

AVRIL
2023

48



BUSINESS TO BUSINESS BTOB NEWS

Le magazine de la Confédération des Grossistes de France

Philippe BARBIER
Président de la CGF -
Confédération des
Grossistes de France

Rapport de préfiguration du
technique de liaison des acteurs
économiques de la logistique urbaine

Conférence Inaugurale
PARIS - MARDI 28 MARS 2023

SITL 40^e
ANNIVERSAIRE

Logistique urbaine :
vers une gouvernance
partagée

CGF

Confédération des
Grossistes de France

SOMMAIRE

3 ÉDITO

4 QUOI DE NEUF

6 DOSSIER DE UNE

**Logistique urbaine :
vers une gouvernance partagée**

- Interview : Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports
- Interview croisée : Philippe Barbier et Xavier-Yves Valère (DGITM)
- Interview : Louis Nègre, Président du groupement des autorités responsables de transport (GART)

16 SOCIAL

En pratique : Contribution supplémentaire à la taxe d'apprentissage - première déclaration aux URSSAF en 2023

17 SOCIAL

Conventions collectives

18 SOCIAL

**Avis d'expert :
L'emploi des seniors : un éternel recommencement ?**

20 ENVIRONNEMENT

**Programme EVE Objectif CO2 :
les grossistes en première ligne**

23 TRANSPORT

**Les grossistes mobilisés
pour relever le défi logistique
des Jeux Olympiques**

24 ÉCONOMIE

**Le régime grossiste (enfin)
sanctuarisé**

27 FISCALITÉ

- Fiscalité : un accompagnement sur-mesure pour les entreprises
- Entreprises et fiscalité locale : une nouvelle taxe

28 FORMATION EMPLOI

- Le commerce de gros partenaire de la Semaine nationale des métiers du Transport & de la Logistique
- Solde de la taxe d'apprentissage 2023 : modus operandi

30 EUROPE

**Un printemps européen riche
en législations**

31 LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ADHÉRENTES À LA CGF



DIRECTRICE DE LA PUBLICATION :
Isabelle BERNET-DENIN, Directrice générale de la CGF

DIRECTRICE DE LA RÉDACTION :
Fanny POLLET, Directrice de la Communication de la CGF

SUIVI DE PROJET : Éléonore ROUSSEAU,
Chargée de communication de la CGF

RÉDACTION : Équipe CGF, contributeurs et partenaires

RÉDACTION DOSSIER DE UNE : Anne DENIS

RÉDACTION AVIS D'EXPERT / SOCIAL :
Me François MILLET (Barthélémy Avocats)

RÉDACTION ARTICLE EUROPE :
Marie-France VAN DER VALK
(MEDEF Europe)

**CONCEPTION GRAPHIQUE,
RÉALISATION, ÉDITION :** Cithéa.

Ce magazine est édité par la CGF,
Confédération des Grossistes de France
(29-31 rue Saint Augustin, 75002 Paris)
www.cgf-grossistes.fr

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES :
©iStock, ©D.R., ©Agence Réa,
©Ministère de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires

IMPRIMERIE : Groupe Morault

TIRAGE : 3 000 EXEMPLAIRES

■ Imprimé en France DÉPÔT LÉGAL -
avril 2023

Économiquement vertueux, socialement indispensable

Ensemble, relevons le défi

d'une culture prévention pour tous
et à chaque étape de la vie.

- 4 français sur 10 ne vont pas chez le dentiste. Pourtant, la santé bucco-dentaire est au cœur de la santé globale ⁽¹⁾
- 160 000 cancers évitables sur un total de 400 000 diagnostiqués chaque année ⁽²⁾
- 17,5 % des 3 millions de travailleurs non-salariés en risque d'épuisement professionnel ⁽³⁾

Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site :



Sources : (1) UFSBD, (2) e-cancer 2017, (3) Étude BPI France Observatoire AmarcK



branchez-vous santé



2023, une année clé pour le commerce de gros, et pour la CGF

Philippe Barbier, Président de la CGF



La logistique urbaine : un enjeu majeur pour notre profession dont 80 % de la clientèle est située en ville.

J'ai souhaité que, très tôt, la CGF se positionne sur le sujet et le succès du programme InTer-LUD nous a démontré que cette orientation était la bonne.

La logistique urbaine est en effet devenue un sujet d'attention partagé au croisement de plusieurs enjeux : la baisse des émissions de CO₂, les ZFE-m, l'attractivité des centres-villes, l'amélioration du cadre de vie urbain... Comment, dans les années qui viennent, allons-nous pouvoir construire une logistique en ville qui réponde aux exigences sociales, environnementales et économiques toujours plus fortes ? Je suis persuadé que la réponse est, comme souvent, dans la concertation.

Le rapport officiellement remis à Clément Beaune à l'ouverture de la SITL va dans ce sens. Il est le fruit d'un travail collégial, de plusieurs mois, avec 27 organisations professionnelles représentatives des entreprises concernées par la logistique urbaine.

J'ai tenu à donner à cette mission une orientation multimodale (route, ferroviaire, vélo, fluvial...), sans perdre de vue que la logistique urbaine, en dépit de ses particularités, devait être considérée comme un maillon de la chaîne logistique globale ne pouvant être iso-

lée. Elle représente un marché de 20 milliards d'euros et 150 000 emplois directs avec un rôle prépondérant joué par les grossistes.

Je remercie très sincèrement le ministre Clément Beaune de sa confiance, l'ensemble des représentants des organisations professionnelles, et les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité (DGITM), pour leur engagement et leur mobilisation dans le cadre de cette mission. Nous allons désormais entrer dans la phase de mise en œuvre, qui sera, j'en suis persuadé, riche en sujets, en points de vue et en préconisations.

Autre étape importante de cette année 2023, le 15 juin prochain. Nous célébrerons, tous ensemble, les 30 ans de notre confédération. Je ne sais pas si l'on peut parler d'âge de la maturité, mais en tout état de cause, beaucoup de chemin a été parcouru pour la CGI, devenue CGF, et plus généralement pour le commerce de gros.

L'adoption d'un régime grossiste en mars dernier dans le Code du commerce, après 10 ans de bataille législative, fait partie de ces moments clés dans notre histoire.

Il nous faut poursuivre, encore et encore, ce travail de reconnaissance. La route est encore longue, mais jalonnée de succès !

“ La logistique urbaine est devenue un sujet d'attention majeur au croisement de plusieurs enjeux : la baisse des émissions de CO₂, les ZFE-m, l'attractivité des centres-villes, l'amélioration du cadre de vie urbain...”

Communication

La confédération réunit la presse pour son déjeuner annuel



La CGF a réuni pour la 2^{ème} année consécutive, le 16 mars, et avec l'appui de l'agence COMFLUENCE, une dizaine de journalistes, pour un tour des dossiers d'actualité de la confédération et du commerce de gros.

Pendant près de deux heures, Philippe Barbier a pu développer le chemin parcouru par la CGF depuis un an (changement de nom notamment), les principaux enjeux qui mobilisent les grossistes, et a donné des éléments de conjoncture issus du Baromètre du commerce de gros mis

en place avec Xerfi specific (voir ci-dessous).

Un focus particulier a été fait sur la sanctuarisation du régime grossiste et la mission de préfiguration d'un comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine.

La Tribune, Négoce, les Marchés, Supplychain magazine, Zepros... les retombées en presse généraliste et presse professionnelle ont été nombreuses.

Économie

Conseil national du Commerce : l'instance se met en place

Pour rappel, la demande de création d'un « Conseil national du commerce » avait été formalisée en conclusion des Assises du Commerce lancées en décembre 2021.

Cette instance créée pour trois ans doit faire l'objet d'un décret qui devrait être publié durant la deuxième quinzaine d'avril, ainsi que d'un arrêté fixant la liste des membres.

Elle a notamment pour missions d'éclairer et conseiller les pouvoirs publics sur la situation du commerce, au niveau national et territorial et de proposer des actions visant à soutenir la compétitivité et le développement de ces secteurs d'activité.

La forme juridique du CNC correspond à ce que la CGF appelait de ses vœux : une instance consultative (pas de vote) présidée par Élisabeth Borne et vice-présidée par la ministre en charge du commerce Olivia Grégoire, ainsi qu'un secrétaire général en la personne de Thierry Mandon.

C'est Philippe Barbier, qui y représentera, pour la CGF, le commerce de gros.

L'instance se réunira pour la première fois le 25 avril en réunion plénière. Des groupes de travail seront mis en place sur des thématiques spécifiques.

Économie

Baromètre du Commerce de gros : une croissance de 10,5 % de l'activité sur l'année 2022 mais des inquiétudes sur les perspectives 2023

La CGF a dévoilé à l'occasion du déjeuner presse annuel (voir article ci-dessus) les résultats du baromètre d'activité du commerce de gros, établi en partenariat avec Xerfi Specific.

Sur les mois d'octobre, novembre et décembre 2022, le commerce de gros a crû de 9 % par rapport à la même période en 2021. Sur l'ensemble de l'année 2022, la croissance globale du secteur atteint 10,5 %. Cette nette progression, en particulier sur le 4^e trimestre, est étroitement liée à la généralisation concomitante de la hausse des prix et coûts de production à laquelle

les grossistes ont été confrontée. Elle s'explique aussi par un rebond de la consommation des consommateurs finaux, notamment sur la partie alimentaire.

Évolutions des principales activités au 4T22 (1) :

- **Produits agricoles et alimentaires : +12,5 %**
- **Produits manufacturés : +10 %**
- **Bâtiment, Industrie et Biens d'équipement : +7,5 %**
- **Santé : +7,5 %**

L'inflation, qui a atteint 5,2 % en moyenne en 2022 en France selon l'INSEE, a joué un rôle de premier plan.

Une telle performance cache malgré tout des craintes pour 2023 chez les professionnels du commerce de gros, avec une anticipation à la baisse sur le premier semestre 2023 quel que soit le secteur. Huit professionnels sur dix misaient notamment sur une hausse des tarifs fournisseurs lors des premiers mois de l'année 2023. Mais malgré cela, les entreprises souhaitent poursuivre leurs embauches et sont confrontées à de réelles difficultés de recrutement.

Prochains résultats mi-mai avec les chiffres du 1^{er} trimestre 2023.



Télécharger les résultats du Baromètre

(1) Évolution du trimestre par rapport au même trimestre de l'année précédente (en %)

Institutionnel

Le commerce de gros contribue aux débats actuels

En réponse à la demande des parlementaires et des pouvoirs publics, la CGF a produit dernièrement, en collaboration avec ses fédérations, trois contributions afin de présenter ses positions et propositions : sur **le partage de la valeur** - en parfaite cohérence avec l'accord national interprofessionnel trouvé par les partenaires sociaux-, sur **les assises du travail**, dans le cadre des travaux du Conseil national de la Refondation, enfin sur **l'industrie verte**, dans la perspective d'un projet de loi qui sera présenté avant l'été. Ces contributions sont l'occasion de présenter les entreprises du commerce de gros ainsi que leur rôle dans l'économie et dans l'animation des territoires.



