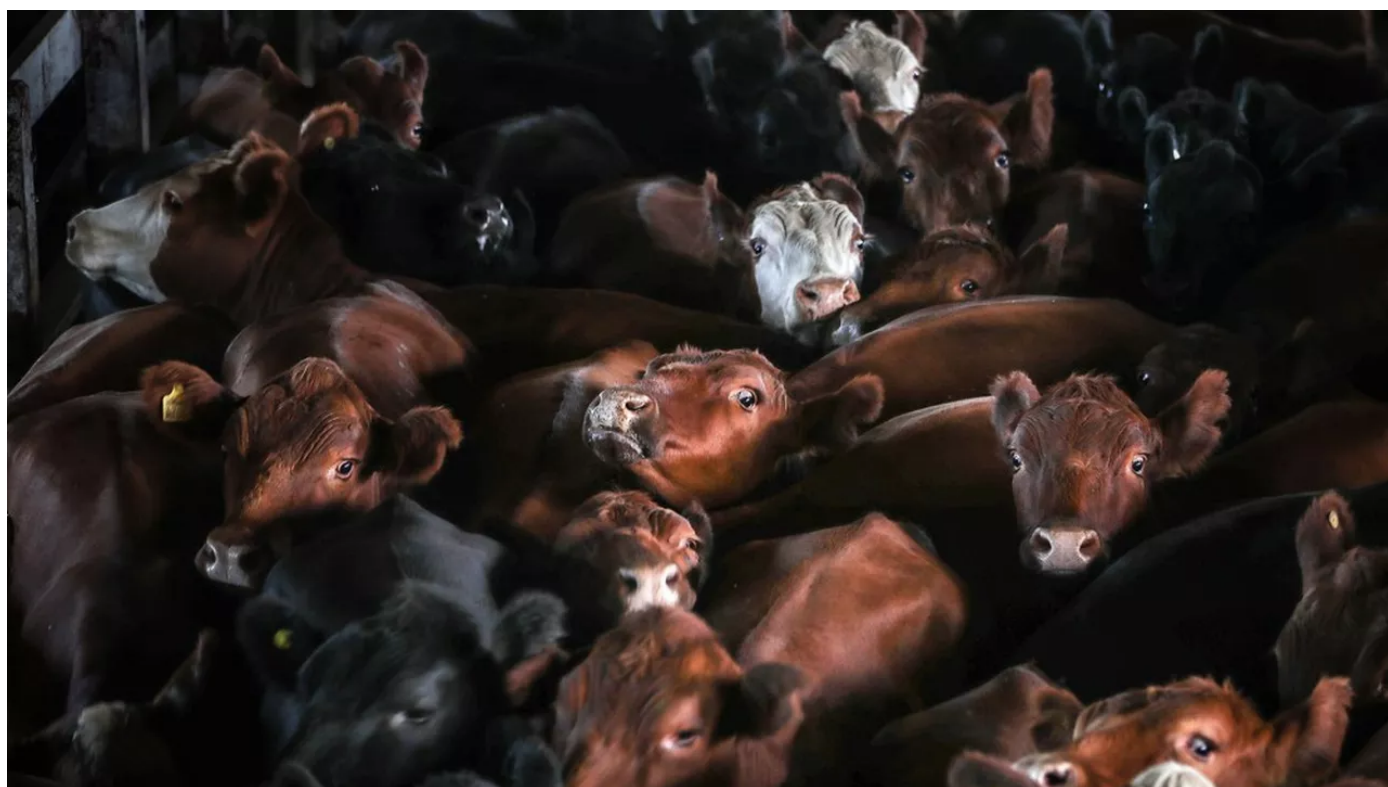
✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des critiques des éleveurs français envers les contrôles insuffisants sur la viande importée du Mercosur. Ils demandent une surveillance renforcée pour garantir la qualité et la sécurité des produits étrangers, face à une concurrence qu'ils jugent inéquitable.

✨ Synthèse IA ✨

A l'approche d'une probable signature d'un accord de libre-échange entre l'UE et les pays du Mercosur, les éleveurs français dénoncent l'insuffisance des moyens de contrôles sur la qualité des viandes importées.



La direction Santé de la Commission européenne a reconnu que sur le boeuf brésilien et le boeuf canadien, l'Europe n'a pas les moyens d'un contrôle effectif du respect de ses propres exigences. (Juan Ignacio Roncoroni/Efe/SIPA)

Par **Marie-Josée Cougard**

Publié le 13 nov. 2024 à 18:15 Mis à jour le 13 nov. 2024 à 18:55

Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

« Les déclarations sur l'honneur ne suffisent pas ! » Les mots de Jean-Michel Schaeffer, président de l'interprofession de la volaille (Anvol), lors d'une conférence de presse à Paris, résument bien l'état d'esprit des éleveurs français concernant « l'insuffisance des contrôles » sur les importations de produits agricoles en Europe. A quelques jours d'une possible signature de l'accord de libre-échange avec les cinq pays du Mercosur, les filières de la viande bovine, de la volaille, des céréales et du sucre ont fait feu

contre ce que le sénateur Laurent Duplomb appelle « une forme de naïveté coupable à ouvrir les frontières à des denrées qui ne respectent pas nos normes ».

Les agriculteurs affirment n'être pas systématiquement opposés au libre-échange. En revanche, ils sont vent debout contre le « deux poids, deux mesures », qui consiste à ne pas avoir les mêmes exigences à l'égard des produits importés que vis-à-vis de leurs propres productions. Les contrôles sont démultipliés dans les exploitations agricoles, particulièrement en France, quand ils sont « très lacunaires » dans les pays qui envoient leur marchandise sur le Vieux Continent, selon certains parlementaires.

Viande avariée

« La direction Santé de la Commission européenne a reconnu que sur le boeuf brésilien et le boeuf canadien, l'Europe n'a pas les moyens d'un contrôle effectif du respect de ses propres exigences », souligne pour sa part Dominique Potier, membre de la commission économique de l'Assemblée nationale.

LIRE AUSSI :

Le Mercosur, la force de frappe agroalimentaire qui affole les éleveurs français

« Le Brésil lui-même a reconnu dans un rapport récent que ses procédures de contrôle de conformité des produits agricoles aux demandes européennes sont défailantes », enchaîne Jean-Michel Schaeffer. « Un système qui repose sur des contrôles effectués par le pays exportateur ou sur des certifications sur l'honneur n'est pas acceptable. »

En 2017, [un énorme scandale sanitaire](#) a éclaté au Brésil impliquant les deux géants de la viande, JBS et BRF, premiers exportateurs mondiaux, qui avaient payé des vétérinaires pour valider la mise sur le marché de lots de viande avariée.

77,5 % des phytosanitaires répandus sur le maïs brésilien sont interdits en France.

Franck Laborde, président de Intercéréales

Au-delà de cette fraude ponctuelle, Jean-Michel Schaeffer stigmatise le fait d'accepter d'importer en Europe de la viande de pays qui ne respectent pas les règles communautaires. « Un quart des filets de volaille importés par l'UE sont issus de pays qui ne respectent pas nos règles européennes, ni pour les salmonelles ni pour les antibiotiques qu'ils utilisent comme activateurs de croissance. Une pratique totalement interdite en Europe. »

Les critiques ne s'arrêtent pas là. Les céréaliers dénoncent pour leur part l'usage massif de pesticides sur les 25 % de maïs importé du Brésil. « 77,5 % des phytosanitaires répandus sur le maïs brésilien sont interdits en France. La quasi-totalité sont des OGM. L'UE ferme les yeux, lance Franck Laborde, président de Intercéréales. Les normes de stockage n'ont rien à voir avec les nôtres, pas plus que les normes en matière de pollution de l'air ou de l'eau. »

Pesticides

« Une quarantaine de substances actives, proscrites en Europe sont autorisées sur la canne à sucre au Brésil », selon Alain Carré, président de l'interprofession de la betterave et du sucre (AIBS). Inutile en ce

cas de rechercher d'éventuels résidus de pesticides. « Le sucre étant un cristal. Vous ne trouverez rien. Quant à la traçabilité des OGM, elle est juste impossible, alors que le Brésil plante de la canne génétiquement modifiée. »

LIRE AUSSI :

CHRONIQUE - Mercosur : pourquoi la France a intérêt à signer

Pour Jean-Michel Schaeffer, l'UE devrait, à l'instar de la Chine, se doter de vraies équipes de contrôleurs sur les parcelles, dans les abattoirs, dans les élevages pour s'assurer que ses exigences sont bien respectées. « L'agrément des entreprises européennes qui veulent exporter en Chine prend des années et des dizaines de contrôles de fonctionnaires chinois qui viennent sur place à plusieurs reprises, explique-t-il. L'obligation d'estampillages sanitaires par des micro-étapes de reconditionnement des produits importés qui aboutissent à l'apposition d'un logo CE sur de la marchandise qui n'est pas européenne est inacceptable. »

Une proposition de résolution de Dominique Potier sera examinée le 27 novembre par la commission économique. Elle préconise d'obliger tous les exportateurs à obtenir un certificat d'un organisme indépendant, agréé par l'Europe qui garantit la conformité de leurs produits aux standards communautaires. Le chemin à parcourir est encore long.

Marie-Josée Cougard

Les Echos

Comment Carrefour peut sortir de son impasse boursière

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des stratégies possibles pour Carrefour afin de relancer son attractivité boursière. Ces pistes incluent une meilleure gestion de la rentabilité, des initiatives en matière de digitalisation et une adaptation plus agile aux attentes des consommateurs.

✨ Synthèse IA ✨

Lesté par ses hypermarchés et sous la pression de Leclerc, le groupe dirigé par Alexandre Bompard n'arrive pas à faire décoller son cours de Bourse. La situation attise les rumeurs d'opérations structurantes.



Carrefour n'arrive pas à faire décoller son cours de Bourse. (Jean Claude Moschetti/REA)

Par **Philippe Bertrand**

Publié le 14 nov. 2024 à 10:00 Mis à jour le 14 nov. 2024 à 12:20

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

A côté de Casino, le rescapé, et d'[Auchan](#), le malade sous traitement de choc, Carrefour fait figure d'homme en forme de la distribution dite intégrée. Le groupe dirigé par Alexandre Bompard a dégagé près de 2 milliards d'excédent brut d'exploitation (Ebitda) au premier semestre, en hausse de 3,4 %, pour une croissance à deux chiffres (12 %) de son chiffre d'affaires. Le déclin des hypermarchés a été enrayé en France, où le résultat opérationnel a gagné 6 % en six mois.

Pour autant, le cours de Bourse reste irrémédiablement collé aux alentours des 15 euros. Il oscille bon an mal an depuis six ans entre les 14 et les 17 euros. Un véritable casse-tête pour ses actionnaires, dont les deux premiers sont la famille brésilienne Diniz (environ 9 % du capital) et les propriétaires des Galeries Lafayette (7,7 %).

