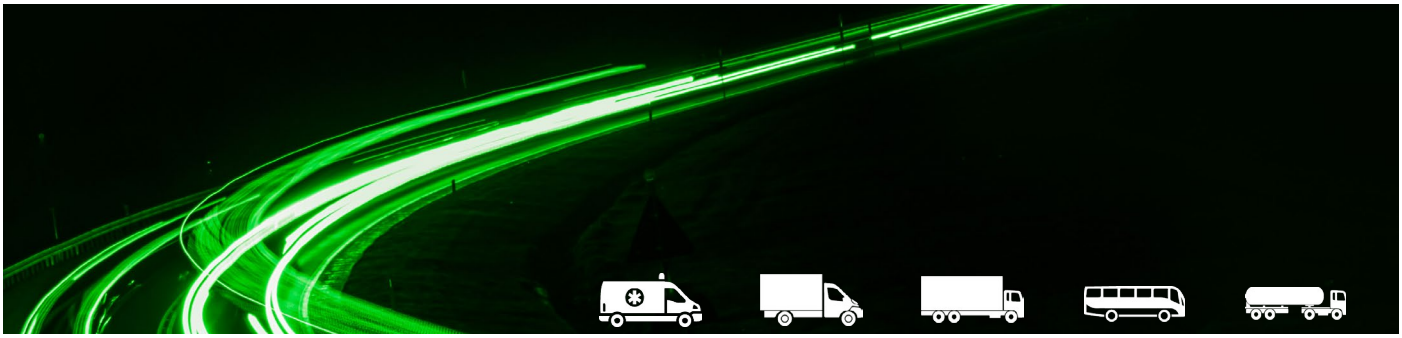
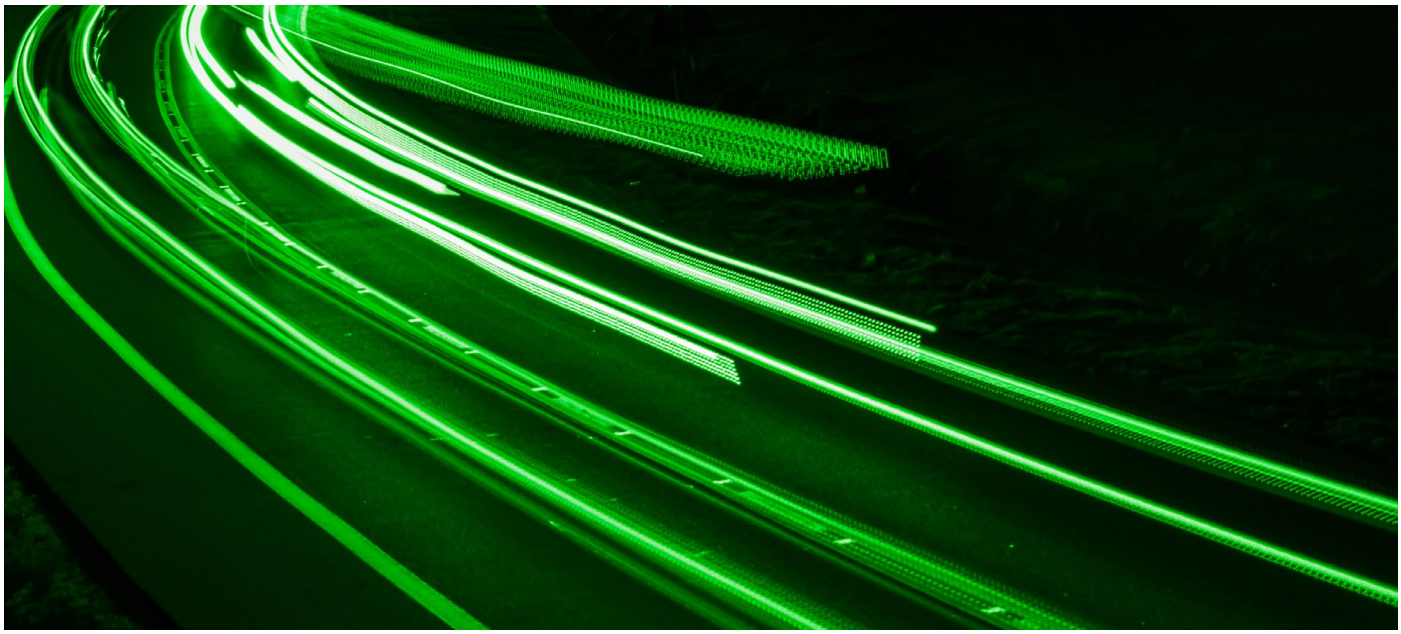


