

**COMPTE RENDU  
REUNION DE REGION BRETAGNE  
TRANSPORT  
23 février 2023**

**Participent :** Fabrice SOLIER (PERENOT LE CALVEZ), Anthony LE BELLER (TPS LE BELLER), Marc JEZEQUEL (TPS MESGUEN), Daniel PRICE (TYM TRANSPORTS), Typhaine GAILLARD (TYM TRANSPORTS), Pascal LAMBEC (TPS LAMBEC), Matthieu SALMON (GROUPE LAHAYE)

**Assiste :** Alison PAQUETTE (LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID)

## **1. ACCUEIL ET PRÉSENTATION**

A. PAQUETTE ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence à cette réunion de région en Bretagne, qui se tient une fois par an afin de permettre aux entreprises de se rencontrer, de partager leurs préoccupations professionnelles, d'être informées des travaux de LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID et de faire remonter leurs demandes.

La parole est donnée aux deux délégués de région au transport, M. SALMON et P. LAMBEC, qui rappellent tous deux l'importance pour toutes les entreprises, de toutes tailles, de participer aux instances professionnelles pour faire entendre leur voix et remonter des réalités du terrain contribuant à identifier les sujets prioritaires pour la profession. Le tour de table des présentations se poursuit.

A. Paquette rappelle l'organisation de LA CHAINE LOGISTIQUE DU FROID :

- La France est découpée en 5 grandes régions au sein desquelles sont nommés 2 délégués régionaux au transport et deux délégués régionaux à la logistique, tous les 4 sont les interlocuteurs privilégiés des adhérents en région, puisque ceux-ci se tiennent à la disposition des adhérents qui en ressentiraient le besoin ;
- Les délégués de région écoutent les préoccupations des territoires et sont chargés de les faire remonter au sein des comités nationaux transport et logistique (COMTRANS et COMLOG) qui se réunissent 2 fois par an à Paris. Ces comités nationaux sont, de plus, ouverts à tous les adhérents de toute la France, et nous les encourageons à y participer, car c'est l'organe de débat central qui fait remonter au conseil d'administration leurs demandes de prises de position sur les sujets métiers ;
- Le Conseil d'administration est l'organe exécutif de l'association qui étudie les préoccupations des COMTRANS et COMLOG et statue quant à la suite à y donner. C'est également l'organe stratégique et politique de l'association, guidé par une feuille de route pluriannuelle. Sa composition est à l'image de ses adhérents et fait en sorte d'être représentative de toutes les tailles d'entreprises et types de métiers. Les adhérents qui souhaitent y siéger, peuvent y candidater lors des phases de renouvellement.

## 2. TOUR DE TABLE CONJONCTUREL

Un tour de table de table conjoncturel est effectué :