Lorsqu'Alexandre Bompard a été nommé en 2017, l'action cotait 17 euros. Après bientôt deux mandats et deux plans stratégiques (le deuxième court jusqu'en 2026), Carrefour a perdu un quart de sa valeur en six ans. Le groupe aux plus de 94 milliards d'euros de chiffre d'affaires ne vaut que 10 milliards d'euros. A titre de comparaison, le britannique Tesco vaut 27 milliards, soit 40 % de son chiffre d'affaires.

Guerre des prix

Les investisseurs n'aiment pas le « retail » européen. Ils le sous-cotent depuis l'arrivée de l'e-commerce (Amazon) et des spécialistes qui ont vidé les rayons non alimentaires des machines à vendre des années 1970. En France, [le leadership de Leclerc](#), moins cher que tous ses concurrents avec son modèle d'indépendant, pousse la guerre des prix à l'extrême. Chaque année depuis son arrivée, Alexandre Bompard réalise un milliard d'économies (notamment par le biais [de suppressions de postes](#) dans les sièges) qu'il réinjecte dans les tarifs. Un véritable tonneau des Danaïdes.

LIRE AUSSI :

[Alexandre Bompard, chaud devant](#)

Il n'en faut pas plus pour agiter la rumeur d'opérations qui permettraient de débloquer l'action Carrefour. Le 5 novembre, l'agence Bloomberg a, sur la base d'une source anonyme, fait état de réflexions sur d'éventuelles acquisitions et une revue des actifs du groupe. Le « Financial Times » a enchaîné le 8 novembre affirmant qu'Alexandre Bompard examinait « un large éventail d'options ». Parmi elles : la cession des filiales polonaise, italienne, belge et roumaine. Le groupe n'a pas commenté, rappelant simplement que « l'entreprise regardait en permanence les possibilités de valoriser son cours de Bourse ».



Selon le « Financial Times », Alexandre Bompard, PDG du groupe Carrefour, examine « un large éventail d'options ». Fred Marvaux/REA

« Vendre la Pologne, l'Italie ou la Belgique rendrait les performances de Carrefour plus lisibles pour les investisseurs », acquiesce Clément Genelot, analyste chez Bryan, Garnier & Co. Lequel ajoute que la Pologne constitue aujourd'hui un foyer de pertes qu'il conviendrait de couper. La rumeur a aussi couru de la possibilité d'un retrait de la cote via le rachat par des fonds d'investissement et, également, d'un intérêt pour le nouveau Casino de Daniel Kretinsky recentré [sur Monoprix](#), Franprix et 4.000 supérettes, et dont les magasins urbains sont moins exposés à Leclerc.

La franchise plus rentable

Mais cela suffirait-il à ouvrir une porte de sortie à ce que le « Financial Times » appelle une « impasse stratégique » et que l'on peut requalifier d'« impasse boursière » ? Pas sûr.

La cession des filiales européennes, en dehors de l'Espagne qui performe, ne rapporterait pas grand-chose, si tant est que des repreneurs soient intéressés. Elle affaiblirait en outre [la centrale d'achat européenne, Eureka](#), que Carrefour est en train d'installer à Madrid. Pour la plupart des analystes et des observateurs, le cœur du problème se situe en France, avec la dépendance aux hypermarchés qui représentent encore la moitié des ventes et la compétition mortifère avec Leclerc.

LIRE AUSSI :

Carrefour rend hommage à Casino en recrutant ses anciens dirigeants

Carrefour a regagné des parts de marché face à ce dernier en rachetant Cora et Match, passant de 19 % à 21,4 %, et a divisé par deux l'écart de prix qui le séparait de la coopérative. La baisse des tarifs a fait fléchir les ventes de 3 % au troisième trimestre, mais la direction assure que ce sera transitoire. C'est un progrès. Carrefour s'est rendu plus agile en opérant un virage vers la franchise qui pèse 50 % de l'activité dans l'Hexagone, un virage vers le modèle des indépendants. Une autre avancée.

Le distributeur de Massy est passé en quelques années de deux tiers à 100 % de franchisés sur le segment des magasins de proximité, de 40 % à 75 % pour ses supermarchés et atteindra 50 % pour ses hypers en 2026 grâce à la location-gérance. « On a traité le problème des magasins intégrés », affirme une source interne qui ajoute : « La franchise, c'est au moins autant de volume d'activité et beaucoup plus de rentabilité. »

Une consolidation favorable

Cette stratégie n'est pour autant pas exempte de critiques. De nombreux franchisés dénoncent des contrats léonins. En juin, le ministère de l'Economie s'est joint [à l'assignation de l'Association des franchisés Carrefour](#) devant le tribunal de commerce de Rennes et a menacé le groupe de 200 millions d'amende. « De fait, le rapport entre Carrefour et ses franchisés est un rapport de subordination », estime le consultant Philippe Goetzmann. Lequel affirme que Carrefour est encore trop centralisé et ne laisse pas à ses franchisés la liberté commerciale et d'investissement qui existe chez Leclerc. « Dans les coopératives Leclerc et U, les structures centrales sont aux ordres des exploitants de magasin », rappelle-t-il.

LIRE AUSSI :

Auchan, Lidl, Aldi, Casino : ces enseignes qui ne doivent surtout pas rater la rentrée

« Ce qu'il faut, c'est que les investisseurs aient confiance dans la persistance de la rentabilité de Carrefour », analyse un connaisseur du dossier. Le groupe offre déjà à ses actionnaires grâce à sa politique de dividendes et de rachat d'actions (quatre depuis 2021 pour un total de 3 milliards d'euros) un rendement de 12 %, supérieur de trois points à celui de Tesco. De quoi faire mieux passer l'amertume du cours de Bourse.

Surtout, Carrefour peut bénéficier de la consolidation qui s'opère en France. Il y a trois ans, Leclerc, Carrefour et Intermarché contrôlaient 55 % environ du marché. Aujourd'hui, le ratio est de 70 % alors que Casino et Auchan ne sont pas assurés de leur redressement et que le duo de discounters Lidl-Aldi plafonne à 10 %. Moins de concurrence, signifie moins de pression sur les prix et plus de marge...

« S'il n'y avait Leclerc » tempère Clément Genelot. L'analyste insiste : « Le problème boursier de Carrefour réside dans son exposition au marché français et à la volatilité du marché brésilien. »

Acquisitions tactiques

De prédateur historique, Carrefour est devenu proie lors des tentatives de rachat début 2021 [par le canadien Couche-Tard](#) et [par Auchan](#) à la fin de la même année. Les deux opérations valorisaient le distributeur aux alentours de 20 milliards d'euros, le double d'aujourd'hui. Certains estiment que ce sont des occasions manquées (l'une par le nœud du gouvernement, l'autre par celui des actionnaires de référence). D'autres pensent que deux dangers mortels ont été évités : la dilution dans un groupe étranger avec une boucherie sociale à la clé, d'une part ; le rapprochement avec un groupe en déclin lesté lui aussi par son « hypers dépendance », de l'autre.

Fort d'une rentabilité accrue (4,5 % d'Ebitda), y compris en France (avec un taux de 2,6 %) et d'une quasi-absence de dette, Carrefour peut à l'inverse repartir à l'attaque. Alexandre Bompard multiplie les acquisitions « tactiques » (Cora en France, Big au Brésil). Au Brésil, le concurrent Assai n'a plus les moyens de son expansion, quand Atacadao, la pépite de Carrefour, lorgne ses concurrents régionaux. Le groupe regarde tous les dossiers, sans pour autant prétendre au grand soir de la grosse opération structurante. C'est la politique des petits pas.

Alexandre Bompard achèvera en 2026 son deuxième mandat. On dit de celui que d'aucuns annoncent chez LVMH (propriétaire des « Echos ») ou Kering, intéressé pour un nouveau terme. « Il prend beaucoup de plaisir chez Carrefour », assure une source interne. S'il rempile, sa résilience encouragera peut-être les investisseurs anglo-saxons qui possèdent aujourd'hui la moitié du capital à augmenter leur mise.

Philippe Bertrand

Les Echos

Monoprix, Franprix : chez Casino, la révolution attendra

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des défis rencontrés par Casino avec ses enseignes Monoprix et Franprix. Malgré une situation financière difficile, le groupe peine à mettre en place des transformations profondes, retardant ainsi une véritable relance de ses activités.

✨ Synthèse IA ✨

La direction du nouveau groupe Casino vise un « retour » à l'équilibre à l'horizon 2026 et veut mettre l'accent sur le développement de la restauration à emporter. Mais le plan stratégique annoncé, ce jeudi, ne semble s'axer sur aucun tournant majeur.



Monoprix bénéficiera de la moitié de l'enveloppe d'investissement du groupe Casino d'ici à 2028. (Sypeo/SIPA)

Par **Philippe Bertrand**

Publié le 14 nov. 2024 à 11:07 Mis à jour le 14 nov. 2024 à 20:02

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

Philippe Palazzi, le nouveau directeur général de Casino, a eu seize mois pour se préparer. Il a été nommé officiellement en mars 2024, une fois achevée la restructuration financière opérée par **Daniel Kretinsky**. Mais le milliardaire tchèque l'avait saisi du dossier dès juin 2023. « J'ai effectué un départ lancé », a-t-il résumé ce jeudi matin lors de la présentation de son plan stratégique à l'horizon 2028. La longue décantation n'aura pas produit une copie décapante.

Le patron d'un groupe recentré autour des enseignes Monoprix, Naturalia, Franprix, Vival, Spar, Petit Casino et Cdiscount n'a fait que confirmer les lignes directrices dont il avait déjà essaimé les éléments au

fil des semaines. Pour atteindre le « retour à l'équilibre », entendu « avant frais financiers et dividendes », à l'horizon 2026, il ferme les magasins non rentables, quelques Monoprix et surtout des Franprix (une centaine).

Une expansion « maîtrisée » et coordonnée

En parallèle, l'ancien de chez Metro compte relancer une expansion « maîtrisée » et coordonnée entre ses six marques de magasins, qui autrefois ouvraient chacune de leur côté. C'est la fin de la course à la part de marché à tout prix.

LIRE AUSSI :

DECRYPTAGE - Carrefour rend hommage à Casino en recrutant ses anciens dirigeants

Depuis la cession à Intermarché, [Auchan et Carrefour](#) de 425 supers et hypermarchés, le distributeur (qui conserve 1.000 employés à son siège historique de Saint-Etienne malgré un plan social qui a supprimé environ 2.500 postes) fait du commerce de proximité son unique axe stratégique.

Ses 7.700 points de vente touchent la moitié de la population et visent les consommateurs qui ne veulent pas rouler des kilomètres pour faire leurs courses. Les Spar et les Vival alimentent les villages. Les Monoprix et les Franprix les quartiers dans les grandes agglomérations.

Tous les magasins proposent les produits de grande consommation du quotidien, des services (consignes, boîtes postales, distributeur de billets) ainsi que de la restauration rapide. « Nous mettrons l'essentiel de notre énergie dans le développement de la restauration à emporter », explique Philippe Palazzi. A Paris, déjà, certains Franprix réalisent 60 % de leurs ventes avec du « snacking » et nourrissent les employés ou les étudiants découragés par le prix des restaurants à l'heure du déjeuner.