REVUE DE PRESSE

Mouvement agricole

Janvier 2024

OTRE
Faisons route ensemble



CONTEXTE

2 février 2024

FR - **Les organisations de transporteurs routiers demandent à l'État de compenser les pertes liées aux manifestations agricoles** - Le 1er février, leurs représentants (OTRE, FNTR, Union TLF) ont participé à une réunion avec le conseiller transports du Premier ministre, Emmanuel Bossière, après plus de dix jours de blocage de certains axes routiers. « Nous avons fait passer nos messages sur la nécessité de pouvoir travailler dans des conditions de sécurité », explique Olivier Poncelet, délégué général de l'Union TLF. « Il faut réfléchir à des mesures pour les TPE du secteur qui seraient en situation critique. » L'Union TLF réclame « un étalement d'échéances fiscales et sociales », l'exonération de cotisation « des nombreuses heures de travail engendrées par les blocages », un prolongement des délais pour rembourser les prêts garantis par l'État et plus de soutien dans « l'octroi et le maintien des crédits bancaires ». L'OTRE, de son côté, souhaite des mesures pour compenser les « surcoûts occasionnés par […] les kilomètres et les litres de carburants contraints supplémentaires ». La Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) – avec qui les contacts seraient quotidiens depuis une semaine – serait prête à accorder plus de « souplesse » dans les contrôles du temps de travail, selon l'un des acteurs.

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

31 janvier 2024 à 8h

Crise agricole « Nos entreprises vivent un véritable enfer sur tous les plans » Alexis Gibergues

https://www.youtube.com/watch?v=qCK9yFB7GP8

Mobilisation des agriculteurs: "Nos entreprises souffrent énormément", affirme Alexis Gibergues

31janvier 2024 à 18h

https://www.bfmtv.com/societe/mobilisation-des-agriculteurs-nos-entreprises-souffrent-enormement-affirme-alexis-gibergues-president-de-l-organisation-des-transporteurs-routiers-europeens_VN-202401310805.html

TRM 24

2 février 2024

Barrages agriculteurs : les fédés TRM réagissent

il y a 41 secondes *Laisser un commentaire*

Nous évoquions dans un précédent article des répercussions des barrages d'agriculteurs sur le transport routier de marchandises, avec des centaines de camions bloqués. Les fédérations du transport routier n'ont pas tardé à réagir menaçant même d'un arrêt des camions.

L'OTRE demande au gouvernement « d'assurer immédiatement la libre circulation des véhicules de transport routier à défaut de quoi les véhicules resteront aux dépôts [] Il y a donc maintenant urgence à agir. Le transport routier a été jusqu'à présent résiliant, mais l'inquiétude fait place aujourd'hui à une très grande colère et un grand désespoir. »

TLF hausse aussi le ton : « Cela suffit, l'Etat doit permettre aux transporteurs de travailler en toute sécurité ! » L'organisation souhaite alerter les autorités sur « les conséquences dramatiques de cette situation qui n'a que trop duré ». Dans un communiqué, elle exige « la liberté effective de circulation des transporteurs et la sécurité des personnes et des biens dans les meilleurs délais. C'est la condition sine qua non pour éviter toute rupture de la chaine d'approvisionnement dans notre pays. » Nous demandons des mesures de soutien à très court terme pour ces entreprises (étalement d'échéances fiscales et sociales, exonérations de cotisations des nombreuses heures de travail engendrées par les blocages, prolongement dans les délais de remboursement des PGE, facilitation de l'octroi et du maintien de crédits bancaires) » ajoute-t-elle.

TLF qui a indiqué qu'un projet d'arrêté portant dérogation à la réglementation sur les temps de conduite et de repos pourrait voir le jour et des réflexions sont menées pour mettre en place une levée d'interdiction afin de permettre aux conducteurs bloqués de rentrer à domicile. » A suivre.

https://trm24.fr/barrages-agriculteurs-les-fedes-trm-reagissent/

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

Transport Info

1er février 2024

Crise agricole : l'OTRE menace l'Etat de laisser les camions à quai

La pression s'accroit sur Gabriel Attal. Refusant que ses adhérents transporteurs soient les victimes collatérales du bras de fer entre le monde paysan et l'Etat, l'OTRE vient de lancer un ultimatum à l'exécutif.

