

CSMP

Rémunération des dépositaires de presse

Mise en œuvre de l'unité d'œuvre « Logistique-Transport »

(Bonne pratique professionnelle adoptée le 18 mai 2011)

Comité *ad hoc* - juin 2011



Sommaire

<u>Méthodologie proposée pour rémunérer la mission « Logistique-Transport »</u>	<u>5</u>
<u>Mise en œuvre de la rémunération du coût au drop</u>	<u>9</u>
<u>Annexes</u>	<u>16</u>

Synthèse – Orientations à valider

- Le présent document fait suite aux travaux conduits au sein de la Commission des Normes et des Bonnes Pratiques Professionnelles dans le cadre de la réforme de la rémunération du niveau 2 de la distribution de la presse
- Il a pour but d'explicitier la méthodologie préconisée et de préciser les modalités pratiques de mise en œuvre de la **rémunération au drop** validée par l'Assemblée Générale du Conseil Supérieur à travers l'adoption le 18 mai 2011 d'une bonne pratique professionnelle relative à l'évolution du mode de rémunération des dépositaires de presse
- La méthodologie repose sur deux variables déterminantes indépendantes de la politique retenue par les dépositaires pour gérer leur fonction « Logistique-Transport » : la densité de la zone de chalandise du dépôt et la vitesse de déplacement sur cette zone
- L'étude de ces deux variables sur un échantillon représentatif de dépôts a permis d'établir un barème qui pourra être retenu pour la facturation du transport au drop
- La mise en œuvre du barème de rémunération ainsi déterminé nécessite de valider les orientations suivantes :
 1. L'adoption de la grille de barème présentée
 - **Préconisation** : compte tenu de la taille significative de l'échantillon, la grille peut être utilisée pour la rémunération de l'ensemble des dépôts
 2. Les modalités de détermination du nombre de drops à rémunérer, sur base normative ou réelle
 - **Préconisation** : extraction directe du nombre de drops à rémunérer du système « Presse 2000 », nécessitant le développement d'une requête spécifique
 3. La prise en compte des spécificités de distribution du quotidien Le Monde
 - **Préconisation** : intégrer les coûts engendrés par cette distribution dans le calcul des coûts au drop et ne pas valoriser les drops liés à cette distribution spécifique
 4. L'éventuelle indexation des coûts au drop sur des indicateurs d'évolution économique des prix
 - **Préconisation** : revaloriser chaque année les coûts au drop en fonction de l'évolution du prix du carburant et d'un indice Transport
 5. La possibilité d'introduire une phase de régularisation du nombre de drops à rémunérer en fin d'année
 - **Préconisation** : régulariser la rémunération sur la base du nombre réel de drops sur les 12 derniers mois
 6. Le mode de répartition des coûts entre les messageries
 - **Préconisation** : maintenir le principe de répartition en proportion des VAF, mais dépôt par dépôt afin de tenir compte de la rémunération propre à chaque dépôt

Méthode de travail et échantillon

- L'ensemble de nos travaux a été réalisé sur un échantillon de 91 dépôts sur un total de 148 dépôts (hors Paris) soit un panel représentant 61% des dépôts
- Ces 91 dépôts alimentent 20.700 points de vente (moyenne année 2010), soit environ 70% du réseau de diffuseurs nationaux, et distribuent 78% des quotidiens et publications en valeur (VAF)

	Echantillon	Total	%	VAF (Echantillon)	VAF (Totale)	%
Indépendants	32	87	37%	319 M€	704 M€	45%
SAD	20	20	100%	571 M€	571 M€	100%
Soprocom	32	34	94%	532 M€	576 M€	92%
Forum diffusion	7	7	100%	114 M€	114 M€	100%
TOTAL (hors SPPS)	91	148	61%	1 537 M€	1 965 M€	78%

- Les dépôts parisiens de la société SPPS sont exclus du champ de cette réforme (2 dépôts) car ils ne relèvent pas de la mutualisation
- Les dépôts de l'échantillon nous ont transmis leurs frais réels de transport constatés sur l'année 2010. Ces données n'ont pas fait l'objet d'un audit de notre part, nous les avons considérées comme complètes et sincères