- **M. SALMON (GROUPE LAHAYE) :** 2022 a été une année compliquée en termes de ressources. Avec près de 1000 conducteurs et de nombreuses difficultés de recrutement, la situation a été tendue, d'autant plus que l'activité était très soutenue en particulier sur les produits carnés et laitiers. Il faut noter que c'est une période particulière puisque le marché vient de s'inverser depuis 2, 3 mois (plus calme) offrant du temps aux équipes RH pour faire monter en compétences les équipes et asseoir les acquis. Des réunions de service avec les conducteurs ont été instaurées, sous un format convivial (café/croissant, ou apéritif), afin de fidéliser les nouvelles générations de plus en plus désintéressées et en quête de sens. Concernant les marchés, l'évolution de la GMS est très observée par l'entreprise, car celle-ci vit un tournant également : les ruptures en linéaires, les problèmes pour se fournir en produits, ... la GMS réfléchit donc différemment de part cette conjoncture, en faisant évoluer leurs relations avec leurs fournisseurs et leurs prestataires pour sécuriser leurs livraisons. C'est donc une période stratégique pour notre profession qui doit en tirer profit. Ex : hier, nous pouvions avoir le refus d'un *complet* pour 20 minutes de retard, demain nous bénéficierons de plus de souplesse, car la GMS ne peut plus se le permettre. Parallèlement, le sujet des palettes, dont nous avons vécu l'envolée des prix en 2022 (passant de 7€ à 26€ l'unité) exige d'être urgemment traité et définitivement réglé. L'année 2023 s'annonce plus calme, et offrira du temps de réflexion et de structuration important après l'année 2022 tendue que nous avons vécue, et sera donc bénéfique en ce sens pour l'entreprise.
- **P. LAMBEC (TPS LAMBEC) :** l'entreprise exerce principalement en sous-traitant de ses collègues transporteurs, par conséquent, les hausses nombreuses et diverses des coûts du transport ont perturbé les sous-traitants : matériel, social, énergie...aucun poste de dépense n'a échappé aux hausses. De fait, le seul objectif 2022 des sous-traitants était d'éviter de perdre trop d'argent, en essayant de négocier des augmentations de prix le plus en adéquation possible avec la réalité vécue, malheureusement sans y parvenir réellement. Cette situation, difficilement tenable, ne peut donc pas être subie plusieurs années de suite, obligeant les sous-traitants à changer d'approche pour 2023 : si le coût du transport continue sa trajectoire inflationniste, soit le prix du transport devra suivre cette trajectoire, soit des camions resteront à l'arrêt. Les prestataires de sous-traitance n'auront d'autre choix que de faire le tri dans leurs contrats, conservant uniquement les contrats rentables. L'entreprise note que sur ses lignes historiques tout se passe plutôt bien, qui que le marché de la marée est aujourd'hui très inquiétant de par une baisse des volumes alarmante. L'entreprise devra donc réfléchir à une approche stratégique autre, telle que le repositionnement de ses camions vers d'autres marchés plus stables et moins à risques. Les difficultés sociales se sont calmées, en effet, les hausses successives des

salaires y ont contribué. L'entreprise a pour objectif de structurer une équipe solide autour de son fils pour préparer une transmission pérenne. Concernant le sujet des palettes, celui-ci doit être définitivement réglé, d'autant plus que ses conducteurs refusent strictement de s'en occuper à présent, il s'agit donc une perte nette récurrente intenable. Enfin, de manière plus globale il appartient à la profession de se questionner sur les missions réelles du conducteur en définissant clairement ce qu'il doit faire ou ne pas faire : chargement/déchargement, temps de travail non-rémunéré, ... il faut reposer un cadre clair en faveur de l'attractivité de ce métier.