« Nous demandons au gouvernement d'agir immédiatement afin que soit garantie la libre circulation de nos véhicules et la sécurité des personnes ainsi que des biens transportés. En l'absence d'évolution de la situation, le gouvernement prend la responsabilité que les entreprises soient contraintes de suspendre leurs activités », menace l'organisation dans un communiqué publié ce jeudi.

"L'inquiétude fait place aujourd'hui à une très grande colère et un grand désespoir."

l'OTRE se justifie ainsi : *« Sans remettre en question ni la légitimité ni le fondement des revendications portées par le monde agricole, nous ne pouvons pas accepter l'impact de ce mouvement de contestation sur l'activité des entreprises du transport routier »*.

A l'instar de **TLF**, le 31 janvier, l'organisation professionnelle demande des mesures compensatrices pour des transporteurs au bord de l'asphyxie. *« le transport routier a été jusqu'à présent résiliant, mais l'inquiétude fait place aujourd'hui à une très grande colère et un grand désespoir »*, résume l'OTRE.

[MAJ] : Les syndicats majoritaires FNSEA et Jeunes Agriculteurs ont appelé dans l'après-midi à suspendre les blocages au regard des annonces du Premier ministre.

https://www.transportinfo.fr/crise-agricole-lotre-menace-letat-darreter-de-faire-circuler-les-camions/

Les Echos

1er février 2024

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

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

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

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

Certains refusent des commandes

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

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

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

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

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

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

Conjoncture déclinante depuis quelques mois

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

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

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

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

https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-transport-routier-asphyxie-au-mauvais-moment-par-les-barrages-des-agriculteurs-2073417

LE FIGARO

1er février 2024

Colère des agriculteurs : les transporteurs routiers, premières victimes des blocages

la profession est impactée par le bras de fer entre le monde agricole et le gouvernement. Ils demandent donc une aide de l'État.

Plus de dix jours que cela dure. Les transporteurs routiers, pénalisés par les blocages des agriculteurs partout en France, commencent à trouver le temps long. Bien sûr, ils ont accueilli avec satisfaction vendredi au début de l'après-midi l'appel, suite aux annonces du Premier ministre, Gabriel Attal, des deux syndicats agricoles les plus importants (la FNSEA et les Jeunes Agriculteurs) à suspendre le mouvement. À évacuer les autoroutes et les Nationales pour que le trafic puisse revenir à la normale.

Mais ils savent que ces actions parties de la base ne sont pas complètement contrôlées par la FNSEA et ses alliés. Et ils retiennent leur souffle pour voir si, sur le terrain, les agriculteurs suivent les consignes édictées par leurs représentants. « *Nous reconnaissons l'importance des revendications des agriculteurs qui sont, eux aussi, essentiels pour notre pays*, explique dans un communiqué TLF (Union des entreprises transport et logistique de France). *Toutefois, nous exigeons la liberté effective de circulation des transporteurs et la sécurité des personnes et des biens dans les meilleurs délais. C'est la condition sine qua non pour éviter toute rupture de la chaîne d'approvisionnement dans notre pays.* »

Surtout, les transporteurs routiers subissent de plein fouet les conséquences de ce mouvement social. « *Nous avons perdu plus de vingt points de qualité de service*, soupire Denis Bertin, directeur général de Jacky Perrenot (5 000 camions et plus d d'un milliard de chiffre d'affaires en 2022) qui livre surtout les hypermarchés. *En temps normal, nous livrons à l'heure plus de 96% des commandes. Là, nous sommes tombés à peu près à 70%.* »

Réaménagement des trajets

Surtout, ces blocages demandent aux transporteurs des trésors d'ingéniosité pour trouver les meilleurs itinéraires bis en fonction de la destination. «*Quasiment tous nos longs trajets doivent être réaménagés. Il faut indiquer à nos chauffeurs quel chemin prendre pour éviter d'être coincés dans un bouchon* », souligne Laurent de Rosnay, directeur

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

général de Sterne, spécialiste de la livraison B to B très tôt le matin (sacoche bancaire, pièces automobiles de rechange...) qui réalise des ventes supérieures à 550 millions d'euros. Concrètement, des ingénieurs réseau maison changent les données des GPS dont sont munis tous les poids lourds. Dans son malheur, le groupe a une chance : ses chauffeurs font leur trajet la nuit pour arriver chez le client avant 7h ou 8h avant l'ouverture des bureaux ou de l'usine. La circulation est donc moins dense.

