

**COMPTE-RENDU  
RÉUNION RÉGIONALE  
NORMANDIE – PAYS DE LA LOIRE  
14 FÉVRIER 2024**

**PRÉSENTS :**

<b>CAP GEL</b>	Q. CORLOUER
<b>GODFROY</b>	J.P. COUDRAIS
<b>SEAFRIGO</b>	V. AMOURETTE
<b>SOFRILOG</b>	P. LAUNAY S. BORGÈS A. CHOLLET A. FABIEN C. SAMSON B. GIRARD S. AUZANNET T. AUREGAN
<b>STEF</b>	P. BUSSON S. PRIEUR JF. VERGNE D. BOURGEOIS J. LERAY
<b>ASSISTENT À LA RÉUNION</b>	V. LASSERRE – LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID Y. BELLOIR – LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID J. TONNER - CNAM

V. Lasserre 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 celles-ci.

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

S. Prieur et P. Launay ouvrent la séance en accueillant les participants et se réjouissent de les voir si nombreux.

Ils invitent à un tour de table pour que chacun se présente.

**2. PRÉSENTATION LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID & Transfrigoroute France**

V. Lasserre rappelle l'organisation interne de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID et ses relations privilégiées avec Transfrigoroute France et l'USNEF.

Elle souligne l'intérêt pour les permanents de connaître les activités et les éventuelles difficultés des adhérents pour mieux les représenter.

Elle rappelle que LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID est animée par plusieurs instances :

- Le conseil d'administration dont le rôle est politique et stratégique. Il peut donner mandat aux comités métier pour mener des actions ou lancer des groupes de travail spécifiques. Il se veut le reflet de la diversité des tailles et des métiers exercés par les entreprises membres.
- Les comités métier, logistique (ComLog) ou transport (ComTrans) qui se préoccupent des spécificités métier des entreprises et déclenchent des travaux, à la demande du conseil d'administration ou des adhérents pour répondre à des difficultés rencontrées sur le terrain. Ces travaux peuvent être transverses au transport et à la logistique. Les Comités sont chacun animé par un binôme.
- Les réunions régionales, animées par deux binômes, se réunissent au moins une fois par an et permettent aux acteurs locaux de tisser des liens privilégiés. La réunion du matin est consacrée à un tour de table de conjoncture des adhérents et à la présentation, par les permanents, des sujets d'actualité. L'après-midi permet d'accueillir un intervenant extérieur sur un sujet de préoccupation partagée par les transporteurs et les logisticiens. Ces réunions sont ouvertes aux entreprises locales qui ne sont pas adhérentes de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID afin qu'elles puissent se rendre compte par elles-mêmes de la richesse des échanges et des travaux menés.

P. Launay souligne l'intérêt de la mutualisation des sujets de préoccupation communs au transport et à la logistique. Il évoque également les efforts faits pour mettre en valeur les métiers du froid, méconnus.

S. Prieur insiste sur l'importance pour les réunions régionales d'être actives pour permettre d'alimenter les Comités Transport et Logistique.

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

- **A. FABIEN – SOFRILOG Transport Caen.** Souligne l'explosion des coûts de revient (prix des matériels et des salaires) depuis 4 ans (+16%) et leur impact très négatif sur la rentabilité des entreprises. Activité de charge complète essentiellement avec une baisse d'activité liée notamment à la baisse de la consommation de certaines denrées comme la viande bovine. Une tendance à la transformation des contrats d'interim en CDI. Le marché de l'occasion est sous tension, le marché des matériels neufs étant plutôt saturé.
- **A. CHIRON – SOFRILOG Logistique Caen et Mondeville.** L'année 2023 a été marquée par de forts reports de stocks après 2022 et de fortes demandes de congélation, notamment en viande de bœuf pour compenser une baisse de leur commercialisation en frais, entraînant une saturation des sites qui se maintient. La vision des clients pour 2024 est assez floue. Les recrutements sont difficiles.

P. Launay complète les propos en soulignant le coût élevé de la viande de bœuf ce qui en limite la consommation, pouvant entraîner la réorganisation des activités des clients industriels pour consolider leurs flux sur certains sites prestataires.