Méthodologie proposée pour rémunérer la mission « Logistique-Transport »

Méthodologie du coût au drop 6

Grille de détermination du coût au drop 8

Méthodologie du coût au drop

Notion de drop et de variables déterminantes

- Le nombre de livraisons à un point de vente (nombre de « drops ») est un inducteur d'activité pertinent de la logistique transport mise en place par les dépositaires de presse
- La notion de drop dans le cadre de la nouvelle rémunération correspond à la livraison quotidienne d'un point de vente standard les jours d'ouverture. Cette notion exclut ainsi :
 - les livraisons exclusives d'un point de vente en Presse Quotidienne Régionale (« PQR »)
 - les clients dits « spéciaux », tels que les administrations (mairies, préfectures, ...) qui sont livrés gratuitement
 - les doubles passages le même jour chez certains diffuseurs
- Les drops générés par les livraisons spécifiques du quotidien Le Monde ne sont donc pas comptabilisés dans le nombre total de drops servant de base à la rémunération. Néanmoins, les coûts relatifs à ces livraisons sont pris en compte dans le calcul du coût du drop
- Les différentes simulations réalisées ont permis de mettre en évidence deux variables explicatives des coûts au drop constatés sur l'échantillon de dépôts étudiés :
 - Les spécificités de la zone de chalandise : nombre et répartition des points de vente livrés
 - Les spécificités géographiques de la zone de livraison du dépôt : accès routiers, situation géographique, montagne, ville, ...
- Pour appréhender de manière simple les spécificités géo-commerciales des dépôts, nous avons retenu les deux variables suivantes :
 - **La densité de la zone de chalandise**
 - **La vitesse de déplacement sur la zone de livraison**

Méthodologie du coût au drop

Deux variables déterminantes : la densité et la vitesse

- **La densité de la zone de chalandise** de chaque dépôt a été appréhendée sur la base du rapport entre deux données d'entrée connues :
 - Le nombre de diffuseurs servis par le dépôt :
 - nombre de diffuseurs permanents
 - nombre de diffuseurs saisonniers au prorata de la durée de la saison ou des saisons
 - à l'exclusion des points de vente livrés exclusivement en PQR, des clients spéciaux tels que les administrations, mairies ou préfectures qui sont aujourd'hui livrés gratuitement par les dépositaires
 - La superficie de la zone de chalandise du dépôt (somme de la superficie des communes rattachées à chaque dépôt)
- **La vitesse de déplacement sur la zone de livraison** a été appréhendée par un calcul de vitesses moyennes du dépôt aux différents points de vente desservis par le dépôt
 - L'observation de la vitesse de déplacement (moyenne des vitesses sur les itinéraires dépôt – diffuseurs) sur les zones de chalandise d'un échantillon de dépôts représentatif de la diversité des spécificités géographiques rencontrées a permis de déterminer 4 grandes catégories de dépôts :
 - Dépôts de la petite couronne parisienne, caractérisés par une vitesse très faible de l'ordre de 30 km/h
 - Dépôts de montagne, caractérisés par des zones difficiles d'accès et une vitesse faible de l'ordre de 50 km/h
 - Dépôts d'Ile de France (hors petite couronne), grandes villes de provinces et les dépôts dont l'activité est fortement saisonnière, caractérisés par une vitesse moyenne plus élevée de l'ordre de 60 km/h
 - Dépôts de province (villes moins peuplées), caractérisés par une vitesse moyenne élevée de l'ordre de 70 km/h
 - L'affectation d'un dépôt dans une de ces quatre catégories serait décidée par la Commission du Réseau du Conseil Supérieur
 - Si un dépôt estimait ne pas rentrer dans le format de rémunération, il serait en droit de demander un réexamen de sa situation par la Commission du réseau afin de faire valoir les spécificités de sa zone de chalandise