Mais, forcément, ces temps de trajet rallongés génèrent des surcoûts : des heures supplémentaires à payer aux chauffeurs, une consommation d'essence en plus... « *Quand notre hub de Chilly-Mazarin en région parisienne était presque bloqué, nous avons remplacé un poids lourd par quatre fourgonnettes, ce n'est pas le même prix* », déclare Laurent de Rosnay. Cela tombe mal car, en janvier, les transporteurs routiers avaient déjà affronté une tempête de neige assortie d'une interdiction de circuler pendant trois jours dans l'Ouest le Nord pour les camions.

À lire aussi | *Colère des agriculteurs: à leur tour mobilisés, les paysans espagnols en veulent à l'Europe... Et à Gabriel Attal*

Pertes en janvier

Du coup, la profession qui a de petites marges (de l'ordre de 3%) a perdu de l'argent le mois dernier. Car ni Sterne ni Jack Perrenot ne se font trop d'illusions : ils essaieront bien de négocier avec leurs clients pour ne pas supporter seuls ces surcharges. « *Mais dans nos contrats, aucune clause ne prévoit une contribution financière du client en cas de grève. Seul est prévu le cas de force majeure qui n'englobe pas un conflit social* », argumente Denis Bertin.

Du coup, les organisations patronales demandent un coup de pouce à l'État. Union-TLF (Transport et logistique de France) souhaiterait notamment l'étalement d'échéances fiscales et sociales, des exonérations de cotisations sur les heures de travail engendrées par les blocages et le prolongement des délais de remboursement des prêts garantis par l'État. Pour l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), la priorité est de demander «*des mesures financières compensatoires car nous sommes victimes d'une situation qu'on n'a pas voulue*», d'après son président Jean-Marc Rivera.

Il demande surtout le maintien d'une fiscalité avantageuse sur le gazole, avec le prolongement du remboursement partiel de la TICPE en 2025. Pas sûr qu'ils soient entendus. Surtout qu'en l'absence de ministre des Transports, toujours pas nommé, il n'y a aucun relais politique au gouvernement pour plaider leur cause.

Europe 1

31janvier 2024

Accueil > Société

Crise agricole : les transporteurs dénoncent des «blocages inacceptables»

Face à la colère des agriculteurs et des différents blocages des axes routiers de France, les transporteurs se retrouvent bloqués depuis plusieurs jours sur les routes. Pour contester cela, ils ont demandé ce mercredi "des mesures de soutien à très court terme" pour des entreprises "exsangues".

Déjà en crise, et bloqués par les agriculteurs depuis plusieurs jours, les transporteurs ont demandé mercredi des "mesures de soutien à très court terme" pour des entreprises "exsangues". "Nos entreprises subissent des blocages inacceptables de leur activité, tant sur les axes routiers que sur les sites logistiques et autour des places portuaires et aéroportuaires", a décrit dans un communiqué l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF). L'organisation alerte sur "les conséquences dramatiques de cette situation qui n'a que trop duré".

Des camions vidés par les manifestants

Les blocages des agriculteurs en colère ont mis à l'arrêt des milliers de camions en France, et provoqué de nombreux retards et frais supplémentaires chez les transporteurs. Plusieurs camions étrangers ont été arrêtés dans la nuit de jeudi à vendredi sur la nationale 7 près de Montélimar (Drôme), bloquée par les tracteurs. Des manifestants en ont fait autant pour les autoroutes et également vidé des camions transportant des produits étrangers.

