



autorité de régulation
des communications électroniques,
des postes et de la distribution de la presse

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSULTATION PUBLIQUE

29 juillet - 30 septembre 2021

Projet de décision établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l'article 18 de la loi n° 47-585 modifiée (dite loi Bichet)

29 juillet 2021

Sommaire de la consultation publique

Modalités pratiques de la consultation publique	3
Projet de décision n° 2021-XXXX de l’Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse en date du XXX 2021 établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l’article 18 de la loi n° 47-585 modifiée (dite loi Bichet)	5
Annexes au projet de décision n° 2021-xxxx en date du jj mois 2021 établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l’article 18 de la loi n°47-585 modifiée (dite loi Bichet)	15
Résultats préliminaires de l’application numérique des règles de calcul du mécanisme péréquation pour le second semestre 2020	37

Modalités pratiques de la consultation publique

Calendrier

La présente consultation publique est ouverte jusqu'au 30 septembre 2021 à 17h00. L'avis des acteurs du secteur est sollicité par l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse (ci-après « **l'Arcep** » ou « **l'Autorité** ») dans le cadre de l'élaboration de la décision établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l'article 18 de la loi n° 47-585 modifiée (dite loi Bichet). Seules les contributions arrivées avant l'échéance seront prises en compte.

L'Autorité attire l'attention sur le fait que les éléments présentés dans cette consultation publique ne préjugent en aucun cas de la décision finale qu'elle prendra.

Pour faciliter la lecture et la prise en compte de leurs réponses, les contributeurs sont invités à numéroter leurs observations de manière cohérente avec le plan du présent document.

Les réponses doivent être transmises à l'Arcep de préférence par courrier électronique à l'adresse suivante :

perequationpresse@arcep.fr

Secret des affaires

L'Autorité s'autorise à rendre publiques tout ou partie des réponses qui lui parviendront, à l'exclusion des parties couvertes par le secret des affaires.

Les contributeurs sont invités à limiter autant que possible les passages couverts par le secret des affaires.

Dès lors que leur réponse contiendrait de tels éléments, les contributeurs sont invités à transmettre leur réponse en deux versions :

- une version confidentielle, dans laquelle les passages couverts par le secret des affaires sont identifiés entre crochets et surlignés en gris : « une part de marché de [25]% » ;
- une version publiable, dans laquelle les passages couverts par le secret des affaires auront été remplacés par « ... » : « une part de marché de « ... »% ».

L'Arcep pourra déclasser d'office des éléments d'information qui, par leur nature, ne relèvent pas du secret des affaires.

Objet de la consultation publique

La présente consultation a pour objet d'interroger les acteurs du secteur sur plusieurs caractéristiques du futur mécanisme de péréquation :

- les hypothèses du modèle ;
- les méthodes de calcul des coûts pris en compte pour établir le montant de la péréquation ;
- les modalités de collecte et de versement des contributions à la péréquation.

Les retours recueillis à la suite de cette consultation publique permettront, le cas échéant, d'adapter le mécanisme présenté ci-dessous.

Dans un souci de transparence, un document présentant les premières estimations du modèle de péréquation calculées selon les hypothèses exposées ci-après et à partir des données disponibles à date est joint à la présente consultation publique.

Travaux à venir

A l'issue de la présente consultation, l'Autorité adoptera au second semestre 2021 :

- la décision arrêtant la méthode de calcul de la péréquation ;
- une seconde décision qui déterminera i) le montant de la péréquation pour 2020, ii) le montant des régularisations à effectuer au titre de l'année 2020 et iii) le nouveau taux unique d'acompte en vigueur sur la base de la première décision susmentionnée.

Projet de décision n° 2021-XXXX
de l’Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et
de la distribution de la presse
en date du XXX 2021
établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre
entreprises de presse prises en application du 3° de l’article 18 de la loi n° 47-
585 modifiée (dite loi Bichet)

L’Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse (ci-après l’« **Arcep** » ou l’« **Autorité** »),

Vu la loi n° 47-585 du 2 avril 1947 relative au statut des entreprises de groupage et de distribution des journaux et publications périodiques modifiée (dite « loi Bichet »), notamment son article 18 ;

Vu le décret n° 2021-440 du 13 avril 2021 portant cahier des charges des sociétés agréées de distribution de presse ;

Vu la décision n° 2012-05 du Conseil supérieur des messageries de presse (ci-après « CSMP ») sur l’institution d’un mécanisme de péréquation entre coopératives de messageries de presse ;

Vu la décision n° 2020-0683-RDPI de l’Arcep en date du 19 juin 2020 octroyant à la société France Messagerie un agrément provisoire de distributeur de presse ;

Vu la décision n° 2020-1499-RDPI de l’Arcep en date du 15 décembre 2020 renouvelant l’agrément provisoire de distributeur de presse octroyé à la société France Messagerie par la décision n° 2020-0683-RDPI ;

Vu la décision n° 2020-0742 de l’Arcep du 8 juillet 2020 relative à la péréquation entre entreprises de presse ;

Vu la consultation publique de l’Arcep relative à la proposition de modalités de calcul et de mise en œuvre de la péréquation entre entreprises de presse qui s’est déroulée du 17 décembre 2020 au 1^{er} février 2021, et les réponses à cette consultation publique ;

Vu la consultation publique de l’Arcep relative au projet de décision établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l’article 18 de la loi n° 47-585 modifiée (dite loi Bichet) qui s’est déroulée du 29 juillet au 30 septembre 2021 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le XX YYY 2021,

Sommaire de la décision

1	Contexte	7
1.1	Cadre juridique	7
1.2	Rappel du mécanisme de péréquation mis en place par le CSMP	7
2	Synthèse de la consultation publique de décembre 2020	7
3	Objectif du modèle et principes de modélisation retenus.....	9
3.1	Objectif du modèle.....	9
3.2	Les grands principes de la modélisation élaborée par l'Arcep.....	9
4	Description des schémas logistiques de distribution	11
4.1	Publications de périodicité autre que quotidienne (ci-après « magazines »).....	11
4.2	Publications de périodicité quotidienne	12
5	Modalités de collecte et de versement des contributions dues par les éditeurs	13

1 Contexte

1.1 Cadre juridique

Le 3° de l'article 18 de la loi n° 47-585 du 2 avril 1947 relative au statut des entreprises de groupage et de distribution des journaux et publications périodiques, dite loi Bichet, dans sa version modifiée par la loi n° 2019-1063 du 18 octobre 2019 relative à la modernisation de la distribution de la presse, dispose que :

- l'Arcep « fixe les règles de répartition, entre toutes les entreprises de presse adhérant aux sociétés coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens » ;
- « cette répartition s'effectue au prorata du chiffre d'affaires des entreprises de presse adhérant aux sociétés coopératives de groupage de presse ».

1.2 Rappel du mécanisme de péréquation mis en place par le CSMP

Le Conseil Supérieur des Messageries de Presse (ci-après « CSMP »), chargé de la régulation de la distribution de la presse antérieurement à l'adoption de la loi n° 2019-1063 susmentionnée, a institué, par sa décision n° 2012-05 du 13 septembre 2012, « un mécanisme de péréquation qui a pour objet de faire prendre en charge par l'ensemble des sociétés coopératives de messageries de presse, les surcoûts supportés par l'entreprise Presstalis du fait de la distribution des quotidiens ».

Ce mécanisme prévoyait notamment le versement par les éditeurs au travers des coopératives d'acomptes mensuels à Presstalis au cours de l'année N et une régularisation au second semestre de l'année (N+1), une fois déterminé le montant définitif des surcoûts effectivement supportés par cette entreprise au titre de l'année N. Le montant de ces acomptes était calculé par un taux de péréquation appliqué à la VMF des éditeurs.

2 Synthèse de la consultation publique de décembre 2020

Compte tenu de la mission qui lui a été confiée par la loi de mettre en place un mécanisme dit « de péréquation » consistant à répartir les coûts spécifiques et ne pouvant être évités, induits par la distribution des quotidiens entre toutes les entreprises de presse adhérant aux sociétés coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, l'Autorité a souhaité mener une réflexion pour actualiser les règles établies en 2012 par le CSMP et prendre en compte à la fois les évolutions du cadre légal et du secteur.

En parallèle, l'Autorité a mis en place des mesures temporaires. Ainsi, par sa décision n° 2020-0742 en date du 8 juillet 2020 relative à la péréquation entre entreprises de presse, l'Autorité a souhaité conserver, au moins à titre provisoire, un mécanisme d'acompte provisionnel et de régularisation annuelle *ex post*, au profit de la société France Messagerie¹, comparable à celui mis en place par le CSMP. Ainsi, l'Autorité a fixé le montant des acomptes provisionnels mensuels dû par chaque distributeur de presse à 1,19 % de la VMF totale du mois précédent des titres qu'il distribue. Ces acomptes ont vocation à être régularisés une fois le montant de la péréquation déterminé.

¹ Depuis la liquidation de la société Presstalis, la société France Messagerie est la seule à exercer une activité de distribution groupée des quotidiens.

En vue de fixer les dispositions relatives au mécanisme de péréquation, l'Autorité a organisé une première consultation publique du 17 décembre 2020 au 1^{er} février 2021 afin d'interroger les acteurs du secteur sur les fondements de la méthode de calcul de la péréquation et sur les modalités d'organisation des flux de paiement.

Huit contributions ont été reçues, émises par deux distributeurs de presse (MLP, France Messagerie), cinq organisations représentant des éditeurs (SAEP², CELIN³, FNPS⁴, SPQN⁵, SEPM⁶) et un éditeur (EPM 2000).

Les contributeurs à cette première consultation publique se sont exprimés favorablement sur :

- la méthode d'évaluation proposée (méthode dite « des coûts évitables ») ;
- l'exclusion des coûts d'inefficacité ;
- les modalités de mise en œuvre (en particulier l'organisation des flux de paiement).

En revanche, les contributions font état de divergences sur les contraintes à prendre en compte :

- certains contributeurs considèrent qu'en plus des contraintes mentionnées dans la première consultation publique (sous-remplissage des moyens de transport, pic d'activité de centre de traitement, travail de nuit, travail du dimanche et des jours fériés, distribution dite « vente soir même » (ci-après « VSM »), moyens additionnels pour faire face aux retards) devraient être pris en compte les moyens, notamment aériens, mis en place pour garantir la continuité territoriale vers les outre-mer, la Corse et les autres îles métropolitaines ;
- d'autres considèrent, au contraire, que seuls les coûts spécifiques liés au sous-remplissage des moyens de transport devraient être pris en compte en raison des faibles volumes concernés, du développement de nouveaux usages et des stratégies que certains éditeurs de quotidiens mettraient en œuvre à leur seul bénéfice en faisant supporter un coût considéré comme important à l'ensemble de la filière .

Le périmètre de la chaîne de distribution à considérer pour l'application de la méthode constitue également un point de divergence entre les contributeurs :

- les uns sont favorables à l'inclusion de l'activité dite « de dépositaire » du centre de Bobigny exploité par France Messagerie, voire à l'inclusion d'autres dépositaires dès lors qu'ils supporteraient des coûts spécifiques de distribution des quotidiens sans mutualisation avec la distribution des magazines ;
- les autres souhaitent, en revanche, une diminution voire une suppression des coûts supportés par l'activité de dépositaire de « Bobigny » dans le calcul de la péréquation en raison de la baisse des volumes traités par ce centre et de la mutualisation du traitement avec la distribution des magazines.

² Syndicat de l'association des éditeurs de presse

³ Coopérative des Editeurs Libres et Indépendants

⁴ Fédération nationale de la presse d'information spécialisée

⁵ Syndicat de la Presse Quotidienne Nationale

⁶ Syndicat des éditeurs de presse magazine

3 Objectif du modèle et principes de modélisation retenus

3.1 Objectif du modèle

Le modèle de péréquation conçu par l'Arcep a pour vocation de permettre l'estimation des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens pour France Messagerie, seul distributeur de presse assurant la distribution groupée des quotidiens.

Ce modèle est conçu de manière à permettre un calcul du montant de la péréquation basé sur des données fiables et aisément vérifiables par l'Arcep et une actualisation de ce montant sur une base annuelle.