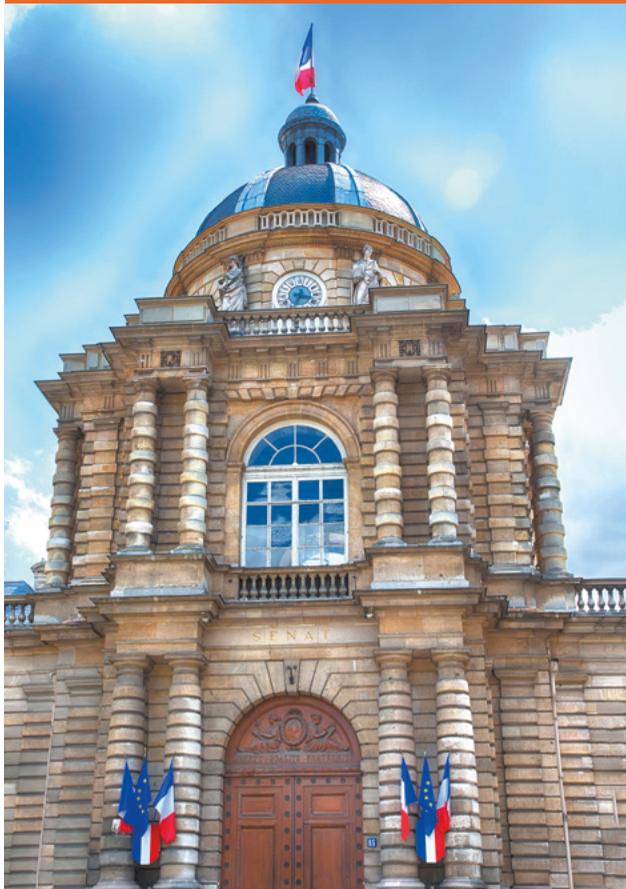
Contribution CGF - Assises du Travail :



Contribution CGF - Partage de la Valeur :



Contribution CGF - Industrie verte :



Les actions d'influence de la CGF au cours du premier trimestre 2023 ont pour l'essentiel porté sur les travaux, au Parlement, sur la **loi du 30 mars 2023 tendant à renforcer l'équilibre dans les relations commerciales entre fournisseurs et distributeurs**. Comme les précédentes lois Egalim, pensées pour rééquilibrer les relations commerciales entre producteurs, industriels et grande distribution, ce texte allait avoir des impacts sur l'activité des grossistes. D'où l'action de la CGF, non seulement pour créer un régime grossiste dans le Code de commerce, mais également pour revenir au régime juridique des pénalités logistiques applicable avant Egalim 2. L'action de la CGF a visé à rendre applicable aux entreprises du commerce de gros un cadre légal adapté à leurs activités. C'est ainsi que ces derniers mois, les députés et sénateurs clés ont été rencontrés aux différents stades d'examen du texte, des contacts ont été pris avec leurs équipes, les groupes politiques, les administrateurs des deux chambres... afin de bien expliquer les spécificités des grossistes et leur besoin d'un cadre stable et adapté. Ce qu'ils ont compris et entériné dans la loi (voir l'article p.24). **Frédéric Descroaille**, à l'origine de cette proposition de loi, est d'ailleurs intervenu devant les membres du bureau exécutif de la CGF afin d'expliquer sa démarche et sa prise en compte des réalités du métier de grossiste.

En parallèle, la Confédération est intervenue dans le cadre de la **proposition de loi sénatoriale sur le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)** pour que la définition de l'artificialisation des sols prenne en compte les activités et les besoins logistiques des grossistes, ce que fait désormais le texte. Sur les sujets logistiques toujours, la CGF est membre des **groupes de travail sur les ZFE** mis en place par Edouard Manini, le coordinateur national sur le sujet ; elle a également été auditionnée par la mission d'information sénatoriale sur les ZFE rapportée par le sénateur Philippe Tabarot.

Concernant la **restauration collective**, la CGF reste pleinement mobilisée : elle a rencontré le ministre Marc Fesneau avec l'ensemble des acteurs de la filière sur le Salon international de l'agriculture, au cours duquel une table-ronde spécifique a été organisée.

La CGF a continué ses rendez-vous institutionnels pour défendre ses positions sur les sujets qu'elle couvre, notamment sur la **formation professionnelle** (avec le cabinet de Carole Grandjean, ministre chargée de l'Enseignement et de la Formation professionnelle, avec Bruno Lucas, le Délégué général à l'emploi et à la formation professionnelle), sur la **collecte de la contribution conventionnelle au dialogue social** (avec le cabinet d'Olivier Dussopt, ministre du Travail, du Plein-emploi et de l'Insertion), sur les sujets de **transition énergétique** notamment liés à la décarbonation du transport routier et l'accompagnement des entreprises dans leurs obligations environnementales (avec le cabinet d'Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition énergétique, avec la Direction générale des Entreprises)...

Enfin, une commission des Affaires publiques CGF s'est tenue le 9 mars. Elle a permis de faire un point exhaustif avec le cabinet Navacelle sur les obligations déclaratives auprès de la **Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP)**.

Logistique urbaine : vers une gouvernance partagée

Préfiguré par le président de la CGF, le nouveau comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine aura pour mission, en tandem avec son homologue des collectivités locales et sous l'égide de l'État, de co-construire une réelle politique publique de logistique urbaine durable.

Ce 28 mars, dans le cadre de la Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique (SITL), le président de la CGF Philippe Barbier a remis au ministre des Transports Clément Beaune ainsi qu'à Roland Lescure, ministre délégué chargé de l'Industrie, son rapport « de préfiguration du comité technique des acteurs économiques de la logistique urbaine ».

Ce rapport est le résultat de la mission que Clément Beaune lui avait confiée en décembre 2022, et qui s'inscrit dans la continuité de la création, en mai dernier, d'un autre comité technique regroupant, lui, les collectivités locales (voir l'article p. 14). L'objectif est de faire dialoguer les acteurs publics et privés à travers ces deux comités de liaison, sous l'égide de l'État.



Avalanche de réglementations

Tout est parti de la mission sur la logistique urbaine menée par Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique, Anne-Marie Jean, présidente du port autonome de Strasbourg et Jean-Jacques Bolzan, président de la fédération des marchés de gros. Leur rapport remis au gouvernement en 2021 recommandait de muscler la gouvernance publique et privée sur ce dossier complexe et protéiforme, soumis ces dernières années à une avalanche de nouvelles réglementations. De fait, du pacte Vert européen aux lois Mobilités, ELAN ou Climat, les contraintes écologiques s'empilent à un rythme soutenu. Une hâte certes légitime, compte tenu de l'urgence climatique et des rappels à l'ordre faits par Bruxelles à la France sur les niveaux de pollution atmosphérique de ses principales agglomérations. Le ministre de la Transition écologique Christophe Béchu a d'ailleurs récemment appelé la France à se préparer « à une hausse moyenne des températures de 4 degrés à l'horizon 2100 ».

Mais ce contexte a engendré des décisions parfois brutales et désordonnées, anxiogènes pour les citoyens et très perturbantes pour les entreprises. Les zones à faibles émissions (ZFE-m), déjà en place dans une douzaine de métropoles et que toutes les villes de plus de 150 000 habitants devront lancer d'ici 2025, en constituent l'exemple le plus brûlant. Logisticiens et grossistes sont sommés de verdir leurs flottes au plus vite malgré le surcoût et le manque d'offre en camions « propres ». Les commerçants s'inquiètent pour la fréquentation de leurs magasins et la livraison de leurs marchandises.

Certes, certaines erreurs d'appréciation de la puissance publique sont, en partie, liées au fait que les opérateurs et les bénéficiaires de la logistique urbaine - très nombreux et pas toujours d'accord entre eux - n'ont pas su ou pas pu se faire entendre. C'est donc pour tenir compte de cette multiplicité de situations et de points de vue que le gouvernement a voulu en fédérer les acteurs.

L'expérience d'InTerLUD

Si Philippe Barbier a été chargé de cette mission, c'est en partie grâce aux travaux concluants d'InTerLUD, que la CGF co-porte depuis 2020 via sa filiale Logistic Low Carbon (LLC). Ce programme CEE a déjà permis à plus de 40 collectivités de s'engager dans une charte de logistique urbaine. Via son comité de partenaires regroupant



18 fédérations, il a démontré « la capacité des acteurs économiques à travailler ensemble dans une intelligence collective, hors de tout cadre institutionnel », souligne le rapport de préfiguration.

Une base de travail solide à partir de laquelle, après avoir consulté plus d'une vingtaine d'organisations professionnelles, Philippe Barbier a donc conçu le comité de liaison, qu'il animera dès son installation. Autonome et dénuée, pour le moment, de moyens propres, cette entité regroupe déjà les fédérations du transport et de la logistique, du BTP, du traitement et du recyclage des déchets, du commerce et de la distribution, de la restauration commerciale et des services industriels. Sont également conviés à figurer dans ce noyau dur, France Logistique, l'AUTF (chargeurs) et les trois organisations patronales MEDEF, CPME et U2P, l'Ademe apportant en outre son soutien technique. Le comité ne s'interdit pas, par ailleurs, de solliciter ponctuellement l'avis d'autres secteurs (énergies, constructeurs de véhicules, organismes de formation professionnelle etc).

Trois chantiers prioritaires

Leitmotiv : œuvrer pour l'intérêt général en respectant le secret des affaires. Les divergences et désaccords doivent être mis à plat pour aboutir à des positions consensuelles. La future entité sera consultée sur tout nouveau texte ou réglementation portant sur la logistique, et sera force de proposition pour accompagner les acteurs privés. Participer à la gouvernance des programmes CEE, partager les bonnes pratiques avec les collectivités, collecter les données font partie des objectifs de court terme. Dans les cartons également, le projet d'un centre de ressources pour tous les opérateurs concernés.

Trois chantiers - déjà entamés par son homologue des collectivités - figurent en tête de ses priorités : les fameuses ZFE, les aires de livraison et la stratégie logistique des collectivités. L'État lui a d'ailleurs demandé, avant même son démarrage officiel, de contribuer aux travaux du comité de concertation sur les ZFE institué fin 2022 par le ministre de la Transition écologique et piloté par le maire de Toulouse, Jean-Luc Moudenc, et par Anne-Marie Jean. Le comité des acteurs économiques a répondu à cette demande avec deux recommandations principales : harmoniser les réglementations ZFE au sein d'un même bassin économique et mettre en place des calendriers d'interdiction de circulation « réalistes ». De fait, les véhicules Crit'air 2 seront bientôt interdits dans certains territoires (annoncée en 2025 à Paris, en 2028 à Lyon, échéance que la métropole a déjà repoussée de deux ans). Ces dates butoirs très proches placent transporteurs et grossistes dans l'impasse, l'offre en énergies alternatives (électrique, biogaz, B100) étant actuellement très insuffisante.

Au-delà de ces premiers chantiers, il s'agit de prioriser une liste de dossiers déjà longue : la planification du foncier (zéro artificialisation nette, reconversion des friches industrielles en périphérie des villes), la piétonnisation des voies, la logistique multimodale (voie d'eau, fer, route, cyclo), la régulation des flux du commerce en ligne... Autant de consensus à faire émerger : un sacré défi.

