

**COMPTE-RENDU  
RÉUNION RÉGIONALE  
RHÔNE-ALPES / SUD EST  
29 MARS 2023**

**PRÉSENTS :**

GXO	David Penta
NJS FARAMIA	Victor Faramia
PERRENOT	Laurent Louis
SOFRILOG	Liliane Peytier
SOMATREF	Serge Ceccia
STEF	Carole Delaunay Dragan Dmitrovic Loïc Higelin Johann Sage Frédérique Seyve Cédric Teissède Olivier Valentino

**Assistent à la réunion :** Mmes LASSERRE, PAQUETTE, RAFAILLACE

V. Lasserre invite les participants à faire un tour de table pour se présenter.

Elle rappelle que les réunions de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID se tiennent dans le strict respect des règles de la concurrence et que l'émargement de la feuille de présence vaut acceptation de ces règles.

### **1. ACCUEIL PAR LES DÉLÉGUÉS DE RÉGION**

Les délégués de région rappellent l'importance des réunions de région qui permettent aux acteurs régionaux de faire mieux connaissance et de mettre en commune leurs difficultés mais également leurs retours d'expérience.

Chaque région se réunit au moins une fois par an et ces réunions sont ouvertes à tous les acteurs en transport ou en logistique frigorifique, qu'ils soient adhérents à LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID ou non.

Ces échanges permettent en effet à des non adhérents de mieux appréhender l'intérêt de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID, de ses actions et de ses missions.

V. FARAMIA évoque la richesse des débats au sein de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID et sa capacité à représenter autant les grandes que les petites entreprises.

## 2. TOUR DE TABLE CONJONCTUREL (*tous les participants*)

- **L. Higelin – Macon** – l’année 2022 a été très difficile et inédite et l’un des enjeux majeurs a été le recrutement et la stabilité des équipes qui a fragilisé le maintien de l’activité. Le taux de chômage de la région étant proche du plein emploi, le recrutement de nouveaux collaborateurs a été difficile. L’autre sujet de crispation a été la gestion des palettes Europe tant d’un point de vue technique qu’opérationnel qui a mis certains clients chargeurs en difficulté pour expédier leurs marchandises. Il évoque également la santé de certains clients qui sont confrontés au remboursement de leur PGE.
- **L. Louis** – Rhône Alpes/Paca - l’activité est très axée vers la GMS. Il confirme les difficultés de recrutement mais évoque par ailleurs les aides financières qui ont accompagné les transporteurs sur le prix du gazole. Il souligne également la tendance du marché à se rééquilibrer en permanence. Les volumes de marchandises varient fortement en période de vacances, scolaires et estivales. Il évoque la multiplication de nouveaux magasins en centre ville qui va exiger de nouveaux véhicules pour les livrer et entraîner des nuisances pour les riverains et regrette l’absence de concertation des professionnels par les collectivités.
- **D. Dmitrovic** – la conjoncture logistique est de plus en plus difficile. Les difficultés de recrutement s’accroissent et les taux d’absentéisme rendent difficiles la réalisation des prestations indispensables. Il évoque également les menaces de pénurie d’électricité qui ne se sont heureusement pas avérées mais souligne la multiplicité des contraintes qui s’accumulent sur le métier et craint la difficulté pour les professionnels de continuer à s’adapter perpétuellement.

V. Faramia confirme le besoin pour les équipes de devoir être soutenues moralement pour faire face aux exigences réglementaires, clients etc...

L. Higelin rappelle l’opportunité qu’avait offerte le Covid et les périodes de confinement qui avait entraîné une certaine souplesse d’adaptation de la GMS mais qui a disparu avec le retour à la normale de l’activité.

- **S. Gaccia** – Vitrolles – confirme les propos déjà exprimés sur les coûts de l’énergie et de l’inflation qui doivent à la fois pouvoir être répercutés sans pour autant contribuer davantage à l’inflation. Il évoque également les difficultés de recrutement et les flux de surgelés qui s’accroissent pour pratiquement rejoindre les taux de rotation des produits frais. Il évoque par ailleurs le besoin de pouvoir anticiper les demandes des transporteurs afin de limiter leur temps d’attente. Il considère que les réunions régionales permettent notamment de croiser les expériences des différents acteurs et fluidifier les relations. Le rôle essentiel de la logistique frigorifique qui alimente les populations permet de faire briller une lueur d’espoir sur la pérennité du secteur.
- **L. Peytier** – aux problématiques d’énergie et de recrutement, rajoute le manque de visibilité sur l’activité des clients qui rend difficile l’adaptation de l’activité des

prestataires. Elle évoque l'incompréhension dont font preuve certains clients sur le besoin de visibilité dont ont besoin les prestataires pour gérer leurs activités.