Devenir un franchiseur exemplaire

« A Paris, détaille-t-il, 60 % des foyers sont constitués d'une personne. L'immobilier est cher et les cuisines occupent des mètres carrés coûteux. Des magasins de proximité servent de placards à ces consommateurs », analyse-t-il.

Placards, services, restauration : les mots répètent ceux de [Jean-Paul Mochet, l'homme qui a transformé Franprix](#) au cours de la dernière décennie. Rien de nouveau à l'ombre des rideaux de fer, à ceci près que cela constitue désormais la seule carte maîtresse de Casino et que la nouvelle direction veut pousser le bouchon de la restauration encore plus loin, en vendant non seulement des sandwiches mais aussi des cafés latte.

LIRE AUSSI :

ZOOM - Relance commerciale, retrait de la Bourse : Cdiscount prêt pour une nouvelle vie DECRYPTAGE - Les grands distributeurs ont supprimé plus de 10.000 postes en six ans

Avec un taux de magasins exploités par des franchisés de 83 %, Philippe Palazzi entend devenir un franchiseur exemplaire en demandant aux exploitants de participer au travail des structures centrales (un peu sur le modèle du tiers-temps des coopérateurs de chez Leclerc), en formant les salariés

candidats à la franchise (avec une nouvelle école de formation à Saint-Etienne) et en proposant des prix de gros attractifs. Le but est aussi de « rallier des franchisés issus de la concurrence ».

La rénovation des magasins

L'autre volet du plan concerne la rénovation des magasins dans lesquels l'ancien Casino de Jean-Charles Naouri, étranglé par la dette, n'avait pas assez investi. Le nouveau directeur général annonce une enveloppe de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2028, soit environ 300 millions par an dont 150 millions pour les Monoprix qui doivent retrouver le standing de qualité justifiant leurs prix élevés.

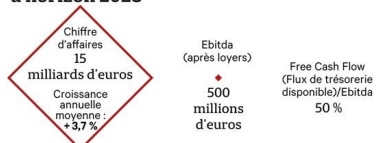
1,2 milliard d'euros L'enveloppe budgétaire d'ici à 2028, annoncée par le nouveau directeur général de Casino, Philippe Palazzi.

Si le dirigeant prévoit un niveau de 500 millions d'Ebitda en 2028 sur un chiffre d'affaires de 15 milliards d'euros (contre 13 milliards aujourd'hui) et avec 50 % de trésorerie disponible, il refuse toute indication plus précise sur la capacité d'autofinancement. Il précise que le financement de Casino est sécurisé jusqu'en mars 2027 et que des financements sont disponibles jusqu'en 2028 si les objectifs financiers sont atteints d'ici à fin 2025.

Or, après avoir « écrasé » 5 milliards d'euros de dette, les nouveaux actionnaires ont injecté 1,2 milliard d'euros d'argent frais. Mais le remboursement d'autres dettes, dont les dettes sociales du groupe, a déjà amputé cette réserve de 600 millions.

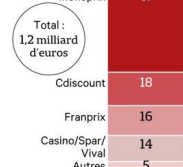
Au premier semestre, [Casino](#) a enregistré une perte nette normalisée part du groupe de 349 millions d'euros. Pour de nombreux observateurs, la viabilité du plan de relance de Casino dépendra de la capacité du groupe à générer du cash. Peu impressionnés par le plan stratégique, les investisseurs ont fait plier le cours de Bourse du groupe de 17% jeudi. Les Cassandre prédisent une vente d'actifs. Carrefour avait déjà fait fin 2023 une offre sur les milliers de supérettes de proximité.

Les objectifs financiers du groupe Casino à horizon 2028



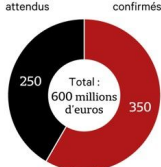
Les dépenses d'investissement

Répartition, en %



Les économies

En millions d'euros



SOURCE : SOCIÉTÉ

LesEchos

Philippe Bertrand

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

« **Le marché des produits halal a connu un fort ralentissement ces derniers mois** »

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la baisse significative du marché des produits halal en France. Ce ralentissement, lié à des changements dans les habitudes de consommation et à l'inflation, pousse les acteurs du secteur à adapter leurs stratégies pour rester compétitifs.

✨ Synthèse IA ✨

Les consommateurs des produits halal se sont détournés de la GMS en période d'inflation, fait rare pour ce segment qui a connu une ascension ces dernières années. Un retour aux achats a néanmoins récemment été observé.

Publié le 4 novembre 2024 - Par Sheila Kolani



Eric Fauchon, directeur général d'Isla Délice fait le point sur le marché des produits halal en France.
© Eri Fauchon

Après plusieurs années de croissance, « *le marché des produits **halal** a connu un fort ralentissement ces derniers mois, à la fin de l'année 2023 et au premier semestre 2024* », indique **Eric Fauchon**, directeur général d'**Isla Délice** à la rédaction.

Hausse des prix et baisse du pouvoir d'achat

En **charcuterie** halal, les achats des ménages en volume ont baissé de 11,9 % au cours des six premiers mois de l'année 2024 sur deux ans d'après Circana. En **surgelé** halal, le repli est plus prononcé, - 16,3 %. En valeur, l'évolution est à la hausse en charcuterie, + 6,3 % et en surgelé, + 16,9 %, signe de l'**inflation**. Et dans ce segment, le **bœuf** a enregistré la plus forte escalade avec des prix en hausse de 43,7 % en deux ans. Le prix au kilo du bœuf surgelé halal a atteint 11,81 euros. Autre constat en période d'inflation, « *les **consommateurs** ont acheté de moins gros format et le fait qu'ils aient acheté plus fréquemment n'a pas permis de maintenir les volumes. La même tendance a été observée en produits non-halal* », souligne le directeur général d'Isla Délice.

Lire aussi : Isla Délice à la conquête du marché britannique

Où sont passés les consommateurs de viande et charcuterie halal ?

« Les consommateurs au pouvoir d'achat plus faible ont davantage souffert de l'inflation », avance Eric Fauchon. Contrairement au standard, la **MDD** ne s'est pas saisie du halal. Pour le directeur général d'Isla Délice, l'explication est toute simple « les MDD n'ont pas pris au sérieux ce segment ». « On a longtemps cru que les consommateurs étaient partis vers les circuits spécialisés comme les magasins et boucherie indépendantes mais ça n'a pas été le cas », s'interroge Eric Fauchon.

Lire aussi : Fin de l'inflation, fin des MDD ?

Du mieux cet été sur le marché halal

« Nous avons observé des augmentations des ventes dès que les prix ont perdu quelques centimes. Certains restent sous tension. C'est le cas du haché de bœuf », nuance le directeur d'Isla Délice. Ce retour à la consommation intervient alors que l'entreprise continue d'innover. « Depuis le début du mois d'octobre, nous proposons pour la première fois sur le marché halal une knack **sans nitrite**. Plus tôt dans l'année nous avons également lancé au rayon surgelé des corn dog et des sticks mozza-dinde. La grosse innovation de l'automne, du pain de mie et du pain burger sans alcool produit en France avec du blé français pour répondre à la demande de certains consommateurs musulmans ».

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Enquête anti-dumping : la filière porcine française pourrait perdre 500 millions d'euros

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

'article traite des conséquences d'une enquête anti-dumping européenne sur la filière porcine française. Cette enquête pourrait réduire les exportations et entraîner des pertes financières massives pour un secteur déjà fragilisé.

✨ Synthèse IA ✨

L'enquête anti-dumping lancée par Pékin, en réponse aux droits de douanes appliqués aux voitures électriques chinoises, pourrait fragiliser la filière porcine française à hauteur de 500 euros. Inaporc exhorte le gouvernement et l'Union européenne à réagir.

Publié le 4 novembre 2024 - Par [Sheila Kolani](#)



Inaporc craint que l'enquête anti dumping fragilise la filière à hauteur de 500 millions d'euros.

© Image générée par l'intelligence artificielle

500 millions d'euros, c'est le montant global des pertes qu'estime l'interprofession nationale **porcine** (Inaporc) pour l'ensemble de la filière française si une surtaxe est appliquée sur les produits porcins exportés en **Chine** à l'issu de l'**enquête anti-dumping** d'après un communiqué de presse du 29 octobre. A la même date, la Commission européenne a adopté les nouveaux droits de douanes sur les voitures électriques chinoises. "Pékin a attaqué cette décision auprès de l'OMC le lendemain", rapporte Agra Presse.

Lire aussi : [Porc : qui est dans le viseur de la Chine pour son enquête anti-dumping ?](#)

La Chine premier acheteur du porc et des abats français

La Chine est un débouché majeur pour la filière française en porc comme en abats. La France a exporté 115 700 tonnes de produits porcins vers la Chine, ce qui représentait 16 % des **exportations** totales de l'Hexagone en 2023. La Chine est aussi la première destination à l'export pour le porc communautaire avec 2,5 milliards d'euros générés en 2023. Inaporc en appel donc au gouvernement français et à l'**Union européenne** pour maintenir les exportations, mais aussi la pérennité de la production porcine française. Inaporc souligne dans le communiqué que le chiffre d'affaires sorti élevage était de 4,2 milliards d'euros et de 11 milliards pour les producteurs de viandes et de charcuterie.

Lire aussi : [Porc, produits laitiers, cognac, le point sur la guerre commerciale que mène la Chine à l'UE](#)

Potentiellement plus de porc sur le marché communautaire

L'interprofession craint que les exportations chinoises baissent encore plus et que les volumes se concentrent sur le marché communautaire. Certains pays d'Europe du Nord, comme le Danemark, ont déjà adopté cette stratégie car depuis l'épisode de la **peste porcine africaine**, la Chine est beaucoup moins aux achats. « Cet engorgement risque d'entraîner une spirale à la baisse des prix à l'échelle européenne », appréhende Inaporc.

Lire aussi : [Enquête anti-dumping en porc : l'Espagne veut renforcer ses liens avec la Chine](#)

Véhicules électriques : Pékin saisit l'OMC

Avec Agra

Le porte-parole du ministère chinois au Commerce a confirmé, le 4 novembre, que son pays a déposé plainte contre l'UE auprès de l'organe de règlement des différends de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC). Cette annonce intervient quelques jours après la mise en place par la Commission européenne des droits compensateurs définitifs sur les importations de ces véhicules originaires de Chine pour une période de cinq ans, et alors même que la ministre française du Commerce extérieur Sophie Primas est en déplacement officiel sur place (jusqu'au 6 novembre).