➔ **Télécharger ICI le rapport de préfiguration du comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine**





INTERVIEW

Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports

Le ministre revient en 3 questions sur la mission confiée à Philippe Barbier et sur la décarbonation des transports.

Pourquoi avoir souhaité la mise en place d'un comité technique de liaison des acteurs économiques de la logistique urbaine ? Qu'en attendez-vous ? La collaboration public-privé vous semble-t-elle la clé de la réussite en matière de logistique urbaine ?

La logistique urbaine constitue un enjeu majeur pour notre économie et nos concitoyens. Elle contribue à la vie quotidienne des Français, de manière très directe, des livraisons à domicile aux livraisons de nos commerçants, industriels ou encore de nos cantines scolaires. Sans logistique urbaine, il n'y aurait pas de gestion de nos déchets, pas de construction, pas de rénovation de nos logements. La crise sanitaire a permis

de mettre en lumière son rôle essentiel puisqu'elle a rendu possible l'acheminement des produits de première nécessité et des vaccins.

Le transport de marchandises n'est cependant pas sans impact environnemental. Dans un contexte de dérèglement climatique et d'objectif de neutralité carbone fixé à l'horizon 2050, nous devons être attentifs à bien articuler les décisions publiques et les décisions privées pour qu'elles se conjuguent harmonieusement – à l'occasion de la mise en place d'une ZFE ou de l'installation de bornes de recharge.

Pour cette raison, le Gouvernement avait demandé au Groupement des autorités responsables de transport (GART) de mettre en place un comité technique de liaison rassemblant les associations de collectivités. Les premiers travaux autour de la Fédération nationale des agences d'urbanisme ont permis de produire des recommandations pour la prise en compte des enjeux de logistique dans la planifica-

tion écologique. À titre d'exemple, un document permet maintenant de travailler la question de la logistique dans les ZFE et autour du GART afin de simplifier la réglementation nationale sur les aires de livraisons. Cette méthode a bien fonctionné notamment pour les collectivités qui ont pu trouver un espace de dialogue avec les acteurs économiques au sein du programme InTerLud. À l'heure où l'État lance de nouveaux programmes à la suite de InTerLud, j'ai notamment demandé à Philippe Barbier de transformer l'essai et de préfigurer une instance nationale équivalente à celle des collectivités pour nourrir et outiller le dialogue public/privé dans nos territoires.

« Sans logistique urbaine, il n'y aurait pas de gestion de nos déchets, pas de construction, pas de rénovation de nos logements. »

« La logistique urbaine constitue un enjeu majeur pour notre économie et nos concitoyens. »

Comment voyez-vous la place et le rôle de l'État dans cette thématique par nature décentralisée de la logistique urbaine ?

La logistique est l'affaire de toutes et tous. Il est question d'un bien commun. L'État veille à ce que chacun puisse apporter sa contribution en pleine responsabilité et synergie.

En matière de logistique urbaine, nous avons d'abord favorisé les échanges de bonnes pratiques mises en place par des collectivités pionnières et nous avons construit une méthode qui permet d'embarquer un collectif public-privé à l'action : ce sont les chartes d'engagement volontaire de logistique urbaine dont l'Ademe a porté la première édition en 2018.

L'État a veillé à ce que ces chartes puissent se déployer grâce aux programmes de certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme InTerLud porté conjointement par Rozo, le Cerema et Logistic Low Carbon a ainsi permis de mettre en place des chartes dans 41 agglomérations. Ces chartes permettent aux agglomérations de réunir autour d'une table les élus en charge du commerce, de la voirie, du transport, de l'aménagement ainsi que les fédérations d'acteurs

« La logistique est l'affaire de toutes et tous. Il est question d'un bien commun. L'État veille à ce que chacun puisse apporter sa contribution en pleine responsabilité et synergie. »

économiques qui ont besoin d'être livrés, et les professionnels de la logistique. Ensemble, ils posent un diagnostic sur les conditions de circulation, de livraisons, mais aussi sur l'évolution des réglementations et les moyens de les anticiper au mieux. Leurs travaux nourrissent des échanges et permettent de construire des outils utiles : des fiches actions inspirées des bonnes pratiques, des formations, des applications comme ZFE-green que vient de déployer le programme InTerLud ou encore l'amorçage de nouveaux modèles économiques comme le programme Colis Activ pour la cyclologistique.

La Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) a également lancé un chantier national à travers le projet DiaLog pour permettre aux collectivités d'obtenir un outil de mise à disposition de leurs arrêtés de circulation. DiaLog permet que ces arrêtés soient plus faciles d'accès pour les professionnels et directement exploitables par les logiciels d'itinéraire.

Comment donner du rythme à la transition énergétique des véhicules industriels (VUL et PL) qui s'amorce et comment accompagner les entreprises ?

La décarbonation des véhicules utilitaires et des poids lourds est un enjeu essentiel. Le transport de marchandises représente en effet plus de 10 % du CO₂ émis en France.

La réussite de cette transition écologique implique de prendre en compte le besoin de visibilité de l'ensemble des acteurs et notamment des transporteurs routiers, qu'ils opèrent pour le compte d'autrui ou en compte propre.

Pour répondre à cet objectif, mes services animent des groupes de travail associant énergéticiens, distributeurs d'énergie, transporteurs et constructeurs afin d'établir une feuille de route « décarbonation des véhicules lourds » prévue par l'article 301 de la loi « Climat et résilience ». Ces travaux ont pour objet d'identifier les freins au développement des motorisations alternatives au gazole, de quantifier les besoins en investissements et de proposer des leviers d'action en vue d'une déclinaison opérationnelle de la transition énergétique du transport routier de marchandises et de voyageurs. Cette feuille de route est en cours de finalisation et j'aurai l'occasion de la partager prochainement.

Ces travaux ont également donné lieu à des échanges particulièrement riches auxquels la CGF a participé activement. Ils vont nous permettre de construire le dispositif d'accompagnement dans la continuité de la dynamique enclenchée l'année dernière.

Le Gouvernement veillera à ce que la décarbonation du parc, qui repose sur un investissement conséquent des entreprises, ne crée pas un déficit de compétitivité dans un marché fortement concurrentiel au niveau européen.

Un poids lourd électrique coûte entre deux et trois fois plus cher à l'achat que son équivalent à motorisation thermique. Au-delà du suramortissement qui est d'ores et déjà en place, l'État accompagnera cette transition notamment dans sa phase de montée en puissance et d'industrialisation par un soutien adapté qui intégrera les véhicules et le développement des structures d'avitaillement.

INTERVIEW CROISÉE

Philippe Barbier et Xavier-Yves Valère

« La logistique urbaine est l'affaire de tous »



Le président de la CGF et le chef de la mission Fret et Logistique à la Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) affirment leur volonté de construire ensemble une logistique durable dans les villes.

Comment définiriez-vous, Xavier-Yves Valère, le rôle de l'État aux côtés des deux comités de liaison logistique urbaine, celui des collectivités locales et celui des acteurs économiques ?

Xavier-Yves Valère : La logistique est en fait l'affaire de tous. Et elle nécessite de plus en plus de politiques publiques. Nous sommes entrés dans une période de profondes transformations économiques, qui conduisent les décideurs publics à prendre des mesures impactant fortement l'acheminement des marchandises, en particulier dans les villes. On l'a vu lors de la crise de la Covid et avec la guerre en Ukraine. Les décideurs locaux, publics et privés, doivent disposer d'outils efficaces pour gérer cette transition. Il faut donc créer les conditions d'une intelligence collective dans les secteurs public et privé, pour apprendre les uns des autres, et agir ensemble en faveur d'une plus grande sobriété. Les acteurs privés ont l'habitude d'optimiser leur logistique, en silo de leur intérêt économique. Ils doivent aussi l'optimiser d'un point de vue écologique à l'échelle urbaine. Un comité de liaison des collectivités locales a donc été installé en mai 2022 pour fédérer les bonnes pratiques des différentes villes, et accélérer le partage d'expériences et d'outils initiés par les collectivités pionnières. Et aujourd'hui, avec Philippe Barbier, le ministre des Transports a souhaité impulser une montée en gamme dans la compréhension des besoins des différents acteurs économiques, pour éclairer les décisions des collectivités en matière de logistique urbaine. Dans cette dynamique, la DGITM joue un rôle d'animateur.

Philippe Barbier, comment souhaitez-vous organiser le travail entre les deux comités de liaison ?

Philippe Barbier : Nous n'avons pas officiellement démarré nos travaux, la première réunion se tiendra le 18 avril prochain. Ce que nous proposons est d'une grande

simplicité : cela consiste à inviter le comité des collectivités, fédéré et animé par le GART, à participer systématiquement à nos réunions, indépendamment des contacts - formels ou non - que nous aurons régulièrement, et vice-versa. Chacun sera destinataire des ordres du jour et des comptes-rendus du comité miroir. En ce qui nous concerne, nous devons procéder à une mise à niveau régulière de nos participants en termes d'information et de compréhension. En effet, côté privé, le comité va fédérer des organisations professionnelles, dont les connaissances et l'expertise sont très différentes. Les grosses fédérations de transporteurs et de logisticiens travaillent depuis toujours avec les collectivités, contrairement à des structures plus petites de commerçants, par exemple, qui n'ont découvert que récemment qu'ils étaient concernés par ces questions. Notre idée est donc de faire intervenir systématiquement, à chacune de nos cinq réunions annuelles, certains de celles et ceux qui connaissent le mieux le sujet (issus de notre comité ou de l'autre) pour présenter leur position et en débattre.

Vous avez demandé aux deux comités, M. Valère, de siéger dans les instances de gouvernance des programmes CEE⁽¹⁾ de logistique urbaine. Qu'attendez-vous d'eux ?

X-Y.V : Les programmes CEE visent à favoriser les usages moins carbonés et moins énergivores. Quatre programmes de ce type existent déjà en logistique urbaine : InTerLUD (qui devient LUD + au printemps), consistant à construire et à déployer des stratégies logistiques durables à l'échelle des agglomérations (arrêtés de circulation, espaces logistiques etc.) ; deux programmes de cyclologie : *Colisactiv* (pour amorcer une stratégie de livraison de colis par cyclocargo) et *Cyclocargologie* (qui aide les entreprises à passer au cyclo de manière efficace et rentable) ; et enfin, le programme Marguerite, destiné à installer dans 6 métropoles des démonstrateurs

de logistique durable, à l'attention des artisans et des commerçants. Ces programmes envisageaient de se doter d'un comité d'orientation comptant des utilisateurs publics et privés. Il nous a donc semblé intéressant de leur demander d'intégrer l'avis des deux nouveaux comités techniques dans leur comitologie de pilotage, pour que les fédérations d'élus et les organisations professionnelles puissent prendre pleinement leur part dans le pilotage de ces programmes. Nous avons besoin de créer de la subsidiarité pour que ceux qui pratiquent la logistique urbaine au jour le jour soient à la manœuvre pour impulser ses évolutions et pour sélectionner les bonnes idées.

