

COMPTE RENDU
REUNION DU COMTRANS et TEMPS PARTAGÉ AVEC LE COMLOG
5 OCTOBRE 2022 – 11H30 à 16H

PRÉSENTS : G. SIX (SOFRIOLOG), JP GUYOT (TELIFRAIS), L. LADOUX (OLANO), P. SAULET (ATE), A. MINN (STG), S. BABY (DENJEAN), V. LELOUP (ETOILE ROUTIERE), S. MERLEAU (PERRENOT LE CALVEZ), L. HIGELIN (STEF), N. POURZAND (GXO), V. BARRE (STEF), L. MARTIN (STEF), P. LAMBEC (LAMBEC), J. SAUDRAIS (ATF), S. LAMANT (TELIFRAIS), P. LAHAYE (LAHAYE), J. REMETTER (MARTIN BROWER), F. CONDAMINE (MESOTRANS), E. JOLIVET (ANTOINE)

Assiste à la réunion : A. PAQUETTE (LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID), V. LASSERRE (LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID)

TEMPS PARTAGÉ AVEC LE COMLOG - 11H30 à 12H30

1. NOUVELLE FORMULE DU STAGE LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID

Dans le respect de la décision du précédent COMLOG-COMTRANS, il a été convenu en mars 2022 d'élargir la formule de l'ancien stage USNEF pour l'adapter aux deux métiers, logistique et transport, et ainsi de créer une nouvelle formule de stage LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID.

Il est annoncé à tous la date de la prochaine session : **les 15 et 16 mars 2023**, comprenant 12 places maximum et pour un coût unitaire d'environ 1400€ HT pouvant être pris en charge pas les OPCO des entreprises et comprenant tous les frais (de formation, de bouche, d'hébergement) sauf les frais de déplacement jusqu'à et à Paris.

Ci-dessous le programme détaillé :

JOUR 1 :

- Présentation des métiers de LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID, son rôle et ses missions
Par Valérie LASSERRE (Déléguée Générale)
- Techniques de production de froid / *Par Alain Georges (AG Consulting)*

Déjeuner

- Les applications du froid et les bonnes pratiques d'hygiène / *Par Sabine Devienne (Martin Brower)*

Pause

- Atelier divisé en deux groupes :
 - Les spécificités du bâtiment sous température dirigée / *Par Fabrice Fontana (Fontana Enginerie)*
 - Les spécificités des caisses frigorifiques / *Intervenant(s) à confirmer*

Diner commun

JOUR 2 :

- Questions d'environnement > *Pollution, empreintes carbone et solutions techniques d'avenir* / Par Armelle Perrier (STEF)

Pause

- Atelier divisé en deux groupes :
 - Droit social – branche exploitations frigorifiques / Par Me Mazon (Cabinet Aguera)
 - Droit social – branche transport / Par Philippe Munier (TLF)

Déjeuner

- Santé Sécurité au Travail > *principaux risques, politique de prévention des accidents du travail* / Intervenant(s) à confirmer
- *Coûts et indices professionnels (transport et logistique) et le marché des énergies* » / Par Laurent WALLE (Cabinet TL&A)

Les participants sont appelés à s'exprimer librement quant au programme proposé et à l'intérêt qu'il suscite. De nombreuses entreprises présentes, aussi bien côté transport que logistique, saluent l'initiative, la qualité du programme et identifient d'ores et delà les collaborateurs qui pourraient y être inscrits !

Il est rappelé à tous que les places étant limitées à 12 personnes maximum, il est conseillé à ceux qui sont intéressés de s'y inscrire au plus tôt, dès que la communication leur sera envoyée. (Prévu courant octobre)

2. RÉUNIONS DE RÉGION 2023

L'ordre du jour appelle à la communication des dates des réunions de région 2023 :

- **Normandie-Pays de la Loire** : mercredi 22 février (+dîner la veille au soir)
- **Bretagne** : jeudi 23 février (+dîner la veille au soir)
- **Nord Est – Région parisienne** : mardi 14 mars (+dîner la veille au soir)
- **Rhône Alpes – Sud Est** : mercredi 29 mars (+dîner la veille au soir)
- **Sud-Ouest** : mercredi 24 mai (+dîner la veille au soir)

L'équipe permanente de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID va se rapprocher très prochainement des délégués de région afin de déterminer avec eux : **la thématique générale** des conférences 2023 qui se tiennent les après-midis des réunions, ainsi que la **ville et le lieu** souhaités pour chaque région.