- **V. AMOURETTE – SEAFRIGO Le Havre.** Forte activité en export. Les volumes de vente en Asie et en Amérique du Nord ont fortement baissé (30%) et entraînent une saturation des stocks. Les clients ont eu tendance à relocaliser leur production (pâtisserie par ex) pour limiter les difficultés de transport (guerre en Palestine) et les coûts. La visibilité pour 2024 est difficile avec une forte ambition de réduire les coûts de production (électricité). Les flux imports passent de plus en plus par les ports de l'Europe du Nord pour éviter les contrôles douaniers plus stricts.
- **S. BORGES – SOFRIOLOG NIORT.** L'activité est surtout axée autour du marché de la viande qui est en fort recul du fait des baisses des consommations. Les recrutements, pour l'activité de manutention, sont plus aisés, davantage de candidats étant disponibles.
- **C. SAMSON – SOFRIOLOG.** Les entrepôts ont été saturés en 2023. Les perspectives pour 2024 pourraient être meilleures mais sans réelle visibilité. L'inflation a fortement pesé sur le personnel qui a des attentes de revalorisation salariale importantes. Les difficultés de recrutement constatées sur le marché font craindre des départs de salariés qualifiés pour de meilleures offres dans d'autres secteurs.

V. Lasserre souligne les discussions en ComSoc pour faire évoluer la grille des minima conventionnels en maintenant un décalage du premier coefficient avec le Smic, d'une part, et renforcer l'aération de la grille pour marquer les montées en compétence, d'autre part.

S. Borgès évoque l'augmentation du coût des carburants et la contraction du marché des véhicules d'occasion qui pèsent lourd sur les contraintes de déplacement.

- **JF. VERGNE – STEF Allonnes.** Les reports de stocks importants de 2023 sont en fort recul. La vision pour 2024 est très difficile à prédire. Les recrutements sont difficiles du fait d'une concurrence forte de plateformes non soumises au froid.
- **JP COUDRAIS – GODFROY.** 2023 a été marquée par les hausses des tarifs de l'électricité qui n'ont pas toujours pu être répercutées aux clients. L'activité 2024 est en recul avec une difficulté de voir à long terme. Le recrutement est difficile et les salariés ne sont plus aussi fidèles à leur entreprise. Considère qu'il convient de faire preuve de philosophie pour l'avenir et rester optimiste quant à l'avenir.
- **D. BOURGEOIS – STEF Saint-Lô.** Les volumes sont très erratiques depuis fin 2023 et le restent pour 2024. La production de beurre a été très forte en 2023 du fait d'une météo douce et humide générant une forte production de lait. Les stocks sont donc importants. Les exportations de viande de porc et de bœuf sont très erratiques avec des fluctuations de prix de la matière première. Les nouvelles tendances de consommation (vegan) pourraient avoir un impact sur les types de production industrielle à venir.

Le taux de chômage local est de l'ordre de 5%, proche du plein emploi, et les candidats sont sollicités par de nombreuses offres, hors froid, ce qui rend les recrutements difficiles.

Les volumes de pêche en 2022 ont été très forts, une année record. En 2023, pratiquement zéro en matière d'activité pêche. Pour 2024, l'activité est en fort recul en 2024, du fait à la fois des coûts des carburants et de la météo.

- **B. GIRARD – SOFRIOLOG.** Évoque la difficulté de renouveler les agréments d'export vers la Chine, avec des dossiers spécifiques par filière. Certains pays commencent à demander des agréments, tels que les Philippines et la Malaisie. La grippe aviaire a impacté les entrepôts soumis à des procédures exigeantes et déployées différemment selon les DDPP. Les règles pour lutter contre la peste porcine africaine risquent d'être très difficiles à mettre en œuvre, tant chez les prestataires que chez les industriels.

V. Lasserre rappelle que la DGAI réfléchit depuis plusieurs années aux mesures à déployer pour lutter contre la probable pandémie de peste porcine et évoque notamment les exigences pour le nettoyage des camions qui a fait l'objet d'une concertation avec LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

B. Girard souligne les formations requises en hygiène qui freinent les recrutements.

- **Q. CORLOUER – CAPGEL Le Havre.** Les volumes d'import ne baissent pas mais les stocks sont en recul. Évoque les mouvements sociaux autour de la réforme des retraites des dockers malgré l'obtention d'une semaine de 4 jours de travail, qui ne figurent pas dans les priorités du gouvernement très accaparé par les mouvements des agriculteurs. Souligne le renforcement des activités à Dunkerque en réaction des difficultés du Havre.