Comment se fera la mise en œuvre opérationnelle de l'arrimage des programmes CEE aux comités de liaison, M. Barbier ?

P.B : J'avoue que, les observant de l'extérieur, j'ai d'abord craint que ces programmes CEE ne mettent en avant une seule vision et un seul type de solution pour les opérateurs logistiques. J'ai même eu le sentiment que leurs promoteurs se voyaient plus comme des concurrents que comme complémentaires les uns des autres. Mais dès lors que les deux comités de liaison sont chargés de les encadrer, ils vont pouvoir donner leur avis et leur montrer qu'ils travaillent ensemble et en parallèle. Je suis donc rassuré sur la possibilité d'aboutir à des positions communes. Concrètement, nous devrons déléguer des personnes pour participer aux comités de pilotage des 4 programmes. À l'inverse, ces derniers seront, comme je le disais, conviés à nos réunions pour que 100 % des fédérations professionnelles associées à la démarche entendent, le même jour, le même discours et les mêmes réponses aux questions, en toute transparence.

X-Y.V : L'objectif est en effet d'organiser des tours de table pour partager collectivement les enjeux et la prise de décisions. Si le flux des projets et la nécessité de

(1) Certificats d'économie d'énergie
(2) Vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg
(3) Maire de Toulouse

décisions collectives étaient amenés à se tarir, le dispositif proposé offre l'avantage de pouvoir disparaître aussi simplement qu'il aura été créé.

Quelles sont les priorités de la feuille de route du futur comité de liaison des acteurs économiques ?

PB : Nous avons, dans notre rapport, listé huit à dix thèmes qu'il conviendra de prioriser, dès la première réunion, pour ne pas tout mener de front, et établir quelques groupes de travail. D'ailleurs, le comité conduit par le GART a eu la sagesse de démarrer avec trois sujets dont, notamment les aires de livraisons. La logique est de leur emboîter le pas sur ce point. Sur le haut de la pile, il y a bien sûr le dossier des ZFE-m (Zones à faibles émissions mobilité). M. Valère nous a suggéré de nous en emparer dès aujourd'hui et de tester notre méthode de travail sur ce sujet brûlant en soumettant notre point de vue au comité de concertation sur les ZFE, co-piloté par Anne-Marie Jean et Jean-Luc Moudenc. Nous avons donc préparé une note que nous allons soumettre aux membres de notre comité de liaison.

X-Y.V : Quand l'État construit des politiques publiques qui les concernent, il consulte nécessairement en amont les principales fédérations. Ce sont les ambassadeurs d'un écosystème et l'État veille à avoir un échantillonnage le plus précis possible. Mais en matière de logistique urbaine, il y a un grand nombre de petites fédérations, dont le cœur de métier n'est pas la logistique urbaine et qui s'inquiètent énormément de certains projets comme l'électrification des poids lourds ou la mise en place des ZFE. Les comités de liaison fournissent donc le lieu d'échanges entre fédérations pour faciliter le partage d'information. Par ailleurs, le comité des acteurs économiques gagnera à contribuer aux travaux de son homologue des collectivités qui a déjà engagé trois chantiers.

Quels sont ces 3 chantiers ?

X-Y.V : Le premier concerne le sujet essentiel du foncier logistique. Le comité des collectivités capitalise une liste de recommandations en matière de documents de planification, pour mieux prendre en compte les enjeux logistiques

et mettre en place les leviers publics permettant de composer avec une rareté du foncier. La FNAU (fédération nationale des agences d'urbanisme) a été mandatée l'an dernier par le GART pour travailler sur le sujet. Ce travail va se poursuivre cette année dans le but d'aider les autorités organisatrices de transport à relayer les bons messages pour accompagner des projets d'aménagement générateurs de transport de marchandises. Deuxième chantier, les ZFE. Le GART a confié à France Urbaine le soin de travailler à la bonne prise en compte du transport de marchandises et accompagner leur mise en place. Enfin - troisième chantier - la DGITM a demandé au GART qu'elle fasse, d'ici l'été, un diagnostic de la réglementation des aires de livraison et propose des mesures d'évolution de cette réglementation si cela est utile. Nous envisageons également de solliciter le GART pour travailler sur la constitution d'un socle de données publiques - dont nous manquons - pour faciliter la gestion de la logistique urbaine par les collectivités. Sur toutes ces questions et sur les suivantes, le dialogue avec les acteurs économiques sera précieux. Les logisticiens sont très réactifs et débrouillards : une contrainte, pour eux, ça se gère et ça s'internalise dans les process. Mais ils vont devoir désormais devenir de plus en plus des « co-constructeurs » des nouvelles règles du jeu.

P.B : Je partage pleinement ce point de vue. Les logisticiens sont débrouillards en effet, ils ont même l'habitude de transformer les contraintes en opportunités ! Depuis 50 ans que je les fréquente, j'ai remarqué que les organisations professionnelles réagissent généralement à toute nouvelle loi ou règlement qui les impacte, en allant protester ou se plaindre auprès des pouvoirs publics, souvent à juste titre d'ailleurs. C'est dans leur culture. Mais cela peut changer. Car, une fois résolus quelques problèmes comme ceux créés par les ZFE, ces organisations vont peut-être réussir à sortir de leur posture défensive de court terme, et travailler collectivement avec les autres acteurs, en utilisant les outils de planification destinés à anticiper la transition écologique. Il s'agit de co-construction, que certaines organisations professionnelles pratiquent déjà dans des groupes de travail tels que celui sur la décarbonation des flottes.

Ne s'agit-il pas, aussi, d'éviter à l'avenir des erreurs et des prises de décisions trop hâtives, comme celles concernant les calendriers et modalités de certaines ZFE ?

PB : Nous assistons en effet actuellement à des remises en cause de décisions passées, qu'il s'agisse par exemple de la filière nucléaire ou du récent veto de l'Allemagne sur la fin des moteurs thermiques d'ici 2035 dans l'Union européenne. La mise en œuvre opérationnelle des ZFE par certaines agglomérations a peut-être été perçue comme un marqueur politique. On s'est dit : l'intendance suivra. Mais on s'est ensuite rendu compte que, dans de nombreuses métropoles - comme à Paris - les délais étaient difficiles à tenir.

X-Y.V : Vous mettez en avant des erreurs et des reculs : c'est symptomatique d'un écosystème « consommateur », qui attend du décideur public qu'il soit omniscient. Les acteurs économiques doivent aussi prendre une part de la responsabilité. Si on mesure tardivement les conséquences de certaines décisions sur les filières professionnelles, c'est aussi parce qu'elles n'ont pas été suffisamment anticipées par les acteurs privés. La question n'est pas de savoir s'il n'y a pas eu d'erreur d'appréciation mais de trouver le chemin pour rattraper ce déficit de connaissances et de compréhension. Reculer les dates de mise en œuvre peut être nécessaire pour certains, mais pénalisent ceux qui étaient au rendez-vous et sont déjà passés à des matériels moins carbonés et plus coûteux. Il faut tenir compte des délais objectifs de disponibilités de matériels mais ne pas fragiliser ceux qui ont pris des matériels plus chers. Certes, tous les types de poids lourds moins carbonés ne sont pas encore disponibles, à des coûts de grandes séries industrielles. Il faut donc avancer au cas par cas pour tenir compte des réalités de la disponibilité des matériels mais sans rien lâcher sur l'objectif.

PB : Quel que soit le passé, nous devons remettre d'aplomb ce qui a été mal engagé et aller de l'avant. Comme le dit M. Valère, il ne faut pas tomber d'un excès dans l'autre et veiller à ne pas briser les ailes d'acteurs privés qui auraient joué le jeu à fond en anticipant la mise œuvre des obligations. Ces dossiers doivent être traités dans la nuance.



Interview

Louis Nègre, président du groupement des autorités responsables de transport (GART)

« Notre objectif est de rapprocher les points de vue »

À la tête du comité de liaison de logistique urbaine des collectivités, le président du GART veut rapprocher les points de vue des différents acteurs, publics et privés.

Le comité de liaison des collectivités s'est constitué en mai 2022. Pouvez-vous nous le présenter ?

En 2021, le gouvernement a suivi les recommandations de la mission Logistique Urbaine Durable (LUD) conduite par Jean-Jacques Bolzan, Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean en demandant au GART d'être l'ensemblier des associations de collectivités sur les questions de logistique, via un comité de liaison des collectivités, créé en 2022. Outre le GART, ce comité comprend France Logistique, France Urbaine, Intercommunalités de France, Régions de France, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), l'Association des Maires de France, le CEREMA et les auteurs du rapport LUD, ainsi que la DGITM, qui représente l'État. Il constitue un lieu d'échanges, de remontée d'informations et d'articulation entre les différentes initiatives prises par les acteurs.

Quelles sont les priorités de sa feuille de route ?

Dès le deuxième comité de liaison en juillet 2022, plusieurs thématiques ont été ciblées par l'ensemble des acteurs, ainsi que trois chantiers prioritaires. Le premier d'entre eux, ce sont les ZFE (conditions de mise en place, modalités de contrôle, accompagnement, renouvellement des flottes, etc). Ce vaste sujet est suivi, au sein du comité de liaison, par France Urbaine. Deuxième chantier : la réglementation de la logistique urbaine, la gestion de l'espace public et la multimodalité. Ce thème regroupe une série de sujets très sensibles : l'autorisation des véhicules selon leur taille et leur motorisation, l'am-

plitude horaire des livraisons, l'harmonisation des arrêts à l'échelle intercommunale, la question des emplacements et de la gestion des aires de livraison, le dimensionnement des voiries et des pistes cyclables pour la cyclo logistique, les équipements de stationnement... Le dossier est suivi en direct par le GART. À ce titre, il travaille à une possible évolution de la réglementation des aires de livraison qui permettrait d'y voir plus clair dans le maquis actuel. Le troisième chantier, suivi par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) porte sur la logistique immobilière, la disponibilité foncière, la planification et les documents d'urbanisme. À ces trois chantiers en cours s'ajoute une autre mission - le recueil et le partage des données privées et publiques - dont va s'emparer le GART cette année.

Votre comité est appelé à travailler étroitement avec le comité des acteurs économiques. Comment voyez-vous cette collaboration ?

Aujourd'hui, chacun fait au mieux dans son pré carré, mais ce n'est pas idéal. Notre objectif est donc de rapprocher les points de vue, de mieux comprendre les contraintes de chacun et d'arriver à un consensus, dans le respect de l'intérêt général. Si vous imposez une mesure (telles les ZFE) sans alternative, vous ferez des mécontents inutilement. C'est vrai pour les professionnels qui devront acheter des véhicules décarbonés trois fois plus cher, comme pour les particuliers. J'ai d'ailleurs demandé à l'État 2 milliards d'euros pour aider les collectivités à se doter de transports collectifs électriques ou au biogaz. Pour l'instant je ne les ai pas.

www.gart.org

Malakoff Humanis est là pour vous !