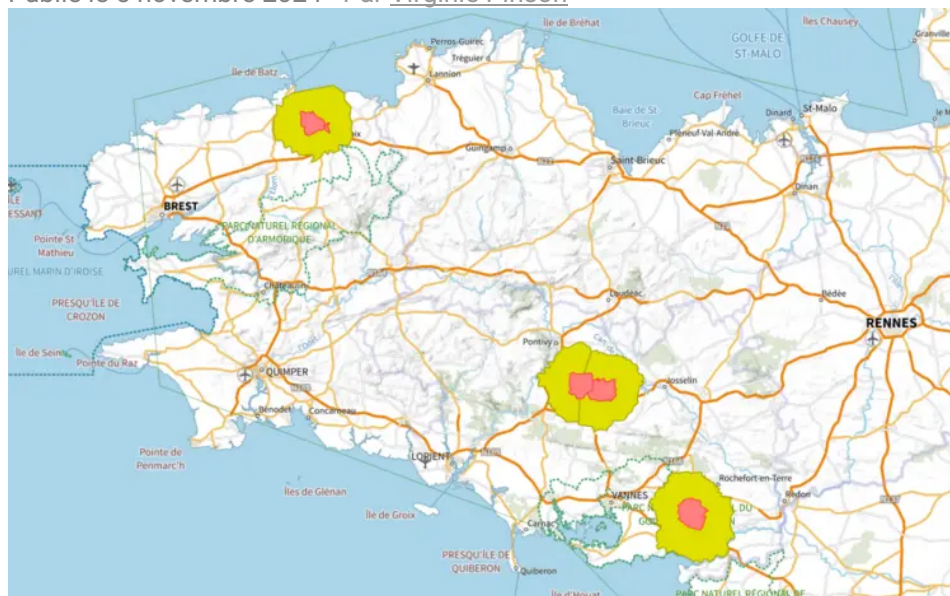
L'empire du Milieu justifie cette décision par le fait que les mesures européennes «manquent de fondement factuel et juridique, violent les règles de l'OMC, constituent un abus des mesures correctives commerciales et constituent un protectionnisme commercial au nom des mesures compensatoires». La Chine exhorte, en outre, l'UE «à reconnaître ses erreurs, à corriger immédiatement ses pratiques illégales et à sauvegarder conjointement la stabilité de la chaîne industrielle».

Grippe aviaire : la France passe en risque élevé

Synthèse de l'article par notre IA :

✨ Synthèse IA ✨

Publié le 5 novembre 2024 - Par Virginie Pinson



© Pigma

La France passe au **niveau de risque IAHP à élevé** sur l'ensemble du territoire national. L'arrêté daté du 31 octobre a été publié au Journal officiel du 8 novembre 2024. La décision est fondée sur la dynamique forte et persistante de circulation du virus dans l'avifaune sauvage en Europe dans les couloirs de migration traversant la France, alors que les vols d'oiseaux s'intensifient au-dessus de l'Hexagone, rapporte Agra.

Lire aussi : Grippe aviaire : « Nous n'avons pas de visibilité sur le financement de la deuxième saison de vaccination »

Depuis le 12 août dernier, la Bretagne a en effet été touchée neuf fois par la grippe aviaire: une fois en Ile-et-Vilaine, le 12 août 2024, cinq fois dans le Morbihan entre le 20 août et le 1^{er} novembre, trois fois dans le Finistère, le 2 et le 29 septembre, puis le 15 octobre.

Voir la carte interactive : **Où se trouvent les foyers de grippe aviaire ?**

Un foyer d'influenza aviaire a été confirmé dans les Landes, à Saint-Étienne-d'Orthe, sur des canards prêts à gaver, selon l'association ATM avicole. Le virus a été détecté lors d'une analyse avant le départ du troupeau vers son site de gavage, selon Agra.

Deux syndicats dénoncent la hausse du niveau de risque IAH

Dans un communiqué paru le 8 novembre, le Modef et la Confédération paysanne ont dénoncé une «décision incompréhensible». Pour les deux syndicats, elle découle «de l'apparition récente de grippe aviaire dans des élevages... qui étaient majoritairement déjà claustrés et pour certains vaccinés». Et de souligner que «seule une poignée de départements affiche des cas de grippe aviaire en élevage et qu'une expérimentation sur la biosécurité dans les élevages plein air est en cours».

Nombreux foyers de grippe aviaire en Hongrie

A noter, à l'international, la découverte d'un premier cas de contamination d'un porc aux États-Unis. L'agence sanitaire ESA pointe aussi un "épizootie dans les élevages de volailles en Hongrie". Toute l'Europe de l'Est est touchée, que ce soit dans la faune sauvage ou domestique. Des cas d'influenza aviaire hautement pathogène ont été détectés chez des volailles du Yorkshire, dans le nord de l'Angleterre, les premiers en élevage depuis le début de la saison automnale, a annoncé le gouvernement britannique le 5 novembre.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Viande bovine : la France peut exporter en Corée du Sud après 24 ans de blocage

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la levée d'un blocage historique sur l'exportation de viande bovine française vers la Corée du Sud. Ce développement ouvre de nouvelles opportunités pour les producteurs français sur un marché asiatique en croissance.

✨ Synthèse IA ✨

La Corée du Sud rouvre ses frontières au bœuf français, après plus de vingt ans d'embargo.

Publié le 5 novembre 2024 - Par Virginie Pinson



La délégation française d'Interbev auprès de l'ambassade de France à Séoul

© Culture Viande sur LinkedIn

C'est Culture Viande, l'interprofession de la **viande**, qui s'en fait l'écho, la **Corée du Sud** a rouvert ses frontières à la **viande bovine française**, sous embargo depuis 24 ans, pendant la crise de la **vache folle**. L'Agence de presse coréenne Yonhap rapporte que l'Ambassade de France a célébré la nouvelle par un séminaire et une séance de dégustation de viande bovine. L'ambassadeur Philippe Bertoux a indiqué que «l'arrivée du bœuf français sur le marché coréen correspond à la priorité politique pour la France, mais aussi pour la Corée, parce qu'elle a été validée par les deux chefs d'État depuis un certain temps». Pourront être exportés seulement les animaux de moins de 30 mois.

«L'arrivée du bœuf français sur le marché coréen correspond à la priorité politique pour la France, mais aussi pour la Corée»

La réouverture des frontières a été approuvée par l'Assemblée coréenne fin 2023, après plus de 15 ans de tractations, qualifiés par Culture Viande de « long travail collaboratif mené avec la rigueur nécessaire afin de franchir les nombreuses étapes du processus ».

Pas d'envois massifs à court terme de bœuf français en Corée

La Corée du Sud est le quatrième importateur mondial de viande bovine, derrière la Chine, les États-Unis et le Japon. Elle ne produit qu'un tiers de sa consommation. Le bœuf européen ne pèse que 0,1 à 0,2 % du marché coréen à l'heure actuelle. Selon l'agence Yonhap, les chaînes de supermarchés sont pour l'heure peu intéressées, car les prix de transport frais par avion sont prohibitifs, et même congelé, par bateau, sont bien trop élevés face à la concurrence australienne. Pour autant, le président de la commission du Commerce extérieur de l'Interbev, Maxence Bigard du groupe Bigard, a vanté la capacité de la France à faire du « sur-mesure », contrairement aux Australiens et Américains. Bigard et Elivia comptent prospecter dans le pays apprend-on toujours par la presse coréenne. Interbev espère pouvoir décrocher l'étendue de l'autorisation pour les animaux de plus de 30 mois.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Flambée des prix des ovoproduits : les substituts d'œuf, une alternative économique ?

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de la hausse des prix des ovoproduits en France et de l'intérêt croissant pour les substituts d'œufs. Ces alternatives, économiques et innovantes, permettent de répondre à la demande tout en réduisant les coûts.

✨ Synthèse IA ✨

Alors que les prix des ovoproduits progressent, et devraient de nouveau flamber dans le sillage des œufs, certains industriels qui les utilisent dans leurs produits alimentaires se tournent vers les alternatives végétales, devenues compétitives.

Publié le 7 novembre 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Lentilles, protéines de riz, huile de colza, hydrolats de pomme de terre, les substituts à l'œuf sont désormais compétitifs

© Généré par l'IA

Sur le marché spot, l'**ovoproduit entier liquide** dépasse aujourd'hui les 2,60 €/kg. Et l'envolée des **prix spot des œufs coquille** continue, entre une très bonne demande des ménages, la transition vers le sol plutôt que la cage qui implique des arrêts et des travaux, et la grippe aviaire qui vient ressemer la zizanie. De plus, c'est la même chose dans toute l'Union européenne.

Les commandes d'ovoproduits en berne

Depuis plusieurs mois, plusieurs dirigeants de casseries s'inquiètent auprès des Marchés de voir les commandes d'ovoproduits stagner et même reculer. Une déprise mise sur le compte des importations, de la

baisse des achats alimentaires des ménages dans un contexte inflationniste, mais aussi des changements de recettes chez leurs clients.

« Dorénavant nous sommes compétitifs. Nos prix n'ont pas monté, ce qui équivaut à une baisse dans un contexte inflationniste, tandis que ceux des œufs sont très élevés »

Les alternatives végétales à l'œuf dorénavant compétitives

Il y a seulement deux ans, le surcoût était prohibitif entre **une alternative végétale et un ovoproduit**. « Dorénavant nous sommes compétitifs. Nos prix n'ont pas monté, ce qui équivaut à une baisse dans un contexte inflationniste, tandis que ceux des œufs sont très élevés », explique Anne Vincent, cofondatrice de Yumgo. La start-up, née en 2020, élargit ses gammes et ses clients.

3 gammes d'alternatives végétales pour Yumgo

La jeune pousse, qui va ouvrir son unité de fabrication en Île-de-France en 2025, propose trois gammes. Les bouteilles de **substituts au blanc**, au **jaune** et à l'**entier liquide**. Une gamme en **poudre**, « car nos clients avaient des besoins plus importants que des bouteilles de 1 L, et que la poudre permet d'être moins cher, plus flexible sur la DLC et le stockage », précise Anne Vincent, ainsi que des aides culinaires et de la mayonnaise ou des cookies sans œufs.

« Les industriels qui utilisent notre poudre ne le font pas que pour faire des produits vegans »

Si le veganisme et le bilan carbone était l'argument phare de Yumgo il y a deux ans lors d'une interview pour Les Marchés, le discours a évolué. « Les industriels qui utilisent notre poudre ne le font pas que pour faire des produits vegans. Nous avons d'autres arguments, comme la DLC, des prix compétitifs et peu volatils, la sécurité sanitaire, pour le même résultat » continue Anne Vincent.

Une poudre de lentilles fermentée chez Olga

Elle vient d'arriver sur le marché et sera présentée à Food Ingredients Europe fin novembre en Allemagne, c'est la **poudre Lengood d'Olga** (anciennement Triballat Noyal). Le spécialiste des alternatives végétales propose une poudre de lentilles vertes fermentée, fabriquée en Bretagne. « Grâce à la fermentation, notre produit gagne des propriétés fonctionnelles similaires aux œufs, émulsifiant, texturant, moussant. Et la fermentation dégrade les composés aromatiques responsables du goût de lentille » explique Claire Boniface, Marketing & Communication Manager BU Ingood by Olga.

Lengood peut faciliter la transition vers l'œuf alternatif

« Lengood possède les mêmes propriétés que les œufs, mais on en incorpore moins, ce qui fait que, à l'usage, nous sommes 30 % moins chers que les ovoproduits à date », précise-t-elle, avant d'ajouter « nos clients peuvent remplacer l'œuf dans les formules mais aussi faire le choix d'en mettre moins pour monter en gamme, passer au plein-air notamment ».