Grille de détermination du coût au drop

- Le barème de coût au drop a été déterminé sur l'échantillon des 91 dépôts par régression linéaire des coûts de transports déclarés par rapport aux deux variables : densité et vitesse normative de la catégorie du dépôt. Pour une application opérationnelle, des catégories de densité ont été définies
- La grille suivante permet ainsi de déterminer le coût au drop à utiliser pour la rémunération d'un dépôt en fonction de la catégorie à laquelle il appartient et la densité de sa zone de chalandise :

Type de dépôt Densité (Diffuseurs / 100 km ²)	Barème de rémunération au drop				Nombre de dépôts / catégories			
	Petite couronne parisienne	Montagne	Ile de France et grandes villes	Autres	Petite couronne parisienne	Montagne	Ile de France et grandes villes	Autres
<1,9	n.a.	9,60 €	8,00 €	6,30 €	0	1	0	3
<3	n.a.	7,80 €	7,30 €	4,80 €	0	4	2	7
<5,8	n.a.	7,40 €	7,15 €	4,65 €	0	3	2	24
<7,8	n.a.	7,10 €	7,00 €	4,15 €	0	1	5	8
<26	9,80 €	6,70 €	6,60 €	4,00 €	1	0	14	9
<50	8,70 €	5,80 €	5,60 €	3,80 €	0	0	2	0
≥ 50	7,40 €	5,60 €	5,30 €	3,70 €	5	0	0	0
					6	9	25	51

- En appliquant cette grille au calcul de la rémunération de chacun des dépôts de notre échantillon (composé de 91 dépôts), nous observons les points suivants :
 - Un maintien de l'enveloppe globale de rémunération à un niveau moyen correspondant aux coût réels remontés par les dépositaires qui ressortent à **2,6%** du VAF
 - Sur l'ensemble de l'échantillon, la moyenne des écarts en valeur absolue entre la rémunération des dépôts et leurs frais de transport réels est de **18,4%**
- Compte tenu de l'ampleur de l'échantillon, cette grille de rémunération doit pouvoir être utilisée pour l'ensemble des dépôts. L'application du nouveau barème à l'ensemble des 148 dépôts (hors SPPS) conduit à une rémunération de **2,7 %** du VAF 2010



Mise en œuvre de la rémunération du coût au drop

<u>Définition du nombre de drops à rémunérer</u>	<u>10</u>
<u>Définition de l'approche globale</u>	<u>11</u>
<u>Phase d'actualisation des données</u>	<u>13</u>
<u>Répartition des coûts entre les messageries</u>	<u>14</u>
<u>Prise en compte des rattachements</u>	<u>15</u>

Définition du nombre de drops à rémunérer

Une approche « normative » plutôt que « déclarative »

- La mise en œuvre de ce nouveau mode de rémunération implique que soient définies les données permettant le calcul de la rémunération sur la base de modalités précises. Une approche fondée sur des données d'entrée connues plutôt que sur des déclarations des déposataires sera privilégiée
- La base de donnée « Presse 2000 » qui est l'outil central partagé par l'ensemble de la profession est alimentée régulièrement par les informations quotidiennes sur les cases actives de chaque dépôt, ce qui doit permettre de déterminer le nombre de diffuseurs livrés chaque jour, et donc le nombre de drops à rémunérer. Néanmoins, ces données ne sont pas exploitées à ce jour et leur extraction nécessite un développement informatique qui doit être chiffré
- Au cas où ce développement ne pourrait être mis en œuvre rapidement, une approche transitoire consisterait à déterminer pour chaque dépôt le nombre de drops à rémunérer sur la base du nombre de diffuseurs standard actifs permanents et saisonniers en utilisant un coefficient multiplicateur reflétant le nombre moyen de jours annuel d'ouverture :
 - Ce coefficient multiplicateur ressort sur un échantillon de 50 dépôts à 342 jours
- La notion de diffuseurs standard actifs est disponible dans « Presse 2000 ». Elle correspond au nombre de points de vente communiqués à la Commission du Réseau dans le cadre de son suivi mensuel de l'évolution du réseau et recouvre :
 - les kiosques
 - les magasins traditionnels
 - les points de vente de capillarité
 - les grandes surfaces
 - les points de vente Relay
- Ces données d'entrée pourraient faire l'objet d'une validation par la Commission du Réseau du Conseil Supérieur tous les ans et pourraient servir de base pour le calcul de la rémunération de l'année à venir