Concernant les sujets, quelques idées sont proposées par les participants telles que : la SST, la digitalisation, la féminisation des métiers, la résilience climatique, les politiques publiques territoriales environnementale et d'aménagement du territoire, l'eau/sécheresse, ...

A PAQUETTE questionne enfin les participants sur un sujet communs qu'ils aimeraient aborder ensemble lors du prochain temps partagé COMLOG-COMTRANS en mars 2023. L. MALFETTES propose d'inviter TRANSEFRIGOROUTE France afin de parler de leurs travaux sur les départs inopinés des camions à quai, enjeu partagé par les deux métiers. L'idée est validée : dont acte.

La matinée s'achève sur un déjeuner collectif entre le COMLOG et le COMTRANS.

REUNION DU COMTRANS – 14H15 à 16H15

1. ACCUEIL, TOUR DE TABLE ET APPROBATION DU CR

A. PAQUETTE rappelle les règles de la concurrence qui régissent LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID, et fait approuver le compte-rendu du précédent ComTrans qui s'est tenu le 29 mars 2022.

Un tour de table des participants est proposé afin que chacun se présente.

2. PROJET « FRIGO TOUR »

A PAQUETTE présente la genèse du projet *Frigo tour*, né des constats et de la synergie créée avec l'AFT lors des réunions de région d'AVIGNON et d'AGEN, en particulier face aux projections démographiques conjuguées aux difficultés d'attractivité des métiers du transport et de la logistique frigorifiques.

L'idée générale du projet est exposée : un *village du froid*, composé d'un équipement frigorifique routier, d'outils de simulation 3D, et de lunettes de visualisation de film 360° réaliseront un tour de France partant du Nord de la France jusqu'au point final de l'étape à Lyon 2023 s'arrêtera dans 10 villes stratégiques afin d'aller à la rencontre d'un public cible (scolaires, demandeurs d'emploi...) pour promouvoir avec pédagogie et originalité les métiers du froid dans toute la richesse de ses gammes de métiers.

Acté au conseil d'administration de septembre 2022, les adhérents de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID seront sollicités pour participer aux étapes (10 étapes – 10 mercredis). Les adhérents

seront appelés à tenir les stands métiers et ainsi faire la promotion des carrières et perspectives de notre filière du froid avec enthousiasme et conviction.

J. SAUDRAIS pense que la profession doit mener des actions d'attractivité de nos métiers sur un public très en amont, de type collégiens mais déplore que les entreprises ne soient pas en capacité de s'adapter facilement aux conditions d'accueil des collégiens en stage de 3^{ème} aux conditions trop contraignantes.

P. LAMBEC ne remet pas en cause l'utilité et la finalité du Frigo tour qu'il trouve complémentaire à d'autres actions, mais déplore que des actions de ce genre soient faites alors même que la profession n'est pas équipée de modules de formation dédiés au froid (CQP) pour justement accueillir et surtout retenir ces personnes que l'on s'efforce tant d'attirer. Il note que l'absence de connaissance des spécificités du froid font déchanter des conducteurs. Il constate que les conducteurs découvrent la réalité du monde du froid post-formation, et finalement ne restent pas pour aller vers d'autres type de transport. La démocratisation d'un module de formation dédiés au froid dans les centres de formation à la conduite (en complément des formations généralistes) permettrait mettre en adéquation la réalité terrain et une connaissance en amont des forces et faiblesses du métier du froid, claire et honnête, dès le début du cycle de formation des personnes que nous attirons, optimisant ainsi leur maintien dans nos entreprises.

J. SAUDRAIS aimerait voir émerger au sein de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID d'autres outils d'attractivité et de fidélisation tels qu'un « *Manuel d'accueil des conducteurs frigorifiques* », car si certaines grandes entreprises autour de la table en sont pourvues, ce n'est malheureusement pas son cas, et un livret général au niveau de la profession lui serait très utile.