« à l'usage, nous sommes 30 % moins chers que les ovoproduits à date »

Quels sont les utilisateurs des substituts à l'œuf ?

Chez Olga, on vise les industriels, notamment de la boulangerie-pâtisserie, avec une offre de sacs de 20 kg de poudre. Yumgo travaille beaucoup à l'export, notamment vers le Royaume-Uni. « *Notre produit est aussi présent dans une mousse au chocolat sans œufs vendue en supermarché, ainsi que dans une chaîne d'hôtels* » précise Anne Vincent, qui commercialise son substitut à l'entier en poudre en sac de 1 kg, affiché à l'unité au prix public de 40 €/kg pour remplacer 154 œufs.

Des alternatives végétales clean label

Les deux opérateurs mettent en avant les ingrédients limités. « *Lengood est un produit clean label, il suffit de marquer poudre de lentille fermentée sur l'étiquette du produit final* », explique Claire Boniface. Les utilisateurs de Yumgo peuvent opter pour la liste des ingrédients du produit, ou marquer au préalable substitut à l'œuf avant de faire suivre la liste, relativement courte, entre parenthèses.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

En Jeunes Bovins, les prix montent faute d'offre, les prix des vaches se stabilisent

✦ Synthèse IA ✦

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des dynamiques contrastées du marché bovin en France, marqué par une hausse des prix des jeunes bovins en raison d'une faible offre, tandis que les prix des vaches demeurent stables.

✦ Synthèse IA ✦

Les prix des Jeunes Bovins continuent de grimper comme c'est souvent le cas à cette période de l'année où l'export tire le marché. Les prix des vaches se stabilisent, y compris en réformes laitières.

Publié le 13 novembre 2024 - Par [Virginie Pinson](#)



Les prix des vaches se stabilisent

© Virginie Pinson

A 5,50 €/kg, **le prix moyen du Jeune Bovin Viande R** (hors Blondes et Parthenais) entrée abattoir, selon FranceAgriMer, gagne encore 7 centimes en semaine 45. Il s'affiche 6,2 % au-dessus de son creux de mi-juillet dernier et 5,8 % au-dessus de son niveau de l'an dernier même date.

Lire aussi : [Unebio : « Dans nos boucheries, le bio avance masqué »](#)

Très forte demande en jeunes bovins viande

Il faut dire que les abattoirs sont unanimes, la demande en JB bat son plein pour l'export, avec des envois dynamiques vers l'Allemagne, la Grèce et l'Italie, à tel point que les abattages du moment ne parviennent pas à répondre à tous les besoins. Les acheteurs français battent la campagne à la recherche d'animaux, en vain, et craignent des sorties plus tardives au risque de rater des ventes. Ces pays sont couramment aux achats jusqu'au début décembre. A priori, l'absence de férié et le retour de certains opérateurs en congé pourrait permettre une meilleure dynamique la semaine prochaine.

Lire aussi : [Viande bovine : la France peut exporter en Corée du Sud après 24 ans de blocage](#)

Stabilisation des prix des vaches

A 5,57 au stade entrée abattoir, **la cotation de la vache Viande R** est restée stable en semaine 45, tout comme celle de la vache viande U. Le **prix des vaches viande R** dépasse ainsi son niveau de l'an dernier, même date, de 10 centimes soit 1,8 %. Depuis début avril, il dépasse records sur records. Les prix des génisses étaient aussi reconduits la semaine dernière.

Fin de la baisse en laitières

Les **prix des vaches laitières O** semblent se stabiliser en semaine 45 après 9 semaines de recul pendant lesquelles ils ont chuté de 39 centimes. A 4,23 €/kg, la cotation entrée abattoir de la vache lait O s'affiche encore sous ses niveaux des deux années précédentes même date (-2,6 % par rapport à 2023 et -13,3 % comparé au record de 2022). Pour autant ; les opérateurs évoquent un marché plus équilibré maintenant que le gros des sorties est passée et la tendance de cette semaine 46 est à la stabilisation.

Les MARCHÉS

Le média de l'alimentaire

Le poulet lourd, une production stratégique pour lutter contre l'importation de volaille

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'importance croissante de la production de poulet lourd en France. Cette stratégie vise à réduire les importations de volaille en augmentant la compétitivité des producteurs français sur le marché intérieur.

✨ Synthèse IA ✨

Le poulet lourd prend de plus en plus de place en France avec les deux leaders de la volaille en France, LDC au travers de la Société bretonne de volaille (SBV) et son challenger Galliance, filiale de Terrena.

Publié le 13 novembre 2024 - Par [Franck Jourdain](#)



La production de poulet lourd en France joue le jeu de l'ECC

© Franck Jourdain

La **production de poulet lourd** ne cesse de progresser en France et singulièrement en Bretagne. « Ce segment représente à ce jour 16 % de la production totale de poulets en France (y compris les animaux élevés sous signes de qualité), et 24 % en standard », explique Mohamed Bouzidi, économiste à l'Institut technique de l'aviculture (Itavi).

Lire aussi : [Poulet : la revanche du standard face au certifié, exemple chez Duc](#)

Un poulet pour la découpe

Mais qu'est-ce que ce gallinacé ? Un poulet de plus de 2,5 à 3,4 kilos environ que les spécialistes découpent entièrement pour approvisionner en filets, cuisses et pilons l'industrie (on parle de PAI ou produits alimentaires intermédiaires) pour ses fabrications de produits élaborés ou satisfaire la consommation hors domicile (CHD).

Le poulet lourd, attractif pour son prix

Le poulet lourd ne se distingue pas par son goût, mais par son prix. Il est plus **compétitif en élevage** et pour la découpe dans les usines. Les éleveurs produisent cinq bandes par an contre sept en poulet classique et l'indice de consommation est plus bas. Pour les abatteurs-découpeurs, le poulet lourd est l'assurance d'un **rendement optimisé** pour approvisionner les industriels des produits élaborés et la CHD attachés à l'origine France. Ce segment de production s'est développé en Bretagne sous l'impulsion de Boscher Volaille (Société Bretonne de Volaille, groupe LDC) en réponse aux importations grandissantes de viande de volaille.

137 499 tonnes en 2022

« La RHD type fast food a longtemps été le principal débouché du poulet lourd, en particulier McDo et KFC », poursuit Mohamed Bouzidi. « Puis la RHD traditionnelle s'y est intéressée à son tour pour les produits élaborés (nuggets, cordons bleus...) ainsi que les industriels pour les produits vendus en GMS. » Ces dernières années, la production a progressé régulièrement, passant d'un peu moins de 120 000 tonnes en 2018 à 137 499 tonnes en 2022. Elle a bénéficié de la demande grandissante de **produits industriels en origine France** et a pu se développer grâce à l'apport d'éleveurs de volailles orphelins du débouché « poulet export », nettement réduit depuis la fin du système des restitutions à l'exportation.

Lire aussi : [« Construire 400 poulaillers sur cinq ans pour reconquérir 20 % des importations »](#)

LDC domine le marché du poulet lourd

LDC via sa filiale régionale SBV domine le marché du poulet lourd. Selon nos informations, toute sa production en Bretagne en résulte : les mâles approvisionnent le marché des pièces pour l'industrie et la RHD, la découpe de femelles (elles partent de l'élevage quelques jours avant avec un poids inférieur aux mâles) rejoint la GMS.

« Le marché était porteur et demandait une réponse spécifique »

Mais la société ne communique pas sur le sujet. Son challenger Galliance (groupe coopératif Terrena) est entré plus tardivement sur le segment du BtoB (2018), « parce que le marché était porteur et demandait une réponse spécifique », explique Arnaud Delaby, directeur général du pôle poulet chez Galliance.

Lire aussi : [Déconsommation de dinde : et si c'était la faute du poulet ?](#)

Galliance adapte ses usines au poulet lourd

Dans l'usine Galliance de Languidic (Morbihan), Terrena a réalisé un lourd programme d'investissements (montant non communiqué) pour « adapter les lignes conçues pour des poulets de 1,950 kilo à des poulets de 3,4 kilos », poursuit le dirigeant. L'usine fonctionne désormais en deux sept sur une base de 510 000 à 520 000 poulets abattus par semaine dont les pièces sont destinées « aux deux tiers au marché des PAI ». Galliance s'approvisionne en poulets lourds auprès de deux groupements de producteurs. Autrefois orientés « poulet export », les producteurs bretons de poulets du groupement Univol fournisseurs de Galliance sont désormais des **spécialistes du poulet lourd** (près de 50 000 tonnes par an). Un autre groupement appelé Valliance et qui travaille dans les Pays de la Loire apporte à l'industriel le reste de ses besoins.

Lire aussi : [Bretagne : L'organisation de producteurs avicoles Univol accélère dans le poulet lourd](#)

Les usines allemandes et polonaises en embuscade

Pour la CHD, Galliance y appose la signature « Gastronomes professionnels » et apporte pour l'industrie la garantie Galliance. Mais il y a un écart de prix avec les produits importés, notamment ceux qui sortent d'usines situées en Pologne et en Allemagne. Là-bas, « *les outils dédiés sont plus récents et sont deux à trois fois plus importants qu'en France* », précise Arnaud Delaby.

« les outils dédiés sont plus récents et sont deux à trois fois plus importants qu'en France »

Cependant, les industriels français ont l'avantage de répondre à une demande de plus en plus importante en **origine France**. Et ils s'adaptent aux exigences grandissantes en normes ECC (European Chicken Commitment). Ainsi Galliance Languidic prévoit d'engager 15 à 20 millions de travaux (démarrage début 2026) pour non seulement accroître ses capacités et gagner en productivité, mais aussi pour **renforcer le bien-être animal** (anesthésie gaz en lieu et place de l'étourdissement), la biosécurité le confort des personnels au travail.

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



La métropole de Lille revoit ses ambitions à la baisse

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'ajustement des projets de logistique urbaine de Lille, notamment la réduction des objectifs sur les zones à faibles émissions (ZFE). Ces changements visent à concilier les ambitions environnementales avec les réalités économiques des transporteurs et des commerçants locaux.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 01.11.2024 Dernière Mise à jour : 05.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.

C'est une ZFE qui redescend comme un soufflé ! À Lille, alors que le projet de ZFE devait prévoir l'interdiction des véhicules diesel produits avant 2006 (vignettes Crit'Air 4 et 5 et non classés) au 1^{er} janvier 2025, la métropole a finalement rétropédalé. Et les ambitions de la ZFE – annoncées comme strictes – ont été largement revues à la baisse pour un service minimum. Le scénario retenu concernera uniquement les véhicules non classés et les véhicules Crit'Air 4 et 5 seront autorisés à rouler dans la métropole. Selon Médiacités Lille, les véhicules non classés « *représentent seulement 6 290 véhicules sur le périmètre des 95 communes de la Métropole européenne de Lille. Il est d'ailleurs à noter que les véhicules de plus de 30 ans sont considérés comme des voitures de collection. Conséquence : à partir de 2027, plus aucun véhicule ou presque ne sera concerné par la ZFE.* » Cette interdiction de circulation ne concernera également plus que des « territoires de vigilance ». C'est une concertation organisée entre mai et juillet 2024 auprès des habitants et des communes qui aurait poussé la métropole à revoir ses plans. Toujours selon Médiacités Lille, ce serait surtout l'opposition des communes qui aurait pesé dans la balance.