Définition de l'approche globale

Une mise en œuvre en cinq phases

- Lors de la première application de la méthodologie, il conviendra de déterminer pour chaque dépôt le coût au drop à retenir :
 - Classement dans l'une des 4 catégories et calcul de la densité pour déterminer le coût au drop applicable
- En vitesse de croisière, la mise en œuvre de la nouvelle rémunération peut être envisagée selon les cinq étapes suivantes :
 - **Phase préliminaire** de calcul de la rémunération de l'année N+1 en fin d'année N
 - Collecte et validation par la Commission du Réseau des données conformément à une procédure et un calendrier prédéfini (informations à fin novembre issues de la base de données « Presse 2000 »)
 - Détermination pour chacun des dépôts du nombre moyen de diffuseurs à servir
 - Détermination du nombre de drops à rémunérer directement obtenu grâce au développement informatique à entreprendre rapidement ou à défaut par application du coefficient multiplicateur au nombre de diffuseurs dans le cadre d'une mise en application « transitoire » de la nouvelle rémunération
 - ➔ Calcul du montant de la rémunération Transport pour l'année à venir
 - **Phase d'exécution** et de rémunération de la prestation transport
 - Mise en paiement mensuellement d' 1/12 de la rémunération définie lors de la phase préliminaire
 - La date de mise en paiement de la rémunération mensuelle devra être choisie en faisant attention à ce qu'elle ne pénalise pas la trésorerie des dépôts par rapport au fonctionnement actuel, notamment pour les dépôts saisonniers (un versement en fonction des saisons pourrait être envisagé)

Définition de l'approche globale

Une mise en œuvre en cinq phases

- **Phase de régularisation** de la rémunération

- Afin de répercuter, dès l'année N, sur la rémunération l'ouverture ou la fermeture de points de vente pendant l'année en cours, il pourrait être décidé d'ajuster les paiements de novembre et/ou décembre en fonction des informations collectées à fin novembre

- **Phase d'actualisation** du coût au drop

- Si le principe d'indexation est retenu, ajustement annuel du coût au drop retenu en fonction des prix de l'essence pour la part relative au carburant et du niveau de l'inflation pour les autres composantes du coût au drop ou en fonction d'un indicateur global de l'évolution du coût du transport

- **Phase de contrôle**

- Des contrôles pourraient être menés pour s'assurer de la réalité des livraisons remontées dans « Presse 2000 » et facturées par les dépositaires

Phase d'actualisation des données

Carburant et autres coûts

- Compte tenu de la fluctuation de certaines composantes des frais transport (charges de carburant et de personnel), il semblerait légitime que les dépositaires voient leur rémunération actualisée afin de prendre en compte une évolution significative des postes de charges
- Il convient de noter que :
 - la part carburant dans le coût réel au drop s'élevait à 17% en moyenne en 2010 sur les dépôts de notre échantillon
 - une part importante de la logistique transport des dépôts est externalisée
- Trois indicateurs pourraient être utilisés :
 - Pour la part carburant du coût du drop :
 - Un indice de l'évolution des prix du gazole
 - Pour les autres composantes du coût du drop
 - L'évolution de l'indice des prix à la consommation (inflation)
 - Ou globalement, un indicateur national de l'évolution des prix du transport
- Deux modalités de revalorisation sont envisageables :
 - une revalorisation annuelle, qui mettrait à jour le barème de rémunération en fin d'année pour prendre en compte l'évolution de l'indice sur les 12 derniers mois
 - une revalorisation ponctuelle, qui interviendrait en cas d'évolution des indices retenus supérieure à un seuil préalablement défini