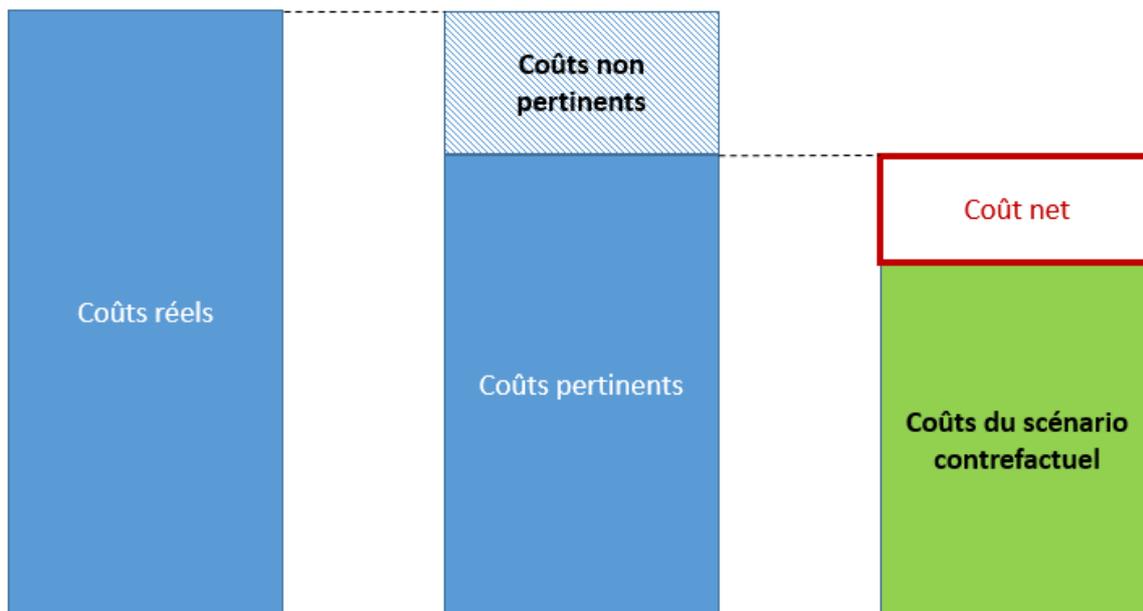
Il s'appuie sur une analyse de la composition des coûts de France Messagerie afin de permettre d'isoler et d'estimer ceux d'entre eux qui, en raison de leur caractère spécifique, non-évitable et induit par la distribution des quotidiens, sont à prendre en compte pour le calcul de la péréquation.

3.2 Les grands principes de la modélisation élaborée par l'Arcep

Pour cela, la modélisation procède en plusieurs étapes :

1. Analyse du circuit de distribution des quotidiens mis en place par France Messagerie, depuis la prise en charge en sortie d'imprimerie jusqu'à la livraison des marchands de presse, pour le représenter sous la forme de fonctions homogènes (exemples : centre de traitement, transport), relevant d'inducteurs de coûts eux aussi homogènes, auxquels appliquer les étapes suivantes de modélisation ;
2. Identification des coûts réels supportés par France Messagerie pour la mise en œuvre de chaque fonction ;
3. Appréciation, pour chaque fonction, de l'éventuelle excessivité de certains postes de coûts notamment au regard de références externes et, le cas échéant, évaluation et déduction des coûts non pertinents associés afin de déterminer l'assiette de calcul de la péréquation aux seuls coûts pertinents ;
4. Identification, pour chaque fonction, des coûts spécifiques et qui ne peuvent être évités, correspondant à des contraintes spécifiques induites par la distribution des quotidiens et qui ne peuvent être évitées, c'est-à-dire celles qui, d'une part, n'existeraient pas si la presse quotidienne était distribuée selon une périodicité non-quotidienne et pour lesquelles, d'autre part, il n'existe pas d'alternative raisonnable permettant d'offrir une qualité de service analogue à celle des quotidiens distribués (exemple : travail de nuit) ;
5. Evaluation du coût pertinent (après déduction des coûts non pertinents mentionnés à l'étape 3) induit par chaque contrainte au sein de chaque fonction;
6. Elaboration d'une référence de coût pour un scénario de distribution dit « contrefactuel » où cette contrainte n'existerait pas (exemple : travail de jour comme contrefactuel du travail de nuit) ;
7. Détermination du coût net de la contrainte spécifique et qui ne peut être évitée par différence entre le coût pertinent induit par la contrainte et le coût de référence du contrefactuel ;
8. Evaluation et retrait de la quote-part des coûts imputables à la distribution des publications non-quotidiennes qui seraient distribuées de façon mutualisée avec les quotidiens ;
9. Détermination du montant de la péréquation comme la somme des coûts nets des contraintes spécifiques et non évitables après déduction de la quote-part des publications non-quotidiennes distribuées *via* le circuit des quotidiens.

Schéma illustrant, pour une fonction de distribution et une contrainte donnée, la méthode de détermination du coût net spécifique et qui ne peut être évité à inclure dans la péréquation.



Pour une fonction donnée, lorsque les méthodes d'évaluation du coût net des différentes contraintes identifiées ne sont pas indépendantes entre elles, le coût net de chaque contrainte est évalué séquentiellement de manière à éviter les doubles comptes.

Les données utilisées afin d'appliquer ce modèle proviennent de la comptabilité de France Messagerie pour les coûts et de sources tierces s'agissant de l'appréciation des éventuels coûts non pertinents et des références contrefactuelles, voire de modélisations en cas d'absence de données directes.

S'agissant plus particulièrement de l'identification des coûts non pertinents tels que mentionnés à l'étape 3, la méthode retenue consiste à réviser à la baisse, le cas échéant, un poste de coût sur la base d'une référence de coût efficace pour la fonction considérée.

Les travaux de l'Arcep ont permis d'identifier et d'étudier six contraintes entraînant des coûts :

- les contraintes relevant du traitement des effectifs liés aux pics d'activité ;
- les contraintes liées au travail le dimanche et jours fériés ;
- les contraintes liées au travail de nuit ;
- les contraintes liées aux moyens logistiques additionnels mis en œuvre pour faire face aux retards ;
- les contraintes de distribution liées aux « ventes soir-même » (VSM) ;
- les contraintes relevant du sous-remplissage, induit par le schéma logistique mis en œuvre dans le cadre des flux de quotidiens.

4 Description des schémas logistiques de distribution

Cette section a pour objectif de décrire les schémas logistiques mis en place par France Messagerie pour la distribution des quotidiens, d'une part, et par MLP et France Messagerie pour la distribution des publications autres que quotidiennes, d'autre part, afin de faciliter la compréhension des méthodes de calcul de la péréquation qui seront décrites dans les sections suivantes.

4.1 Publications de périodicité autre que quotidienne (ci-après « magazines »)

Le schéma logistique général mis en place par France Messagerie pour distribuer les publications de périodicité autre que « quotidienne » (ci-après « magazines ») en France métropolitaine⁷ repose sur un unique centre de groupage à portée nationale qui coordonne l'acheminement vers l'ensemble des marchands de presse du territoire.

Les exemplaires sont acheminés sous la responsabilité de l'éditeur jusqu'au centre de groupage national des magazines. France Messagerie prend en charge la responsabilité de leur acheminement depuis le centre de groupage national jusqu'à la livraison aux marchands de presse. Pour cela, le schéma de distribution de France Messagerie fait appel à une soixantaine de centres de groupage locaux (généralement appelés « dépôts ») qui coordonnent de manière exclusive l'acheminement des exemplaires à destination de l'ensemble des marchands de presse de leur zone locale.

Le schéma logistique général mis en place par MLP pour distribuer les magazines est similaire, si ce n'est qu'il exploite trois centres de groupage national.

Ainsi, la distribution logistique des magazines se décompose en cinq fonctions (trois relevant du transport et deux relevant du traitement) :

- Approche : acheminement des exemplaires depuis l'imprimerie ou le brocheur jusqu'au centre de groupage national (assuré généralement par l'éditeur) ;
- Traitement N1 : regroupement des exemplaires à destination de chaque centre de groupage local ;
- Transit : acheminement des exemplaires depuis le centre de groupage national (niveau 1) vers les centres de groupage local (niveau 2) ;
- Traitement N2 : regroupement des exemplaires à destination de chaque marchand de presse ;
- Tournée : acheminement des exemplaires depuis le centre de groupage local vers les marchands de presse.

Représentation des fonctions constituant le schéma logistique de distribution des magazines



Les éléments dont disposent l'Arcep à ce jour au regard de la situation du marché ne l'amènent pas à remettre en question le caractère efficace de ce schéma de distribution des magazines (que ce soit

pour l'existence des deux niveaux de centre de groupage ou pour le nombre de centres de groupage de chaque niveau). L'Autorité s'en servira donc pour l'élaboration du scénario « contrefactuel » (partie 3.2- étape 6).

Cette appréciation sur l'efficacité du schéma de distribution des magazines mis en place en 2020 ne préjuge toutefois pas de la manière dont l'Arcep pourrait considérer ce schéma ultérieurement au regard des évolutions du secteur de la distribution de la presse.

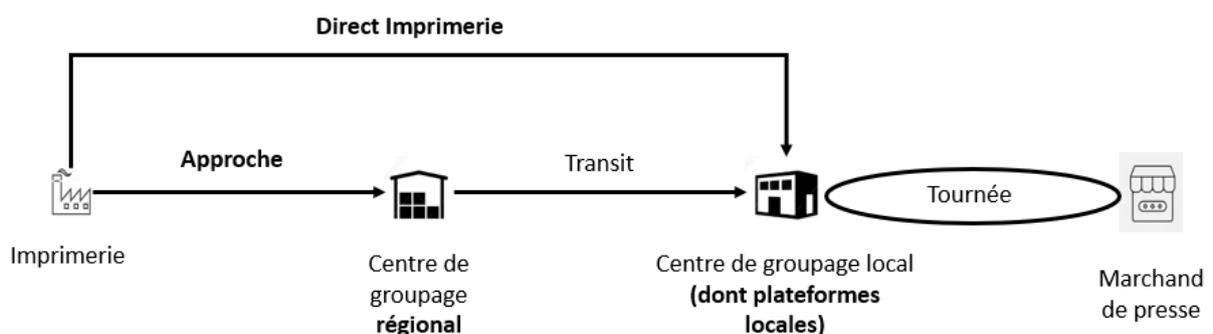
4.2 Publications de périodicité quotidienne

Le schéma logistique général mis en place par France Messagerie pour distribuer les quotidiens en France métropolitaine⁸ reprend la structure de celui mis en place pour les magazines (cf. 4.1) tout en ajoutant des spécificités permettant de satisfaire le besoin de délai réduit à quelques heures entre l'impression des exemplaires et leur réception par les marchands de presse.

Les principales différences concernant le schéma logistique de distribution des quotidiens portent principalement sur :

- le découpage de la France métropolitaine en 6 six zones régionales, chacune disposant de son propre centre de groupage régional (niveau 1 ou N1) qui coordonne de manière exclusive l'acheminement des exemplaires à destination de l'ensemble des marchands de presse de sa zone régionale ;
- l'ajout d'une trentaine de centres de groupage locaux (niveau 2 ou N2) (généralement appelés « plateformes locales ») par rapport à ceux de la distribution logistique des magazines ;
- la prise en charge des exemplaires par France Messagerie dès l'imprimerie et donc l'exécution sous sa responsabilité du processus d'approche ;
- la mise en place d'une fonction de transport alternative appelé « direct imprimerie » acheminant les exemplaires depuis l'imprimerie jusqu'au centre de groupage local, c'est-à-dire se substituant aux fonctions « Approche », « Traitement N1 » et « Transit ».

Représentation des fonctions constituant le schéma logistique de distribution des quotidiens (*)



(*) Les différences par rapport au schéma logistique de distribution des magazines sont présentées **en gras**

Le nombre de zones de groupage régionales et la localisation des centres de groupage régionaux concourent à la limitation du délai d'acheminement global des exemplaires de la presse quotidienne depuis leur sortie d'imprimerie jusqu'à leur réception par les marchands de presse. L'Arcep comprend que l'existence d'une zone de groupage régionale et la localisation du centre de groupage régional

correspondant ne présentent un intérêt que si elles correspondent aux implantations des imprimeries utilisées par la presse quotidienne nationale, ce qui semble être aujourd'hui le cas.

L'Arcep considère ainsi que les éléments dont elle dispose à ce jour, au regard de la situation du marché, ne l'amènent pas à remettre en question le caractère efficace d'un schéma logistique de distribution des quotidiens constitué en France métropolitaine de six zones de groupage régionales.

Tenant compte de l'ensemble de ces éléments, l'Arcep a élaboré une méthode d'évaluation des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution de quotidiens permettant d'estimer le montant de la péréquation. Les hypothèses et paramètres du modèle, les formules de calcul, les sources de données ainsi que les méthodes d'estimation qu'elle envisage de retenir sont détaillés en en **annexe 1** de la présente décision.

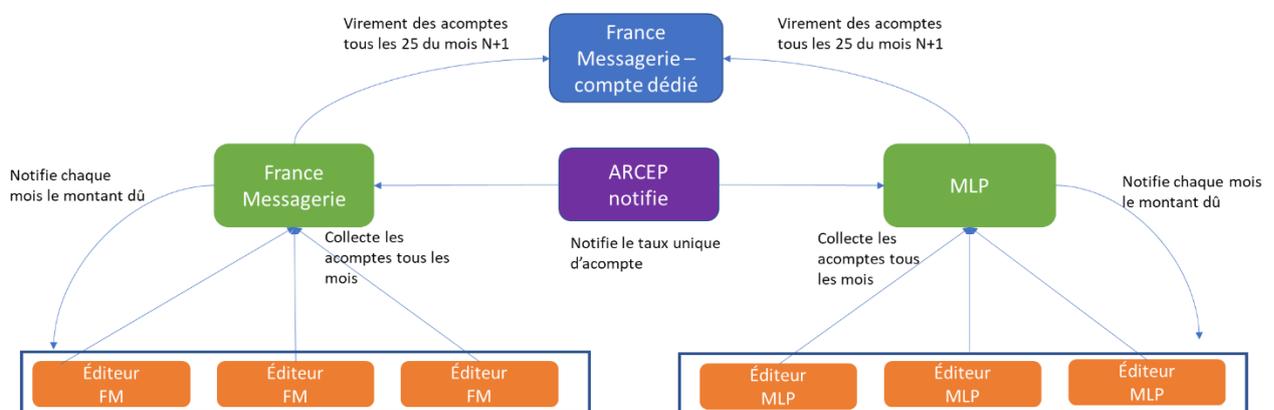
5 Modalités de collecte et de versement des contributions dues par les éditeurs

L'Arcep considère qu'il est pertinent que les modalités de collecte de la péréquation s'inscrivent dans la continuité du mécanisme actuel qui repose, d'une part, sur des versements mensuels d'acomptes provisionnels par les éditeurs et, d'autre part, sur une régularisation annuelle *ex post* une fois connu le montant de définitif de la péréquation, c'est-à-dire au cours de l'année (N+1) pour l'année N.