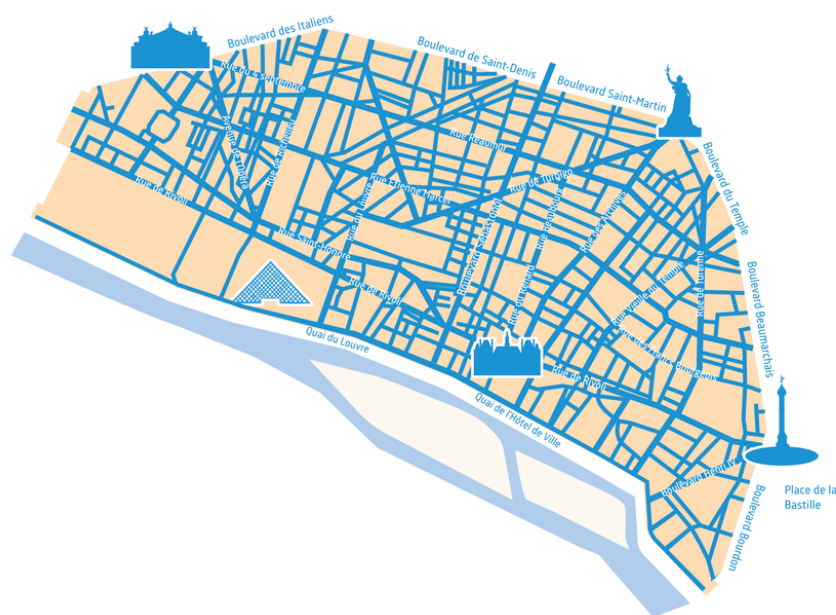
✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'entrée en vigueur des Zones à Trafic Limité (ZTL) à Paris, imposant de nouvelles contraintes aux transporteurs. Ce dispositif vise à réduire la circulation automobile et les nuisances urbaines, tout en réorganisant la logistique pour répondre aux exigences des ZFE.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 04.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



L'arrêté actant la mise en place de la ZTL à Paris a été signé le 31 octobre, pour une mise en place ce lundi 4 novembre. On fait le point sur les informations à retenir.

Le périmètre concerné par la ZTL s'étend sur les quatre premiers arrondissements de Paris (exception faite des quais hauts, de l'île Saint-Louis et de l'île de la Cité).

Sur cette zone, sont autorisés à circuler : les piétons, les cycles, les transports en commun. Il est également indiqué que « les véhicules ayant comme point de départ ou de destination une des voies incluses dans le périmètre défini à l'article 2 du présent arrêté sont autorisés à y circuler. » Les habitants du périmètre ne seront donc pas concernés.

Une liste d'exceptions est indiquée sur l'arrêté, comme les véhicules d'intérêt général prioritaires et bénéficiant de facilités de passage, l'entretien des voiries, les taxis et vtc, les véhicules de personnes à mobilité réduite, ceux des professionnels de santé ou encore ceux des « professionnels éligibles à un abonnement de stationnement » professionnel mobile » à Paris. Les livreurs se rendant dans le périmètre seront autorisés.

Les conducteurs sont tenus de présenter en cas de contrôle un document justifiant leur autorisation à circuler dans la ZTL, sous peine d'amende. Ces dispositions entrent en vigueur dès la mise en place de la signalisation.

Une plateforme en ligne devrait voir le jour pour que les autres personnes non autorisées dans la ZTL puissent solliciter des dérogations ponctuelles.

Cette mesure a vocation à supprimer le « trafic de transit » sur cette zone de l'hyper centre et, en conséquence, à fluidifier le trafic et diminuer la pollution atmosphérique et sonore.

A lire aussi : [Un arrêté attendu pour clarifier les contours de la future ZTL](#)

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'élection de Florence Dupasquier à la présidence de la FNTR. Cette nomination marque une volonté de moderniser la fédération en mettant l'accent sur des enjeux cruciaux comme la transition énergétique, la compétitivité et l'attractivité des métiers du transport.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 07.11.2024 Dernière Mise à jour : 08.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



Crédit photo FNTR

Au cours de son 78ème congrès, la FNTR a élu comme présidente Florence Dupasquier, PDG du groupe Samat.

Depuis le 6 novembre se tient le 78ème congrès de la FNTR, au cours duquel interviendra le ministre des Transports François Durovray. Hier, le syndicat patronal a élu sa nouvelle présidente, Florence Dupasquier, PDG du Groupe Samat. Elue pour une durée de trois ans, elle sera la première femme à occuper ce poste.

« Les instances confient les fonctions à la nouvelle présidente, notamment pour son engagement actif au sein de la fédération. Avant sa nomination, Florence Dupasquier était vice-présidente, trésorière et présidente de la commission Europe et international de la FNTR », précise le communiqué.

Avant elle, c'est Jean-Christophe Pic qui occupait cette fonction depuis plus de 15 ans. Elle poursuivra les actions engagées notamment sur les sujets de fiscalité, transition énergétique et d'emploi et formation.

Membres du Conseil de direction :

Présidente : Mme Florence DUPASQUIER (Groupe SAMAT)

Trésorier : M. Jean-Yves ASTOUIN (PROVENCE ASTOUIN)

Vice-présidents (dans l'ordre alphabétique) :

M. BARRE Pascal (Groupe Barré)

M. BAUDOIN François (Couvert et Muret)
M. CHALOT Michel (Transports Chalot)
M. DUPONT Hubert (Sotrapid)
M. GAUTIER Jean-Yves (GFS-Gautier Fret Solutions)
M. GRANDGIRARD Fabrice (Financière Mauffrey)
M. KLOECKNER Bruno (XPO Logistics)
M. LAHAYE Patrick (Lahaye Global Logistics)
Mme. LE CHEVALIER Nathalie (UPS)
M. LESAGE Vincent (Transports BREGER)
Mme MICHAUD Séverine (Transports B.Michaud)
M. PERRIN Charles (MDS Transports et Matériaux)
M. PIC Jean-Christophe (Presta-Silo Groupe Charles André)
M. PREMAT Philippe (Transports Premat)
M. RABOUIN Eric (Transports Rabouin)
M. SEILLIER Tony (EB Trans)

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite du transfert de la gestion des remboursements de TICPE à la DGFiP. Ce changement vise à simplifier et centraliser les démarches pour les transporteurs, bien que des inquiétudes subsistent quant aux délais de traitement.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 07.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.



A compter de janvier 2025, les demandes de remboursement d'accise sur le carburant seront gérées par la direction générale des finances publiques.

Changement en 2025 : dorénavant, les demandes de remboursement de la TICPE des transporteurs seront gérées par la DGFiP (direction générale des finances publiques). La procédure de déclaration est adossée à celle de TVA et le montant de l'accise est automatiquement répercuté sur le montant de TVA dûe par le transporteur.

L'Otre précise qu'une nouvelle case sera à compléter sur la déclaration de TVA : « Crédit d'accise sur les autres produits énergétiques » dès janvier. Une annexe sera à compléter avec le volume de carburant utilisé et le nombre de véhicules. Un outil de simulation sera à disposition.

A partir de la fin d'année 2025, un récapitulatif annuel sera à réaliser. Il devra suivre un modèle proposé par la DGFiP mais pourra être issu des outils informatiques de l'entreprise. De même, un outil de simulation sera à disposition des entreprises. L'OTRE indique : « Les informations à fournir sont plus simples que pour la précédente déclaration auprès de la DGDDI mais l'entreprise devra réaliser un Etat Récapitulatif Annuel. »

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des inquiétudes des syndicats face aux nouvelles taxes prévues dans le projet de loi de finances 2025, visant les entrepôts logistiques. Ces taxes pourraient alourdir les charges des entreprises du secteur et freiner leurs investissements dans des infrastructures durables.

✨ Synthèse IA ✨

Publié le : 12.11.2024 Par : Marie Albessard Lecture : 1 min.

**Des fédérations professionnelles, dont l'OTRE et TLF, ont exprimé leur inquiétude dans un communiqué commun concernant des taxations votées dans le PLF 2025 sur de nouvelles catégories d'entrepôts.**

Dans un communiqué commun, les fédérations de TRM (TLF et OTRE), l'AFILOG (association de référence de l'immobilier logistique), la Confédération des Grossistes de France (CGF), la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD) et France Logistique ont dit exprimer leur « profonde inquiétude » suite à l'adoption de deux amendements du PLF 2025 : l'extension de la TASCOM (taxe sur les surfaces commerciales) aux entrepôts de plus de 10 000m² et la majoration de la TFPB (taxe foncière sur les propriétés bâties) sur les entrepôts et centres de distribution.

« Cette double taxation placerait la France hors-jeu par rapport à ses voisins européens et à ses concurrents internationaux », écrivent-ils. Les organisations listent une série de conséquences possibles : taxation des entreprises, risques de licenciements, diminution du

pouvoir d'achat... Ils indiquent également que, selon eux, ces taxations occasionneraient « un retour en arrière dans les efforts de transition écologique engagés par le secteur. La rénovation énergétique des bâtiments, l'installation de panneaux photovoltaïques, ou encore le déploiement de bornes de recharge électrique pour les véhicules, nécessitent des capacités d'investissement importantes. Ces amendements compromettent directement la capacité des entreprises à financer cette transition attendue par nos concitoyens. »

Congrès de la FNTR : ce qu'il faut retenir du discours de François Durovray, ministre des Transports

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des annonces du ministre des Transports lors du Congrès de la FNTR. François Durovray a mis l'accent sur les efforts pour accompagner la transition énergétique dans le transport routier, notamment par des incitations fiscales et un soutien accru aux professionnels.

✨ Synthèse IA ✨

8 novembre 2024 Valérie Chrzavzez Politique & réglementation 0



Le nouveau ministre des Transports, François Durovray, a clôturé, le 7 novembre, le 78ème congrès de la FNTR en évoquant les sujets sensibles touchant le secteur du TRM. Morceaux choisis.

le nouveau locataire de l'hôtel de Roquelaure a tout d'abord défendu certaines mesures comme la restructuration du système d'allègement des charges patronales qui avait conduit à une forme de "smicardisation du pays". Le ministre s'est aussi engagé à faire avancer le dossier visant à interdire **le chargement et le déchargement des conducteurs**, avec un objectif de finalisation d'ici 2025 et faire aboutir celui concernant les CFA dans les prochaines semaines.

François Durovray a rappelé qu'il avait poursuivi le dossier relatif à la mise en place, début 2025, d'une attestation de droit à conduire sécurisée. Le décret ayant été validé par le conseil d'État le 5 novembre dernier.