Répartition des coûts entre les messageries

- Dans le mode de fonctionnement actuel, les messageries supportent les coûts au prorata des ventes montant fort. Il est souhaitable de maintenir ce principe de répartition des coûts entre les messageries en l'appliquant à chaque dépôt
- La part Presstalis et MLP pour chacun des dépôts serait calculée sur la base du VAF et ferait l'objet d'une validation et d'une publication par le Conseil Supérieur
- Ces ratios feraient l'objet d'une mise à jour :
 - annuellement, pour prendre en compte l'évolution des ventes de chaque messagerie
 - trimestriellement, afin de prendre en compte toutes modifications exceptionnelles significatives de l'activité
- En cas de changements exceptionnels dans l'activité, il reviendrait aux messageries la responsabilité de saisir le Conseil Supérieur pour lui en faire part dans la mesure où ils aboutissent à une évolution significative dans les ratios. Des seuils de signification pourraient être définis
- Sur la base de ces ratios validés, les déposataires factureraient donc chaque mois chacune des messageries sur la base de leur part respective. La mise en œuvre de ce nouveau processus de facturation nécessite une clarification de la question de la facturation de la TVA (taux applicable, ...)

Prise en compte des rattachements

- La rémunération ad valorem de la mission « Logistique-Transport » éloignée de la réalité des coûts de nombreux dépôts, peut constituer un obstacle à la mise en œuvre d'opérations de rattachement
- La mise en place de la rémunération de la mission « Logistique-Transport » à l'unité d'œuvre permet de lever ce frein
- Elle ne constitue cependant pas à elle seule un encouragement à ces opérations
 - En effet, la nouvelle rémunération s'approche des coûts réels mais ne permet pas spécifiquement de couvrir l'éventuel coût de transport supplémentaire qui pourrait être engendré par le rattachement de deux dépôts
 - Si une telle opération générerait un surcoût de transport (non rémunéré), celui-ci devrait toutefois être compensé par une économie sur les coûts fixes
- Une procédure spécifique doit être définie pour permettre à la Commission du Réseau de traiter le cas des rattachements, et en particulier recalculer le nouveau coût au drop du dépôt rattaché si la densité de la zone de chalandise a été modifiée



Annexes

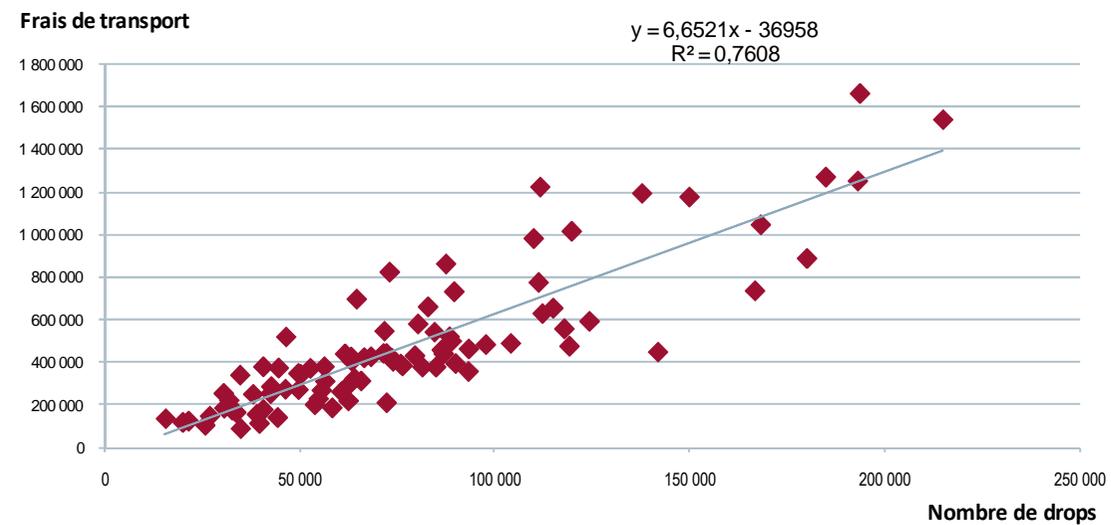
[Lien entre les frais de transport et le nombre de drops](#) 17

