

# LE FIGARO économie

EURONEXT	1271,14	(+0,17%)
CARREFOUR	CA 15,48	
ING GROEP N.V.	INGA 12,40	
MELEXIS	MELE 78,25	(+0,13%)
FBD HOLDINGS PLC	FBD 1,14	
BANCA GENERALI	BAN 9,45	
PORT OF ANTWERP	POA 2,39	(+0,42%)

**BUDGET**  
COMMENT BERCY S'APPRÊTE À TAXER LES RACHATS D'ACTIONS DES ENTREPRISES **PAGE 26**

**ANTILLES**  
ACCUSÉ D'ENTREtenir LA VIE CHÈRE, LE PATRON DU DISTRIBUTEUR GROUPE BERNARD HAYOT SE DÉFEND **PAGE 27**



Stéphane Hayot, directeur général du groupe.



## La nouvelle passion des Français pour le bitcoin

La poussée de fièvre autour de la cryptomonnaie, propulsée à des records depuis l'élection de Donald Trump, fait saliver de plus en plus d'épargnants. **PAGE 24**

## Trump se donne 30 jours pour fixer l'avenir de TikTok

L'avenir du réseau social chinois TikTok fait partie des préoccupations clés de Donald Trump. Le président, en place depuis une semaine, cherche assidûment une solution pour cette application très populaire, mais dans le colimateur du Congrès américain, qui l'accuse de manipuler l'opinion publique. « J'ai parlé à de nombreuses personnes de TikTok et il

suscite un grand intérêt », a-t-il déclaré samedi en indiquant qu'il était en pourparlers avec plusieurs personnes au sujet de son rachat. « Je prendrai cette décision probablement dans les 30 prochains jours. Le Congrès a donné 90 jours. Si nous pouvons sauver TikTok, je pense que ce sera une bonne chose », a-t-il précisé. L'Administration Trump travaille

sur un plan qui implique de faire appel à la société de logiciels Oracle et à un groupe d'investisseurs pour prendre le contrôle effectif des opérations de l'application, indiquent des proches. Selon l'accord négocié par la Maison-Blanche, ByteDance, propriétaire chinois de TikTok, conserverait une participation, mais la collecte de données et les mises à jour logi-

cielles seraient supervisées par Oracle, qui fournit déjà la base de l'infrastructure web de TikTok. Pour autant, Donald Trump a indiqué samedi qu'il n'avait pas parlé à Larry Ellison, cofondateur d'Oracle, de ce rachat. Et il a affirmé qu'il « aimerait que les États-Unis obtiennent une participation de 50 % dans une coentreprise » dans TikTok. **A. DO.**

## > FOCUS IA : LA FRANCE VEUT LEVER 2,5 MILLIARDS POUR UNE FONDATION

Que faire face aux 500 milliards d'euros promis pour le développement de l'intelligence artificielle par le projet Stargate aux États-Unis ? La France prépare « son » sommet de l'IA les 10 et 11 février prochain, qui réunira une centaine de chefs d'Etat, des chefs d'entreprise et des chercheurs du monde entier. Parmi les objectifs fixés par la France, lever 2,5 milliards d'euros sur cinq ans - dont 500 millions dès 2025 - pour « une fondation consacrée à l'intelligence artificielle pour promouvoir son développement au service de l'intérêt général, qui pourrait être située à Paris », indique Anne Bouverot, envoyée spéciale du président de la République pour l'IA, dans *La Tribune Dimanche*. L'originalité du projet serait de rassembler des données - base indispensable pour entraîner n'importe quelle IA - d'intérêt général (santé, transport...) dans un « cadre de confiance » et d'en laisser l'accès libre aux chercheurs, mais de faire payer (un peu) les start-up et d'avantage les autres acteurs privés désireux de développer des services. Paris espère aussi obtenir « une déclaration commune sur la nécessité d'une gouvernance internationale » et former « une coalition pour une IA durable ». Ce qui implique notamment d'évaluer les besoins en énergie du secteur. Dans ce domaine, avec son électricité abondante et décarbonée, la France dispose d'un atout compétitif. « Il y aura des annonces sur l'installation de nouveaux data centers en France » pendant le sommet, promet Anne Bouverot. Tout l'enjeu est de faire de l'Europe un acteur de l'IA et pas « un simple client ». **ELZA BERNARDINI**