Veiller à la bonne application du paquet mobilité

Après s'être félicité de la validation par **la Cour de justice européenne** de l'essentiel du paquet mobilité adopté en 2020, le ministre a assuré avoir entendu les demandes des organisations syndicales et patronales lui réclamant de veiller à leur application.

“La transition énergétique nécessite un environnement fiscal adapté.”

Il a affirmé travailler avec le ministère de l'Intérieur à la mise en place d'un groupe de travail chargé de contrôler et de s'assurer que la réglementation nationale et européenne soit appliquée par tous les acteurs.

La décarbonation du secteur : quelle solution avec quel financement ?

François Durovray a ensuite abordé la question de la décarbonation du TRM et des solutions mises à disposition des transporteurs. *« Elles ne seront pas uniques même si l'électrique sera majoritairement utilisée [...] Cette transition énergétique nécessite un environnement fiscal adapté et je sais votre attachement à la déduction sur le gazole qui est importante pour vous permettre de conserver des marges et investir dans les nouveaux véhicules à venir »*, a-t-il souligné.

La transition énergétique de la profession passera aussi un accompagnement financier, amorcé avec **le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE)** qui contraint les fournisseurs d'énergie à financer des actions dans le domaine de la mobilité. Le successeur de Patrice Vergriete s'est dit attaché au développement de cette initiative et y travailler avec la ministre de la Transition écologique, Agnès Pannier-Runacher, de manière à obtenir un financement accru pour la mobilité.

« Il faut faire en sorte que les recettes dont nous disposons profitent plus largement aux infrastructures. »

« Aujourd'hui, sur les 6 milliards versés, seulement 6 % sont fléchés vers la mobilité. En tant que ministre des Transports, je suis attaché à ce qu'une part plus importante de ces certificats d'énergie soit orientée vers les acteurs de la mobilité fluviale, ferroviaire, mais aussi routière, afin d'augmenter le soutien de l'État à l'acquisition de véhicules électriques », a-t-il affirmé.

Une conférence sur le financement des mobilités début 2025

Alors que de nombreux adhérents de la FNTR arboraient un badge exprimant leur opposition à **l'écotaxe alsacienne** et à toutes taxes routières supplémentaires, le ministre a rappelé son souhait d'organiser une conférence sur le financement des mobilités début 2025.

« Nous allons le faire sans nier les difficultés, notamment la disparition progressive de la TICPE à mesure que le parc s'électrifiera, ce qui aura des conséquences sur le budget. Il ne faut pas négliger les opportunités que représentent les CEE, mais aussi le futur modèle des sociétés concessionnaires d'autoroute. Il ne s'agit pas de viser davantage de recettes, mais de faire en sorte que les recettes dont nous disposons profitent plus largement aux infrastructures », a-t-il assuré.

VC

NAO TRM 2025 : Pas de proposition de hausse côté patronat, prochaine réunion le 9 janvier

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des négociations annuelles obligatoires (NAO) dans le transport routier de marchandises pour 2025. L'absence de propositions de hausse salariale de la part du patronat suscite des tensions, avec une prochaine réunion prévue en janvier pour trouver un compromis.

✨ Synthèse IA ✨

12 novembre 2024 Valérie Chrzavzez Politique & réglementation 0



La première réunion des négociations annuelles obligatoires (NAO) dans le secteur du transport routier de marchandises s'est tenue ce mardi 12 novembre.

Sans surprise, les discussions n'ont pas été fructueuses. Les représentants des organisations patronales sont arrivés sans proposition, justifiant que les entreprises, actuellement engagées dans des renégociations tarifaires, ne pouvaient pas s'engager au préalable.

La CFTC et la CFDT, conscientes des difficultés rencontrées par le secteur, n'ont pas formulé de revendications. En revanche, Force Ouvrière (FO) a demandé une revalorisation des grilles conventionnelles de 3,5 % tandis que la CGT a réclamé une augmentation de 7 %.

Malgré le statu quo de cette première rencontre, les participants sont arrivés à s'accorder sur un calendrier avec un rendez-vous tous les mois à partir du 9 janvier prochain.

Les Echos

Electricité : un an après l'accord sur les prix du nucléaire, les industriels et EDF toujours à couteaux tirés

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des tensions persistantes entre EDF et les industriels sur le coût de l'électricité. Un an après l'accord sur les prix du nucléaire, les désaccords sur les modalités tarifaires freinent les efforts de réindustrialisation et de décarbonation des entreprises.

✨ Synthèse IA ✨

Les industriels et EDF se renvoient la balle sur l'avancée poussive des négociations sur les futurs prix de l'électricité. Bercy met la pression mais ses marges de manoeuvre semblent étroites.



Les futurs contrats entre EDF et ses clients doivent leur garantir un niveau de prix pluriannuel, plus élevé que les anciens prix régulés. (Laurent Cerino/REA)

Par **Amélie Laurin, Sharon Wajsbrot**

Publié le 14 nov. 2024 à 06:00 Mis à jour le 14 nov. 2024 à 09:32

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

C'est un anniversaire qui se fait très discret, compte tenu de la fronde qui monte en coulisses. Il y a un an jour pour jour, EDF et son actionnaire l'Etat annonçaient [en grande pompe à Bercy un accord sur les prix de vente de l'électricité nucléaire](#), censé remplacer la régulation actuelle « Arenh » à partir de 2026 et garantir un prix de l'électricité nucléaire autour des 70 euros le MWh. Un an après, si EDF se félicite des

résultats, plusieurs fédérations d'industriels pointent que le compte n'y est pas. Et elles accusent EDF de bloquer les négociations.

« EDF paraît dans une forme de déni de la situation actuelle et à venir, à très court terme, de l'industrie française et de la perte de compétitivité gravissime qu'elle subit », affirme Nicolas de Warren, président de l'Uniden, très critique à l'égard des négociations menées par EDF avec les grands industriels très consommateurs d'énergie, dont il défend les intérêts. Censés être approvisionnés en partie via des contrats d'allocation de production nucléaire vendus par EDF à « prix coûtant » sur quinze ans - comme le prévoit l'accord avec l'Etat - ces derniers rechignent à signer compte tenu des prix proposés, jugés bien trop prohibitifs.

Début de négociation

Leurs réserves sont renforcées dans un contexte de baisse des prix sur les marchés de gros de l'électricité et alors que le gouvernement a, à plusieurs reprises, demandé des efforts à EDF et brandi la menace de revoir cet accord durement négocié. « ça ne bouge pas car tout le monde s'attend en espérant obtenir un meilleur contrat plus tard », résume un bon connaisseur du sujet.

LIRE AUSSI :

EDF et l'Etat s'entendent sur le prix de référence du nucléaire

A ce jour, EDF a signé cinq lettres d'intention pour des contrats d'allocation de production nucléaire long terme (CAPN) représentant un peu plus de 10 TWh de consommation annuelle, soit des volumes « quand même très importants puisque la durée moyenne, c'est quinze ans », s'est félicité la semaine dernière [Marc Benayoun](#), directeur exécutif d'EDF chargé du pôle clients, services et territoires.

« On a des discussions très bien avancées avec plusieurs acteurs et on a signé 24 accords de confidentialité [...] qui sont le début d'une négociation », a-t-il ajouté, expliquant qu'il est normal de réfléchir avant de s'engager sur de telles durées. L'énergéticien affirme en outre avoir déjà conclu 4.000 contrats à quatre ou cinq ans pour un total de 17 TWh, à un prix moyen de 60 euros du MWh. EDF rappelle avoir « tout intérêt à signer de nouveaux contrats » et assure « faire des propositions » à ses clients.

LIRE AUSSI :

EDF, Flamanville : l'entretien testament du gendarme du nucléaire après un mandat « renversant »

Prix de l'énergie : le retour de Trump risque d'aggraver l'écart entre l'Europe et les Etats-Unis

Les lettres d'intention déjà signées ne sont pas des contrats fermes à ce stade et elles concernent, dans le cas d'ArcelorMittal et Gravity, des projets d'usines futures, relativise néanmoins l'Uniden. « Pour les installations existantes, elles portent seulement sur quelques TWh, très loin de l'objectif global de 40 TWh inscrit dans l'accord de novembre 2023, malgré la satisfaction affichée par EDF », estime l'association.

Front désuni des industriels

Les grands clients d'EDF réclament la mise en oeuvre de la clause de revoyure de l'accord négociée en novembre 2023 promise par le précédent gouvernement et jamais exercée. Mais ils n'affichent pas un front commun. L'Uniden demande à l'Etat actionnaire de mettre en place une médiation, sans casser le cadre actuel de négociations individuelles. D'autres industriels et des entreprises moins gourmands en énergie espèrent, eux, une remise à plat complète du système post-Arenh.

Ils réclament la mise en place de CFD (contracts for difference) qui leur offriraient un corridor de prix plancher et plafond, donc garantis. A rebours de la libéralisation du marché voulue par l'énergéticien tricolore. EDF est désormais une entreprise comme les autres, fait régulièrement valoir son patron Luc Rémont.

Pression de Bercy

Dans ce contexte, l'[option d'une régulation de type CFD](#) pourrait être brandie par Bercy afin de pousser EDF à faire aboutir les pourparlers. Selon nos informations, le sujet a été évoqué lors d'une rencontre, mardi, entre Luc Rémont et Antoine Armand, le ministre de l'Economie.

LIRE AUSSI :

[Antoine Armand à Bercy, l'ascension fulgurante d'un féru d'énergie](#)

Début octobre déjà, Marc Ferracci, le ministre de l'Industrie, avait [demandé des « efforts »](#) au groupe public. « Bercy cherche des moyens de pression sur EDF », indique une source « sans toutefois s'immiscer dans les négociations » afin de ne pas entraver le droit de la concurrence. Une ligne de crête délicate à tenir. « L'Etat est attentif au succès des négociations mais n'intervient pas : elles relèvent de la responsabilité des industriels et d'EDF », confirme le cabinet du ministre de l'Economie.

Sharon Wajsbrot et Amélie Laurin

L'électricité chère tue à petit feu notre réindustrialisation et sa décarbonation

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite de l'impact de la hausse des prix de l'électricité sur la compétitivité des industries françaises. Ce contexte met en péril les efforts de décarbonation et freine les investissements dans des technologies plus propres.

✨ Synthèse IA ✨

L'accord sur le tarif de l'électricité nucléaire entre l'Etat et EDF, conclu il y a tout juste un an, a délégué à l'entreprise publique nos choix de souveraineté productive. Olivier Lluansi préconise un changement de méthode pour construire une compétitivité durable et décarbonée de notre industrie.



« Au lieu d'assumer ses responsabilités entre respect du droit européen, pouvoir d'achat, décarbonation ou réindustrialisation, l'Etat a laissé EDF libre de négocier avec ses clients », déplore Olivier Lluansi. (Pierre Gleizes/REA)

Par Olivier Lluansi (Professeur au Conservatoire national des arts et métiers.)