- **Daniel PRICE (TYM TRANSPORTS)** : l'entreprise exerce à 95% sur le marché des œufs ! il s'agit d'un véritable « *métier dans le métier* ». La grippe aviaire a eu pour impact de renforcer drastiquement les protocoles sanitaires tels que : la désinfection des roues, le port de combinaisons et de sur-chaussures, le chargement à la main et d'autres choses qui sont très spécifiques au transport des œufs. Les volumes dans les fermes pratiquant le bio ou le plein air ont diminué, la GMS revient vers l'élevage en cage. Cependant les volumes d'œufs et les flux ne baissent pas, il s'agit d'un produit toujours très demandé. Le marché de l'œuf est un monde véritablement à part, les camions sont amenés à se rendre chez des éleveurs, à livrer des centres de conditionnement, il n'y a, par exemple, pas d'attente subie, ni de palettes à gérer, ce qui est très agréable. Parallèlement, il s'agit d'une marchandise très fragile (une palette d'œufs cassée représente une perte de 2500€ de marchandise !), elle demande donc une grande prudence dans la manipulation, ainsi qu'une dextérité de conduite pour se rendre dans les élevages parfois reculés. Le transport s'effectue à une température dirigée de +16°C, son transport se fait sur des palettes plastiques avec des intercalaires et des alvéoles. Ce marché est donc une niche spécifique, qui se porte bien.
- **Marc JEZEQUEL (TPS MESGUEN)** : Confirme que 2022 fut une année très particulière, avec un pic d'activité entre avril et fin octobre, puis un calme décevant pour la période de Noël. Malgré tout, le bilan est bon, même s'il manquait en effet des conducteurs. Il est également prévu que 2023 se détende, on note d'ailleurs que l'entreprise reçoit à nouveau des CV de candidats. Le début d'année 2023 a démarré doucement. L'entreprise est « *primeurs-dépendante* », par exemple, la baisse massive de la production de choux fleurs a été ressentie passant de 240 millions de têtes de choux fleurs à seulement 80 millions. On ressent une morosité générale, morosité de l'actualité entraînant une morosité de la consommation, préjudiciable à l'économie. L'entreprise attend l'arrivée du printemps et des productions de tomates. Il est toujours regrettable de constater qu'au sein de la GMS leurs acheteurs et leurs logisticiens ne communiquent pas entre eux, ayant pour conséquence l'absence de vision globale préjudiciables pour l'organisation des flux chez les transporteurs. La renégociation des tarifs est particulièrement chronophage pour l'entreprise : la GMS accepte relativement bien les hausses, là où les coopératives les refusent. Le marché outre-Manche (UK) se porte bien, la 3<sup>ème</sup> phase de mise en application des nouvelles contraintes relatives au Brexit approchent, en particulier le renforcement des contrôles vétérinaires. L'entreprise s'est adaptée en créant un service douanier il y a 2 ans qui monte en compétence sur ce sujet et détient l'expertise nécessaire.

- **Anthony LE BELLER (TPS LE BELLER)** : Une baisse d'activité en fin d'année 2022 a été ressentie également. La maîtrise du coût de revient du transport était au cœur des préoccupations. L'entreprise livre principalement la GMS ou des clients en direct. Il est particulièrement difficile de réussir à faire passer les hausses tarifaires nécessaires à l'entreprise. Il faut également dénoncer des concessionnaires de transport qui saisissent des prestations de transport à un prix tellement bas qu'il est impossible d'aligner en face des camions pour réaliser les prestations. Ils ont donc tendance à prendre des clients sans s'assurer qu'ils seront en mesure de trouver des camions à mettre en face. Cela révèle une problématique profonde et durable causée par une politique des coûts défavorable à la profession. Sans surprise, ceux qui souhaitent être dépannés sur certaines lignes doivent donc intégrer durablement l'idée qu'ils ne doivent plus « saigner » les transporteurs qui réalisent ces prestations pour eux.
- **Fabrice SOLIER (PERRENOT LE CALVEZ)** : l'année 2022 fut difficile de mai à septembre à cause du manque de conducteurs et d'agents de quai. Fin 2022 s'est apaisée, particulièrement face à un marché de la marée calme. L'année 2023 sera celle des négociations tarifaires, causée par la hausse généralisée des coûts allant jusqu'à +40% de hausse des coûts pour la logistique. Au demeurant l'entreprise à un plan d'actions ambitieux pur valoriser la qualité de ses services, le renforcement de mon image et sa notoriété, etc...

### 3. SUJETS D'ACTUALITÉ

A. PAQUETTE propose un temps d'information relatif aux actualités de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID :

- **LE SUJET DES PALETTES :**

Lors du COMTRANS d'octobre 2022, la profession a trouvé un consensus quant aux solutions à proposer pour sortir des difficultés collectivement constatées, le Conseil d'administration a validé ce consensus en décembre 2022 et formulé celui-ci au sein d'une Lettre de Position officielle de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID qui stipule :

*« Il est nécessaire de déterminer, par voie réglementaire ou législative, le rôle et les responsabilités des chargeurs, des prestataires de services (transport et logistique) et des destinataires, tout au long du processus de consigne des palettes, sur la base de ces 2 principes fondamentaux :*