Ces montants seront collectés chaque mois au fil de l'eau sur les remontées des ventes et versés le 25 du mois suivant à France Messagerie directement par les distributeurs de presse (y compris par la société France Messagerie à elle-même) sur un compte dédié.

Dans un souci de transparence et pour faciliter le contrôle de ce dispositif, France Messagerie tient à jour une comptabilité spécifique traçant notamment l'ensemble des mensualités perçues, y compris celles versées par elle-même, et l'utilisation de ces dernières qu'elle tient à disposition de l'Arcep

Le schéma ci-dessous synthétise les différents flux envisagés pour la collecte de l'acompte :



Les modalités de collecte et de versement des contributions répartissant, entre toutes les entreprises de presse adhérant aux coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, les coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens sont précisées à l'**annexe 2** de la présente décision.

Décide :

- Article 1.** Le calcul définitif annuel des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens est réalisé conformément aux modalités figurant en annexe 1.
- Article 2.** Les modalités de collecte et de versement des contributions répartissant, entre toutes les entreprises de presse adhérant aux coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, les coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens sont précisées dans l'annexe 2.
- Article 3.** La directrice générale de l'Autorité est chargée de l'application de la présente décision, qui sera publiée sur le site internet de l'Autorité et au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le XX XXX 2021,

La Présidente

Laure de La Raudière

Annexes au projet de décision n 2021-xxxx en date du jj mois 2021 établissant les règles de calcul du mécanisme de péréquation entre entreprises de presse prises en application du 3° de l'article 18 de la loi n° 47-585 modifiée (dite loi Bichet)

Annexe 1 : Modalités de modélisation des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens en application du 3° de l'article 18 de la loi Bichet16

Annexe 2 : Modalités de collecte et de versement des contributions répartissant, entre toutes les entreprises de presse adhérant aux coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, les coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens en application du 3° de l'article 18 de la loi Bichet3535

Annexe 1 : Modalités de calcul des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens en application du 3° de l'article 18 de la loi Bichet

1	L'évaluation du montant de la péréquation	17
1.1	Périmètre.....	17
1.2	Les coûts des contraintes spécifiques à la distribution des quotidiens	17
1.2.1	Traitement N1	18
a)	Identification des éventuels coûts non pertinents.....	18
b)	Nuit.....	19
c)	Travail des dimanches et jours fériés	19
d)	Pic d'activité	20
1.2.2	Transport N1.....	21
a)	Précisions méthodologiques sur le plan de transport routier	21
b)	Identification des éventuels coûts non pertinents.....	22
c)	Trajets de transit (entre centre de groupage régionaux et locaux)	22
d)	Trajets d'approche	23
e)	Trajets direct imprimerie.....	25
f)	Moyens logistiques additionnels.....	26
g)	Distribution VSM	27
h)	Transport aérien vers la Corse.....	28
i)	Transport aérien vers l'outre-mer	29
1.2.3	N2 (traitement et transport)	30
a)	Dépositaires communs à France Messagerie et MLP.....	31
b)	Dépositaire de Bobigny opéré par France Messagerie	31
1.3	Cas des parutions à périodicité autre que quotidienne	34

1 L'évaluation du montant de la péréquation

1.1 Périmètre

A titre liminaire, au regard des articles 2-1 et 2-2 du décret n° 86-616 du 12 mars 1986 modifié⁹ et de l'article 2 du décret n° 2002-629 du 25 avril 2002 modifié¹⁰, il est proposé de distinguer les quotidiens des autres publications au regard de la périodicité de parution, en considérant que les quotidiens paraissent « *au moins cinq fois par semaine* ».

Seule France Messagerie distribue à ce jour des quotidiens. Les présentes règles sont susceptibles d'évoluer si une autre société agréée était amenée à l'avenir à prendre en charge la distribution groupée de quotidiens, pour tenir compte, notamment, des spécificités d'organisation de cette dernière.

Le périmètre pris en compte pour apprécier les coûts spécifiques, qui ne peuvent être évités, induits par la distribution des quotidiens est l'ensemble de la chaîne de distribution mise en œuvre par France Messagerie (y compris pour les fonctions que France Messagerie a choisi de sous-traiter) depuis la prise en charge des exemplaires à la sortie des imprimeries jusqu'à leur remise aux marchands de presse telle que décrite dans la partie 4.2 de la décision n° 2021-XXXX

L'analyse des coûts spécifiques, qui ne peuvent être évités, induits par la distribution des quotidiens portera successivement sur :

- la fonction de traitement N1 (centre de groupage régional) ;
- les fonctions de transport N1 (notamment approche, transit, direct imprimerie) ;
- les fonctions N2 (traitement par le centre de groupage local et transport correspondant aux tournées de livraison des marchands de presse).

S'agissant des coûts de siège et des coûts informatiques supportés par France Messagerie, l'Arcep considère, au regard des éléments qui lui ont été apportés, que les fonctions de gestion et de pilotage de l'activité de distribution de la presse sont également présentes pour l'activité de distribution des magazines. N'étant pas spécifiques à l'activité de distribution des quotidiens les coûts de ces fonctions n'ont pas à être inclus dans l'assiette de calcul de la péréquation.

1.2 Les coûts des contraintes spécifiques à la distribution des quotidiens

Le montant de la péréquation est établi comme étant la somme, pour chaque fonction de la distribution des quotidiens, des coûts spécifiques et qui ne peuvent être évités induits par la distribution des quotidiens.

Pour le calculer, il convient, après retrait des éventuels coûts non pertinents, de comparer les coûts pertinents supportés par France Messagerie pour satisfaire chaque contrainte spécifique et ne pouvant être évitée induite par la distribution des quotidiens avec les coûts d'un scénario « contrefactuel » de distribution dans lequel cette contrainte n'est pas satisfaite. L'écart entre les coûts effectivement supportés et les coûts supportés dans le modèle contrefactuel pour chaque contrainte constitue le coût net de cette contrainte.

⁹ Décret n°86-616 du 12 mars 1986 instituant une aide aux publications nationales d'information politique et générale à faibles ressources publicitaires.

¹⁰ Décret n°2002-629 du 25 avril 2002 relatif à l'aide à la distribution de la presse.

Le montant de la péréquation est la somme des coûts nets de chacune des contraintes identifiées pour l'ensemble des fonctions de distribution.

L'analyse suivante s'applique principalement sur trois types de fonctions (traitement N1, transport N1, traitement et transport N2) et porte sur des contraintes communes à plusieurs fonctions, liées au travail de nuit, au travail du dimanche et des jours fériés, au sous-remplissage des vecteurs ou à la moindre occupation des personnels, ou spécifiques à l'un ou l'autre.

Une partie des données nécessaires au calcul du coût net des contraintes a été identifiée comme devant provenir de France Messagerie, principalement de sa compatibilité et de son service de ressources humaines. En cas d'absence de transmission par France Messagerie de ces données de manière complète et fiable, le coût net de certaines contraintes ne sera pas évalué et ne sera par conséquent pas inclus dans le montant de la péréquation.

1.2.1 Traitement N1

La fonction « Traitement N1 » désigne l'activité des centres de groupage régionaux qui, à partir des exemplaires provenant des imprimeries, établissent les lots à expédier à chaque centre de traitement local, dépositaire ou plate-forme locale.

a) Identification des éventuels coûts non pertinents

Les coûts de traitement N1 induits par la distribution des quotidiens sont des coûts opérationnels de personnel supportés par France Messagerie.

Afin de s'assurer de l'efficacité des coûts pris en compte dans la péréquation, il convient de vérifier comment se positionnent les règles de dimensionnement des équipes en charge du traitement et leurs conditions salariales par rapport aux standards de marché.

Pour rappel, l'Autorité de la concurrence a considéré, dans son avis de décembre 2012 relatif à la prise en compte des surcoûts dits historiques dans le système de péréquation entre coopératives de messageries de presse¹¹, que l'inclusion des surcoûts salariaux et des coûts d'inefficacité de gestion ne reposait sur aucune justification d'efficacité économique.

À cette fin, le modèle de péréquation développé par l'Arcep prévoit l'établissement d'un référentiel de dimensionnement des équipes et de coûts salariaux qui servira, le cas échéant, à écarter les coûts de traitement réels supportés par France Messagerie pour ne conserver dans l'assiette de péréquation que les coûts pertinents.

Ce référentiel est constitué de la manière suivante :

- pour le dimensionnement des équipes, un « taux de passe », c'est-à-dire le nombre d'ETP par poste de traitement, de référence est établi ;
- pour les coûts salariaux, des coûts unitaires de référence par ETP¹² sont retenus.

Les coûts non pertinents sont constitués des deux composantes suivantes :

- la masse salariale correspondant au surdimensionnement des équipes de France Messagerie ;
- une composante salariale qui correspond au produit du nombre d'ETP de référence par l'écart entre le coût salarial unitaire de France Messagerie et celui du référentiel.

¹¹ Avis n° 12-A-25 du 21 décembre 2012 relatif à la prise en compte des surcoûts dits historiques dans le système de péréquation entre coopératives de messageries de presse.

¹² ETP : Equivalent temps plein

Les coûts pertinents considérés pour l'appréciation du coût net des contraintes dans la suite de la partie traitement N1 sont déterminés sur une base de coûts réels dont les éventuels coûts non pertinents ont été retirés.

Les données liées aux coûts réels supportés par France Messagerie utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

b) Nuit

Compte tenu des habitudes de consommation matinales des lecteurs et de la nécessité pour les quotidiens de proposer des contenus portant sur l'actualité de la veille, voire de la veille au soir, l'Arcep considère le recours au travail de nuit comme un contrainte ne pouvant être évitée afin d'assurer la distribution des quotidiens. Cette contrainte est également spécifique à la distribution des quotidiens puisque les schémas logistiques de distribution des publications de périodicité autre que quotidienne de France Messagerie et MLP n'ont pas recours au travail de nuit pour leur distribution.

En conséquence, le travail de nuit engendre un coût spécifique et ne pouvant être évité induit par la distribution des quotidiens qu'il convient de prendre en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En l'absence de cette contrainte, les opérations de traitement réalisées dans le scénario contrefactuel seraient menées de jour, ce qui, en conséquence, permettrait de faire l'économie des majorations salariales liées au travail de nuit. Le scénario contrefactuel pris en compte ici est la distribution des quotidiens en journée. Le coût net retenu est donc le montant des majorations de nuit.

La méthode d'évaluation du coût net du travail de nuit est plus précisément la suivante :

- identification du montant des majorations salariales liées au travail de nuit¹³ ;
- calcul de la quote-part du coût que représente ces majorations salariales par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés au 1.2.1a), afin d'obtenir le coût net de la contrainte travail de nuit pour les centres de traitement.

Le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement se calcule donc comme :

$$\text{Coût net de traitement nuit inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de nuit}$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

c) Travail des dimanches et jours fériés

Il pourrait être soutenu qu'être distribué chaque jour de l'année constitue *a priori* une possibilité intrinsèque de la périodicité quotidienne permettant aux lecteurs d'avoir accès à des contenus portant sur l'actualité fraîche quotidiennement.

Le point 1.2.1 du cahier des charges des sociétés agréées de distribution de la presse adopté par le décret n° 2021-440 du 13 avril 2021¹⁴ dispose d'ailleurs que « si le distributeur propose un service de distribution des quotidiens, il est tenu d'être en capacité de livrer a minima une fois par jour chacun des points de vente ouverts présents dans sa zone de couverture ».

¹³ Détail par type de poste et type de centres.

¹⁴ Décret n° 2021-440 du 13 avril 2021 portant cahier des charges des sociétés agréées de distribution de presse.

Or, mettre en œuvre des moyens permettant la distribution des quotidiens chaque jour conduit à avoir recours au travail le dimanche et les jours fériés, alors que les schémas logistiques de distribution des publications de périodicité autre que quotidienne de France Messagerie et MLP n'ont pas recours à cette fonction.