Chômage, divorce, handicap, dépendance, maladie... les sources de fragilité sont nombreuses. Chaque jour, nous accompagnons nos assurés et leur famille avec des solutions concrètes, un accompagnement personnalisé et des aides financières ⁽¹⁾ autour de 5 thématiques : handicap, aidants, cancer, bien-vieillir et fragilités sociales.

Notre objectif? Protéger et améliorer la qualité de vie de chacun avec :

- des dispositifs sur-mesure pour vivre le handicap autrement,
- des solutions concrètes pour ceux qui prennent soin d'un proche au quotidien,
- un accompagnement personnalisé pour faciliter le retour à l'emploi des personnes atteintes d'un cancer ou d'une maladie grave,
- des réponses aux questions et des solutions pour aborder sa retraite en douceur,
- des services qui protègent les salariés et leur famille dans tous les moments de la vie même les plus difficiles.

Acteur majeur de la protection sociale, Malakoff Humanis place l'humain au cœur de ses solutions d'accompagnement et de ses innovations pour offrir à ses clients la meilleure qualité de services.

Engagé pour une société plus inclusive, Malakoff Humanis est convaincu que les entreprises ont un rôle à jouer au sein de la société et qu'elles doivent contribuer à la rendre plus juste et plus inclusive.

Vous souhaitez découvrir et/ou souscrire à nos offres, rendez-vous sur notre site internet : **malakoffhumanis.com**

Retrouvez-nous sur
malakoffhumanis.com



Héros du quotidien, les aidants ont besoin de soutien.

Saviez-vous qu'en France aujourd'hui, presque 1 salarié sur 5 est un aidant ⁽²⁾? C'est à dire une personne qui vient en aide à un de ses proches en situation de handicap, de dépendance ou de maladie, tout en poursuivant son activité professionnelle. Par manque de temps, stress, difficultés d'organisation... les impacts sur la vie professionnelle sont nombreux (absentéisme, concentration, fatigue...).

Malakoff Humanis, leur donne un coup de pouce avec des services concrets et des aides financières pour rester auprès d'un enfant gravement malade ou en cas d'hospitalisation, profiter d'un répit, accompagner un proche en fin de vie, se renseigner sur les démarches (Ligne Info Aidant) ou en savoir plus avec un site internet d'informations, d'orientation et de services pour les aidants et les aidés (essentiel-autonomie.com).

(1) Nos aides sont attribuées sous condition de ressources et en complément des dispositifs publics. (2) Source : Baromètre et santé et qualité de vie au travail, réalisé auprès de 3500 salariés du secteur privé, Malakoff Humanis 2018.





En pratique

Contribution supplémentaire à la taxe d'apprentissage : première déclaration aux URSSAF en 2023

Pour les périodes d'emploi accomplies périodes d'emploi accomplies depuis le 1^{er} janvier 2022, les employeurs doivent désormais verser annuellement la Contribution Supplémentaire à l'Apprentissage (CSA) aux URSSAF et non plus aux opérateurs de compétences OPCO.

Le réseau des URSSAF rappelle que la déclaration et le paiement de la Contribution Supplémentaire à l'Apprentissage (CSA) de l'année 2022 seront à réaliser par un seul établissement de l'entreprise sur la DSN de mars 2023, exigible le 5 ou 15 avril 2023, au titre de la masse salariale de l'année 2022.

Le montant déclaré correspond au montant dû pour l'ensemble des établissements de l'entreprise :

- en rubrique « Cotisation établissement - S21.G00.82. » : valeur « 079 - Contribution supplémentaire à l'apprentissage (CSA) » ;

- sur le CTP 998, en bloc « Cotisation agré-gée - S21.G00.23.004 : montant de la CSA ».

Les entreprises qui sont exonérées de CSA en raison de l'atteinte du quota requis d'alternants doivent le déclarer dans un bloc « Cotisation établissement - S21.G00.82 » portant le Code de cotisation « 080 - Exonération de la contribution supplémentaire à l'apprentissage », avec une valeur mentionnée à zéro.

Conventions collectives

CCN des commerces de gros (3044)

Négociation en cours :

- Minima conventionnels
- Prévoyance non-cadres : révision des garanties et intégration de la rente éducation

Accord signé et étendu :

- L'accord du 19 septembre 2022 revalorisant les minima conventionnels de 4,7 % pour les non-cadres et de 4,2 % pour les cadres au 1er octobre 2022 a été étendu par un arrêté publié au JO du 28 décembre 2022

Accord signé et en cours d'extension :

- L'accord du 24 janvier 2023 relatif à la formation professionnelle tout au long de la vie a été signé par la CFDT, la CFTC et FGTA FO

CCN de l'Import-Export (3100)

Négociations en cours :

- Réflexion sur l'élaboration d'un document paritaire de branche sur « La contribution des branches professionnelles aux objectifs de développement durable des entreprises »
- Révision des classifications

Accord signé et étendu :

- L'accord du 14 novembre 2022 prévoyant une augmentation distinctive de la grille par rapport aux minimas conventionnels du 1^{er} août 2022 a été étendu par un arrêté publié au JO du 18 février 2023

CCN de la distribution des papiers cartons

Négociations en cours :

- Salaires minima 2023
- Emploi des travailleurs handicapés

Accord signé et en cours d'extension :

- L'accord du 14 juin 2022 relatif à l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes a été signé par la CFDT et la CFTC

Accord étendu :

- L'accord du 13 septembre 2022 revalorisant les salaires minima au 1^{er} octobre 2022 a été étendu par un arrêté publié au JO du 24 décembre 2022





Avis d'expert

L'emploi des seniors : un éternel recommencement ?



François Millet, Avocat Associé Barthélémy Avocats

La préservation de l'emploi des seniors représente un objectif « ancien » et nombreuses sont les mesures qui ont été conçues au cours des dernières décennies pour y parvenir. Elles se sont souvent révélées inefficaces si l'on s'en tient notamment à leur caractère éphémère.

Parmi elles, on peut citer la contribution dite Delalande. Instaurée en 1987, elle vise à imposer aux employeurs le versement à l'Unedic d'une taxe (représentant 3 à 12 mois de salaire brut) en cas de licenciement d'un salarié âgé de plus de 55 ans. Cette disposition sera remodelée à plusieurs reprises, soit pour en élargir le champ aux salariés âgés de plus de 50 ans, soit pour prévoir des cas d'exonération ou de réduction de son montant en fonction de la taille de l'entreprise. Son caractère contraignant et son inefficacité auront raison du dispositif qui sera abrogé le 1^{er} janvier 2008.

Au moment de voter la loi du 30 décembre 2006 qui aboutira à l'abrogation de la contribution Delalande, le Parlement envisage alors de la remplacer par l'instauration d'un

quota (8 %) de salariés de 55 ans et plus dans chaque entreprise de plus de 250 salariés, dont l'inobservation est sanctionnée par une amende. L'amendement présenté au Sénat sera écarté en commission mixte paritaire mais le changement de logique est opéré : inciter au recrutement de seniors plutôt que de sanctionner leur licenciement.

Naissent alors, le 1^{er} janvier 2010, les accords en faveur de l'emploi des salariés âgés. Les entreprises sont ainsi contraintes de négocier ou de conclure de tels accords ou, à tout le moins, de mettre en œuvre un plan d'actions définissant des objectifs chiffrés à atteindre dans des domaines d'action prédéfinis. Ces plans seniors sont eux aussi rapidement abandonnés en 2013.

Le contrat de génération prend alors le relais. Il permet aux entreprises de moins de 300 salariés de bénéficier d'une aide financière de l'état (4 000 euros par an, 8 000 euros en cas d'embauches simultanées d'un jeune et d'un senior), pendant trois ans, en cas d'embauche en CDI d'un salarié de moins de 26 ans tout en conservant un salarié de 57 ans ou plus. Le contrat de génération disparaît à son tour en 2017.

La réforme de la retraite, tout juste adoptée par le Parlement, voit renaître un dispositif similaire aux accords en faveur de l'emploi des seniors. Plutôt que d'imposer la négociation d'un accord ou la mise en place d'un plan d'action, le gouvernement opte cette fois pour la création d'un index de l'emploi des seniors.

L'idée est d'imposer à l'employeur de prendre en compte un objectif d'amélioration de l'embauche et du maintien en activité des salariés âgés et de le mesurer par un index. Si l'absence d'atteinte de cet objectif n'est assortie d'aucune sanction, le défaut de publication de cet index entraîne en revanche le versement d'une pénalité financière.

Ce dispositif s'inspire de la démarche mise en œuvre pour l'index de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. L'objectif est ainsi de valoriser les bonnes pratiques et de dénoncer les mauvaises, à travers une obligation de publication faite aux entreprises.

Cette mesure a été écartée avec fracas par l'Assemblée nationale dans sa première lecture du projet de loi. Elle a néanmoins été depuis réintégrée par le Sénat puis finalement validée par la Commission mixte paritaire.

En l'état du texte, et sous réserve de son invalidation possible par le Conseil constitutionnel, chaque année l'employeur devra publier des indicateurs relatifs à l'emploi des salariés âgés ainsi qu'aux actions mises en œuvre pour favoriser cet emploi au sein de l'entreprise. La liste des indicateurs, la méthodologie applicable et les modalités de publication, dans l'entreprise comme à l'extérieur, et de transmission au ministère du travail devraient être fixées par décret. Une convention de branche étendue pourra adapter la liste des indicateurs définie par voie réglementaire.

Le défaut de publication de l'index sera sanctionné par une pénalité pouvant atteindre jusqu'à 1% de la masse salariale. Son montant sera fixé par l'autorité administrative en fonction des efforts constatés dans l'entreprise en matière d'emploi des seniors ainsi que des motifs de sa défaillance. Le produit de cette pénalité sera versé à la Cnav. L'élaboration et la publication de cet index seront obligatoires dès le 1^{er} novembre 2023 pour les

« Reculer l'âge de départ à la retraite à taux plein n'a en effet de sens que si l'emploi des seniors peut être préservé. »

entreprises d'au moins 1 000 salariés et à partir du 1^{er} juillet 2024 pour les entreprises d'au moins 300 salariés.

Le texte ne prévoit donc pas de sanctionner une mauvaise note liée à l'index, mais uniquement son défaut de publication. En revanche, les entreprises qui, pour le troisième exercice consécutif de publication des indicateurs, constateraient la détérioration de ces indicateurs, devront « engager des négociations portant sur les mesures d'amélioration de l'emploi des seniors dans un délai de six mois ». À défaut d'accord, l'employeur devra établir un plan d'action.

À supposer que le texte soit validé par le Conseil constitutionnel, quelle sera la durée de vie de ce nouveau dispositif et, surtout, la réalité de son pouvoir incitatif pour l'emploi des seniors ? Reculer l'âge de départ à la retraite à taux plein n'a en effet de sens que si l'emploi des seniors peut être préservé. La recherche de cet équilibre fragile est ancienne et il n'est pas certain que l'étape de l'index senior permettra de l'atteindre.

A cet index, doivent donc s'ajouter d'autres mesures indirectement incitatives. Parmi celles-ci figure notamment l'obligation pour les entreprises tenues de négocier la gestion des emplois et des parcours professionnels, d'inscrire à l'ordre du jour des négociations « l'emploi des seniors, en prenant en compte les indicateurs publiés par l'entreprise en application de l'article L. 5121 7, et l'amélioration de leurs conditions de travail ».