- **D. Penta** – le marché surgelé est très varié : la RHD se porte bien dans un contexte où les consommateurs privilégient le plaisir dans un contexte inflationniste qui les inquiète. Paradoxalement, les hard discounters ne se portent pas aussi bien qu'aurait pu laisser penser un contexte inflationniste. Certains clients ont des exigences fortes en matière de développement durable et tentent d'imposer des solutions alternatives d'énergie (panneaux solaires ou véhicules gaz ou électriques par exemple) pour pallier les fortes augmentations des coûts de l'énergie ou le déploiement des ZFE sans prendre en compte les considérations techniques des bâtiments ou des véhicules.
- **C. Delaunay** – Cavillon – confirme les difficultés de recrutement bien qu'elles se détendent chez les conducteurs. La RHF est effectivement très dynamique et la GMS souffre davantage mais la pandémie a créé une certaine proximité avec les clients et considère qu'il y a une opportunité à transformer les métiers pour qu'ils soient plus proches des besoins des clients. A titre d'exemple, certaines actions de recrutement démarrent dès le lycée et sont axées sur l'inclusion des personnes en situation de handicap, sur les perspectives d'égalité professionnelles pour les femmes, etc. des choix stratégiques vers de nouveaux carburants sont en cours d'expérimentation. Sur la question de la relation des femmes dans un métier très masculin, la plupart des participants soulignent la pondération qu'apportent les femmes dans les équipes.
- **C. Teissèdre** – confirme les propos précédemment exprimés et évoque le recours au B100 qui est rendu difficile pour cause d'approvisionnement hors cuves privées.

F. Seyve évoque le recul des contraintes des ZFE et le manque d'harmonisation qui pèse sur les transporteurs qui n'ont pas de visibilité sur les technologies à déployer.

- **J. Sage** – Vitrolles/Marseille. En complément des propos précédents, il évoque la dimension économique des investissements nécessaires pour accompagner les développements technologiques, les salariés, les demandes clients. Il s'inquiète de la capacité des clients à assumer l'augmentation des charges de leurs prestataires. Il souligne par ailleurs l'absence de communication autour des métiers du transport et de la méconnaissance des consommateurs sur les équilibres fragiles qui se mettent en place pour s'assurer que les denrées alimentaires sont livrées en temps et en heure.
- **O. Valentino** – St Etienne. regrette l'absence d'acteurs autres que ceux de son entreprise et appelle de ses vœux que la représentation des prochaines réunions sera plus variée. Indique l'année 2023 démarre avec une forte baisse des volumes par rapport à 2022 ce qui entraîne un taux de remplissage des camions moins bon. L'année 2022 a été marquée par une tension sociale et des difficultés de recrutement pour cause de taux de chômage très bas. Les jeunes salariés semblent moins sensibles au niveau de salaires qu'à leurs conditions de travail, leur qualité de vie et le télétravail qui va nécessiter une adaptation des équipes managériales. Indique que les clients PME ont beaucoup souffert et que certains pourraient disparaître avant la fin de l'année. Les contraintes ZFE ne sont pas encore déployées.

- **F. Seyve – Corbas.** en complément des points déjà évoqués, il s'inquiète de la transition énergétique qui se met en place, notamment sous la pression de certains clients qui exigent certaines technologies sans pour autant accepter que les coûts liés à celles-ci leur soient répercutés. Souligne par ailleurs l'âge de ses équipes qui va entraîner le besoin de renouveler les effectifs en indiquant que les conducteurs sont les moins difficiles à trouver. En revanche, les agents de quai pour travailler en surgelé et les exploitants sont beaucoup plus difficiles à trouver et les conducteurs ne sont pas motivés à devenir exploitant car la différence salariale n'est pas motivante. Il évoque les tensions entre les salariés qui peuvent ou non télétravailler et devront entraîner des adaptations d'organisation.

D. Dmitrovic insiste sur l'accélération des mutations, qu'elles soient sociales ou technologiques qui va nécessiter une adaptation des modes de fonctionner.

### 3. SUJETS D'ACTUALITÉ

#### a. Électricité

V. Lasserre rappelle les webinaires qui ont été organisés et au cours desquels l'administration a présenté les aides accessibles aux entreprises. Elle précise que ces webinaires sont disponibles sur le site internet de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID pour être vus ou revus par ceux qui n'auraient pas pu y assister.