En l'absence de cette contrainte, les opérations de traitement réalisées dans le scénario contrefactuel seraient réalisées conformément aux conditions prévalant pour un jour de semaine, ce qui, en définitive, permettrait de faire l'économie des majorations de travail du dimanche et en jour férié. Le scénario contrefactuel pris en compte ici est une distribution des quotidiens ayant recours uniquement à du travail en jour de semaine. Le coût net retenu est donc le montant des majorations salariales pour le travail le dimanche et en jour férié.

La méthode d'évaluation du coût net de la distribution quotidienne est plus spécifiquement la suivante :

- identification du montant des montants des majorations salariales liées au travail du dimanche et jours fériés ;
- calcul de la quote-part du coût que représente ces majorations par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés au 1.2.1a), afin d'obtenir le coût net de la contrainte de travail le dimanche et les jours fériés pour les centres de traitement.

Le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectué pour les fonctions de traitement se calcule donc comme :

$$\text{Coût net de traitement dimanche et jour férié inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de dimanche et jours fériés}$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

d) Pic d'activité

En raison du délai entre l'impression des exemplaires et la livraison des marchands de presse, les exemplaires quotidiens sont acheminés vers les centres de groupage de manière non uniforme entre 23h et 6h, créant ainsi un pic de charge nécessitant l'occupation simultanée de plus de postes de traitement qu'il ne serait nécessaire si la charge était uniformément répartie sur cette plage horaire. En conséquence, les effectifs sont dimensionnés pour pouvoir traiter ces pics, ce qui induit un surdimensionnement des effectifs, une productivité sous-optimale en dehors des périodes de pic et *in fine* un coût.

L'Arcep considère en conséquence que ce pic d'activité qui s'explique par les contraintes éditoriales et d'impression des quotidiens constitue une contrainte qui ne peut être évitée induite par la distribution des quotidiens. Cette contrainte apparaît comme spécifique à la distribution des quotidiens dans la mesure où la distribution des magazines est soumise à des contraintes de livraison moins forte¹⁵, ce qui permet de mieux répartir la charge au cours d'une journée de travail.

Les coûts liés à ce pic d'activité sont considérés comme spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens qu'il convient de prendre en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

¹⁵ de 24h à 72h à partir de la réception des exemplaires par le centre de groupage national, comme mentionné dans les conditions techniques, tarifaires et contractuelles de France Messagerie et MLP.

En l'absence de cette contrainte, les opérations de traitement réalisées dans le scénario contrefactuel seraient réparties uniformément, ce qui, en conséquence, permettrait de faire l'économie du surdimensionnement des effectifs. Le scénario contrefactuel pris en compte ici est une distribution des quotidiens sans surdimensionnement des effectifs. Le coût net retenu est donc le coût induit par ce sureffectif.

La méthode d'évaluation du coût net du pic d'activité est la suivante :

- estimation du surdimensionnement au moyen d'un indicateur de taux d'inactivité;
- application de ce taux est à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés au 1.2.1a), de laquelle ont précédemment été déduits les coûts nets liés au travail de nuit ainsi qu'au travail du dimanche et en jours fériés.

Le coût net des pics d'activité se calcule donc comme :

$$\text{Coût net pic d'activité} = \text{taux d'inactivité} * (\text{masse salariale pertinente} - \text{coût net de nuit} - \text{coût net DJF}^{16})$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

1.2.2 Transport N1

Les fonctions de « Transport N1 » désigne les activités d'acheminement des exemplaires comprises entre les imprimeries et les centres de groupage locaux. Il s'agit principalement des fonctions d'approche, de transit et de direct imprimerie ainsi que des fonctions de transport particulier nécessitant une analyse spécifique tels que les moyens logistiques additionnels, la distribution VSM¹⁷, le transport vers la Corse et le transport vers les outre-mer.

a) Précisions méthodologiques sur le plan de transport routier

Il s'agit dans cette partie de décrire la manière dont le plan de transport routier de France Messagerie a été analysé.

Le plan de transport routier de France Messagerie est particulièrement complexe en ce qu'il concerne chaque jour une centaine de nœuds (imprimeries, centres de groupage régional, centres de groupage local) en intégrant plusieurs types de trajets (approche intra et extra-zone, transit, direct imprimerie) répartis entre jour et nuit et comportant des différences entre jours de semaine et jours de week-end.

Pour évaluer les coûts de la péréquation relevant du plan de transport routier de France Messagerie (cf. parties 1.2.2c), 1.2.2d), 1.2.2e), 1.2.2f), 1.2.2g)), l'Arcep a retenu une méthode d'échantillonnage consistant à réaliser des analyses détaillées sur une semaine type.

Pour cette semaine type, le coût net de chaque contrainte identifiée a été modélisé afin d'en déduire le ratio que représente chacune d'elle par rapport au coût réel constaté pour ce plan de transport dans les systèmes comptables de France Messagerie.

Le coût net de chaque contrainte, pour l'ensemble de la période considérée, s'obtient en appliquant le ratio modélisé sur la semaine type au coût réel du plan de transport constaté, pour l'ensemble de la période considérée, dans le système comptable de France Messagerie.

¹⁶ DJF = Dimanche et Jours Fériés

¹⁷ La distribution VSM (Ventes Soir Même) s'applique aux quotidiens dits du soir dont la mise en vente par les marchands de presse débute au cours de l'après-midi dans certaines parties du territoire.

S'agissant des plans de transport impliquant des vecteurs aériens et maritimes, l'analyse est réalisée sur l'ensemble de la période considérée à partir des données du système de comptabilité de France Messagerie. (cf. parties 1.2.2h) et 1.2.2i))

b) Identification des éventuels coûts non pertinents

Les coûts de transport N1 induits par la distribution des quotidiens sont des coûts de sous-traitance supportés par France Messagerie.

Afin de s'assurer de l'efficacité des coûts pris en compte dans la péréquation, il convient de vérifier la cohérence des coûts facturés par les transporteurs au regard des pratiques du marché. Une telle vérification s'appuie sur des parangonnages permettant d'évaluer la cohérence des coûts de transport transmis par France Messagerie.

Les données liées aux coûts réels facturés par les transporteurs à France Messagerie (c'est-à-dire hors parangonnages) utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et de la comptabilité de France Messagerie.

c) Trajets de transit (entre centre de groupage régionaux et locaux)

Les trajets de transit désignent le transport des exemplaires depuis les centres de groupage régionaux vers les centres de groupage locaux, dépôts et plateformes locales.

Pour les mêmes raisons que celles relevant de la fonction de traitement N1 mentionnées aux points 1.2.1b) et 1.2.1c), l'Arcep considère que le travail de nuit et le travail du dimanche et jours fériés constituent des contraintes induites par la distribution des quotidiens dont les coûts, supportés par France Messagerie via la facturation des transporteurs, sont spécifiques et ne peuvent être évités. Ils doivent donc être pris en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En raison de la sous-traitance, il n'est pas possible d'identifier directement et spécifiquement dans les données de coûts de transport les coûts associés spécifiquement au travail de nuit et au travail des dimanches et jours fériés. Un retraitement des majorations salariales au sein du coût de transport est donc nécessaire.

La méthode d'évaluation des coûts net du travail de nuit et du dimanche et jours fériés pour les trajets de transit est la suivante :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme¹⁸ du CNR (Comité National Routier) ;
- les majorations sont estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées.

Les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de transit se calculent donc comme :

$$\text{Coût net transit de nuit} = \left(\frac{\text{Taux majoration nuit}}{(1 + \text{Taux majoration nuit} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts transit de nuit}$$

$$\text{Coût net transit DJF} = \left(\frac{\text{Taux majoration DJF}}{(1 + \text{Taux majoration DJF} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts transit DJF}$$

¹⁸ Coût d'une opération de transport = Terme kilométrique + Terme horaire + Terme journalier

Où *Quote part main d'œuvre* est la part de coût que représente la main d'œuvre dans le coût d'un transport en semaine et en journée (c'est-à-dire hors majorations travail de nuit, du dimanche et des jours fériés) et *Taux majoration nuit* et *Taux majoration DJF* sont les majorations prévues dans les conventions collectives pour le travail de nuit et le travail du dimanche et des jours fériés.

Les données liées aux coûts de transport supportés par France Messagerie utilisées pour cette évaluation doivent provenir de France Messagerie.

En outre, la contrainte de distribution quotidienne implique que le plan de transport soit spécifiquement organisé pour faire circuler chaque jour des moyens de transport entre les centres de groupage régionaux et chacun des centres de groupage locaux qui en dépendent, quelle que soit la quantité acheminée à chacun de ces dépôts et sur des trajets de transit plus nombreux et plus courts que ceux du plan de transport des magazines.

Un tel plan de transport est de nature à engendrer des taux de remplissage sous optimaux des moyens de transport utilisés pour le transit et donc des coûts logistiques.

L'Arcep considère que l'utilisation sous optimale des moyens de transport pour les trajets de transit résulte de la satisfaction de contraintes spécifiques et qui ne peuvent être évitées induites par la distribution des quotidiens dont les coûts doivent être pris en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En l'absence de cette contrainte, dans le scénario contrefactuel, le transport de transit serait réalisé conformément au transit des magazines. Le scénario contrefactuel est celui de l'acheminement des magazines pour le transit entre les centres de traitement de premier et second niveau. Le coût net retenu est donc la différence de coût de transport unitaire sur les trajets de transit entre quotidiens et magazines appliqué à la quantité de quotidiens transportés sur les trajets de transit.

La méthode d'évaluation des coûts nets liés au remplissage sous optimal des trajets de transit est la suivante :

- après déduction des coûts nets liés au travail de nuit et au travail du dimanche et en jours fériés, calcul du coût moyen par kg de quotidiens transportés pour les trajets de transit ;
- calcul du coût moyen par kg transporté de magazines transportés pour les trajets de transit ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés.

Le coût net du sous-remplissage des trajets de transit se calcule donc comme :

$$\text{Coût net sous-remplissage des trajets de transit} = \text{poids de quotidiens transportés} * (\text{coût par kg des quotidiens} - \text{coût par kg des magazines})$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

d) Trajets d'approche

L'approche désigne les trajets permettant d'acheminer les exemplaires depuis l'imprimerie jusqu'au centre de groupage régional. Par ailleurs, compte tenu du schéma logistique de distribution des quotidiens réparti en six zones métropolitaines, chacune dotée d'un centre de groupage régional, deux types d'approche peuvent être distingués en fonction des localisations sur le territoire métropolitain de l'imprimerie et du centre de groupage régional desservi :

- les trajets d'approche intra-zone, correspondant à des imprimeries situées dans la zone de distribution du centre de groupage régional ;

- les trajets d'approche extra-zone, correspondant à des imprimeries situées en dehors de la zone de distribution du centre de groupage régional.

Pour les mêmes raisons que celles relevant de la fonction de traitement N1 mentionnées aux points 1.2.1b) et 1.2.1c), l'Arcep considère que le travail de nuit et le travail du dimanche et jours fériés pour les trajets d'approche intra-zone constituent des contraintes dont les coûts, supportés par France Messageries via la facturation des transporteurs, sont spécifiques et ne peuvent être évités induits par la distribution des quotidiens. Ils doivent donc être pris en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En revanche, les trajets d'approche extra-zone relèvent de la stratégie d'impression des éditeurs qui ont choisi de minimiser le nombre de sites d'impression en contrepartie d'un allongement des trajets d'approche. En conséquence, l'Arcep considère qu'une partie des coûts induits par les trajets extra-zones auraient pu être évités en ayant recours à une stratégie d'impression ne nécessitant que des trajets intra-zone. Les coûts supportés par France Messagerie au titre des contraintes de travail de nuit et du dimanche et jours fériés pour les trajets d'approche extra-zone ne sont donc pris en compte que dans la limite du coût pris en charge pour des trajets d'approche intra-zone afin de ne pas faire peser sur l'ensemble des publications le coût des choix particuliers d'éditeurs s'agissant de leur stratégie d'impression.

La méthode d'évaluation du coût net de travail de nuit et des dimanches et jours fériés est la même que celle mise en œuvre pour les trajets de transit (cf. 1.2.2c) :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme¹⁹ du CNR (comité national Routier) ;
- des majorations estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées.

Les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets d'approche se calculent donc comme :

$$\text{Coût net d'approche de nuit} = \left(\frac{\text{Taux majoration nuit}}{(1 + \text{Taux majoration nuit} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts d'approche de nuit}$$

$$\text{Coût net d'approche DJF} = \left(\frac{\text{Taux majoration DJF}}{(1 + \text{Taux majoration DJF} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts d'approche DJF}$$

Où *Quote part main d'œuvre* est la part que représente le coût de la main d'œuvre dans le coût d'un transport en semaine et en journée (c'est-à-dire hors majorations travail de nuit, du dimanche et des jours fériés) et *Taux majoration nuit* et *Taux majoration DJF* sont les majorations prévues dans les conventions collectives pour le travail de nuit et le travail du dimanche et des jours fériés.

Les données liées aux coûts de transport supportés par France Messagerie utilisées pour cette évaluation doivent provenir de France Messagerie.