S'y ajoutent l'incitation au cumul emploi-retraite et à la retraite progressive ou encore l'unification des prélèvements sociaux (à hauteur de 30 %) pour les indemnités de rupture conventionnelle d'un salarié ayant acquis les droits à une retraite à taux plein ou les indemnités de mise à la retraite. Enfin, issu d'un amendement présenté devant le Sénat, figure désormais dans la loi le dispositif dit du « CDI senior ». Il est ainsi prévu, en l'absence d'accord national interprofessionnel conclu sur ce point avant le 31 août 2023, de mettre en place, à titre expérimental du 1^{er} septembre 2023 jusqu'au 1^{er} septembre 2026, la possibilité, pour un demandeur d'emploi de longue durée âgé d'au moins soixante ans, de conclure un CDI pour la fin de sa carrière. Le caractère incitatif de ce contrat réside dans l'exonération de certaines cotisations sociales assises sur les rémunérations versées au salarié durant les douze premiers mois d'exécution. Une convention de branche ou un accord de branche étendu définira par ailleurs les modalités selon lesquelles l'employeur pourra, par dérogation aux articles L. 1237 5 et L. 1237 5 1 du Code du travail, mettre à la retraite le salarié dès lors qu'il remplit les conditions pour bénéficier d'une pension de retraite à taux plein. L'accord définira également les contreparties en termes de rémunération et d'indemnité de mise à la retraite accordées au salarié.

La préservation de l'emploi des seniors suppose sans doute que l'ensemble de ces paramètres (voire d'autres) soient pris en considération, la recette miracle n'ayant jusqu'ici pas été trouvée.



Programme EVE Objectif CO₂ : les grossistes en première ligne



Le sujet de la décarbonation de nos activités, et plus globalement celui du climat en lien avec l'économie, n'ont jamais été aussi prégnants. Le MEDEF vient d'ailleurs de publier récemment une nouvelle version de son Code de gouvernance, intégrant le sujet Climat. Il prône notamment l'établissement de plans d'actions, avec des objectifs précis, pour des horizons de temps définis.

C'est factuellement ce que propose, à son niveau, le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) en matière de transport de marchandises.

Piloté par l'ADEME, ce programme encourage les entreprises à mettre en œuvre des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour leurs flottes de VUL et PL. Le plan d'action qui en découle permet l'obtention de la Charte Objectif CO₂ valorisable par l'entreprise auprès de ses clients et fournisseurs, mais également en interne, auprès de ses propres collaborateurs.

LE PROGRAMME EVE OBJECTIF CO₂ EN QUELQUES CHIFFRES :

**Plus de 2000
entreprises**

engagées sur la période 2018 - 2022

**1900 000
tonnes de CO₂**

réduites chaque année

Un engagement de réduction des GES* de
12,41 % en moyenne

*gaz à effet de serre

Focus sur le programme EVE



**ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT**
transport et logistique

CHARTRE D'ENGAGEMENT VOLONTAIRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ POUR LES GROSSISTES

Une démarche de progrès pour agir durablement sur son impact environnemental en matière de transports, l'image de son entreprise... Et faire des économies

COMMENT ?

UN EXPERT
ECO CO₂
VOUS
ACCOMPAGNE

ÉTAPE 1

Faire une autoévaluation :
quel est l'état des lieux dans
mon entreprise ?

- segmentation de la flotte de véhicules (VUL / PL / SPL)
- recueil des données d'activité sur un an (kilométrage, consommations, ...)

ÉTAPE 2

Réaliser un diagnostic CO₂ et
personnaliser son plan d'action
Quelles actions vais-je choisir
de mettre en œuvre pour
atteindre les objectifs fixés ?

- ➔ retenir a minima 1 action pour chacun des 4 axes : véhicule, carburant, conducteur et organisation

EXEMPLES D' ACTIONS CONCRÈTES MISES EN PLACE PAR LES ENTREPRISES

- ➔ Accélération de la modernisation de la flotte de véhicules
- ➔ Choix d'équipements, d'accessoires et de pneumatiques économisant la consommation de carburant
- ➔ Utilisation de carburants alternatifs
- ➔ Optimisation du transport de marchandises en ville (multimodalités ...)
- ➔ Suivi informatique de la consommation de carburant et des données d'activité
- ➔ Formation de conducteurs à l'écoconduite...

PRISE EN CHARGE À
100 %
DES OUTILS ET
PRESTATIONS

ÉTAPE 3

Construction d'un plan
d'action et signature
de la charte
et suivi annuel

**UNE DÉMARCHÉ SIMPLE POUR
UNE RENTABILITÉ IMMÉDIATE**
Plus de 2 300 entreprises se sont
engagées dans la démarche depuis
2008, ce qui représente près
de 160 000 véhicules impliqués

Contact CGF
Vincent Baldy
v.baldy@cgf-grossistes.fr

07 60 31 41 45
www.objectifco2.fr



Un programme porté par

“ La charte nous permet une remise en question de nos pratiques afin de les faire évoluer. L'accompagnement proposé est très qualitatif et permet une mise en œuvre facile de la démarche. Les outils de travail sont simples à utiliser et les accompagnateurs sont disponibles en cas de besoin. Cette démarche ne doit pas être prise comme une contrainte mais plutôt comme un acte de gestion d'entreprise et une prise de conscience collective. ”

Annaëlle Chaumeron
Responsable qualité
du groupe Fornel Frères,
distributeur de fruits et
légumes, de produits de
la mer et transporteur
frigorifique national



L'OCIRP protège L'enfant orphelin

Photo : Shutterstock

La garantie éducation de l'OCIRP protège les enfants de chaque salarié, en cas de décès ou d'invalidité, grâce à un complément financier temporaire (rente) pour compenser la perte de revenu et un accompagnement social.

LES + DE LA GARANTIE

- Une rente par enfant à charge.
- Une rente doublée pour les orphelins des deux parents.
- Une rente substitutive versée au conjoint en cas d'absence d'enfant.
- Le dispositif Vivre après, ouvert à l'ensemble des membres de la famille pour leur permettre de se reconstruire et d'adapter leur projet de vie, de s'accorder un moment de répit ou encore de faciliter leur quotidien.

**Vivre
après**

NOTRE DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL PERSONNALISÉ

Un coordinateur écoute, informe, oriente et active des services en fonction des besoins.

Un panier de services adapté pour :

- assurer son avenir (soutien scolaire, aide à l'orientation professionnelle, à la recherche d'emploi...);
- être autonome (aide financière au passage du permis de conduire, Brevet de sécurité routière...);
- être soutenu(e) psychologiquement;
- faciliter son quotidien (conseils juridiques...).

Un accompagnement dans la durée.

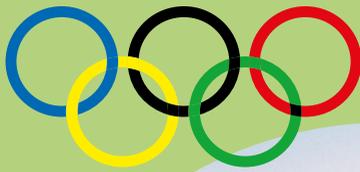
Une aide financière individuelle attribuée sous conditions.

Un site Internet unique pour s'informer et consulter son espace personnel.

vivreapres.fr



Le livret de la collection Droits et démarches proposés aux bénéficiaires.



Les grossistes mobilisés pour relever le défi logistique des Jeux Olympiques



Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris qui vont se tenir du 26 juillet au 8 septembre 2024 vont réunir 15 000 athlètes et 20 000 journalistes. Pour la seule région parisienne (Paris et Yvelines, Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne et Seine-Saint-Denis) ce seront près de 500 000 spectateurs qui seront attendus chaque jour sur les sites olympiques.

Cet évènement va dans sa globalité attirer un nombre de visiteurs qui s'ajouteront aux habituels touristes pour un total attendu de plus de 15 millions de personnes qui vont se loger, se nourrir, consommer des loisirs, et statistiquement tomber malade ou se blesser.

Ces visiteurs vont ainsi générer un surcroît d'activité économique qui va se concentrer sur les activités d'hébergement et de restauration commerciale (hôtels, cafés, restauration sur place, livrée, emportée, par distribution automatique), sur celles des pharmacies et des établissements de soin. En tant que principaux fournisseurs de ces clients aux contraintes de livraison variées, les grossistes ont comme priorité de pouvoir assurer en toutes circonstances leurs approvisionnements. Car, pour autant qu'ils soient habitués à gérer les affluences touristiques, **les grossistes vont devoir composer avec les contraintes de circulation qui seront mises en place par les autorités publiques** dans un triple objectif de faciliter les déplacements des personnels accrédités, de prévenir le risque terroriste

et d'assurer la circulation des piétons se rendant aux épreuves sportives ou en sortant. Ces contraintes de circulation vont se traduire en Île-de-France par plus de 180 kms de voies réservées aux personnes accréditées JOP entre 6 h et minuit et par l'installation de périmètres de sécurité autour des sites des épreuves olympiques à l'intérieur desquels la circulation et le stationnement des véhicules feront l'objet de restrictions plus ou moins fortes.

Pour les accompagner dans cette démarche, **la CGF a créé un groupe de travail dédié** qui s'est déjà réuni à trois reprises depuis son lancement le 2 février et dont le fil rouge est d'apporter aux entreprises, le plus tôt possible, toutes les informations fiables et pratiques indispensables pour pouvoir anticiper et trouver avec leurs fournisseurs et leurs clients les moyens de s'adapter. Ce GT fonctionnera en miroir du comité de concertation « LUJOP », mis en place le 13 mars 2023 par la Métropole du grand Paris et InTerLUD, dans lequel siège la CGF. Quatre groupes de travail ont été créés dans le cadre de ce

comité « LUJOP », chargés respectivement de traiter les voies réservées, les périmètres de sécurité, les flux de personnes et de marchandises et le volet information et communication. La CGF copilotera avec la CGAD (Confédération Générale de l'Alimentation en Détail) le GT consacré aux périmètres de sécurité autour des sites olympiques.

+ Pour toute information :
Christian Rose
c.rose@cgf-grossistes.fr

« Ces dispositifs, dont les contours ne sont pas encore définis, vont ainsi placer les grossistes dans une situation d'élaborer leur plan de continuité d'activité. »



Le régime grossiste (enfin) sanctuarisé

La proposition de loi de Frédéric Descrozaille est arrivée au bout de son parcours législatif. Visant initialement « à sécuriser l’approvisionnement des Français en produits de grande consommation », la loi n° 2023-221 du 30 mars 2023 tend désormais à « renforcer l’équilibre dans les relations commerciales entre fournisseurs et distributeurs ».

« La définition du grossiste, issue de la loi Macron de 2015, figure désormais au début de l’article relatif aux CGV grossiste. »

Initialement prévue pour mettre à jour les dispositions relatives au seuil de revente à perte et à l’encadrement des promotions, ainsi que prendre en compte la situation d’inflation à laquelle les entreprises sont confrontées, ce véhicule législatif a fait l’objet d’évolutions majeures.