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

"Nous reconnaissons l'importance des revendications des agriculteurs qui sont, eux aussi, essentiels pour notre pays. Toutefois, nous exigeons la liberté effective de circulation des transporteurs et la sécurité des personnes et des biens dans les meilleurs délais", soulignent le représentant des transporteurs. Jean-Marc Rivera, patron de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), une autre fédération patronale du secteur, a lui dénoncé les vérifications de chargement effectuées par des manifestants, notamment dans les camions frigorifiques. "On ne peut pas s'autoriser à menacer les conducteurs. Ca reste une limite à ne pas franchir", a-t-il souligné.

Des mesures financières compensatoires

Union-TLF demande des mesures de soutien "à très court terme", comme l'étalement d'échéances fiscales et sociales, des exonérations de cotisations sur les heures de travail engendrées par les blocages et le prolongement des délais de remboursement des prêts garantis par l'Etat. Pour l'OTRE, la priorité est de demander "des mesures financières compensatoires car nous sommes victimes d'une situation qu'on n'a pas voulue", d'après Jean-Marc Rivera. Il demande surtout le maintien d'une fiscalité avantageuse sur le gazole, avec le prolongement du remboursement partiel de la TICPE en 2025.

Au-delà de ces mesures immédiates, le secteur du transport demande "un accompagnement spécifique pour réussir la réindustrialisation (du) pays et sa relance économique", selon l'Union TLF. "Comme le monde agricole, il ne peut plus être la variable d'ajustement des politiques fiscales des pouvoirs publics", souligne les transporteurs, demandant "l'arrêt de tout projet de nouvelles taxes, que ce soit au niveau national (TICPE) ou régional (Ecotaxe)".

https://www.europe1.fr/societe/crise-agricole-les-transporteurs-denoncent-des-blocages-inacceptables-4228175

Le Parisien

31janvier 2024

Témoignage
Société

« J'arrive à bout de nerfs » : la galère des routiers face aux blocages des agriculteurs

Le mouvement du monde agricole a de lourdes conséquences sur les transporteurs routiers. Même si tous assurent comprendre la mobilisation, leurs conditions de travail deviennent de plus en plus difficiles.

Par Camille Ducrocq et Salomé Vincendon

Des camions arrêtés avant un blocage des agriculteur sur l'A63, le 31 janvier 2024. AFP/Christophe ARCHAMBAULT

Ce week-end, Yves, chauffeur routier de 56 ans, n'a pas pu rentrer chez lui. Parti de Lyon vendredi matin pour livrer sa marchandise à Bordeaux le soir même, il n'est arrivé à destination que le lendemain soir en raison des blocages menés par les agriculteurs. « Comme je ne pouvais décharger que lundi, j'ai dormi dans le camion tout le week-end sur une aire de repos sur la rocade de Bordeaux », raconte-t-il au Parisien. Une situation que connaissent de nombreux chauffeurs ces derniers jours.

Depuis la fin de semaine dernière, les barrages des agriculteurs en colère ont mis à l'arrêt des milliers de camions en France, et provoqué de nombreux retards et frais supplémentaires chez les transporteurs. Certains sont restés coincés plusieurs heures à des points de blocage et ont vu leur véhicule fouillé par les agriculteurs en colère. Si tous assurent comprendre le mouvement, certains s'inquiètent des retombées pour le secteur.

« Certains ont été menacés voire molestés »

« La semaine dernière il y avait très peu de blocages, mais depuis lundi, c'est difficile », explique Cindy, 40 ans, chauffeure poids lourd dans l'ouest de la France. Mardi, elle a dû faire demi-tour et rapporter sa cargaison. Et ce mercredi matin encore, elle s'est retrouvée coincée devant un tracteur. Les manifestants « m'ont posé des questions pour savoir ce que je transportais. Ils voulaient voir si les produits étaient français ou étrangers », rapporte-t-elle. Malgré ses protestations, ils finissent par fouiller sa marchandise, sans la détruire, mais ne la laissent pas repartir.

Les échanges avec les agriculteurs sont restés « plutôt calmes et pacifiques », assure-t-elle, expliquant « comprendre » leurs revendications. Elle déplore toutefois avoir été retenue trois heures sur place, avec d'autres camions et raconte avoir profité du départ d'un poids lourd pour s'exfiltrer.

Sans pouvoir encore mesurer l'impact financier, Jean-Claude Barcos, directeur des Transports Barcos (Hautes-Pyrénées) reconnaît que « ça va coûter très cher à la société ». Défraiement des heures supplémentaires des chauffeurs, des repas, des nuitées, pleins d'essence plus fréquents… « On augmente nos coûts, mais on réduit notre productivité, forcément on est perdant », souligne-t-il.