En revanche, dans la mesure où les éditeurs de magazines prennent en charge l'approche de leurs propres parutions, le taux de remplissage des moyens de transport utilisés pour l'approche varie en fonction du nombre d'exemplaires imprimés pour chaque parution. En conséquence, le sous-

¹⁹ Coût d'une opération de transport = Terme kilométrique + Terme horaire + Terme journalier

remplissage éventuel des moyens de transport utilisés pour les approches des quotidiens n'est pas une contrainte spécifique à la distribution des quotidiens.

e) Trajets direct imprimerie

Les trajets « direct imprimerie » désignent des trajets permettant de livrer des exemplaires directement depuis l'imprimerie vers un dépositaire sans passer par un centre de groupage. Ces trajets peuvent se révéler efficaces et/ou nécessaires dans certains cas :

- optimisation du plan de transport (par exemple en économisant un vecteur pour un dépôt du N2 situé sur le trajet physique entre l'imprimerie et le centre de traitement) ;
- prise en charge des impressions tardives de quotidiens dont l'heure de sortie ne permet pas de passer par un centre de traitement pour satisfaire la contrainte horaire de réception du dépositaire.

Ces impressions tardives sont liées aux besoins des quotidiens de proposer des contenus portant sur l'actualité de la veille au soir (résultats sportifs, soirées électorales, etc.) qui nécessitent des bouclages éditoriaux tardifs. Les horaires d'impression ne permettent pas, dans certains cas, de tenir les contraintes horaires de réception des exemplaires imposées par les centres de groupage locaux en faisant l'objet d'un traitement par le centre de groupage régional entre un trajet d'approche et de transit.

L'Arcep considère que le besoin pour les quotidiens d'imprimer tardivement afin d'inclure dans les éditions du matin les actualités de la veille au soir est une contrainte qui ne peut être évitée induite par la distribution des quotidiens. Cette contrainte est également spécifique à la distribution des quotidiens puisque les schémas logistiques de distribution des publications de périodicité autre que quotidienne de France Messagerie et MLP n'ont pas été élaborés pour la satisfaire.

En conséquence, l'impression tardive en ce qu'elle nécessite une fonction de transport spécifique de direct imprimerie engendre un coût spécifique et ne pouvant être évité induit par la distribution des quotidiens qu'il convient de prendre en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

Pour les trajets direct imprimerie, les coûts à prendre en compte sont de plusieurs types :

- les coûts liés au travail de nuit et les dimanches et jours fériés tel que mentionnés aux points 1.2.1b) et 1.2.1c) ;
- les coûts liés au sous-remplissage des vecteurs de transport.

S'agissant des coûts liés au travail de nuit et les dimanches et jours fériés, il est proposé d'appliquer la méthode d'évaluation décrite dans la partie 1.2.2c) pour l'ensemble des trajets direct imprimerie quelle que soit leur cause :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme²⁰ du CNR (comité national Routier) ;
- des majorations estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées.

²⁰ Coût d'une opération de transport = Terme kilométrique + Terme horaire + Terme journalier

Les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de direct imprimerie se calculent donc comme :

$$\text{Coût net DI de nuit} = \left(\frac{\text{Taux majoration nuit}}{(1 + \text{Taux majoration nuit} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts DI de nuit}$$

$$\text{Coût net DI DJF} = \left(\frac{\text{Taux majoration DJF}}{(1 + \text{Taux majoration DJF} * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts DI DJF}$$

Où *Quote part main d'œuvre* est la part que représente le coût de la main d'œuvre dans le coût d'un transport en semaine et en journée (c'est-à-dire hors majorations travail de nuit, du dimanche et des jours fériés) et *Taux majoration nuit* et *Taux majoration DJF* sont les majorations prévues dans les conventions collectives pour le travail de nuit et le travail du dimanche et des jours fériés.

Les données liées aux coûts de transport supportés par France Messagerie utilisées pour cette évaluation doivent provenir de France Messagerie.

Afin d'évaluer le coût net du sous-remplissage pour l'ensemble des trajets de direct imprimerie, une méthode similaire à celle décrite au point 1.2.2c) est appliquée : il s'agit de déterminer la différence entre le coût par kg transporté des trajets direct imprimerie - ou le coût par kg des trajets de transit des quotidiens s'il est inférieur, et le coût par kg transporté pour le transit des magazines.

Le coût net du sous-remplissage des trajets direct imprimerie se calcule donc comme :

$$\text{Coût net sous-remplissage DI} = \text{poids quotidiens transportés en DI} * [\text{Min}(\text{coût par kg quotidiens en transit} ; \text{coût par kg quotidiens en DI}) - \text{coût par kg magazines}]$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

f) Moyens logistiques additionnels

Des événements exceptionnels et inattendus, provenant de facteurs exogènes (aléas météorologiques, problèmes de transport, difficultés d'impression) ou des contraintes éditoriales exceptionnelles (prolongations de matches, élections, etc.) sont susceptibles d'empêcher l'acheminement de certains flux d'exemplaires conformément au plan de transport nominal de distribution des quotidiens.

Afin de minimiser l'impact de ces perturbations sur le reste de la chaîne logistique, France Messagerie met en œuvre des moyens logistiques supplémentaires, non prévus dans le plan de transport nominal, pour pallier ces difficultés exceptionnelles. Il peut, par exemple, s'agir de trajets direct imprimerie, dans le cas où la difficulté exceptionnelle ne permet plus de satisfaire les contraintes horaires d'acheminement en faisant transiter les flux par le centre de groupage habituellement utilisé.

L'Arcep considère que la mise en œuvre de ces moyens logistiques additionnels pour préserver la distribution des quotidiens en cas d'évènement exceptionnel est une contrainte qui ne peut être évitée induite par la distribution des quotidiens. Cette contrainte apparaît comme spécifique à la distribution

des quotidiens dans la mesure où la distribution des magazines est soumise à des contraintes de livraison des points de vente moins fortes²¹ qui permettent de gérer ces aléas.

En conséquence, la mise en œuvre de moyens logistiques additionnels pour pallier les effets d'événements exceptionnels engendre un coût spécifique et ne pouvant être évité induit par la distribution des quotidiens qu'il convient de prendre en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En l'absence de cette contrainte, le transport des exemplaires concernés serait réalisé dans le scénario contrefactuel conformément au plan de transport nominal de distribution des quotidiens, ce qui, en conséquence, permettrait de faire l'économie du coût de l'ensemble des moyens logistiques additionnels. Le coût net retenu pour cette contrainte est donc le coût total de ces moyens de transports additionnels.

L'évaluation du coût net de cette contrainte s'effectue par lecture analytique directe dans la comptabilité de France Messagerie.

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

g) Distribution VSM

La distribution en vente soir même (VSM) désigne l'organisation de la logistique mise en œuvre par France Messagerie pour permettre la distribution de quotidiens dont les exemplaires sont imprimés en cours de matinée afin d'être livré aux marchands de presse au cours de l'après-midi.

En 2020, il ne restait qu'un seul quotidien utilisant la distribution VSM pour certaines zones du territoire, principalement pour l'Île de France et les grandes métropoles.

Un tel mode de distribution pourrait être considéré comme une contrainte spécifique pour France Messagerie induite par la distribution des quotidiens en ce que ce mode de distribution est actuellement inexistant pour la distribution des magazines. En particulier, il pourrait être soutenu que permettre aux quotidiens de proposer aux lecteurs en fin de journée des contenus d'information et d'analyse portant sur l'actualité du début de journée contribue au pluralisme et à la diversité de la presse et est donc un élément constitutif de la vocation d'information des quotidiens. Ce mode de distribution n'est d'ailleurs pas une innovation récente mais découle d'une longue tradition de journaux du soir dont il ne reste plus aujourd'hui qu'un unique représentant.

L'Autorité relève cependant que plusieurs acteurs ont souligné, dans le cadre de leurs réponses à la première consultation publique, que, dans la mesure où un seul titre est distribué le soir-même, ce mode de distribution devrait relever d'un choix marketing individuel de son éditeur sans lien avec les caractéristiques intrinsèques des quotidiens et serait donc à considérer comme évitable.

En toute hypothèse, si la distribution VSM devait être prise en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation, alors la méthode de détermination de son coût net serait celle décrite ci-après.

La distribution VSM ayant lieu à des horaires distincts de la distribution des autres quotidiens, les fonctions de transport ne peuvent être mutualisées avec celles relevant de la distribution des quotidiens de nuit et reposent essentiellement sur des trajets dédiés VSM de même type que les direct imprimerie, c'est-à-dire reliant directement les centres d'impression aux centres locaux de groupage concernés par une distribution VSM.

²¹ de 24h à 72h à partir de la réception des exemplaires par le centre de groupage national, comme mentionné dans les conditions techniques, tarifaires et contractuelles de France Messagerie et MLP.

Pour la distribution VSM, la seule contrainte dont le coût net serait à évaluer pour prise en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation est la contrainte de sous-remplissage des vecteurs de transport des trajets VSM.

S'agissant des coûts liés au sous-remplissage des vecteurs de transport des trajets VSM, la méthode serait la suivante :

- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens pour les trajets de VSM²²;
- calcul du coût moyen par kg transporté des magazines pour les trajets de transit ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés en VSM²³.

Le coût net du sous-remplissage des trajets VSM se calculerait donc comme :

$$\text{Coût net sous optimisation des trajets VSM} = \text{Poids de quotidiens VSM transportés} * (\text{coût par kg des quotidiens VSM} - \text{coût par kg des magazines})$$

Les données utilisées pour cette évaluation devraient provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

h) Transport aérien vers la Corse

Le schéma logistique de distribution des quotidiens de France Messagerie prévoit que les marchands de presse et les centres de groupage locaux situés en Corse sont rattachés à la zone Sud-Est, dont le centre de groupage régional est situé sur le continent. Les imprimeries auxquelles les quotidiens distribués par France Messagerie confient l'impression de leurs exemplaires étant toutes situées sur le continent, France Messagerie recourt au transport aérien dans sa fonction de transit pour acheminer les exemplaires à destination de la Corse.

Le recours au transport aérien pour desservir la Corse pourrait être considéré comme une contrainte qui ne peut être évitée induite par la distribution des quotidiens si :

- aucune imprimerie située en Corse n'était en mesure de proposer une solution d'impression locale aux éditeurs de quotidiens, et si
- le transport aérien était le seul mode permettant à France Messagerie d'assurer la distribution des quotidiens en Corse conformément aux dispositions du cahier des charges des distributeurs de presse fixé par décret²⁴.

Le recours au transport aérien pour desservir la Corse pourrait, en outre, être considéré comme spécifique à la distribution des quotidiens si, pour la distribution des magazines en Corse, le recours au transport maritime était suffisant.

Sous ces conditions, le recours au transport aérien pour desservir la Corse pourrait alors être considéré comme engendrant des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens qu'il conviendrait de prendre en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

²² Uniquement des trajets de direct imprimerie, les coûts liés au sous-remplissage liés aux trajets d'approche n'étant pas pris en compte comme c'est le cas pour la distribution de nuit.

²³ Données transmises dans la semaine type de France Messagerie

²⁴ Décret n° 2021-440 du 13 avril 2021 portant cahier des charges des sociétés agréées de distribution de presse.

Si le transport aérien vers la Corse devait être pris en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation, alors la méthode de détermination de son coût net serait celle décrite ci-après.

En l'absence de cette contrainte, dans le scénario contrefactuel, le transport des exemplaires quotidiens vers la Corse serait réalisé de la même manière que pour les magazines, c'est à dire via un vecteur maritime. Le scénario contrefactuel serait celui de l'acheminement par voie maritime des magazines vers la Corse. Le coût net retenu serait calculé comme étant la différence entre les coûts unitaires que supporteraient les quotidiens, par avion, et les magazines, par bateau, pour être acheminés depuis le continent vers la Corse.

La méthode d'évaluation des coûts nets du transport aérien à destination de la Corse serait la suivante :

- évaluation du coût par kg des exemplaires quotidiens transportés vers la Corse par voie aérienne ;
- évaluation du coût par kg des exemplaires magazines transportés vers la Corse par voie maritime ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre voie aérienne et voie maritime au nombre de kg de quotidiens transportés²⁵.

Le coût net du transport aérien vers la Corse se calculerait donc comme :

$$\begin{aligned} & \text{Coût net transport aérien vers la Corse} = \\ & \text{poids quotidiens transportés} * \\ & (\text{coût par kg quotidiens transportés par avion} - \text{coût par kg magazines transportés par bateau}) \end{aligned}$$

Les données utilisées pour cette évaluation devraient provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

i) Transport aérien vers l'outre-mer

Compte tenu des délais d'acheminement par transport maritime au départ de la métropole (plusieurs semaines), le recours au transport aérien apparaît nécessaire pour assurer non seulement la distribution des quotidiens mais également celle des hebdomadaires et des bimensuels. En conséquence, le recours au transport aérien ne semble pas résulter pas d'une contrainte spécifique induite par la distribution des quotidiens.

En revanche, contrairement aux quotidiens, les hebdomadaires et les bimensuels, pourraient disposer d'une certaine latitude pour ajuster les jours et heures des vecteurs de transport aérien qu'ils utilisent. Cette flexibilité est susceptible de permettre aux compagnies de fret aérien de proposer, en contrepartie d'une exigence moindre quant aux délais d'acheminement, des tarifs d'acheminement aérien inférieurs pour la distribution de magazines que pour la distribution des quotidiens.