A PAQUETTE confirme que le projet du *Frigo Tour* ne règle pas toutes les difficultés de la profession en termes d'attractivité mais s'inscrit dans une démarche collective de prise de conscience et montre que la profession endosse sa responsabilité en apportant sa pierre à l'édifice. Les idées suggérées ce jour, sont complémentaires et très intéressantes et seront remontées en particulier le souhait de voir émerger **des outils d'accueil des conducteurs et de formation des conducteurs dédiés froid.**

V. BARRE s'interroge sur le niveau technologique du véhicule de démonstration du *Frigo tour* et suggère que celui-ci soit une vitrine des métiers d'avenir qu'offre la profession, en particulier en valorisant ses équipements technologiques de qualité.

D'autres sont relativement mitigés quant à l'approche à choisir. En effet, un équipement très haut de gamme technologiquement parlant est attractif mais risque d'alimenter un fantasme quant au niveau de matériel réel des entreprises, au risque de décevoir face à la réalité terrain. Il semble, pour plusieurs, préférable de valoriser un matériel le plus proche de la réalité des métiers, par honnêteté.

A PAQUETTE relativise les deux options en précisant que face à la pénurie de matériels, LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID devra sûrement se résoudre à utiliser l'équipement qu'on voudra bien lui mettre à disposition sans pouvoir faire valoir trop d'exigences... L'AFT dispose de tracteurs école, une option possible, mais malheureusement pas de caisse frigorifique. La recherche va donc devoir se porter très spécifiquement sur la remorque.

3. POINT SUR LE GNR

A PAQUETTE confirme que la loi de finances rectificatives (loi 2022-1156 art.22) reporte la hausse de la TICPE au 1^{er} janvier 2024, mais que le code des transports (art. L3222-2 modifié par le 4^o du III de l'art. 7 de la loi n°2021-953 du 19 juillet 2021) intègre bien l'entrée en vigueur du pied de facture GNR au 1^{er} janvier 2023.

Cela signifie plus clairement, qu'à partir du 1^{er} janvier 2023, les clients auront l'obligation d'accepter la mise en place du pied de facture. Un courrier d'information a été envoyé aux fédérations de clients avec une note explicative intitulée « *GNR – ce qui change* », en date du 26 septembre 2022.

A PAQUETTE rappelle, avant que la parole ne coure librement autour de la table, que nous ne sommes pas autorisés à discuter du choix stratégique de chaque entreprise de déployer ou pas ce pied de facture, ni de définir collectivement des modalités de mise en œuvre commerciale, cela relevant de la discrétion de chacun.

Les participants confirment qu'une information collective, de type webinaire technique, sur le sujet serait la bienvenue.

4. ECHANGES INTERPROFESSIONNELS ANIA, FCD

V. LELOUP rappelle les échanges en amont et pendant l'été avec la FCD et l'ANIA pour co-rédiger une charte de bonnes pratiques à application urgente pour fluidifier la circulation des palettes.

Tous s'accordent à dire que la charte n'a eu aucun effet opérationnel sur le terrain, ce qui est inacceptable et confirme que ce type de discussions, bien que louables, n'a aucun effet concret sur le terrain.

L. LADOUX et P. LAHAYE souhaitent qu'un long temps d'échange soit accordé sur ce point très spécifique des palettes qui est aujourd'hui le sujet central de préoccupation de tous les transporteurs frigorifiques de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

Un tour de table spécifique à cette question est demandé afin que chacun puisse s'exprimer librement et formuler ses attentes vis à vis de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID :

J. SAUDRAIS prône de suivre l'exemple de nos voisins espagnols qui ont su s'extraire totalement de cette situation, **contraints par la loi en leur faveur**.

P. LAMBEC subit les palettes en tant que prestataires d'autres transporteurs ici présents qui lui font endosser la responsabilité financière de celles-ci. Il note que certains pays et en particulier la France, ont historiquement regardé les entreprises espagnoles de haut, mais force est de constater qu'ils ont su sortir par le haut de cette situation insoutenable, **en légiférant**, là où les entreprises françaises sont incapables de porter une solution collective et de se sortir de ce fonctionnement économiquement et humain malsain.