V. Amourette souligne les difficultés d'accès routiers au port d'Anvers qui est saturé.

Q. Corlouer précise que les prévisions d'activité en 2024 sont difficiles mais ne prévoit pas de baisse d'activité en produits de la mer. Bien que les tensions sur le marché du travail s'allègent, les relations au travail des jeunes (25 ans) changent et impactent leur recrutement.

- **A. CHOLLET – SOFRIOLOG Pleugueneuc et St Maixent –** L'année 2023 a été bonne mais 2024 est incertaine, certains clients ayant des velléités d'internaliser leur stockage. L'activité de porc est en recul et la fermeture d'un abattoir est probable. Les producteurs de poisson ont réussi à maintenir leurs prix face à leurs clients. En ce qui concerne les produits laitiers, le déploiement des AOP crée de nouvelles exigences sur les durées de stockage notamment.

Des stocks de précaution en volaille ont été créés par les industriels pour se protéger contre les pandémies à venir.

Les stations fruitières ont des capacités de stockage très importantes et menacent les entrepôts prestataires.

- **P. BUSSON – STEF Transport Verson et Lisieux.** Confirme les dérives de coûts en 2023, sur la masse salariale, les matériels et les délais pour le renouvellement des équipements. 2024 confirme ces dérives sur les salaires qui deviennent difficiles à répercuter aux clients. Souligne les efforts d'attractivité à déployer pour renforcer les recrutements à la lumière des contraintes d'exploitation et les exigences SST des certifications IFS ou autres. Les volumes sont en recul, en particulier pendant la période des fêtes de fin d'année. Confirme les tendances des clients à internaliser les activités logistiques. Les candidatures en transport augmentent progressivement mais celles des agents de quai restent rares. Les difficultés des clients se répercutent sur les

prestataires (baisse de volume) et les concentrations, tant des clients GMS que des opérateurs transport s'accélèrent.

- **J. LERAY – STEF Transport Ifs** – L'activité de transport est surtout en groupage et a subi de forts reculs de volumes depuis la fin de l'année 2023, aggravés par la hausse de coûts de revient déjà évoqués.

L'activité logistique est un peu préservée par celles des clients qui continuent à produire malgré le recul des consommations.

Les recrutements sont moins difficiles en transport avec des candidatures plus nombreuses, ce qui n'est pas le cas pour les agents de quai/préparateurs de commande.

- **S. AUZANNET – SOFRILOG NIORT** – Les efforts de communication autour des métiers commencent à porter leurs fruits puisque les recrutements sont moins difficiles.
- **T. AUREGAN – SOFRILOG Villers Bocage**. L'activité est très orientée viandes de bœuf et de porc et le site a été saturé en 2023. Les industriels du secteur sont inquiets sur l'avenir des éleveurs français et il est vraisemblable que les produits transformés seront de plus en plus d'origine UE et non française. Confirme la détente sur les difficultés de recrutement et se déclare plus positif sur la relation des jeunes avec le travail.
- **S. PRIEUR – STEF**. Confirme le recul de l'activité dans le surgelé. Salue les aides financières dont le secteur a pu bénéficier dès la fin 2022 et qui a permis de préserver les entreprises. Se dit assez optimiste pour l'avenir et salue la performance, notamment énergétique, des entrepôts récents. Insiste sur la difficulté pour les clients d'accepter de partager les charges des prestataires, étant eux-mêmes confrontés aux mêmes. Souligne le report de projets immobiliers pour cause de taux d'emprunt et qui pourra donc soulager les tensions sur le marché mais confirme l'absence de visibilité pour l'année à venir.  
STEF a déployé de gros efforts sur la SST notamment grâce à l'automatisation de certaines opérations.  
S. Prieur rappelle les bouleversements que va engendrer la vente du groupe Casino.

P. Launay salue la richesse des échanges et remercie les participants pour leurs partages.

#### 4. SUJETS D'ACTUALITÉ

La seconde moitié de la matinée est consacrée aux sujets portés par LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID pour le compte de ses adhérents, transporteurs ou logisticiens.

##### a. Départs inopinés des camions à quai

La question de la lutte contre les départs inopinés est au cœur des préoccupations de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID depuis de nombreuses années et V. Lasserre rappelle la charte d'engagement à lutter contre ces accidents qui a été signée lors des Rendez-Vous 2018.