## le PLUS du FIGARO ÉCO

**MÉDIAS**  
L'Australie aux avant-postes dans la lutte contre les excès des réseaux sociaux **PAGE 30**

**LIBRES ÉCHANGES**  
De la préférence française pour le chômage à la préférence des Français pour la retraite **PAR JEAN-PIERRE ROBIN PAGE 29**

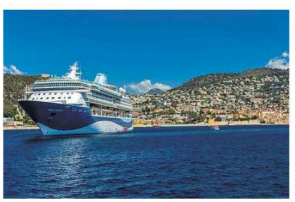
**UN AUTRE REGARD**  
Ce n'est pas l'État qu'il faut mettre d'urgence à la diète **PAR ANNE DE GUIGNÉ PAGE 29**

## L'HISTOIRE

### À Nice, la colère des gros bateaux de croisière désormais interdits d'escale

La décision de Christian Estrosi fait des vagues dans le milieu de la croisière. Le maire de Nice a signé vendredi un arrêté visant à interdire les escales des gros bateaux de croisière dans les eaux de sa métropole. L'objectif est de privilégier un « tourisme choisi » face à la menace du « surtourisme », a-t-il expliqué, en affirmant : « La plaisance, oui, les immeubles flottants, non. » Les navires de moins de 900 passagers, souvent beaucoup plus luxueux que les très grands bateaux, restent les bienvenus au port de Nice, où des aménagements sont en cours pour mieux les accueillir, avec, en particulier, une électrification qui devrait permettre de les obliger à stopper leur moteur pendant l'escale. Quelque 124 escales

de ces navires d'une capacité allant de 32 à 700 passagers sont programmées pour 2025. En revanche, les navires d'une capacité supérieure, qui mouillent actuellement dans la rade voisine de Villefranche-sur-Mer, ne seront plus les bienvenus. L'arrêté du président de la métropole Nice Côte d'Azur, qui englobe les communes de la rade de Villefranche, ne peut interdire leur présence. Toutefois, il leur interdit de débarquer des passagers en excursion, ce qui annihile l'intérêt des escales pour les compagnies. L'association internationale des compagnies de croisières (Cia) s'est dite « stupéfaite » de cette décision et a exhorté les autorités à reconsidérer cette mesure, qui « ne fait que stigmatiser l'industrie des croisières », selon elle. **ARMELLE BOHNEUST**



## Normes CO<sub>2</sub> : la supplique du gouvernement français pour l'automobile européenne

L'électrification oui, les amendes non. Dans une tribune publiée dans *Les Échos*, Agnès Pannier-Runacher, Marc Ferracci et Benjamin Haddad, respectivement ministres de la Transition écologique, de l'Industrie et de l'Europe, enjoignent à la présidente de la Commission européenne de « prendre ses responsabilités » sur le dossier des normes CO<sub>2</sub>. Il faut éviter que les usines européennes paient les amendes dues au titre de 2025 et dont le montant pourrait atteindre 15 milliards d'euros pour la seule année 2025, selon les pouvoirs publics. Ursula von der Leyen se voit rappeler les effets pénalisants induits par une stricte application du « Green Deal », qui interdit notamment la vente de voitures thermiques neuves après 2035. Dans l'intervalle, les industriels sont tenus d'écouler une voiture électrique sur quatre vendues. Or, le marché ne suit pas.