En effet, dans sa version définitive, on peut relever comme mesures :

- la confirmation de l’application des règles du Code de commerce aux produits commercialisés en France, et notamment pour les structures opérant depuis l’étranger ;
- l’encadrement des promotions sur les produits non-alimentaires ;
- l’extension d’une disposition d’EGAlim II sur la non-négociabilité des matières pre-

mières agricoles aux produits vendus sous marque de distributeur (MDD) ;

- le prolongement de l’expérimentation du seuil de revente à perte, SRP + 10, en excluant la filière des fruits et légumes et l’assortissant pour les distributeurs d’une obligation d’information de préciser l’usage fait du surcroît de revenu qu’ils en tirent ;
- la mise en place d’une expérimentation donnant, en cas d’échec des négociations au 1^{er} mars, le choix au fournisseur entre, mettre fin à la relation commerciale et donc aux livraisons, ou de la poursuivre le temps du préavis applicable à la rupture de la relation commerciale établie.
- le plafonnement à 2 % du montant des pénalités logistiques du Code de commerce.

Mais l'apport de cette loi serait incomplet si l'on ne cite pas les mesures dédiées aux grossistes.

Petit coup de rétroviseur, sur ce que la CGF écrivait lors de l'entrée en vigueur de la loi EGAlim II :

« Si la situation actuelle impose de trouver des solutions immédiates pour répondre à l'urgence, il est également essentiel d'avoir une vision de plus long terme afin d'obtenir de la stabilité juridique pour les entreprises. Les mécanismes juridiques pour être efficaces nécessitent de s'inscrire dans le temps pour être maîtrisés par les opérationnels et produire ainsi les effets escomptés. »

« Si un troisième projet de loi (ndlr : EGAlim) devait être discuté dans les prochains mois pour tenter de modifier à nouveau la législation actuelle, il apparaîtrait alors opportun de ne pas impacter le régime grossiste et apporter ainsi de la stabilité et sécurité juridique à la filière. »

C'est chose faite ! **Deux nouveaux articles du Code de commerce visent désormais les conditions générales de vente (CGV) et la convention unique grossiste (article 19 de la loi).**

Même si négociations tarifaires il y a, l'enjeu des grossistes n'est pas d'acheter au prix le plus bas, mais plutôt de se positionner sur des critères de qualité, de traçabilité ou encore de volume pour répondre aux besoins d'une clientèle professionnelle très hétérogène. La relation commerciale des grossistes s'inscrit dans une relation de partenariat afin d'assurer et sécuriser ses approvisionnements en produits pour satisfaire in fine les besoins de ses clients professionnels.

Afin d'apporter de la lisibilité aux 150 000 entreprises grossistes, composées à 95 % de TPE-PME, avec des règles disséminées dans le titre IV du Code de commerce, ainsi que de la stabilité juridique, les parlementaires et le gouvernement, conscients de la spécificité de l'activité et du besoin de stabilité sur le long terme, ont sanctuarisé à droit constant le régime grossiste, au sein des articles, L441-1-2 du Code de commerce relatif aux CGV, et L441-3-1 relatif à la convention unique applicables aux relations amont et aval.

La définition du grossiste, issue de la loi Macron de 2015, figure désormais au début de l'article relatif aux CGV grossiste.

« La relation commerciale des grossistes s'inscrit dans une relation de partenariat... »

Rédigée à dessein avec une double entrée, afin d'éviter les effets d'aubaine d'acteurs non-grossistes, elle définit en positif ce qu'est un grossiste puis ce qu'il n'est pas. C'est une définition robuste et éprouvée au fil des années.

Un autre article de cette loi (article 13) a rectifié une mesure issue d'EGAlim II créant des dispositions sur les pénalités logistiques dans le Code de commerce. Pensées pour d'autres secteurs d'activité et inadaptées aux spécificités des grossistes, les parlementaires ont inséré une exclusion des grossistes du champ d'application de ces pénalités logistiques pour revenir au régime antérieur, qui ne soulevait pas de difficultés, car le seul objectif des grossistes est de sécuriser leurs approvisionnements.

La négociation et la contractualisation de pénalités à l'amont, ont vocation à assurer un taux de service satisfaisant, pour être en mesure de livrer correctement, à l'aval, leurs clients professionnels, lesquels en contractualisent également avec les grossistes. Cette dérogation ramène les grossistes au régime du Code civil, appliqué il y a un an et demi, c'est-à-dire à la négociation commerciale et la contractualisation entre les parties.

Avec pragmatisme, les Députés, les Sénateurs et le Gouvernement, ont isolé, à droit constant, les règles applicables aux grossistes, et corrigé une disposition inadaptée, afin d'apporter sécurité, stabilité et lisibilité juridique.





AFTRAL accompagne les entreprises, les salariés et les jeunes.

> FORMATION CONTINUE

En transport de marchandises, logistique, matières dangereuses, prévention et sécurité, management, réglementation ...

Présentiel et e-learning

> APPRENTISSAGE

Du CAP au BAC+6

En transport, logistique, supply chain à l'international.

Dans nos CFA et écoles spécialisées

ISTELI

aftral.com |      | 0 809 908 908 Service gratuit + prix appel

Des formations pour aller loin





Entreprises et fiscalite locale : une nouvelle taxe

Si la tendance est, depuis plusieurs années, à la baisse des impôts de production, afin de ramener le taux d'imposition dans la moyenne européenne et de redonner de la compétitivité et de l'attractivité aux entreprises françaises, une nouvelle taxe sur les bureaux (TSB) est apparue dans le projet de loi de finances 2023.

Chaque année lors des discussions du projet de loi de finances, le sujet de l'imposition locale des entreprises est remis au menu. Parmi la cotisation foncière des entreprises (CFE), la Taxe sur les Surfaces Commerciales (TASCOM) ou encore la Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties ou Non Bâties (TFPB ou TFPNB), c'est la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) qui a vu son taux réduit de 50 % pour l'année 2023, avant sa suppression définitive (en principe) en 2024.

Toutefois, le diable se cache dans les détails ! En effet, les besoins des collectivités locales évoluant tendanciuellement à la hausse, d'autres impositions sont apparues comme les taxes sur les locaux à usage de bureaux affectées à la nouvelle ligne ferroviaire de TGV Provence-Côte d'Azur. Il est important de noter que cela concerne à la fois les locaux de bureaux mais également les locaux commerciaux. Cette taxe est instituée à compter de 2023 dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes et ce pendant le temps du financement du chantier... a priori. L'heure est à la vigilance fiscale.

Fiscalité : un accompagnement sur-mesure pour les entreprises

LE SAVIEZ-VOUS ? A la suite d'un contrôle fiscal, si un désaccord apparaît avec l'administration fiscale, les entreprises disposent de recours. Elles peuvent saisir des organismes consultatifs comme la Commission départementale de Conciliation ou la Commission des Impôts Directs et des Taxes sur le Chiffre d'Affaires. Celles-ci sont présidées par un magistrat et composées de représentants des contribuables et d'agents de l'administration.

La Commission des Impôts Directs et des Taxes sur le Chiffre d'Affaires peut être saisie lorsque le désaccord porte notamment sur le montant du résultat industriel et commercial ou du chiffre d'affaires⁽¹⁾, les conditions d'application des régimes d'exonération ou encore la valeur vénale des immeubles.

Quant à la Commission départementale de Conciliation, elle peut être saisie des différends relatifs aux insuffisances de prix ou d'évaluation servant de base à la perception des droits d'enregistrement et de l'ISF.

Pour ces deux instances, les chefs d'entreprises peuvent être assistés d'un conseil de leur choix. Ce peut être un avocat fiscaliste mais également un représentant de la profession, qui pourra ainsi exposer les contraintes spécifiques à votre métier.

La CGF se tient donc à la disposition des entreprises, en lien avec leurs fédérations de rattachement, pour intervenir à leurs côtés et leur apporter son analyse juridique et fiscale de leur situation.

Objectif : préparer une bonne défense et étayer l'argumentaire.

(1) Existe également le Comité Consultatif du Crédit d'Impôt pour dépenses de recherche

Le commerce de gros partenaire de la Semaine nationale des métiers du Transport & de la Logistique

3 questions à



Pascal Blain, Directeur régional Pôle emploi Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pourquoi une Semaine nationale des métiers du Transport et de la Logistique ?

Pôle emploi PACA est positionnée comme région cheffe de file sur le secteur Transport et Logistique et à ce titre nous coordonnons des actions nationales comme cette Semaine thématique, fédérons les grands acteurs institutionnels et économiques de cette filière, dialoguons avec les entreprises et exerçons une veille sectorielle afin d'accompagner au mieux les besoins en termes d'emplois et de formation.

La première édition de cette Semaine, organisée en décembre dernier, a permis de proposer 1200 événements dans toute la France impliquant 372 agences pôle emploi et 700 structures partenaires.

Aux côtés du commerce de gros, une trentaine d'organisations professionnelles et d'organismes de formation sont impliqués pour offrir aux jeunes, personnes en insertion ou en reconversion des occasions de mieux connaître les métiers du transport et de la logistique, leur environnement de travail et pour donner envie de s'y orienter.

Visites d'entreprises/entrepôts, webinaires, forums et sessions de job dating... nous faisons du sur-mesure avec les entreprises qui souhaitent s'engager. C'est du gagnant-gagnant : les demandeurs d'em-

La CGF s'associe à Pôle emploi qui organise la 2^{ème} édition de la Semaine nationale des métiers du Transport et de la Logistique du 5 au 9 juin 2023.

ploi découvrent de nouvelles opportunités, les entreprises suscitent des vocations et trouvent une réponse à leurs difficultés de recrutement.

Notre objectif est de faciliter le retour à l'emploi des demandeurs d'emploi et d'offrir aux entreprises des réponses adaptées à leurs besoins en s'appuyant sur des méthodes innovantes pour sourcer, former ou recruter.

Selon vous, comment lever les freins ou préjugés afin d'attirer le public sur ces métiers mal connus, particulièrement dans le commerce de gros ?

Les préjugés ont la dent dure : métiers d'hommes, fonctions pénibles, secteur vieillissant...

Cette Semaine nationale est une manière de combattre les idées reçues en faisant témoigner des salariés qui s'épanouissent dans leurs fonctions, en décrivant les voies d'accès au secteur pour des candidats débutants, en montrant un secteur qui s'est modernisé, féminisé et dans lequel on peut rapidement progresser...

Nous encourageons les entreprises à ouvrir leurs portes par le biais d'immersions, évaluation en milieu de travail, pass découverte... afin d'aider les candidats à affiner leur projet professionnel. Le plan d'investissement dans les compétences est également un levier important dans notre région pour former et qualifier des personnes éloignées de l'emploi.



Le secteur recrute 2 candidats sur 3 en CDI, offre des opportunités d'emplois et de carrière variés, va se développer dans les prochaines années et amplifier la part de ses métiers qualifiés notamment pour les cadres dans le transport-logistique et pour les navigants de l'aviation.

Tout cela nous devons le faire savoir !

Pôle emploi a souhaité convier les entreprises du commerce de gros à l'édition 2023, que leur diriez-vous pour les convaincre de participer ?