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

Ce patron espère que la situation s'améliore prochainement. « Ce n'est pas encore à l'ordre du jour, mais si ça doit encore durer, on pourra envisager de mettre des camions à l'arrêt », se résigne-t-il.

Florian a lui aussi croisé la route d'agriculteurs qu'il décrit plutôt comme « agressifs ». Ils s'en « sont pris à notre matériel et à la marchandise », déplore-t-il. Ce routier dit « arriver à bout de nerfs » et craint que les actions de blocage perdurent, car « cela pourrait causer de fortes tensions entre agriculteurs et chauffeurs ». L**a situation « met sous pression les conducteurs, certains ont été menacés voire molestés, c'est inadmissible », confirme Jean-Marc Rivera délégué général de l'OTRE (Organisation des transporteurs routiers européens).**

« J'ai passé huit heures à l'arrêt »

Pour éviter les barrages, des chauffeurs sont contraints de choisir des itinéraires bis, hors des autoroutes. Mais ces réseaux ne sont pas pensés pour les poids lourds, voire leur sont interdits. D'une part, les routes peuvent être abîmées et plus difficilement supporter les tonnes de marchandises transportées, ce qui peut s'avérer dangereux. D'autre part, ces itinéraires augmentent le temps de trajet car cela les oblige à faire d'importants détours. « Normalement pour faire Lyon-Bordeaux, je mets 6 heures, là j'ai mis presque 48 heures », souffle Yves, le chauffeur routier qui a dû passer le week-end sur la rocade bordelaise.

D'autres sont restés coincés plusieurs heures au même endroit. « J'ai passé huit heures à l'arrêt en pleine autoroute près de Grenoble, il n'y avait rien pour s'acheter à manger, pas de toilettes autour, c'était compliqué », raconte Aziz, 45 ans. Alors qu'il rentre habituellement chez lui chaque soir, ce routier a dû passer la nuit sur place.

Raphaël a eu plus de chance. Jusqu'à présent, ce routier de 51 ans n'a connu que d'importants embouteillages, « où on fait 10 mètres toutes les 20 minutes ». Il préfère prendre ça « avec calme et philosophie, de toute façon je ne peux rien faire », observe-t-il. Pour faire passer le temps, il échange souvent avec ses collègues, « on se donne des conseils sur les voies bis qu'on a empruntées ».
« Où est-ce que je vais passer demain ? »

La situation commence toutefois à peser sur le moral de certains. Cindy travaille toute la semaine de 2 heures du matin jusqu'à environ 12h30. Ces derniers jours « je pars comme d'habitude mais effectivement je rentre plus tard », déclare-t-elle, parlant de « journées à rallonge ». Elle explique avoir pris ce métier pour pouvoir voir plus souvent ses deux enfants, et se dit très fatiguée par la situation actuelle. « Aujourd'hui (mercredi) ça a vraiment pesé, il y a un impact sur la vie personnelle et la vie professionnelle ».

Jean-Marc Rivera insiste sur le fait qu'il « ne condamne pas le mouvement, on le comprend », mais appelle le gouvernement à faire « cesser » la situation actuelle et à apporter « des réponses » aux revendications. « Plus les jours passent, plus la situation est difficile à tenir », déplore-t-il, d'autant « qu'on n'a absolument aucune visibilité sur les prochains jours ». « Où est-ce que je vais passer demain ? On va être focalisé là-dessus, dès qu'on va voir un tracteur on va être en panique », lance Cindy.

Au-delà du moral des routiers, la situation commence aussi à peser sur la trésorerie des entreprises. Sans pouvoir encore mesurer l'impact financier, Jean-Claude Barcos, directeur des Transports Barcos (Hautes-Pyrénées) reconnaît que « ça va coûter très cher à la société ». Défraiement des heures supplémentaires des chauffeurs, des repas, des nuitées, pleins d'essence plus fréquents… « On augmente nos coûts, mais on réduit notre productivité, forcément on est perdant », souligne-t-il. Ce patron espère que la situation s'améliore prochainement. « Ce n'est pas encore à l'ordre du jour, mais si ça doit encore durer, on pourra envisager de mettre des camions à l'arrêt », se résigne-t-il.