Dans le cadre des relations étroites entre LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID et Transfrigoroute France, une démarche innovante a été engagée par les carrossiers constructeurs afin de développer une solution, dont l'ambition est d'être universellement déployée auprès de tous les acteurs. Composé d'un émetteur-récepteur, le dispositif bloque les freins du camion tant que la porte de quai est ouverte. Celui-ci est en cours de déploiement chez STEF et a été présenté à la CNAM et à l'INRS pour reconnaissance et validation officielles.

Un film de démonstration est projeté pendant la réunion.

Se pose notamment la question d'être certains que les camions qui se présentent sur un site sont équipés ?

Les participants rappellent qu'une solution manuelle existe déjà, qui doit être actionnée par l'agent de quai lors de l'ouverture des portes mais cette solution automatique supprime toute obligation d'une action humaine.

Aux avantages d'un dispositif automatique s'oppose néanmoins la contrainte d'équiper toutes les portes de quai.

Le POC (proof of concept) est en cours avec notamment une évaluation de différents modes dégradés (pannes ou autres).

S. Prieur évoque également les chutes de cloisons intérieures qui ont des conséquences graves sur les opérateurs et qui pourraient faire l'objet d'un groupe de travail avec Transfrigoroute France.

P. Busson confirme le propos en évoquant la durée de vie des camions qui est prolongée (12 ans) et l'importance d'assurer une maintenance régulière des équipements (vérins).

Il suggère que le sujet soit évoqué lors de la prochaine réunion ComLog/ComTrans.

## **b. Accueil des conducteurs sur les plateformes logistiques**

La qualité des conditions d'accueil des conducteurs sur les sites logistiques, des clients, des autres prestataires, fait l'objet d'un travail collaboratif avec le Club Demeter qui regroupe chargeurs et transporteurs autour des questions d'une logistique responsable.

L'objectif est d'identifier dans un premier temps les attentes des conducteurs lorsqu'ils se présentent sur un site afin de construire ensuite un questionnaire d'évaluation des sites, tant par les conducteurs que par les sites eux-mêmes.

Le questionnaire à destination de tous les conducteurs pourrait être lancé via une application déjà en place (Truck Fly) qui permet aux conducteurs de partager de nombreuses informations pratiques autour de la fluidité de la circulation, l'ouverture des restaurants de route, etc.

Le fruit de ces travaux sera présenté lors des Rendez-Vous 2024 à Toulouse et lors de la réunion régional NOPDL en 2025.

## **c. Fiches bonnes pratiques**

V. Lasserre rappelle qu'une des missions essentielles de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID est d'enrichir la connaissance collective et de mettre en commun les bonnes pratiques.

3 grandes thématiques ont été identifiées pour ce partage, la logistique, la qualité et la santé & la sécurité au travail.

#### *i. Logistique*

A l'initiative du ComLog, 5 actions de manutention ont été identifiées comme particulièrement exposées à des risques :

- La manutention de palettes vides
- Le filmage manuel des palettes
- Le chargement/déchargement de container
- La réhausse et l'écrêtage de palettes
- La préparation et le réapprovisionnement de picking.

Chaque binôme de délégués de région Logistique s'est approprié une de ces tâches avec l'objectif de mettre en commun les retours d'expérience et de rédiger une fiche de bonnes pratiques qui sera rédigée par tous les adhérents qui souhaiteront y participer.

Il est précisé que ces fiches Ô Froid Logistique ne font aucune préconisations d'équipements en particulier car LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID n'est pas un groupement d'achat.

Les délégués de région NOPDL saluent la dynamique de partage tout en soulignant l'importance de penser à mettre ces fiches de bonnes pratiques régulièrement à jour

#### *ii. Qualité*

Deux fiches Ô Froid qualité ont également été rédigées et publiées, l'une sur la vérification des enregistreurs de température et l'autre sur la réception de produits réfrigérés par un entrepôt externalisé avec processus de congélation.

Se pose la question de la lutte les refus abusifs et il est souligné à nouveau l'importance de veiller à mettre ces fiches à jour régulièrement.

Les fiches Ô Froid Logistique et Qualité sont disponibles sur le site [www.lachainelogistiquedufroid.fr](http://www.lachainelogistiquedufroid.fr).

#### *iii. SST*

Les gelures sont un sujet de préoccupation récurrent dans les activités de surgelés et certains salariés ont dû être amputés par faute de diagnostic à temps.

La maladie de Raynaud non diagnostiquée peut être révélée lors d'un travail au froid négatif ou être confondue avec le phénomène de gelures.