Le commerce de gros est un maillon essentiel de l'économie, et ses 150 000 entreprises proposent de réelles opportunités de carrière, et cela partout en France, avec ou sans diplôme. Il pâtit d'un manque d'attractivité, par méconnaissance de ses métiers et de ses entreprises, qui sont majoritairement des TPE-PME. À nous tous, ensemble, de valoriser les entreprises grossistes, et de susciter des vocations. Travaillons collectivement pour lutter contre les tensions de recrutement et anticiper les métiers de demain.

Vous souhaitez participer ?
a.kloul@cgf-grossistes.fr

+ Plus d'infos :



Solde de la taxe d'apprentissage 2023 : modus operandi

1. Collecte par l'URSSAF

À partir de cette année, la déclaration et la collecte du solde de la taxe d'apprentissage se fera auprès de l'URSSAF et non plus des OPCO.

Pour le solde de taxe d'apprentissage sur la masse salariale 2022, la déclaration devra se faire sur la Déclaration Sociale Nominative (DSN) d'avril 2023 et le montant sera exigible le 5 ou le 15 mai 2023 (voir l'article p. 16).

2. Versement des fonds aux établissements par la Caisse des Dépôt et Consignation (CDC)

Les fonds collectés seront versés par l'URSSAF à la Caisse des Dépôt et Consignation (CDC) qui les reversera aux établissements/organismes habilités.



3. Désignation du ou des bénéficiaire(s) via la plateforme SOLTÉA

Désormais, les entreprises ne pourront plus verser le solde de la taxe d'apprentissage directement aux établissements/organismes habilités mais elles pourront désigner le ou les établissement(s) bénéficiaire(s) via la plateforme SOLTÉA et c'est la Caisse des Dépôts qui leur versera les fonds. **Ce fléchage devra se faire entre fin mai et début septembre 2023.** Les fonds non affectés par les entreprises seront répartis entre les structures habilités selon un algorithme en cours de construction.

Concrètement :

1. À partir de début mai, les entreprises pourront obtenir leurs identifiants pour le site www.soltea.gouv.fr en passant par Net-entreprises.fr,
2. À compter du 25 mai et jusqu'au 7 septembre, il faudra se connecter sur SOLTÉA pour sélectionner le ou les établissement(s) bénéficiaire(s).

Les établissements habilités figurent sur la plateforme de manière automatique et un moteur de recherche permettra de rechercher un établissement par raison sociale, numéro UAI, numéro de Siret, intitulé de formation et localisation.

La répartition du solde (entre plusieurs établissements, structures, associations...) se fera en pourcentages et non en montants.



CQP de la branche des Commerces de Gros (3044) : évolution du format des formations évaluateurs pour 2023

Les Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) de la branche des commerces de gros entrent en phase de révision en vue de leur réenregistrement pour 2024 au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP). Cette démarche permet aux entreprises utilisatrices de mobiliser certains dispositifs de financement de la formation (Compte Personnel de Formation, Pro A, VAE...).

Par anticipation et dans l'attente de l'aboutissement des travaux conduits paritairement, le format des formations évaluateurs évolue pour 2023. Désormais :

- La durée de la formation évaluateur sera de 3 heures et 30 minutes (1/2 journée),
- Les sessions de formation pourront se faire en présentiel ou à distance,
- Les sessions de formation sont :
 - En intra entreprise : limitées à un maximum de 10 inscrits,
 - En inter-entreprises : minimum 8 inscrits.

Sur le volet financier, avec la baisse des dotations allouées par France Compétences, ces formations ne pourront plus être prises en charge sur les fonds de l'alternance. Néanmoins, les entreprises auront la possibilité de les financer sur le Plan de développement des compétences.

Pour toute information sur le financement, il faut prendre contact avec le conseiller AKTO de l'entreprise.



Un printemps européen riche en législations

Malgré un contexte géopolitique complexe, l'Union européenne garde le cap de son programme de décarbonation de l'économie et d'autonomie stratégique et maintient les objectifs de son ambitieux Pacte Vert (Green Deal). A cet égard, la Commission européenne présidée par Ursula von der Leyen renforce son arsenal juridique de manière large et transversale, de la réforme du marché de l'électricité à la création d'une alliance pour l'approvisionnement en matières premières critiques.



Vers une industrie décarbonée et résiliente

Le Critical Raw Materials Act et le Net Zero Industry Act sont les deux nouvelles législations phares de ce printemps. Présentés le 16 mars dernier par la Commission, tous deux ont pour objectif de préserver l'autonomie stratégique de l'UE en réponse à l'Inflation Reduction Act américain (IRA). Le Critical Raw Materials Act vise à garantir l'approvisionnement en matières premières critiques et stratégiques afin d'affranchir l'UE de dépendances excessives vis-à-vis de pays tiers. L'UE veut renforcer son engagement mondial avec des partenaires fiables via la création d'un club des matières premières critiques. Les entreprises européennes ont besoin de financements publics pour se maintenir à un niveau de concurrence équitable face aux subventions importantes mises sur la table par les États-Unis, en particu-

lier dans le secteur des technologies nécessaires à la transition énergétique. Avec le Net Zero Industry Act, la Commission entend porter la capacité de fabrication des technologies « zéro émission nette » dans l'UE à un niveau permettant de répondre à au moins 40 % des besoins annuels en UE d'ici 2030, conformément aux objectifs du Pacte vert.

L'énergie, pivot des politiques européennes

La décarbonation du continent est l'une des priorités de la Commission mais c'est surtout la crise énergétique de l'an passé qui a mené la Commission à proposer une réforme du marché européen de l'électricité, le 14 mars dernier. Cette mesure, soutenue par le gouvernement français depuis plusieurs années, doit sécuriser le prix autant pour les entreprises que

pour les citoyens européens tout en encourageant le développement des énergies renouvelables et bas-carbone.

Des ambitions contraintes par un calendrier politique

Le Conseil et le Parlement doivent maintenant examiner les propositions législatives avec pour objectif de parvenir à un accord avant les élections européennes. Les équipes du MEDEF restent mobilisées sur le suivi de ces dossiers, afin de défendre plus que jamais les intérêts des entreprises de France.

EN PARTENARIAT AVEC

Mouvement
des Entreprises
de France 

Les 30 organisations professionnelles adhérentes à la CGF

- ✓ Association Française des Distributeurs de Papiers et d'Emballages (AFDPE)
- ✓ Association Nationale des Expéditeurs et Exportateurs en Fruits et Légumes (ANEEFEL)
- ✓ Chambre Syndicale de la Répartition Pharmaceutique (CSRPE)
- ✓ Chambre Syndicale du Commerce de Gros et du Commerce International d'Alsace Lorraine
- ✓ Fédération Nationale de Vente et Services Automatiques (NAVSA)
- ✓ Chambre Syndicale Nationale des Fabricants et Distributeurs d'Armes, Munitions, Équipements et Accessoires pour la Chasse et le Tir Sportif (SNAFAM)
- ✓ COMIDENT (produits et matériaux dentaires)
- ✓ DISTRIPRO (Boissons)
- ✓ Fédération des Distributeurs d'Équipements et Solutions électriques, Génie Climatique et Sanitaires (COEDIS)
- ✓ Fédération de la Distribution Automobile (FEDA)
- ✓ Fédération des Distributeurs Alimentaires Spécialisés (FEDALIS)
- ✓ Fédération des Entreprises Industrielles et Commerciales Internationales de la Mécanique et de l'Électronique (FICIME)
- ✓ Fédération des Grossistes en Fleurs Coupées et Plantes en Pots (FGFP)
- ✓ Fédération des Marchés de Gros de France (FMGF)
- ✓ Fédération Française de la Quincaillerie, des Fournitures pour l'Industrie, le Bâtiment et l'Habitat (FFQ)
- ✓ Fédération Française des Professionnels de la Communication par l'Objet (2FPCO)
- ✓ Fédération Française des Syndicats de Courtiers en Marchandises (FFSCM)
- ✓ Fédération nationale des négociants en pomme de terre, ail, oignon, échalote et légumes en gros (FEDEPOM)
- ✓ Fédération Nationale de la Décoration (FND)
- ✓ Fédération Nationale des Syndicats de Commerce en Gros en Produits Avicoles (FENSCOPA)
- ✓ Fédération Nationale du Tissu (FENNTISS)
- ✓ Syndicat de l'Importation et du Commerce de la Réunion (SICR)
- ✓ Syndicat des entreprises françaises des viandes (CULTURE VIANDE)
- ✓ Syndicat National des Grossistes en Fournitures Générales pour Bureaux de Tabac (SNGFGBT)
- ✓ Union des Distributeurs Non alimentaires Professionnels (UDINAP)
- ✓ Union Générale des Syndicats de Grossistes du MIN de Rungis (UNIGROS)
- ✓ Union Nationale de Commerce en Gros de Fruits et Légumes (UNCGFL)
- ✓ Union Professionnelle de la Carte Postale (UPCP)
- ✓ Union Professionnelle des Grossistes en Confiserie et Alimentation Fine (UPGCAF)
- ✓ Union Syndicale des Marchands d'Abats en Gros du MIN de Rungis (USMAG)

En 2023,
des formations
sur mesure pour les
professionnels du
commerce de gros

Format mixte
(présentiel /distanciel)

MAI

Jeudi 11 mai 2023 /
9h30 - 13h00

SOCIAL / Bien mener
un entretien professionnel

JUIN

Date et horaire en attente
de confirmation

ENVIRONNEMENT / Grossiste :
entre obligations réglementaires
et démarches volontaires,
faire de la RSE une opportunité

Jeudi 8 juin 2023 / 9h30 - 17h00

SOCIAL / Maîtriser les dispositions
de la CCN des commerces
de gros n°3044

Mardi 13 juin 2023 / 9h30 - 17h00

SOCIAL / Salariés itinérants et
commerciaux : contrat, rémunération,
temps de travail, usage du véhicule

Jeudi 29 juin 2023 / 9h30 - 13h00

SOCIAL / Construire et optimiser
sa politique de rémunération

SEPTEMBRE

Mardi 12 septembre 2023 / 9h30 - 17h00

SOCIAL / Maîtriser les dispositions de
la CCN des commerces de gros n°3044

OCTOBRE

Mardi 3 octobre 2023 / 9h30 - 17h00

ÉCONOMIE / Négociations commerciales
volet non alimentaire : maîtriser les règles
applicables pour la campagne 2023-2024

Mardi 10 octobre 2023 / 9h30 - 17h00

ÉCONOMIE / Négociations commerciales
volet alimentaire : maîtriser les règles
applicables pour la campagne 2023-2024

NOVEMBRE

Mardi 7 novembre 2023 / 9h30 - 13h00

ÉCONOMIE / Facturation électronique :
se préparer aux échéances pour une mise en place efficace

Mardi 14 novembre 2023 / 9h30 - 17h00

ENVIRONNEMENT / Grossiste : entre obligations réglementaires
et démarches volontaires, faire de la RSE une opportunité

Mardi 21 novembre 2023 / 9h30 - 17h00

SOCIAL / Maîtriser les dispositions de la CCN des commerces de gros n°3044