Dans ces conditions, cette moindre flexibilité pour le délai d'acheminement aérien constituerait une contrainte spécifique et qui ne pourrait être évitée induite par la distribution des quotidiens dont le coût devrait être pris en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation.

Si la moindre flexibilité pour le délai d'acheminement aérien vers l'outre-mer devait être prise en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation, alors la méthode de détermination de son coût net serait celle décrite ci-après.

²⁵ Données de transport transmises par France Messagerie

En l'absence de cette contrainte, dans le scénario contrefactuel, le choix des vecteurs de transport aérien pour les quotidiens disposerait de la même flexibilité que pour le transport aérien des magazines. Le scénario contrefactuel serait celui de l'acheminement aérien des magazines vers l'outre-mer. Le coût net retenu serait donc la différence entre les coûts unitaires, c'est-à-dire par kg transporté, que supporteraient, d'une part, les quotidiens et, d'autre part, les magazines pour être acheminés par avion depuis la métropole vers l'outre-mer en application des offres de fret aérien souscrites par France Messagerie.

La méthode d'évaluation des coûts nets du transport aérien à destination de l'outre-mer serait la suivante :

- évaluation du coût par kg des exemplaires quotidiens transportés vers l'outre-mer par voie aérienne ;
- évaluation du coût par kg des exemplaires magazines transportés vers l'outre-mer par voie aérienne ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté par voie aérienne entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés vers l'outre-mer.

Le coût net du transport aérien vers l'outre-mer se calculerait donc comme :

$$\text{Coût net transport aérien vers l'outre-mer} = \text{poids de quotidiens transportés vers l'outre-mer} * (\text{coût par kg des quotidiens transportés par avion} - \text{coût par kg des magazines transportés par avion})$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

1.2.3 N2 (traitement et transport)

En l'état actuel des schémas logistiques de distribution des quotidiens et des magazines mis en œuvre par France Messagerie et MLP, les fonctions de traitement par le centre de groupage local et de transport de livraison des marchands de presse, dits « N2 », sont confiées à des tiers, appelés « dépositaires ».

Hors cas particuliers, les dépositaires exécutent ces fonctions de manière mutualisée pour France Messagerie et MLP en prenant en charge le traitement et le transport des quotidiens et des magazines jusqu'aux marchands de presse de leur périmètre géographique.

S'agissant de la fonction de traitement par le centre de groupage local, l'Arcep considère que les contraintes spécifiques induites par la distribution des quotidiens sont les mêmes que celles de la fonctions de traitement par le centre de groupage régional mentionnées au point 1.2.1 (travail de nuit, travail dimanche et jours fériés et pic d'activité) dans la mesure où les centres de groupage local interviennent sur les mêmes exemplaires de quotidiens que les centre de groupage régional avec un décalage de quelques heures au cours de la nuit. Les opérations de traitement des magazines par les centres de groupage local peuvent être réalisées la journée.

S'agissant de la fonction de livraison des marchands de presse, l'Arcep considère que, contrairement à la fonction N1 de transit, le travail de nuit n'est pas une contrainte spécifique à la distribution des quotidiens dans la mesure où le schéma de distribution des magazines est mis en œuvre actuellement par tous les dépositaires de manière à ce que les marchands reçoivent les exemplaires entre 6h et 8h du matin. En revanche, pour les raisons évoquées au point 1.2.1c), l'Arcep considère bien que le travail du dimanche est une contrainte spécifique à la distribution des quotidiens. Le sous-remplissage des vecteurs est une contrainte qui reste à apprécier en fonction du niveau de mutualisation de centres de groupage local entre les titres distribués par France Messagerie et MLP.

La suite de l'analyse distingue, d'une part, le cas général national des dépositaires communs à France Messagerie et MLP et, d'autre part, le cas particulier de Paris où France Messagerie et MLP exercent, en direct, pour des raisons historiques, les prestations confiées aux dépositaires sur le reste du territoire.

a) Dépositaires communs à France Messagerie et MLP

En l'état actuel, de l'organisation de la distribution de la presse quotidienne et magazine, les dépositaires se voient, de fait, confier par France Messagerie et MLP l'exclusivité des prestations de traitement de centre de groupage local et de transport pour la livraison des marchands de presse sur une zone géographique précise. Cette exclusivité porte à la fois sur le traitement et la livraison des quotidiens et des magazines.

L'Autorité constate que les dépositaires appliquent à France Messagerie et MLP la même tarification de leurs prestations de traitement et de transport pour les quotidiens et les magazines. Elle considère donc que si les dépositaires supportent pour les prestations qu'ils exécutent des coûts spécifiques et ne pouvant être évités associés à la distribution des quotidiens, ces coûts font déjà l'objet d'une péréquation implicite entre entreprises de presse adhérentes aux coopératives de presse.

En conséquence, au regard des schémas logistiques de distribution des quotidiens et des magazines mis en œuvre à ce jour, l'Arcep considère que les prestations réalisées par les dépositaires communs à France Messagerie et MLP n'engendrent pas de coût supplémentaire à prendre en compte dans l'assiette de la péréquation.

L'Arcep reconnaît que la liquidation des dépositaires exploités par Presstalis, les SAD, en mai 2020, a pu entraîner localement des difficultés de distribution des quotidiens et des magazines et que ces difficultés ont pu amener les distributeurs à s'interroger sur les missions confiées aux dépositaires, le niveau de mutualisation entre les fonctions réalisées pour les quotidiens et les magazines ainsi que les périmètres d'exclusivité. Toutefois, l'Arcep considère que si les coûts des prestations de N2 pour la distribution des quotidiens et des magazines ont pu varier, notamment en raison d'une moindre mutualisation des flux, à la suite de ces liquidations, les causes sont conjoncturelles et ne sont pas spécifiquement induites par la distribution des quotidiens. En conséquence, il n'y a pas lieu de les considérer dans l'assiette des coûts de la péréquation.

En revanche, prenant acte des négociations initiées entre les distributeurs et les dépositaires afin de définir et formaliser d'éventuelles évolutions par rapport au fonctionnement actuel, l'Arcep se réserve la possibilité d'ajuster la présente méthodologie si le résultat de ces négociations devait aboutir à la mise en place d'une organisation remettant en cause la péréquation implicite mentionnée ci-avant pour les prestations de N2.

b) Dépositaire de Bobigny opéré par France Messagerie

Le centre de Bobigny, opéré par France Messagerie, ne dispose pas, en tant que dépositaire, de l'exclusivité des fonctions de traitement et de transport de « N2 » sur sa zone géographique. En effet, il ne traite que les quotidiens et publications distribuées par France Messagerie, ainsi que, pour une durée limitée dans le temps, les publications précédemment distribuées par Presstalis et qui ont choisi MLP comme nouveau distributeur. Ainsi, la péréquation implicite mentionnée au paragraphe précédent n'est pas effective dans ce centre.

Le centre de Bobigny étant géré en direct par France Messagerie, les coûts spécifiques (nuit, DJF, pic de traitement, VSM) sont identifiables dans la comptabilité et les données de transport transmises par France Messagerie.

Les coûts de traitement sont traités de la même façon que décrite précédemment pour le traitement N1 (cf. 1.2.1a)), et pris en compte dans le montant total de péréquation pour les mêmes raisons :

Identification des coûts non pertinents :

Les coûts non pertinents sont constitués des deux composantes suivantes :

- la masse salariale correspondant au surdimensionnement des équipes de France Messagerie ;
- une composante salariale qui correspond au produit du nombre d'ETP de référence et de l'écart entre le coût salarial unitaire de France Messagerie et celui du référentiel.

Les coûts pertinents considérés pour l'appréciation du coût net des contraintes dans la suite de la partie traitement pour le centre de Bobigny sont déterminés sur une base de coûts réels dont les éventuels coûts non pertinents ont été retirés.

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

Travail de nuit :

La méthode d'évaluation du coût net du travail de nuit est la suivante :

- identification du montant des majorations salariales liées au travail de nuit²⁶ ;
- calcul de la quote-part du coût que représente ces majorations salariales par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés au point précédent, afin d'obtenir le coût net de la contrainte travail de nuit pour les centres de traitement.

Le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny se calcule donc comme :

$$\text{Coût net de traitement nuit inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de nuit}$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

Travail du dimanche et jours fériés :

La méthode d'évaluation du coût net du travail du dimanche et des jours fériés est la suivante :

- identification du montant des montants des majorations salariales liées au travail du dimanche et jours fériés ;
- calcul de la quote-part du coût que représente ces majorations par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés précédemment, afin d'obtenir le coût net de la contrainte de travail le dimanche et les jours fériés pour les centres de traitement.

²⁶ Détail par type de poste et type de centres

Le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny se calcule donc comme :

$$\text{Coût net de traitement dimanche et jour férié inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de dimanche et jour férié}$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

Pic d'activité :

La méthode d'évaluation du coût net du pic d'activité est la suivante :

- estimation du surdimensionnement au moyen d'un indicateur de taux d'inactivité ;
- application de ce taux est à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés ci-avant, de laquelle ont précédemment été déduits les coûts nets liés au travail de nuit ainsi qu'au travail du dimanche et en jours fériés.

Le coût net des pics d'activité se calcule donc comme :

$$\text{Coût net pic d'activité} = \text{taux d'inactivité} * (\text{masse salariale pertinente} - \text{coût net nuit} - \text{coût net DJF})$$

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du service des ressources humaines de France Messagerie.

Coût de transport :

Les coûts de transport sont pris en compte dans le montant total de péréquation pour les mêmes raisons que pour le N1. Les coûts de sous-remplissage ne sont toutefois pas pris en compte, car considérés comme mutualisés avec les flux de magazines traités par le centre de Bobigny.

La méthode d'évaluation des coûts de transport est la suivante :

- prise en compte du coût total de transport de Bobigny²⁷ hors coût de VSM
- retraitement des coûts, grâce au trinôme du CNR et aux informations des conventions collectives, afin d'isoler les coûts des dimanches et jours fériés.

Les données liées aux coûts de transport supportés par France Messagerie utilisées pour cette évaluation doivent provenir de France Messagerie.

Distribution VSM

Si, pour les raisons mentionnées au point 1.2.2g), la distribution VSM devait être prise en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation, alors la méthode de détermination de son coût net dans le cadre des fonctions de distribution de N2 réalisées par le centre de Bobigny serait celle décrite ci-après.

Les tournées de livraison des marchands de presse pour la distribution VSM ayant lieu à des horaires distincts des tournées des autres quotidiens et des magazines, elles ne peuvent être mutualisées.

En l'absence de cette contrainte, dans le scénario contrefactuel, les exemplaires distribués en VSM seraient livrés aux marchands de presse via les mêmes tournées mutualisées entre les autres quotidiens et les magazines.

²⁷ Comme pour le N1, les trajets sont sous-traités

Ainsi, la seule contrainte dont le coût net serait à évaluer pour prise en compte dans l'assiette des coûts de la péréquation est le sous remplissage des vecteurs de transport des tournées VSM par rapport aux tournées mutualisées des quotidiens et magazines.

S'agissant des coûts liés au sous-remplissage des vecteurs de transport VSM, la méthode serait la suivante :

- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens VSM pour les tournées ;
- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens non VSM et magazines pour les tournées ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre, d'une part, quotidiens VSM et, d'autres part, quotidiens non VSM et magazines rapporté au nombre de kg de quotidiens VSM transportés.

Le coût net du sous-remplissage des trajets VSM se calculerait donc comme :

$$\text{Coût net sous-optimisation des tournées VSM} = \text{Poids de quotidiens VSM transportés} * (\text{coût par kg des tournées quotidiens VSM} - \text{coût par kg des tournées quotidiens non VSM et magazines})$$

Les données utilisées pour cette évaluation devraient provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

1.3 Cas des parutions à périodicité autre que quotidienne

Le 3° de l'article 18 de la loi Bichet prévoit que seuls les « *coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens* » font l'objet d'une « *répartition entre toutes les entreprises de presse adhérant aux coopératives de groupage presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse* ».

Ainsi, l'Arcep considère que, si rien ne s'oppose à ce que des publications à périodicité autre que quotidienne choisissent, pour des raisons de qualité de service, d'être distribuées de manière mutualisée avec les quotidiens au sein du même circuit de distribution logistique, les coûts de distribution de ces publications à périodicité non quotidienne n'a pas à être pris en compte dans l'assiette de la péréquation.

Les volumes de ces parutions sont pris en compte dans le calcul du coût unitaire du kilo transporté, afin de prendre en compte le meilleur remplissage qu'ils permettent. Les coûts associés sont toutefois déduits par la suite. En conséquence, le modèle de calcul exclura de l'assiette de la péréquation les coûts induits par la distribution de ces parutions pour les fonctions où leurs flux pourront être spécifiquement distingués des flux des quotidiens. Pour les fonctions où cette distinction n'est pas possible, un montant correspondant à la part (en poids) que représentent les parutions non quotidiennes dans l'ensemble des flux transportés dans le circuit logistique de distribution des quotidiens sera déduit du montant de la péréquation.