Face à la situation actuelle, les trois ministres déplorent que l'industrie soit soumise à « deux mauvaises options » : soit « l'achat de crédits d'émission à des constructeurs extra-européens 100 % électrique », revenant à verser à Tesla l'équivalent d'une subvention estimée à 4000 euros par véhicule, soit la réduction des ventes de véhicules thermiques « entraînant licenciements, fermetures chez les sous-traitants et pertes de recettes cruciales pour investir dans la transition électrique ». Les trois ministres ne manquent pas de rappeler que l'électrification du parc automobile est « l'un des grands défis (...) de la décennie ». « Investir massivement dans l'électrique est nécessaire pour atteindre nos engagements climatiques. Pour ce faire, les constructeurs doivent dégager des marges de manœuvre, pas subventionner leurs concurrents. » **FRÉDÉRIC DE MONCAULT**



Le ministre des Outre-mer, Manuel Valls, n'y est pas allé de main morte pour critiquer GBH (Groupe Bernard Hayot), l'un des leaders ultramarins de la grande distribution. Dans ces territoires, « il y a de grands groupes très performants, voire un grand groupe très performant, qui jouent souvent un rôle d'étouffement de l'économie et du pouvoir d'achat, a-t-il lancé devant l'Assemblée nationale, mercredi dernier. L'opacité et l'accumulation des marges à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement sont au cœur du problème et de la cherté de la vie. » Certainement soucieux de donner des gages à l'aile gauche de l'Hémicycle, le ministre avait été interpellé par le député de la Martinique Marcellin Nadeau (Gauche démocrate et républicaine). Ce dernier dénonçait notamment les « marges exorbitantes » du géant ultramarin, en s'appuyant sur un récent article publié dans *Liberation* visant ses activités dans l'automobile.

La goutte d'eau de trop pour cette entreprise 100 % familiale aujourd'hui dirigée par Stéphane Hayot, sous le feu des projecteurs depuis plusieurs mois. GBH, dont la distribution alimentaire et non alimentaire représente 50 % de son activité et l'automobile 35 %, est accusé d'être l'un des principaux responsables de la vie chère depuis les émeutes en Martinique, à l'automne dernier. Une grogne qui s'est intensifiée face aux prix alimentaires en grandes surfaces pouvant être 40 % supérieurs à ceux de la métropole.

#### «Concurrence féroce»

« Dans ce climat actuel difficile, on stigmatise beaucoup l'entreprise et nous sommes le bouc émissaire facile. Ces attaques fragilisent encore plus la situation sur l'île, déplore Stéphane Hayot au *Figaro*. Le développement de la Martinique doit se faire avec l'entreprise. Il faut créer de la confiance pour donner envie à nos jeunes de revenir. Et susciter l'entrepreneuriat. » Le contexte est sensible pour le groupe, qui a en outre été sommé par la justice de publier ses comptes annuels après une plainte déposée par quatre lanceurs d'alerte. Une obligation que les entreprises non cotées en Bourse ne respectent pas toujours, préférant payer une amende à la place. GBH a décidé de s'y plier, confirme son dirigeant. « Nous sommes un groupe discret mais pas secret, confie Stéphane Hayot. Nous ne sommes pas cotés en Bourse, donc nous ne voulons pas publier nos comptes financiers pour ne pas communiquer

## Vie chère : la riposte de Groupe Bernard Hayot

Manon Malhère

Stéphane Hayot, directeur général du leader de la distribution aux Antilles, réfute entre autres les accusations sur ses marges.



Un supermarché de Fort-de-France, en Martinique. PHILIPPE LOPEZ/AFIP

d'informations aux concurrents. Mais les temps ont changé et nous avons décidé de le faire. » Chiffres à l'appui : « Notre groupe réalise 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires sur les 19 territoires où nous sommes implantés, dont 15 % à la Martinique. Notre marge nette est de 4 % », poursuit le dirigeant. Et d'insister : sur la branche distribution de GBH : « Notre marge commerciale, y compris les marges arrière, est de 24 % et notre marge nette est de 2 % ». Soit un niveau similaire à ceux des acteurs du secteur de la distribution alimentaire dans l'Hexagone.