V. Lasserre indique par ailleurs qu'après la mise en place des indices TL&A depuis plus de 10 ans et la proposition, pour les entreprises qui le souhaitent, d'un mécanisme de pied de facture, qui reste à la libre appréciation commerciale des adhérents, une démarche officielle a été entreprise auprès des pouvoirs publics pour faire encadrer ce pied de facture par la loi. Un courrier officiel au ministre du budget, Bruno Le Maire, a permis une première rencontre avec la DGE mais celle-ci n'est pas certaine d'être le bon interlocuteur.

#### b. Palettes

A. Paquette rappelle les discussions en Espagne qui ont abouti à l'interdiction pour les conducteurs d'assurer les tâches de chargement/déchargement et donc, par effet de ricochet, a engendré une clarification de la gestion des palettes.

Les syndicats de salariés français ont saisi les organisations patronales et le gouvernement pour qu'une interdiction identique soit mise en place en France. Le ministre Beaune s'est saisi du sujet et a indiqué qu'une position française serait prise.

A. Paquette rappelle par ailleurs les difficultés que rencontrent les transporteurs et les logisticiens pour rendre les palettes à leurs clients et qui ont été exacerbées par l'envolée des coûts des palettes qui a été engendrée par la guerre en Ukraine et les pénuries de bois.

Grâce au consensus trouvé au sein du Comité Transport (ComTran) et du Conseil d'Administration de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID, une démarche a été initiée auprès des fédérations de transporteurs pour qu'une démarche soit engagée auprès des pouvoirs publics pour que l'échange palettes soit légiféré.

A. Paquette rappelle la non application du contrat type pour diverses raisons et qui fait peser sur les transporteurs la responsabilité physique et financière de la gestion des palettes pour le compte de leurs clients et de leurs destinataires.

Elle précise que le contexte est propice à cette démarche qui pourrait s'inscrire en parallèle des discussions autour du chargement/déchargement entre les organisations patronales représentatives, les organisations syndicales et le gouvernement.

LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID a sollicité les 3 organisations patronales (FNTR, OTRE, TLF) pour qu'elles la soutiennent dans sa démarche.

Les 3 organisations patronales ont indiqué être favorables à la démarche de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID et un projet de courrier, à la signature des 4 fédérations, leur a été soumis pour avis et validation.

Le ministre Beaune a par ailleurs missionné la IGEDD pour un état des lieux des opérations de chargement/déchargement et la gestion des palettes.

L'objectif de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID est à la fois de résoudre le problème des palettes pour ses adhérents et de se donner davantage de visibilité auprès des pouvoirs publics et des fédérations patronales.

V. Lasserre souligne que l'IGEDD risque d'avoir besoin de chiffres (nombre de palettes, montant financier) dont elle ne dispose pas.

Toutes deux rassurent S. Ceccia sur le fait que la démarche n'a pas pour objectif de supprimer l'échange palettes.

### **c. GNR**

V. Lasserre rappelle les démarches pour obtenir une entrée en vigueur progressive de la hausse de la TICPE et un pied de facture.

Elle souligne l'entrée en vigueur du pied de facture depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023 mais précise que son application relève de la décision de chaque entreprise, sachant que les clients n'ont pas le droit de le refuser puisqu'il s'agit d'une disposition d'ordre public.

La hausse de la TICPE, elle, s'appliquera à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, sauf nouvel effort du BTP pour la faire à nouveau reporter.

#### **d. Fgaz**

V. Lasserre rappelle l'existence d'un règlement européen pour limiter les émissions de gaz à effet de serre qui a été mis en place en 2006 et mis à jour en 2014.

Il impose notamment :

- La certification des personnels manipulant ces substances
- Le contrôle périodique d'étanchéité des équipements en fonction de leur charge, exprimée en t eq CO<sub>2</sub>,
- Une réduction progressive des quantités de fluides mis sur le marché
- Un calendrier d'interdiction d'usages, par secteur d'activité.

La révision en cours du texte et les propositions émises par le Comité Environnement du parlement européen, sous l'impulsion de son rapporteur néerlandais, menace gravement le secteur du transport frigorifique.

Il est en effet proposé d'accélérer le calendrier des interdictions d'usage et d'interdire le recours à des substances récupérées dans les systèmes puis recyclés ou régénérés pour entretenir les matériels existants.

Si ces propositions n'ont qu'un impact financier sur les installations de réfrigération fixe (entrepôts) pour lesquelles des alternatives technologiques existent (ammoniac, CO<sub>2</sub>), dans le transport les alternatives aux HFC sont encore peu déployées et surtout ne répondent pas à tous les besoins d'usage.

Des actions, en France et à Bruxelles, sont en cours pour tenter de lutter contre les propositions de révision du règlement mais, pour l'instant, les autorités françaises ne semblent pas avoir pris conscience des enjeux pour le transport, ce qui est inquiétant.