Les données utilisées pour cette évaluation doivent provenir du système d'information logistique et de la compatibilité de France Messagerie pour les activités de distribution de quotidiens et de magazines.

Annexe 2 : Modalités de collecte et de versement des contributions répartissant, entre toutes les entreprises de presse adhérant aux coopératives de groupage de presse utilisant les services des sociétés agréées de distribution de la presse, les coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens en application du 3° de l'article 18 de la loi Bichet

1 Mécanisme de détermination du montant des contributions dues par les éditeurs

1.1 Modalités de calcul des acomptes mensuels provisionnels et du montant dû au titre de la péréquation

Le montant de la péréquation de l'année N ne pouvant être connu qu'en année (N+1), une fois les comptes de France Messagerie arrêté, l'Arcep considère que, pour assurer la continuité territoriale et temporelle de la distribution des quotidiens, le mécanisme d'acomptes mensuels et de régularisation doit être maintenu.

La valeur des acomptes versés du mois d'octobre de l'année N au mois de septembre de l'année N+1 est déterminée par un taux unique correspondant au rapport entre le dernier montant de la péréquation calculé²⁸ en septembre de l'année N au titre de l'année (N-1) et le montant total des VMF, métropolitaines et export, de l'ensemble des titres distribués, tous distributeurs confondus [en (N-1)] :

$$\text{Taux unique d'acompte (d'octobre } N \text{ à septembre } N + 1) = \frac{\text{Valeur de la péréquation en année } (N - 1)}{\text{Total des VMF des distributeurs de l'année } (N - 1)}$$

L'acompte mensuel dû par chaque éditeur pendant l'année N s'obtient en appliquant le taux unique ainsi calculé à sa VMF.

$$\text{Acompte mensuel provisionnel (mois } M \text{ de l'années } N) = \text{Taux unique d'acompte (mois } M \text{ de l'année } N) * \text{VMF mensuelle}$$

Ainsi calculé, le montant d'acompte versé par les éditeurs au cours de l'année N fera l'objet d'une régularisation en année N+1.

Les montants à régulariser seront calculés comme la différence entre le montant de contribution effectivement dû au titre de la péréquation et la somme des acomptes provisionnels versés, où :

$$\text{Montant dû au titre de la péréquation de l'année } N = \text{Valeur de la péréquation en année } N * \left(\frac{\text{VMF de l'éditeur en année } N}{\text{Total des VMF "distribuées" par les messageries en année } N} \right)$$

²⁸ Ce montant correspond donc au total des coûts spécifiques et ne pouvant être évités induits par la distribution des quotidiens qui aurait été calculé, soit le montant réalisé de la péréquation de l'année (N-2).

1.2 Mécanisme de régularisation

Le mécanisme de régularisation consiste à ne procéder qu'à une seule régularisation pour l'année (N-1), en septembre de l'année N. Il n'y aura donc plus de régularisation des acomptes versés sur les neuf premiers mois de l'année. Le mécanisme est le suivant :

- Juillet (N) :
 - o communication au régulateur par les distributeurs des VMF déclarées au titre de l'année (N-1) ;
- Septembre (N) :
 - o détermination du montant réalisé de la péréquation de l'année (N-1) ;
 - o détermination et notification du taux unique d'acompte applicable à compter d'octobre de l'année N ;
 - o détermination des montants à régulariser pour l'année (N-1), calculés pour chaque éditeur comme la différence entre les acomptes provisionnels versés l'année (N-1) et les montants des contributions à la péréquation effectivement dues au titre de l'année (N-1).

Ainsi calculés, les montants à régulariser seront ensuite répercutés aux éditeurs par les distributeurs via des remboursements ou des appels de compléments.

2 Collecte des montants dus

Les sociétés de distribution de la presse de reverser à la société France Messagerie le montant des acomptes collectés auprès des éditeurs, en application de l'article 18 de la loi du 2 avril 1947 modifiée.

Ces montants seront collectés chaque mois au fil de l'eau sur les remontées des ventes et versés le 25 du mois suivant à France Messagerie directement par les distributeurs de presse (y compris par la société France Messagerie à elle-même) sur un compte dédié.

Dans un souci de transparence et pour faciliter le contrôle de ce dispositif, France Messagerie tient à jour une comptabilité spécifique traçant notamment l'ensemble des mensualités perçues, y compris celles versées par elle-même, et l'utilisation de ces dernières qu'elle tient à disposition de l'Arcep.

Résultats préliminaires de l'application numérique des règles de calcul du mécanisme péréquation pour le second semestre 2020

Le document suivant présente les résultats préliminaires de l'application des règles de calcul du mécanisme de péréquation proposées en **Annexe 1** du projet de décision mis en consultation publique. Ces premières estimations, réalisées par l'Autorité à partir des données disponibles transmises par France Messagerie à date, ne fournissent donc que des ordres de grandeur provisoires. Elles ne préjugent en rien du montant final de la péréquation que l'Autorité sera amenée à calculer en application des règles qui seront arrêtées à l'issue de cette consultation publique.

Les données transmises par France Messagerie utilisées pour réaliser les estimations présentées ci-dessous concernent la période d'exercice de France Messagerie en 2020, soit le second semestre 2020. Les estimations présentées ci-après portent donc sur un semestre.

1 Les coûts des contraintes spécifiques à la distribution des quotidiens

1.1 Traitement N1

1.1.1 Identification des éventuels coûts non pertinents

Le modèle prévoit l'établissement d'un référentiel de dimensionnement des équipes et de coûts salariaux qui servira, le cas échéant, à écrêter les coûts de traitement réels supportés par France Messagerie pour ne conserver dans l'assiette de péréquation que les coûts pertinents.

En l'absence de transmission de données exploitables par France Messagerie et MLP, ce référentiel a été établi, pour le présent exercice, à partir d'une actualisation des données historiques de la société SoProCom, de la manière suivante :

- pour le dimensionnement des équipes, le « taux de passe », c'est-à-dire le nombre d'ETP par poste de traitement, de référence est celui identifié dans le rapport Mettling de 2010 (taux de référence des Soprocom précédemment utilisé) a été conservé ;
- pour les coûts salariaux, il a été retenu comme coûts unitaires de référence²⁹ les coûts salariaux des employés SoProCom en vigueur en 2018 (d'après les informations Presstalis), actualisés avec l'indice INSEE Série 001565190, indice mensuel du coût horaire du travail révisé (transport et entreposage).

Pour le second semestre 2020, les coûts non pertinents des deux composantes ont été estimés de la manière suivante :

- pour le dimensionnement des équipes,
 - o le taux de passe de France Messagerie a été estimé à partir du taux de passe 2018 de Presstalis auquel est appliqué un ratio correspondant à la baisse des effectifs constatée entre Presstalis et France Messagerie sur ce périmètre ;
 - o la masse salariale correspondant au surdimensionnement des équipes de France Messagerie a été calculée comme le coût total des ETP permettant de combler l'écart entre le taux de passe estimé de France Messagerie et le taux de passe de référence ;

²⁹ ETP : Equivalent temps plein

- pour les coûts salariaux, les coûts salariaux non-pertinents ont été estimés comme le produit du nombre d'ETP de référence par l'écart entre le coût unitaire de France Messagerie et celui du référentiel.

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date et des paramètres retenus décrits ci-avant, la masse salariale associée à l'activité de traitement N1 pour le second semestre 2020 a été estimée à 3,3 M€. Les coûts non pertinents étant estimés à 1,5 M€, le niveau des coûts pertinents pris en compte pour évaluer les coûts nets de traitement éligibles à la péréquation serait donc de 1,8 M€.

1.1.2 Nuit

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- identification du montant des majorations salariales liées au travail de nuit ;
- calcul de la quote-part du coût que représentent ces majorations salariales par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non-pertinents, afin d'obtenir le coût net de la contrainte travail de nuit pour les centres de traitement,

le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement se calcule comme :

$$\text{Coût net de traitement nuit inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de nuit}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets associés au travail de nuit pour le second semestre 2020 s'élèveraient à 0,2 M€.

1.1.3 Travail des dimanches et jours fériés

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- identification du montant des montants des majorations salariales liées au travail du dimanche et jours fériés ;
- calcul de la quote-part du coût que représentent ces majorations par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non-pertinents, afin d'obtenir le coût net de la contrainte de travail le dimanche et les jours fériés pour les centres de traitement,

le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les fonctions de traitement se calcule comme :

$$\text{Coût net de traitement dimanche et jour férié inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de dimanche et jour férié}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectué pour les fonctions de traitement pour le second semestre 2020 s'élèverait à 0,2 M€.

1.1.4 Pic d'activité

Faute de transmission par France Messagerie d'éléments suffisamment précis permettant de justifier l'augmentation du taux d'inactivité qu'elle a déclaré, l'Arcep considère qu'il convient de retenir pour le calcul du montant de la péréquation 2020, le même taux d'inactivité, à savoir 38 %, que celui retenu par le CSMP en 2018.

Cette considération pour l'année 2020 ne préjuge en rien de la manière dont l'Arcep pourrait considérer l'évolution de ce taux d'inactivité, lors du calcul du montant de la péréquation des années ultérieures, au regard des évolutions à venir du secteur de la distribution de la presse.

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- un indicateur de taux d'inactivité retenu de 38 % ;
- application de ce taux à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents, de laquelle ont précédemment été déduits les coûts nets liés au travail de nuit ainsi qu'au travail du dimanche et en jours fériés,

le coût net associé aux pics d'activité se calcule comme :

$$\text{Coût net pic d'activité} = 38\% * (\text{masse salariale pertinente} - \text{coût net de nuit} - \text{coût net DJF}^{30})$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net associé au pic d'activité pour le second semestre 2020 s'élèverait à 0,5 M€ au niveau N1.

1.2 Transport N1

1.2.1 Identification des éventuels coûts non pertinents

Une analyse des prix facturés à France Messagerie par ses transporteurs montre que, au regard des prestations proposées (horaires, distances parcourues), ceux-ci sont comparables à ceux simulés avec les formules du Comité National Routier.

Ainsi, au regard des éléments dont dispose l'Arcep, les modalités d'exercice de la sous-traitance des moyens de transport ne semblent pas emporter de coûts non pertinents qu'il conviendrait de retirer.

1.2.2 Trajets de transit (entre centre de groupage régionaux et locaux)

a) Coûts nets du travail de nuit et du dimanche et jours fériés pour les trajets de transit

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme du CNR (Comité National Routier) ;
- des majorations estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées, elles s'élèvent à +25 % pour le travail de nuit et de +100 % pour le travail dimanche et jour férié,

³⁰ DJF = Dimanche et Jours Fériés

Les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de transit se calculent comme :

$$\text{Coût net transit de nuit} = \left(\frac{25\%}{(1 + 25\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts transit de nuit}$$

$$\text{Coût net transit DJF} = \left(\frac{100\%}{(1 + 100\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts transit DJF}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de transit pour le second semestre 2020 s'élèveraient respectivement à 0,4 M€ et 0,3 M€.

b) Coûts nets liés au remplissage sous optimal des trajets de transit

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- après déduction des coûts nets liés au travail de nuit et au travail du dimanche et en jours fériés, calcul du coût moyen par kg de quotidiens transportés pour les trajets de transit ;
- calcul du coût moyen par kg transporté de magazines transportés pour les trajets de transit ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés,

le coût net du sous-remplissage des trajets de transit se calcule comme :

$$\text{Coût net sous-remplissage des trajets de transit} = \text{Poids de quotidiens transportés} * (\text{coût par kg des quotidiens} - \text{coût par kg des magazines})$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net associé au sous-remplissage pour les trajets de transit pour le second semestre 2020 s'élèverait à 1,7 M€.

1.2.3 Trajets d'approche

a) Coûts nets du travail de nuit et du dimanche et jours fériés pour les trajets d'approche

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme du CNR (comité national Routier) ;
- des majorations estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées ; elles s'élèveraient à +25 % pour le travail de nuit et de +100 % pour le travail dimanche et jour férié,

les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets d'approche se calculent comme :

$$\text{Coût net d'approche de nuit} = \left(\frac{25\%}{(1 + 25\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts d'approche de nuit}$$

$$\text{Coût net d'approche DJF} = \left(\frac{100\%}{(1 + 100\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts d'approche DJF}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets d'approche intra-zone et extra-zone pour le second semestre 2020 s'élèveraient respectivement à 0,1 M€ et 0,1 M€.