En effet, les marges nettes - rapport entre les bénéfices et le chiffre d'affaires -, dans la distribution, sont comprises entre 1,5 % et 3 %. Pour les marges commerciales - différence entre le montant des ventes de produits et leur coût d'achat -, les taux oscillent entre 15 % et 25 % et peuvent atteindre 28 %, selon plusieurs experts. « Les accusations sur nos marges sont donc totalement fausses, insiste le patron de GBH, qui exploite quatre hypermarchés Carrefour en franchise sur l'île de la Martinique. Ces magasins offrent les prix les moins chers de l'île devant Leclerc. »

Une autre plainte a été déposée il y a quelques jours pour « entente illicite » et « abus de position dominante » sur l'île contre les gros acteurs de la distribution, dont GBH. Les motifs de cette plainte ne sont pas publics. Toutefois, ce nouveau rebondissement a de quoi alimenter un peu plus les débats sur l'épineuse question des monopoles et oligopoles des groupes visés. « Nous ne sommes ni en situation de monopole ni en situation d'oligopole sur aucun de nos métiers. Il y a une concurrence féroce dans le secteur alimentaire avec sept enseignes présentes sur l'île, rétorque Stéphane Hayot. Avec nos magasins Car-

refour, nous avons 26 % de part de marché, suivi par Leclerc, à 22,5 % ». Outre Carrefour et Leclerc, dont l'adhérent est le groupe antillais Parfait, le territoire compte l'enseigne Carrefour Market, opérée par l'entreprise Safo, ou encore Pli Bel Price, du groupe ultramarin Créo, partenaire du groupement Intermarché. Quant à la multiplication des intermédiaires dans la chaîne d'approvisionnement accusée de favoriser le fisonnement des marges, le dirigeant se défend : « Nous ne sommes pas propriétaires des bateaux ou des conteneurs ! Sur les quatorze étapes que compte une chaîne d'approvisionnement, le groupe intervient seulement sur trois d'entre elles » (dédouanement et logistique) pour assurer la chaîne d'approvisionnement et maîtriser les coûts.

#### 9% de baisse en moyenne

En réalité, « les raisons des prix élevés à la Martinique sont liées à des contraintes structurelles propres à une île », insiste-t-il. Avec 80 % de produits de grande consommation importés par voie maritime, les coûts sont logiquement plus élevés. « Il faut reconnaître cette évidence et son impact, considérable, sur les prix », soulignait d'ailleurs le député Renaissance Guillaume Vullelet, lorsqu'il était président de la commission d'enquête sur le coût de la vie dans les collectivités territoriales d'outre-mer, dans un rapport publié en 2023. « L'ensemble des coûts d'acheminement des produits dans un conteneur s'élève au total à 5000 euros. Auxquels s'ajoute la taxe locale à l'importation, l'octroi de mer, dont les taux peuvent être supérieurs à 20 % », précise Stéphane Hayot, qui appelle désormais l'État à tenir ses engagements.

Pour tenter de calmer la grogne contre la vie chère en Martinique, un protocole a été signé le 16 octobre entre l'État, les collectivités locales et les représentants du monde économique. Celui-ci fixe l'objectif de réduire de 20 % en moyenne les prix de vente de 54 familles de produits les plus consommés (pâtes, riz...) d'ici trois ans. Mais entre-temps, le gouvernement de Michel Barnier a été censuré début décembre, remplacé par celui de François Bayrou. « Les distributeurs et les collectivités locales appliquent ce protocole depuis début janvier. Les prix des produits concernés ont baissé de 9 % en moyenne. Nous attendons que l'État tienne ses engagements sur la continuité territoriale (compensation des frais d'approche comme le fret et la taxe d'octroi de mer, NDLR) pour atteindre ces 20 % de baisse de prix en moyenne », appelle Stéphane Hayot. ■

## Transdev : « Il faut un choc d'offre de transport en périphérie »

Olivia Détrouy et Gaëtan de Capèle

Thierry Mallet, le PDG du groupe de transports publics, est l'invité de l'émission « Esprit d'entreprise » sur Le Figaro TV.