S. MERLEAU confirme l'épuisement des entreprises de transport frigorifiques face à une situation insoluble qui n'évolue pas.

V. BARRE rappelle que théoriquement la profession est équipée d'un contrat type et que la gestion des palettes relève d'une prestation annexe rémunérée sensée couvrir à minima le coût de la prestation, voire à une autre période, être profitable. Force est de constater que l'augmentation du coût des palettes, sa raréfaction, et divers dysfonctionnements ne permettent plus de faire de cette prestation annexe une prestation supportable et qu'il faut trouver à en sortir, peut-être grâce à la **contrainte légale**.

L. MARTIN rappelle que la profession a collectivement renoncé au contrat type qui la protégeait initialement et qu'il est trop tard pour mener une chasse aux sorcières du 1^{er} d'entre nous qui a cédé à déroger au contrat type, emmenant tout le monde avec lui. Le besoin réel sur le terrain est celui du bois, pas de l'euro-palette. Il sera sûrement difficile de sortir par le haut rapidement de cette situation, mais il faut définitivement le régler. A certains endroits, une véritable mafia s'organise autour du vol des palettes, avec des agressions à l'arme blanche à qui veut s'y opposer, ce n'est plus soutenable.

V. LASSERRE informe le COMTRANS que lors de ses très récents échanges avec l'AUTF (fédération de chargeurs), ceux-ci lui ont indiqué se pencher très sérieusement sur les solutions de palettes locatives. Ce qui est confirmé par JP GUYOT, qui siège lui aussi à l'AUTF et confirme le soutien croissant des chargeurs pour ces solutions alternatives. Néanmoins, il n'y aura jamais assez de palettes locatives immédiatement disponible pour basculer totalement vers du locatif.

A. MINN explique l'approche économique qui ne permet pas d'espérer totalement un basculement vers la palette locative. En effet, l'industriel n'est aujourd'hui pas assez incité à quitter l'europalette du transporteur car malgré l'état du marché, celle-ci reste moins cher que la palette locative, éteignant toutes les bonnes volontés des chargeurs par la force des choses. Par conséquent, le basculement ne se fera que si le coût de l'europalette se rapproche de celui de la palette locative.

V. LELOUP doute que l'argent soit une solution. A ce stade, la question dépasse le pragmatisme économique et frôle l'absurdité. La liste des inconvénients prévaut aujourd'hui largement sur

la question économique (attractivité, SST, féminisation, ...). Le transporteur ne doit être qu'un intermédiaire et non pas un gestionnaire de palettes.

S. BABY confirme que le transporteur ne doit plus gérer le solde palettes, que cette responsabilité doit revenir au chargeur qui se débrouille avec son client en direct, en gérant eux-mêmes leur compteur à palettes : les outils digitaux ne manquent pas pour cela.

F. CONDAMINE prône avec fermeté une solution identique aux espagnols qui consiste à dire qu'un conducteur ne doit rien faire d'autre que conduire et ne doit plus toucher une seule palette, **contraint par la loi**.

L. HIGELIN craint que sortir complètement et radicalement des palettes soit un vœu pieu et qu'il faille avancer concrètement sur un processus de sortie méthodologique comprenant plusieurs étapes telles que : refuser les bons palettes/stop au papier, ne prendre que des palettes physiques ou rien, la fenêtre d'action est maintenant ou jamais.

E. JOLIVET participe à la réunion en compagnie de son collègue L. LEREUIL en charge de la gestion des palettes au sein de l'entreprise. Ils confirment les constats opérationnels et l'existence de difficultés permanentes autour de la gestion des palettes.

P. LAHAYE est très fâché contre cette situation qui n'évolue pas, et a décidé en parallèle de nos échanges, de pousser aux plus hautes instances de la FNTR le sujet, afin que celle-ci appuie le transport frigorifique dans sa recherche de solution **en direct avec le Ministère du Transport et un conseiller de Clément BEAUNE**. Nous arrivons à un stade où même les syndicats de salariés dans le transport se mobilisent contre la gestion des palettes. Il a conscience que le principe de réalité ne permettra peut-être pas de passer aussi rapidement et brusquement à une sortie totale sur le modèle espagnol, mais informe qu'une certaine avancée rapide peut ouvrir la voie en exigeant dans un 1^{er} temps d'interdire les palettes multicouches, étant lui-même en discussion avec une grande enseigne GMS française prête à signer un accord pour revenir à 33 palettes.