https://www.leparisien.fr/societe/jarrive-a-bout-de-nerfs-la-galere-des-routiers-face-aux-blocages-des-agriculteurs-31-01-2024-37SLQ5EWBRDG5PCZXVRF7BOWJY.php?xtor=AD-366

31janvier 2024

«JUSQU'À 5.000€» DE PERTES PAR JOUR À CAUSE DES BLOCAGES: LES TPE/PME DU TRANSPORT COMMENCENT À S'INQUIÉTER

Les blocages des agriculteurs se poursuivent partout en France, ce jeudi. Les TPE/PME du transport commencent à s'inquiéter des conséquences économiques de ces barrages. Même inquiétude chez les commerçants.

Des semi-remorques contraints de faire des détours, voire même parfois de faire demi-tour. Les transporteurs sont particulièrement touchés par les blocages sur les routes françaises. Les agriculteurs occupent toujours de nombreux axes autoroutiers.

«À partir du moment où vous avez des kilomètres en plus, vous avez du gasoil en plus, du temps de conduite en plus, ça change toute la donne économique d'un métier où finalement les marges sont tellement faibles. Ça fait qu'on est à perte», détaille Alexis Gibergues, président de l'Organisation des transporteurs routiers européens.

DES ENTREPRISES MENACÉES

À cause de ces blocages, les TPE/PME du secteur perdent «jusqu'à 5.000 euros par jour» alerte Olivier Poncelet, délégué général de l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France, invité de Charles Matin sur RMC, ce jeudi.

Les blocages entraînent une «très forte désorganisation pour nos entreprises, des risques pour la sécurité des équipes, un risque pour la survie d'un grand nombre de TPE/PME, un risque aussi pour la chaîne d'approvisionnement dans notre pays puisque le transport et la logistique sont absolument vitaux», a-t-il détaillé.

«Les blocages doivent être levés pour les transporteurs. Il faut absolument garantir la liberté de circulation pour que la chaîne d'approvisionnement puisse survivre», argue Olivier Poncelet.

LES COMMERÇANTS ÉGALEMENT TOUCHÉS

Cet espoir est partagé par les commerçants, à l'autre bout de la chaîne. Comme Michel, boulanger, qui attend les livraisons. En début de semaine, les agricutleurs ont bloqué l'autoroute juste à côté de chez lui, en région parisienne: «On a dû retirer certains produits en pâtisserie. Quand c'est quelques jours, c'est envisageable, par contre il ne faut pas que ça dure.»

Véronique tient, elle, un magasin de vêtements de sport à Saint-Vallier, dans la Drôme, le long de la nationale 7. Depuis plusieurs jours, la route est bouchée et l'accès à son magasin est plus difficile. «Toute la journée, on a deux clients. Il y a des grands moments où on a personne du tout. C'est assez anxiogène», confie-t-elle.

https://rmc.bfmtv.com/actualites/societe/transports/jusqu-a-5-000eu-de-pertes-par-jour-a-cause-des-blocages-des-entreprises-commencent-a-s-inquieter_AV-202402010162.html

REVUE DE PRESSE - Mouvement agricole - Janvier 2024

31janvier 2024

Les transporteurs demandent des «mesures de soutien à très court terme» pour des entreprises «exsangues».

Le mouvement des agriculteurs fragilise les transporteurs. «Nos entreprises subissent des blocages inacceptables de leur activité, tant sur les axes routiers que sur les sites logistiques et autour des places portuaires et aéroportuaires», a décrit dans un communiqué l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF). L'organisation alerte sur «les conséquences dramatiques de cette situation qui n'a que trop duré». Les blocages des agriculteurs en colère ont mis à l'arrêt des milliers de camions en France, et provoqué de nombreux retards et frais supplémentaires chez les transporteurs. Plusieurs camions étrangers ont été arrêtés dans la nuit de jeudi à vendredi sur la nationale 7 près de Montélimar (Drôme), bloquée par les tracteurs.

Des manifestants en ont fait autant pour les autoroutes et également vidé des camions transportant des produits étrangers. Union-TLF demande des mesures de soutien «à très court terme», comme l'étalement d'échéances fiscales et sociales, des exonérations de cotisations sur les heures de travail engendrées par les blocages et le prolongement des délais de remboursement des prêts garantis par l'Etat.