1.2.4 Trajets direct imprimerie

a) Coûts nets du travail de nuit et du dimanche et jours fériés pour les trajets de direct imprimerie

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- la quote-part de main d'œuvre de la nuit et des dimanches et jours fériés au sein de la sous-traitance est calculée à partir de la formule du trinôme du CNR (comité national Routier) ;
- des majorations estimées à partir de l'analyse des conventions collectives sont ensuite appliquées, elles s'élèveraient à +25 % pour le travail de nuit et de +100 % pour le travail dimanche et jour férié,

Les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de direct imprimerie se calculent comme :

$$\text{Coût net DI de nuit} = \left(\frac{25\%}{(1 + 25\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts DI de nuit}$$

$$\text{Coût net DI DJF} = \left(\frac{100\%}{(1 + 100\% * \text{Quote part main d'oeuvre})} \right) * \text{Quote part main d'oeuvre} * \text{Coûts DI DJF}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets du travail de nuit et du travail les dimanches et jours fériés effectués pour les trajets de direct imprimerie pour le second semestre 2020 s'élèveraient respectivement à 0,1 M€ et 0,1 M€.

b) Coûts nets liés au remplissage sous optimal des trajets de direct imprimerie

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- après déduction des coûts nets liés au travail de nuit et au travail du dimanche et en jours fériés, calcul du coût moyen par kg de quotidiens transportés pour les trajets de direct imprimerie ;
- calcul du coût moyen par kg transporté de magazines transportés pour les trajets de direct imprimerie ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés,

le coût net du sous-remplissage des trajets direct imprimerie se calcule comme :

$$\text{Coût net sous-remplissage DI} = \text{poids quotidiens transportés en DI} * [\text{Min (coût par kg quotidiens en transit ; coût par kg quotidiens en DI)} - \text{coût par kg magazines}]$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net associé au sous-remplissage pour les trajets de direct imprimerie pour le second semestre 2020 s'élèverait à 0,7 M€.

1.2.5 Moyens logistiques additionnels

A partir de la comptabilité de France Messagerie, les coûts nets associés aux moyens logistiques additionnels pour le second semestre 2020 peuvent être évalués à 0,3 M€.

1.2.6 Distribution VSM

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens pour les trajets de VSM ;
- calcul du coût moyen par kg transporté des magazines pour les trajets de transit ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés en VSM³¹,

le coût net du sous-remplissage des trajets VSM se calcule comme :

$$\text{Coût net sous – optimisation des trajets VSM} = \text{Poids de quotidiens VSM transportés} * (\text{coût par kg des quotidiens VSM} - \text{coût par kg des magazines})$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets associés au sous-remplissage pour les trajets de VSM pour le second semestre 2020 s'élèveraient à 0,03 M€.

1.2.7 Transport aérien vers la Corse

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- évaluation du coût par kg des exemplaires quotidiens transportés vers la Corse par voie aérienne ;
- évaluation du coût par kg des exemplaires magazines transportés vers la Corse par voie maritime ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre voie aérienne et voie maritime au nombre de kg de quotidiens transportés,

le coût net du transport aérien vers la Corse se calcule comme :

$$\text{Coût net transport aérien vers la Corse} = \text{Poids quotidiens transportés} * (\text{coût par kg quotidiens transportés par avion} - \text{coût par kg magazines transportés par bateau})$$

³¹ Données transmises dans la semaine type de France Messagerie

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets associés au transport aérien vers la Corse pour le second semestre 2020 s'élèveraient à 0,7 M€.

1.2.8 Transport aérien vers l'outre-mer

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- évaluation du coût par kg des exemplaires quotidiens transportés vers l'outre-mer par voie aérienne ;
- évaluation du coût par kg des exemplaires magazines transportés vers l'outre-mer par voie aérienne ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté par voie aérienne entre quotidiens et magazines au nombre de kg de quotidiens transportés vers l'outre-mer,

le coût net du transport aérien vers l'outre-mer se calcule comme :

$$\text{Coût net transport aérien vers l'outre-mer} = \text{poids quotidiens transportés vers l'outre-mer} * (\text{coût par kg quotidiens transportés par avion} - \text{coût par kg magazines transportés par avion})$$

En raison de la crise sanitaire, France Messagerie n'a pas mis en œuvre, en 2020, de desserte de l'outre-mer correspondant à la périodicité de parution des quotidiens. En effet, environ deux vols par semaine seulement ont été assurés sur la période, ce qui ne correspond pas à un service de distribution de quotidiens.

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, les coûts nets associés au transport aérien vers l'outre-mer pour l'année 2020 s'élèveraient à 0 M€³².

1.3 N2 (traitement et transport) : dépositaire de Bobigny opéré par France Messagerie

Le centre de Bobigny étant géré en direct par France Messagerie, les surcoûts spécifiques (nuit, DJF, pic de traitement, VSM) sont identifiables dans la comptabilité et les données de transport transmises par France Messagerie.

1.3.1 Traitement N2 Bobigny

a) Identification des coûts non-pertinents

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- pour le dimensionnement des équipes,
 - o le taux de passe de France Messagerie a été estimé à partir du taux de passe 2018 de Presstalis auquel est appliqué un ratio correspondant à la baisse des effectifs constatée entre Presstalis et France Messagerie sur ce périmètre ;

³² En raison de la crise sanitaire, France Messagerie n'a pas mis en œuvre de desserte de l'outre-mer correspondant à la périodicité de parution des quotidiens. En effet, environ deux vols par semaine seulement ont été assurés sur la période, ce qui ne correspond pas à un service de distribution de quotidiens.

- la masse salariale correspondant au surdimensionnement des équipes de France Messagerie a été calculée comme le coût total des ETP permettant de combler l'écart entre le taux de passe estimé de France Messagerie et le taux de passe de référence ;
- pour les coûts salariaux, les coûts salariaux non-pertinents ont été estimés comme le produit du nombre d'ETP de référence par l'écart entre le coût unitaire de France Messagerie et celui du référentiel.

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, la masse salariale associée à l'activité de traitement pour le second semestre 2020 peut être estimée à 1,2 M€. Les coûts non pertinents étant estimés à 0,7 M€, le montant des coûts pertinents, pris en compte pour évaluer les coûts nets de traitement éligibles à la péréquation, s'élèverait à 0,5 M€.

b) Travail de nuit

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- identification du montant des majorations salariales liées au travail de nuit³³ ;
- calcul de la quote-part du coût que représentent ces majorations salariales par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés au point précédent, afin d'obtenir le coût net de la contrainte travail de nuit pour les centres de traitement,

le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny se calcule comme :

$$\text{Coût net de traitement nuit inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de nuit}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny pour le second semestre 2020 s'élèverait à 0,05 M€.

c) Travail du dimanche et jours fériés

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- identification du montant des montants des majorations salariales liées au travail du dimanche et jours fériés ;
- calcul de la quote-part du coût que représentent ces majorations par rapport à la masse salariale totale ;
- application de cette quote-part à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents identifiés précédemment, afin d'obtenir le coût net de la contrainte de travail le dimanche et les jours fériés pour les centres de traitement,

³³ Détail par type de poste et type de centres

le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny se calcule comme :

$$\text{Coût net de traitement dimanche et jour férié inclus dans la péréquation} = \text{masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de dimanche et jour férié}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net du travail de nuit effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny pour le second semestre 2020 s'élèverait à 0,06 M€.

d) Pic d'activité

Le taux d'inactivité précédemment retenu dans le cadre des travaux du CSMP était de 24 %. Faute d'éléments complémentaires permettant d'étayer un autre niveau, le précédent taux de 24 % a été retenu pour le présent exercice d'estimation.

En application de la méthode d'évaluation suivante :

- un indicateur de taux d'inactivité de 24 % a été retenu ;
- application de ce taux à la masse salariale pertinente, c'est à dire après déduction des coûts non pertinents, de laquelle ont précédemment été déduits les coûts nets liés au travail de nuit ainsi qu'au travail du dimanche et en jours fériés,

le coût net des pics d'activité se calcule comme :

$$\text{Coût net pic d'activité} = 24\% * (\text{masse salariale pertinente} - \text{coût net nuit} - \text{coût net DJF})$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net associé au pic d'activité pour le second semestre 2020 est évalué à 0,1 M€ pour le centre de Bobigny.

1.3.2 Transport N2

a) Travail du dimanches et jours fériés

En l'absence du plan de transport du centre de Bobigny, l'évaluation des coûts de transport a été réalisée de la manière suivante :

- prise en compte du coût total de transport de Bobigny hors coût de VSM ;
- à partir du trinôme du CNR et des informations des conventions collectives, les coûts ont été retraités afin d'isoler les coûts des dimanches et jours fériés (avec les paramètres de calcul suivants : une part de coût de main d'œuvre de 40 % dans le coût de transport, majoration du dimanche et jours fériés de 100 %, une quote-part de dimanche et jours fériés de 17 % par an).

Le coût net du travail les dimanches et jours fériés effectué pour les fonctions de traitement réalisées au centre de Bobigny se calcule donc comme :

$$\text{Coût net de transport dimanche et jour férié inclus dans la péréquation} = \text{Masse salariale pertinente} * \text{quote-part des majorations de dimanche et jour férié}$$

Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net du travail les dimanches et jours fériés pour les fonctions de transport du centre de Bobigny s'élèverait à 0,1 M€.

b) Distribution en vente soir même

France Messagerie n'a pas transmis de plan de transport pour le dépôt de Bobigny.

Il n'a donc pas été possible d'estimer le coût net du sous-remplissage des trajets VSM pour le dépôt de Bobigny avec la même méthodologie que celle appliquée pour le niveau N1.

Une fois les données nécessaires obtenues, la méthode serait la suivante :

- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens VSM pour les tournées ;
- calcul du coût moyen par kg transporté de quotidiens non VSM et magazines pour les tournées ;
- application de l'écart de coût moyen par kg transporté entre, d'une part, quotidiens VSM et, d'autres part, quotidiens non VSM et magazines rapporté au nombre de kg de quotidiens VSM transportés.

Le coût net du sous-remplissage des trajets VSM se calculerait donc comme :

$$\text{Coût net sous-optimisation des tournées VSM} = \text{poids quotidiens VSM transportés} * (\text{coût par kg des tournées quotidiens VSM} - \text{coût par kg des tournées quotidiens non VSM et magazines})$$

Le coût total de la VSM s'élève à 0,474 M€ pour le S2 2020. Compte tenu des données disponibles transmises par France Messagerie à date, le coût net de la VSM pour le N2 de Bobigny serait donc compris entre 0 et 474 k€.

2 Tableau récapitulatif des montants du second semestre 2020

Fonction / Sous fonction	Contrainte	Contrefactuel	Estimation du coût net
			en M€ S2 2020
1. Traitement N1			
Travail de nuit	Travailler de nuit pour assurer une distribution tôt le matin (coût des majorations)	Traitement effectué de jour	0,2
Travail DJF	Travailler les DJF pour assurer une distribution tous les jours de l'année	Traitement effectué de jour, en semaine, non férié	0,2
Pic d'activité	Assurer l'ensemble des postes de travail lors du pic (23h-6h)	Opérations de traitement effectuées uniformément, sans surdimensionnement	0,5
Total traitement N1			0,9
2. Transport N1			
Trajet de transit (centres régionaux > locaux)	Travail de nuit, les DJF Sous-remplissage des moyens de transport	Transport de jour, en semaine. Transport de transit des magazines	2,4
Approche	Travail de nuit, DJF	Transport de jour, en semaine, capé au niveau de l'intra-zone	0,3
Direct imprimerie	Optimisation du plan de transport et clôtures tardives. Travail de nuit, DJF Sous-remplissage	Transport de jour, en semaine, capé aux coûts des trajets de transit	0,9
Moyens logistiques additionnels	Événements exceptionnels (facteurs exogènes ou contraintes éditoriales)	Complètement absorbé par le schéma de transport nominal de quotidien	0,3
VSM	Choix historique d'une distribution possible le matin ou le soir	Transport de jour, en semaine.	0,03
Transport aérien Corse	Assurer la continuité territoriale chaque jour (impossibilité d'utiliser le bateau)	Acheminement par voie maritime	0,7
Transport aérien outre-mer	Assurer la continuité territoriale chaque jour (pas de flexibilité pour le choix du vecteur aérien)	Acheminement aérien des magazines	0
Total transport N1 sans avion			3,9
Total transport N1 avec avion			4,6
Total N1 sans avion			4,8
Total N1 avec avion			5,5
3. N2 Bobigny			
Traitement			
Travail de nuit	Travailler de nuit pour assurer une distribution tôt le matin (coût des majorations)	Traitement effectué de jour	0,05
Travail DJF	Travailler les DJF pour assurer une distribution tous les jours de l'année	Traitement effectué de jour, en semaine, non férié	0,06
Pic d'activité	Assurer l'ensemble des postes de travail lors du pic (23h-6h)	Opérations de traitement effectuées uniformément, sans surdimensionnement	0,1
Total traitement N2 Bobigny			0,2
Transport			
DJF	Travailler les DJF pour assurer une distribution tous les jours de l'année	Traitement effectué de jour, en semaine, non férié	0,1
VSM	France Messagerie n'a pas transmis de plan de transport Il n'est donc pas possible d'estimer le coût net de la VSM avec la même méthodologie que celle appliquée pour le coût net VSM du N1. Le montant de base s'élève à 0,474 M€ pour le S2 2020		[0;0,5M]
Total transport N2 Bobigny			entre 0,1 M€ et 0,6 M€
Total N2			entre 0,3 M€ et 0,8 M€
Total N1 + N2 sans avion			entre 5,1 M€ et 5,6 M€
Total N1 + N2 avec avion			entre 5,8 M€ et 6,3 M€