D. Penta rappelle la reconstitution de la couche d'ozone grâce aux interdictions de recourir aux HCFC et souligne donc l'efficacité des contraintes réglementaires

#### **e. Dématérialisation**

Les prestataires logistiques, qui se positionnent entre les transporteurs et les donneurs d'ordre, évoquent la dématérialisation des documents qui commence à se développer sans qu'ils aient été consultés et aient pu faire valoir leurs besoins spécifiques.

C. Delaunay confirme la généralisation de la dématérialisation est quasiment aboutie chez Stef Transport et l'ouverture d'un portail permettant aux destinataires d'avoir accès aux informations sur les dates et les quantités de livraison.

Elle indique que les difficultés évoquées par Somatref sont également relayées par la partie logistique de son entreprise.

V. Lasserre propose que le sujet de la dématérialisation soit mis à l'ordre du jour du ComLog pour qu'il fasse l'objet d'un groupe de travail sur le modèle de ce qui se fait sur les bonnes pratiques logistiques.

L. Higelin évoque les travaux en cours avec certaines enseignes sur la dématérialisation des documents de transport, y compris le BL.

#### **f. Guide de Bonnes Pratiques d'Hygiène**

A. Paquette rappelle la rédaction en cours du GBPH et sa reconnaissance imminente par l'administration.

Elle indique par ailleurs que les experts QHSE se réunissent pour rédiger des fiches de bonnes pratiques hygiène, complémentaires au GBPH.

D. Penta souligne l'intérêt des échanges et la richesse de la première fiche publiée.

A. Paquette indique que des intervenants extérieurs sont invités aux échanges qui se tiennent 3 fois par an et signale que la responsable hygiène du groupe Bel participera à la prochaine réunion.

#### **g. Bonnes pratiques logistiques**

A. Paquette indique que le ComLog a souhaité que des groupes de travail s'attèlent au partage de bonnes pratiques autour de certaines tâches récurrentes en logistique et chaque région a pris en charge une des thématiques bien que les groupes de travail soient nationaux et ouverts à tous.

La région RASEC a choisi de s'atteler à la manipulation de palettes vides et D. Dmitrovic indique que le groupe de travail s'est réuni le 21 mars dernier.

Une fiche pratique est en cours de finalisation pour diffusion à l'ensemble des participants pour relecture, ajout de commentaires et/ou validation puis mise à disposition de tous les adhérents de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

A. Paquette évoque le chargement/déchargement de containers qui pourrait intéresser S. Ceccia et A. Pironti et rappelle que les réunions se tiennent en vidéoconférence.

#### **h. Frigo Tour**

V. Lasserre et A. Paquette rappellent qu'une opération inédite et d'envergure nationale va démarrer le 5 avril prochain pour promouvoir les métiers du froid.

Avec le soutien de l'AFT (organisme de financement des formations en transport et en logistique) et de Transfrigoroute France, LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID organise une tournée de 10 étapes dans des lycées professionnels où les visiteurs, jeunes en formation et

adultes demandeurs d'emploi, pourront voir du matériel de démonstration et rencontrer des professionnels qui leur parleront de leur métier.

A la question de l'organisation d'une journée type, V. Lasserre et A. Paquette indiquent qu'un webinaire d'explication va être organisé le 10 mars qui permettra à toutes les personnes inscrites ou intéressées de participer au Frigo Tour d'être informées des détails logistiques de l'opération.

Elles insistent sur l'importance pour les participants de faire passer des messages collectifs tels que l'information sur la féminisation des métiers.

V. Faramia évoque par ailleurs le soutien et la visibilité que la radio Vinci Autoroutes devrait donner au Frigo Tour.

#### **i. Rendez-Vous 2023 à Lyon**

V. Lasserre souligne que les inscriptions aux Rendez-Vous 2023 de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID sont ouvertes.

L'événement se tiendra à Lyon, les 15 et 16 juin et sera placé sous le thème de l'attractivité des métiers.

Il appartient aux entreprises de décider de leurs représentants à cet événement annuel qui, cette année, accueillera la dernière étape du Frigo Tour.

#### **4. RÉUNION 2024**

Il est proposé qu'elle se tienne à Lyon pour donner une alternance aux lieux de réunion choisis, la réunion 2022 s'étant tenue en Avignon.

La date sera choisie et annoncée rapidement par les délégués de région.

Un rapide tour de table permet aux participants de partager leur ressenti et tous confirment l'intérêt de partager les problématiques et de sortir de son quotidien.

#### **5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

*Avec Julie RAFFAILLAC de la Direction des Infrastructures et des Grands équipements*

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.**