Publié le 14 nov. 2024 à 06:41 Mis à jour le 14 nov. 2024 à 06:46

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

Nous fêtons ce jour avec regret l'anniversaire de [l'accord de novembre 2023](#) entre le ministre Bruno Le Maire et EDF sur la commercialisation de l'électricité nucléaire. L'Etat français avait alors demandé à EDF de conclure des contrats long terme, avec un « prix moyen cible » de 70 euros par MWh. Nous nous serions ainsi un peu libérés des errements du marché européen de l'électricité : structurellement indexé sur les prix du gaz naturel et des quotas CO2 (même si plus de 80 % de la production électrique en

France ne consomme ou n'émet ni gaz ni CO₂) ; hautement spéculatif en cas de production faible et, à l'inverse, avec des prix négatifs de plus en plus fréquents pour « absorber » les surplus ; et globalement deux fois plus cher qu'aux Etats-Unis et que dans le reste du monde.

Sur le papier, cela aurait pu marcher, mais dans la pratique... D'abord, le « 70 euros » de référence est bien trop élevé. L'effet ne s'est pas fait attendre : arrêt de projets d'électrification, report de certains investissements et même plans sociaux, et avec eux un questionnement sur nos espérances de renaissance industrielle, de décarbonation et de souveraineté. Les projections officielles très ambitieuses sur la demande en électricité contrastent désormais avec une tendance baissière et génèrent un malaise. Dans ces conditions, [pourquoi réinvestir dans le parc électronucléaire ?](#) Pour des data centers dont la valeur est capturée ailleurs ? Pour l'exportation alors que nous porterions la responsabilité du cycle nucléaire ?

Opportunisme

Ensuite, au lieu d'assumer ses responsabilités entre respect du droit européen, pouvoir d'achat, décarbonation ou réindustrialisation, l'Etat a laissé EDF libre de négocier avec ses clients. Première conséquence opportuniste, des indexations, des transferts de risques d'exploitation se sont ajoutées au principe du « 70 euros en moyenne » qui devait assurer transparence et sécurité, et ceci afin d'accroître la profitabilité de l'entreprise publique. Plus problématique, comme l'illustrent les rapports de force depuis un an et leur asymétrie flagrante même pour les plus gros clients, ce système a instauré un quasi-droit « de vie ou de mort » sur des pans entiers de notre industrie. Nos choix de souveraineté productive peuvent-ils être ainsi délégués ?

LIRE AUSSI :

[L'intelligence artificielle pourrait radicalement améliorer le bilan carbone des entreprises](#)

Enfin passons sur le fait que notre politique énergétique ressemble de plus en plus à une « guirlande » de prélèvements et taxes, et particulièrement sur l'électricité.

La mécanique en cours est délétère pour l'industrie et l'économie française. Au mieux, les « gros », qui disposent d'un pouvoir d'influence, finiront par obtenir des prix « corrects ». Tandis que les petits industriels, dépourvus de cette capacité, payeront l'électricité chère s'ils veulent se prémunir de l'instabilité des marchés. Quel avenir pour les petites entreprises de mécanique spécialisées dans le traitement de surface, activité très électro intensive ? Et toutes les autres qui leur ressemblent : PMI de la chimie, d'une partie de l'agroalimentaire, les forges et les fonderies, les usines de papier, etc. ?

Sites « zombies »

Une facture énergétique élevée, c'est d'abord une marge moindre, donc un investissement moindre. Outre ceux qui feront faillite, combien de sites « zombies », dont la rentabilité trop faible ne permettra plus de réinvestir en fin de vie de l'outil productif ou lorsqu'il faudra prendre un virage stratégique ? Il en existe déjà des dizaines dans le seul secteur de la chimie, leur nombre se démultipliera avec une certitude : lorsqu'un site ferme, surtout dans les filières amont, il ne rouvre pas et peut même entraîner avec lui toute une chaîne de valeur.

Et pourtant, des solutions existent. Dans le livre rapport « Réindustrialiser, le défi d'une génération », j'ai proposé de « sortir 60 TWh du marché » pour les allouer aux industries électro intensives et exposées au commerce international, à un prix compétitif et « régulé », en le justifiant par la décarbonation. Ce serait une prolongation du dispositif antérieur, circonscrit à notre seule industrie, pour laquelle il n'a d'ailleurs jamais fait débat car notre électricité nucléaire est son seul avantage compétitif possible. Une telle position engendrerait un bras de fer avec la Commission européenne, mais il faut savoir ce que l'on veut ! Cette approche est explicable aux Français et elle peut nourrir un consensus dans un parlement pourtant divisé.

LIRE AUSSI :

INTERVIEW - « La part de l'électricité dans le mix énergétique de l'industrie devrait quasiment doubler en 2050 »

En ce jour anniversaire, EDF annoncera peut-être des efforts ultimes et des signatures qui auraient dû nous réjouir. Car elles ne peuvent pas être « cet arbre qui cache la forêt ». Qui peut croire que de ces tractations secrètes puisse émerger un « prix juste » reflétant les coûts moyens de production, le potentiel de décarbonation, l'utilité sociale de ce bien essentiel... En 2009 et 2011, les commissions Champsaur associant élus, associations, syndicats de salariés et industriels avaient débattu ouvertement de la question du prix de l'électricité nucléaire. Tandis qu'aujourd'hui, le rapport Darmayan de 2022, qui propose des solutions alternatives pour la commercialisation de cette production, est conservé au secret et le débat est confisqué. Il est temps de changer de méthode pour construire ensemble la compétitivité durable et décarbonée de notre industrie. Madame la ministre de l'Energie, Monsieur le ministre de l'Industrie, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, la répartition du trésor nucléaire mérite mieux que des négociations en catimini.

Olivier Lluansi, professeur au CNAM, est l'auteur de « Réindustrialiser, le défi d'une génération ».

Olivier Lluansi

Les Echos

Prix du nucléaire : « EDF est dans le déni », estiment les industriels, grands consommateurs d'énergie

✨ Synthèse IA ✨

Synthèse de l'article par notre IA :

L'article traite des critiques des industriels envers EDF sur les prix du nucléaire. Ils dénoncent un manque de flexibilité et des tarifs jugés excessifs, compromettant leur compétitivité et leurs efforts pour réduire leur empreinte carbone.

✨ Synthèse IA ✨

Après dix-huit mois de négociations infructueuses avec EDF, l'Uniden qui rassemble des industriels comme Renault, Air Liquide ou encore Vicat, demande à l'Etat de désigner un médiateur pour sortir de l'impasse les négociations sur le prix de vente de l'énergie nucléaire.



Les négociations en cours avec EDF sont capitales pour les industriels de l'aluminium, de l'acier ou encore de la chimie. (Xavier Popy/REA)

Par **Amélie Laurin, Sharon Wajsbrot**

Publié le 14 nov. 2024 à 09:45 Mis à jour le 15 nov. 2024 à 14:57

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

C'est une négociation essentielle pour la compétitivité des industriels français qui s'étire en longueur. Un an après la [signature de l'accord entre EDF et l'Etat](#) sur le prix de vente de l'électricité nucléaire qui doit prendre le relais de la régulation actuelle (l'ARENH) en 2026, les industriels continuent de tirer la

sonnette d'alarme. Car en dépit des engagements, aucun contrat ferme d'allocation de production nucléaire n'a été signé entre les industriels et l'énergéticien tricolore.

L'Uniden, qui représente les industries fortement consommatrices d'énergie (Renault, Vicat, Arkema, Air Liquide, etc.) demande à l'Etat la nomination d'un médiateur pour faire bouger les lignes de façon urgente. Les explications du président de l'Uniden, Nicolas de Warren.

Quel bilan dressez-vous des négociations menées entre EDF et les industriels électro-intensifs ?

Je le dis tout net : le bilan est quasiment nul. Nous saluons le [redressement de la production nucléaire](#), qui a un très fort impact sur l'équilibre entre l'offre et la demande sur le marché de gros européen - et donc sur les prix. Mais nous, industriels électro-intensifs, ne pouvons pas vivre avec des prix de marché, de plus en plus volatils. C'est pourquoi les contrats long terme nous sont indispensables.

Or, EDF paraît dans une forme de déni de la situation actuelle et de la perte de compétitivité gravissime que subit l'industrie française. Les usines chinoises, indiennes et américaines bénéficient de prix le plus souvent réglementés, qui sont sans aucune mesure avec ce qu'EDF propose aujourd'hui.

Si nous n'aboutissons pas rapidement, la variable d'ajustement risque d'être les [fermetures d'usines](#) et les délocalisations de la production. Ce sont les dirigeants eux-mêmes qui le disent. Le prix de l'énergie a été [décisif dans la récente annonce](#) de Michelin de fermer deux centres de production en France. La décarbonation de l'industrie française est, de la même manière, [directement menacée](#).

Pour quelles raisons les négociations patinent-elles ?

Nous bloquons sur une divergence fondamentale de méthodologie dans la définition du coût de la production nucléaire. Dans les discussions, EDF met en avant une définition extensive, à savoir le « coût courant économique », qui va bien au-delà de l'approche par la valeur nette comptable retenue pour l'ARENH et à nouveau confirmée ces toutes dernières semaines par le véritable juge de paix qu'est la Commission de régulation de l'énergie. Cela mettrait le prix de départ des futurs CAPN [contrats à 15 ans d'allocation de la production nucléaire, NDLR], proposés par EDF aux industriels, à un niveau insupportable.

LIRE AUSSI :

[Le retour de Donald Trump alimente la grande peur des industriels de l'éolien en mer](#)

Faut-il renverser la table ?

Nous nous refusons à une telle solution qui ne ferait que repousser les échéances alors qu'il y a urgence. EDF a contracté l'an dernier un engagement précis et public - librement et en pleine responsabilité - vis-à-vis de son actionnaire. Il doit être tenu et exécuté. Il s'agit d'un principe fondamental, celui de la confiance dans la parole donnée, fondement de toute relation contractuelle durable. Dans les négociations avec les entreprises, l'Etat n'est pas directement partie prenante mais il est le [garant du bon aboutissement](#).

EDF a fait prévaloir une approche reposant sur sa liberté commerciale - dont acte - et en a accepté les contreparties. Pour notre part, nous sommes prêts à nous engager sur le long terme avec des avances significatives à EDF, de plusieurs milliards d'euros.

LIRE AUSSI :

Porté par l'électrification, Nexans veut dépasser le milliard d'euros de résultat opérationnel

Que préconisez-vous ?

Nous demandons la nomination urgente d'un médiateur. Il devra avoir une vraie expérience industrielle, internationale et un accès à toutes les informations pertinentes afin de faire aboutir les discussions sur les contrats d'allocation de production nucléaire et les négociations sur la seconde phase d'[Exeltium](#) [consortium historique d'industriels pour l'achat d'électricité à long terme, dont la seconde phase est en négociations, NDLR]. Cette mission doit aboutir avant Noël. Si elle échoue, l'Etat actionnaire devra nécessairement en tirer toutes les conséquences.

Amélie Laurin et Sharon Wajsbrot