Le géant des transports publics Transdev - 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont 70 % à l'étranger - vit une étape importante de son histoire. Bientôt sous pavillon allemand alors que la famille Rehmann va porter à 67 % sa participation à son capital, le groupe compte pourtant bien rester sur les mêmes rails. « Nos objectifs de rentabilité sont les mêmes, tout comme notre modèle international, qui est très important. Il nous permet de faire bénéficier nos clients internationaux de notre expérience en France, et inversement. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence sur le TER, nous sommes ainsi en train de faire revenir, en France, le grand savoir-faire du rail que nous avons en Allemagne », explique Thierry Mallet, son PDG.

Transdev mettra ainsi en service en juin sa première ligne de TER Nice-Toulon-Marseille, puis Nancy-Contrexéville fin 2027, des marchés obtenus dans le cadre de la libéralisation du rail français du quotidien depuis fin 2019. C'est une priorité « extrêmement importante pour nous cette année », juge le PDG, qui se félicite du processus engagé : « Nous préférons que l'ouverture à la concurrence reste progressive. Le but est d'éviter le big bang à l'anglaise pour pouvoir absorber ces nouveaux contrats. Nous avons aussi un enjeu social, celui de rassurer les clients et les cheminots qui vont venir travailler chez nous. »

Alors que Paris, Londres ou Madrid s'attellent à réduire la présence automobile, les nouveaux marchés potentiels se multiplient pour les opérateurs de transports publics. Jusqu'à bousculer les acteurs historiques comme la RATP à Paris ? Davantage que le cœur des villes, « il

y a surtout une source de croissance majeure en périphérie, estime le dirigeant. L'offre de transport n'y représente encore que 20 % à 25 % des besoins... Il faut donc un choc d'offre en périphérie ! Surtout quand on voit qu'un quart des Français refusent un emploi ou une formation parce qu'ils ne peuvent s'y rendre. Ce sujet est aussi celui de la cohésion sociale. »

**« Une des grandes innovations dans les déplacements vient du transport à la demande, et groupé. C'est par exemple la possibilité d'appeler en temps réel un véhicule de transport public, qui va venir vous chercher et vous ramener à un point précis »**

Thierry Mallet PDG de Transdev

Le défi semble énorme : les collectivités locales qui financent ces transports urbains, doivent aussi contribuer aux efforts de redressement des finances publiques. Pour assurer malgré tout le service, Transdev prône pour des solutions « plus légères ». Face à un rail et à des trains souvent « coûteux », « le système des cars express est extrêmement efficace, notamment parce qu'il n'y a pas besoin d'infrastructures, au moins dans un premier temps. Sur certaines lignes comme Bordeaux-Créon (ouverte en 2019, NDLR), 1000 personnes par jour ont abandonné leur voiture. Cela fait une économie 80 %

d'émissions de CO<sub>2</sub> par trajet, et de 200 euros par mois pour les utilisateurs de ce service », illustre Thierry Mallet.

Face aux défis comme les transports du futur ou la lutte contre la fraude (700 millions d'euros par an, selon les syndicats de transporteurs), Transdev joue la carte du numérique. Des solutions permettent désormais de traquer, en

temps réel, les incohérences entre le taux de validation des voyageurs et l'affluence réelle dans ses véhicules. « Cela nous aide à envoyer des agents et des contrôleurs là où nous voyons qu'il y a plus de fraudes (...). Le prix du transport public en France n'est pas très élevé aujourd'hui, il y a de nombreux tarifs sociaux, donc il n'y a pas de raisons que les gens ne paient pas. »

Le digital s'installe aussi dans la définition des mobilités de demain. « Une des grandes innovations dans les déplacements vient du transport à la demande, et groupé. C'est par exemple la possibilité d'appeler en temps réel un véhicule de transport public, qui va venir vous chercher et vous ramener à un point précis. » ■

**Samedi 8 février 2025**  
9h - 16h

**JOURNÉE PORTES OUVERTES**  
IUT Sénart-Fontainebleau

**Venez construire votre avenir**

Site de Fontainebleau  
Route forestière Hurtaut  
77300 Fontainebleau

Site de Sénart  
36-37 rue Georges Charpak  
77567 Lieusaint

Informations :  
<https://www.iut1-u-pec.fr>  
information.iut1@u-pec.fr

UPEC