Une invitation a été lancée pour une première réunion sur le sujet des gelures le 1<sup>er</sup> mars avec pour objectif de rédiger la toute première fiche Ô Froid SST.

Cette fiche sur les gelures pourrait être rapidement complétée par d'autres fiches sur le risque d'écrasement par les chariots ou sur les chutes de cloisons intérieures dans les camions, évoquées plus haut.

P. Launay rappelle que les questions d'AT peuvent avoir des conséquences pénales pour les dirigeants et de classement en MP de certaines pathologies.

#### *d. GNR*

V. Lasserre indique que la loi de finances pour 2024 a été publiée fin décembre et qu'elle précise l'évolution de la TICPE sur le GNR.

Celle-ci se fera en 7 étapes successives de 5,99€/hl à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2030.

L'ambiguïté sur la rédaction du code des impositions auquel la loi 2023-1322 fait référence a été levée par un échange avec la Direction de la Législation Fiscale qui a rappelé qu'un arrêté du 10 novembre 2011 et une circulaire du 17 juillet 2013 précisent que le taux réduit de TICPE sur le GNR s'appliquait bien aux groupes frigorifiques des camions.

Il est par ailleurs rappelé que LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID a obtenu qu'un pied de facture sur le GNR soit inscrit dans le code des transports et qu'il est applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Par ailleurs, les taux de pondération, publiés par le CNR, ont été mis à jour pour prendre en considération la différence entre transport de produits surgelés et transport de produits réfrigérés.

#### *e. Palettes*

Après avoir réussi à rencontrer la personne compétente désignée par le ministre Clément Beaune pour analyser la situation générale du chargement / déchargement par les conducteurs et plus particulièrement la question de l'échange palettes qui pèse sur les transporteurs, les démarches de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID sont à reprendre depuis le remaniement ministériel qui a mis fin aux fonctions de Clément Beaune.

Pourtant, Pierre Garcia, qui avait participé à 2 tournées de livraison avec un transporteur frigorifique, avait conclu son rapport au ministre en recommandant que la réglementation espagnole soit adoptée en France et qu'il soit interdit aux conducteurs de procéder aux opérations de chargement ou de déchargement, avec l'effet bénéfique d'extraire les transporteurs de l'échange palettes qui pèse financièrement, socialement et environnementalement sur leurs épaules.

Les contacts sont à prendre à nouveau avec le ministère du transport.

*f. FGaz*

Le nouveau règlement 2024/873 a été publié au Journal Officiel de l'Union Européenne.

Il renforce les restrictions de mises sur le marché avec de nouvelles échéances :

- 2025 – pour les équipements neufs utilisant des fluides GWP>2500
- 2030 – pour les équipements neufs utilisant des fluides GWP>150

Il accélère également le calendrier des quotas de production des gaz à effet de serre :

- 2025 - 2028 : 60% de la production annuelle moyenne 2011-2013
- 2029 - 2033 : 30% de la production annuelle moyenne 2011-2013
- 2034 - 2035 : 20% de la production annuelle moyenne 2011-2013
- au-delà de 2036 - 15% de la production annuelle moyenne 2011-2013

Les enjeux pour nos professions sont doubles :

- les technologies alternatives à la compression de gaz pour la production du froid embarqué ne sont pas matures
- la disponibilité des fluides pour l'entretien et la maintenance des équipements va être de plus en plus tendue et leur prix va fortement augmenter.

*g. Rendez-Vous 2024 à Toulouse*

En complément des réunions régionales qui sont l'occasion de rencontres riches, LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID organise tous les ans ses Rendez-Vous dans une ville et une région différentes.

Les Rendez-Vous 2024 se tiendront à Toulouse les 6 et 7 juin prochain et les dossiers d'inscription ont été diffusés aux dirigeants auxquels il appartient de définir leurs collaborateurs qui peuvent y participer.

## **5. RÉUNION 2025**

Pour la réunion 2025, il est recommandé de privilégier Le Mans, destination plus centrale pour la région et le mois de février, hors vacances scolaires.

La date finale sera définie par les délégués de région, à l'automne.

## **6. Table ronde sur la santé et la sécurité au travail**

Julien Tonner de la CNAM intervient pour présenter l'organisation générale de l'organisme national, son déploiement en région ainsi que les statistiques sur les accidents du travail dans la profession.

Une présentation des différents leviers accessibles aux entreprises en fonction de leur taille vient compléter son intervention.

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.**