JP GUYOT affirme qu'il n'existe qu'un seul et unique moyen de faire évoluer la situation : **passer par la contrainte réglementaire**. Il faut légiférer. Ainsi, il appartiendra à la réglementation de dire clairement qui fait quoi, qui paie quoi et d'établir des règles qui ne pourront pas être détournées.

Au terme de ce tour de table, L. LADOUX et P. LAHAYE reformulent la position collégiale qui ressort de ces échanges et qui sera relayée par les deux délégués du COMTRANS auprès du Conseil d'Administration de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID :

POSITION FINALE FORMULÉE PAR LE COMITÉ TRANSPORT :

Il est souhaité que le Conseil d'Administration de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID œuvre auprès des pouvoirs publics pour obtenir qu'il soit défini un processus de consigne des palettes, par voie réglementaire.

Il sera alors attendu des pouvoirs publics de réglementer expressément la responsabilité de chaque acteur dans ce processus de consigne des palettes, par exemple :

- *Il appartient aux chargeurs et à leurs destinataires de tenir les comptes palettes entre eux (outils de dématérialisation), sans que le prestataire de transport ne soit inquiété, ni même concerné ;*
- *Le transporteur affrété pour le transport de palettes vides, l'est au titre du transport d'une marchandise à part entière, donc dans le cadre d'une prestation indépendante, rémunérée en tant que telle ;*
- *Et caetera, ... un groupe de travail spécifique pourra travailler avec les pouvoirs publics.*

L'annuaire des délégués de région transport de La Chaîne Logistique du Froid :

Région	NOM Prénom du délégué	Mail	Téléphone
FRANCE	Patrick LAHAYE	p.lahaye@lahaye.fr	06 11 08 06 11
FRANCE	Laurent LADOUX	laurent.ladoux@olano-groupe.com	06 07 16 02 91
NERP	Bruce DU GARDIN	bruce.dugardin@gxo.com	06 76 72 85 68
NERP	Vincent VERBEKE	direction@transportverbeke.fr	06 21 10 65 65
Bretagne	Matthieu SALMON	m.salmon@lahaye.fr	06 21 34 08 46
Bretagne	Pascal LAMBEC	plambec@tpslambec.com	06 27 19 99 24
NOPDL	Vincent LELOUP	vleloup@etoileroutiere.fr	06 72 34 89 84
NOPDL	Luc MONTAVILLE	l.montaville@transports-montaville.fr	02 43 20 10 18
RASE	Victor FARAMIA	victor.faramia@njsfaramia.com	06 85 03 67 03
RASE	Loïc HIGELIN	loic.higelin@stef.com	06 11 25 52 33
SOCE	Christophe BOUTHIER	christophe.bouthier@olano-groupe.com	06 30 11 70 34
SOCE	Florent CONDAMINE	florent.condamine@madrias.fr	06 18 42 33 81

Toutes les réunions organisées par LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID, dans les bureaux ou à l'extérieur, se tiennent dans le cadre du strict respect des règles de la concurrence.

Ainsi, elles ne font aucun cas l'objet

- d'entente ou d'accord sur des prix ou des pratiques commerciales qui limiteraient l'accès du marché à d'autres acteurs
- de répartition du marché entre les participants aux réunions
- de toute discussion qui viendrait enfreindre les règles fixées par le livre IV du code du commerce, ou les articles 101 et 102 du traité du fonctionnement de l'Union européenne.

Les réunions organisées par LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID font l'objet d'un ordre du jour, d'une feuille de présence qui est émargée par tous les participants et d'un compte rendu écrit.

La signature de la feuille de présence vaut acceptation des règles ci-dessus.

Les organisateurs de réunions LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID qui se tiendraient en dehors de la présence d'un représentant de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID sont invités à respecter ces procédures et sont responsables de propos qui pourraient être tenus contrairement aux règles ci-dessus.

Tout participant à une réunion qui enfreindrait les règles ci-dessus sera invité à quitter immédiatement les locaux ou la réunion.