[Nouvelle rémunération et frais réels de transport des dépôts](#) 18

Annexe 1

Lien entre les frais de transport et le nombre de drops

Lien entre les frais de transport et le nombre de drops annuels

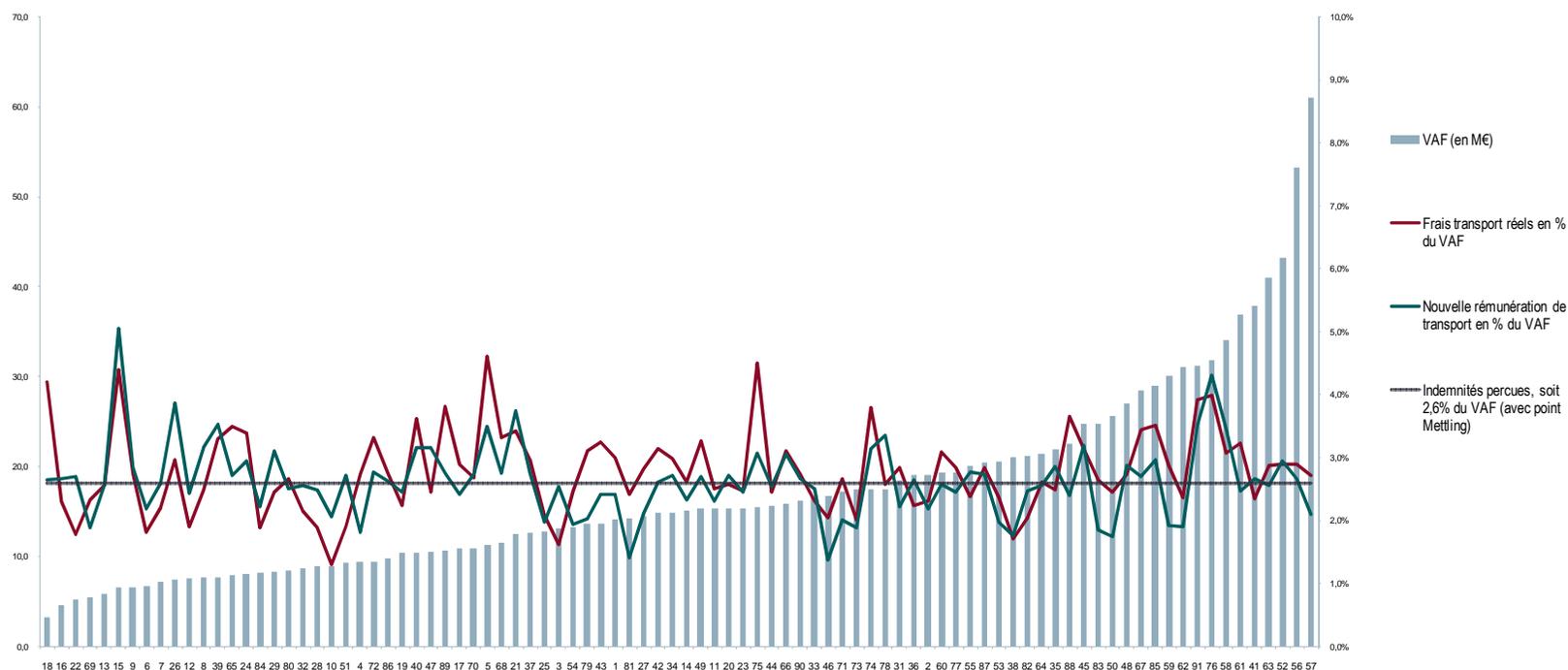


Source : Données SNDP et Presstalis

Annexe 2

Nouvelle rémunération et frais réels de transport des dépôts

Nouvelle rémunération et frais réels de transport en % du VAF



Source : Données SNDF et Prestataires

2 avenue Hoche 75008 – Paris
Tel : 01 44 15 15 15
Fax : 01 44 15 25 50