Pour l'OTRE, la priorité est de demander «des mesures financières compensatoires car nous sommes victimes d'une situation qu'on n'a pas voulue», d'après Jean-Marc Rivera. Il demande surtout le maintien d'une fiscalité avantageuse sur le gazole, avec le prolongement du remboursement partiel de la TICPE en 2025.

https://www.liberation.fr/environnement/agriculture/en-direct-mouvement-des-agriculteurs-les-convois-resserrent-letau-sur-paris-20240131_F3O75WGA5NGPBGOH5UQ4MIGGPY/

La passion du camion France Routes

29 janvier 2024

"Des transporteurs routiers ont été ciblés, c'est inadmissible"

Publié le : 29.01.2024 Dernière Mise à jour : 29.01.2024 Par : Christophe Barette

Des dizaines de camions étaient bloqués sur le périphérique de Montpellier, le 26 janvier, par des barrages d'agriculteurs.

Crédit photo Séverine Favre, Viti Magazine

Depuis plusieurs jours, les agriculteurs bloquent de nombreux axes routiers. Les adhérents de la FNSEA et des Jeunes agriculteurs veulent même faire le siège de grandes villes de France à partir du 29 janvier. Bloquer le marché international de Rungis est évoqué. Qu'en pensent les transporteurs routiers de marchandises ? Entre le marteau et l'enclume, Jean-Marc Rivera, délégué général de l'OTRE, a répondu en toute franchise aux questions de France Routes.

Jean-Marc Rivera, délégué général de l'OTRE, demande à ce que le gouvernement apporte rapidement des réponses aux agriculteurs, afin que ce mouvement cesse.
Crédit photo : Nicolas Grumel

Après plusieurs jours de mobilisation, les agriculteurs poursuivent les blocages d'axes routiers. A l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), êtes-vous plutôt solidaires ou embêtés ?

Les deux, car nous pouvons comprendre le fond des revendications portées par le monde agricole. Ces revendications font écho à des sujets qui nous concernent, comme la fin de l'aide sur le gasoil non routier (GNR). Globalement, nous avons les mêmes difficultés, à savoir des rapports déséquilibrés avec les donneurs d'ordre.

Pour autant sur la forme, nous ne nous inscrivons pas dans cette logique de revendication dans la rue, mais plutôt dans un travail de fond avec les ministères concernés.

Ce mouvement a-t-il des conséquences sur l'activité des transporteurs ?

Ce qui est très inquiétant, c'est ce que nous font savoir les entreprises adhérentes : elles sont très fragilisées les crises précédentes et une année 2023 qui a vu le volume d'activité se réduire. Dans ce contexte, se retrouver avec des véhicules bloqués a des incidences économiques.

Le message que nous faisons passer dans les régions, c'est d'apporter rapidement des réponses au monde agricole pour que tout ça cesse.

Sur les barrages, des camions ont été vidés de leurs marchandises. Qu'en pensez-vous ?

C'est inadmissible. Nous ne pouvons pas avoir aujourd'hui des conducteurs qui sont mis sous pression par les manifestants, notamment pour que soit vérifié le contenu des camions.

La semaine dernière, plusieurs barrages ont eu vocation à être filtrants, sauf pour les transporteurs routiers. Cela signifie que le transporteur routier a été ciblé. Cela aboutit au blocage des entreprises, ce qui peut les mettre en péril.

Quelles consignes les entreprises donnent aux conducteurs face à cette situation ?

La priorité des priorités, c'est l'intégrité des conducteurs. Des itinéraires de contournement ont été mis en place par les préfets. Cela implique que nous puissions utiliser des réseaux qui soient adaptés à la circulation de nos véhicules. Il n'est pas question de faire circuler les conducteurs sur des routes qui représenteraient un caractère de dangerosité.

Et en cas de face-à-face entre agriculteurs et routiers ?

Les entreprises ne vont pas demander aux conducteurs de s'opposer, au risque d'être blessés, sous prétexte qu'il faille protéger la marchandise. Ce n'est pas notre rôle, c'est celle des forces de l'ordre.

https://www.actu-transport-logistique.fr/franceroutes/actualites/social/des-transporteurs-routiers-ont-ete-cibles-cest-inadmissible-888109.php