*- il appartient aux chargeurs et aux destinataires (amont/aval) de tenir leurs comptes palettes entre eux (dématérialisation) sans que les prestataires de transport n'aient à intervenir dans la tenue de ces comptes, ni n'en soient inquiétés ;*

*- le transporteur affrété pour le transport de palettes vides l'est au titre du transport d'une marchandise à part entière ; »*

Pour espérer avoir gain de cause, l'association a sollicité les 3 organisations représentatives du transport pour obtenir leur soutien (FNTR, TLF, OTRE). Les discussions avancent doucement, et nous avons l'accord de principe des 3 que nous devons à présent officialiser par écrit auprès du Ministre du Transport et particulièrement son administration chargée de remettre un rapport écrit à la mi-avril sur le sujet du chargement/déchargement avec un focus dédié aux palettes.

- **Le sujet du GNR :**

Il est rappelé l'historique de l'obtention d'un pied de facture GNR inscrit dans la loi avec entrée en application au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Une note « *GNR – ce qui change* » a été adressée à tous les adhérents pour les accompagner dans leur mise en application, mais aussi envoyée à toutes nos fédérations de clients. Ne pas hésiter à la relayer auprès de ceux qui ne sont pas bien informés. En effet, le refus d'un client de l'accepter relève à présent d'un délit répréhensible d'une amende.

- **Le sujet électricité :**

Des webinaires relatifs aux dispositifs d'aides à l'énergie sont accessibles en *replay* dans votre espace adhérent du site [www.lachainelogistiquedufroid.fr](http://www.lachainelogistiquedufroid.fr)

- **Le sujet F-GAS :**

La réglementation européenne de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre est en cours de révision. Certains des amendements déposés sont extrêmement préoccupants pour nos professions de transport et de logistique frigorifiques car ils visent à renforcer les interdictions d'utilisation des HFC recyclés et régénérés et la mise sur le marché d'équipements neufs contenant des HFC dès 2027. Or, pour le transport frigorifique il n'existe pas de technologies matures alternatives à grande échelle ! Des actions de lobby pour que ces amendements soient rejetés est en cours, car leur application est irréaliste.

- **Les Bonnes pratiques métiers :**

Le Guide de Bonnes Pratiques Hygiène Transport et Logistique est en cours d'étude auprès de l'administration (DGAI). En parallèle, notre association continue à promouvoir le partage de bonnes pratiques entre adhérents au sein d'un groupe de travail « Qualité » qui rédige des fiches de bonnes pratiques au service de tous (Brochure « ô froid », première édition transmise en janvier 2023 dans la Lettre d'information et disponible sur le site internet).

- **Le sujet de la dématérialisation :**

Les transporteurs présents sont favorables au maximum de dématérialisation possible afin de réduire l'utilisation de papier et sécuriser les phases de transfert de responsabilité, car certains clients usent et abusent du papier pour appliquer des pénalités injustifiées. Une question se pose aux transporteurs : qui doit endosser le

coût financier engendrer par l'équipement et le déploiement de nouveaux outils numériques coûteux ? Le transport arrivera-t-il à intégrer ces nouveaux coûts au prix de sa prestation modernisée ?

- **FRIGO TOUR 2023 :**

Rappel du projet et appelle à participation des transporteurs à l'opération. La difficulté ressentie est celle de trouver du personnel pour y participer à l'heure où tous manquent de monde pour prendre la route.

- **LES RENDEZ-VOUS 2023 :**

L'édition 2023 se tiendra à LYON les 15 et 16 juin 2023, avec un *Before* convivial le 14 juin au soir et une *After* convivial le 16 au soir. Le FRIGO TOUR achèvera sa tournée le même jour autour d'une célébration spéciale. Le grand thème 2023 est donc l'attractivité des métiers du froid ! Les inscriptions sont ouvertes.

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 de 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 émarginée 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.**