

**COMPTE RENDU
RÉUNION RÉGIONALE
NORD EST – REGION PARISIENNE
12 mars 2024**

PRÉSENTS :

FRIGONOR LOGISTIQUE	S. MAURE
MARTIN BROWER	J. REMETTER
NORFRIGO	C. VANAPPELGHEM
RELAIS FRIGORIFIQUE A21	O. BAERT V. DEGARDINS
SOFRILOG	G. SIX P. BOUTINAUD
SOFRIPA	G. ANTOINE
STEF	D. KERISIT B. CRETON
TRANSPORTS VERBEKE	V. VERBEKE
TRANSPORTS MADRIAS	D. STOLARSKI

Assistent à la réunion : Mme LASSERRE et M. BELLOIR
M. DESPIERRE – Intervenant CARSAT
M. BROCHOT – Intervenant CARSAT
Mme HERBOIS – Intervenant CARSAT

Après que V. Lasserre ait rappelé les règles de la concurrence que se doivent de respecter les participants à la réunion, un rapide tour de table permet à chacun de se présenter.

1. ACCUEIL PAR LES DÉLÉGUÉS DE RÉGION

Intervention de C. Vanappelghem. Il souligne qu'il est délégué de région et présente rapidement sa mission : diffuser la bonne parole de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID auprès des non-adhérents. L'objectif de ces réunions est de partager les sujets communs. Le sujet de cet après-midi, c'est la CARSAT.

C. Vanappelghem rappelle que les réunions de région ont pour objectif de faire se rencontrer les acteurs régionaux pour partager leur conjoncture et évoquer leurs difficultés partagées.

Elles sont aussi l'occasion d'accueillir les entreprises non adhérentes afin de les inciter à rejoindre LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

V. Verbeke évoque l'intérêt des réunions régionales qui permettent d'apprécier si les difficultés rencontrées sont propres à l'entreprise ou si elles sont partagées et comment elles peuvent être traitées par l'organisation.

Un tour de table permet à chacun de se présenter.

2. PRÉSENTATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID ET DE Transfrigoroute France

V. Lasserre présente rapidement l'organisation de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID en rappelant qu'avec ces rencontres, les permanents enrichissent leur connaissance et leur intelligence des métiers du froid. Elle présente les actions et projets de Transfrigoroute France.

3. TOUR DE TABLE CONJONCTUREL

C. Vanappelghem – NORFRIGO.

L'activité du littoral est partagée entre les produits de la mer et la GMS. Depuis 2020, depuis le COVID, cela a été compliqué sur les produits de la mer. 2020 pas top. 2021 plutôt correct. En revanche, 2022 et 2023 ont été deux années compliquées. Du surstock. Une nette baisse des sorties. L'activité produits de la mer a connu une baisse de volumes de l'ordre du -30% en 2023 et n'est « que » de -10/-20% en 2024. Le coût de l'énergie pèse fortement sur l'entreprise et les prix ne sont toujours par revenus à la « normale ».

Sujet de la TICFE. Le non accès à la TICFE au taux réduit est toujours aussi problématique et la disparition de l'ARENH pose question. Malgré tout pour la TICFE on ne fait pas partie du secteur primaire. On n'y a pas droit. Le sujet de l'ARENH, devra être suivi au niveau de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

Autres difficultés : le recrutement, la formation. Un groupe de travail sur l'attrait des métiers du froid a été fait avec les autres délégués régionaux. Les jeunes générations sont assez compliquées à embarquer avec nous. Les difficultés que l'on peut avoir encore, sur la sécurité et santé du travail. Dans la vision à moyen termes, on sent que malgré tout la situation économique est en train de se stabiliser. Même si on a eu une grosse vague d'augmentations salariales l'année dernière avec la guerre en Ukraine et l'inflation résultante. On sent que les choses ont tendance à se tasser.

D. Kerisit – STEF Nord.

En 2022, une forte tendance au stockage. Deuxième semestre 2022, les industriels ont commencé à baisser leurs stocks. En 2023, les industriels font du stock à la demande.

Activité : de la matière première et du produit fini. Aujourd'hui, il faut suivre l'activité. Il reste sceptique sur 2024 pour l'agroalimentaire. Les difficultés sont les mêmes. Le recrutement et le management, surtout sur la sécurité des salariés. Cela devient compliqué.

Vision qui n'évolue pas vers une tendance à l'amélioration. Température ambiante, frais et surgelé. Les besoins, c'est reconquérir le commerce et aller chercher de nouveaux clients.

B. Creton – STEF Nord (Transports).

Sur la partie transports, je vois qu'il y a une tendance en baisse. On voit que les fins de mois arrivent au 10 du mois. Les côtés festifs que l'on ne retrouve plus. On a des tendances qui s'inversent. Sur la partie de transport, janvier 2024, on a fait un bon mois. Certains clients ont fait un effet sur la volumétrie.

La tendance actuelle est sur la baisse. Tout le monde est à la recherche de volume. A un moment le client n'est plus d'accord. Et il y a une guerre de prix quitte à ne pas retrouver la rentabilité derrière. En termes de recrutement, la nouvelle génération est un peu plus difficile. Aujourd'hui, on recrute plus au savoir-être qu'au savoir-faire.

Sur les difficultés, tout devient payant. Les entreprises de moins de 50 salariés pourront vérifier les permis de conduire de leurs salariés sans payer mais au-delà de 50 salariés, cette consultation sera facturée aux entreprises. Les mesures environnementales annoncées sur les ZFE-m ont été relâchées mais les agglomérations ont encore tendance à prendre des orientations non concertées. Evoque les discussions constructives avec la communauté d'Arras sur les stationnements et la concertation avec les professionnels.

J. Remetter – Martin Brower.

Confirme la prise en compte des difficultés des transporteurs par certaines collectivités comme Nancy alors que la ville de Strasbourg n'ont compris ces difficultés qu'une fois les décisions prises. Depuis 2023, une grosse baisse des volumes. En octobre 2023, il y a une partie du mois où il y a une baisse de volumes. Ce qui est inédit. Concurrence qui vient de front sur le marché de la RHD (Restauration Hors Domicile). Les difficultés de recrutement sont moins une préoccupation, le recul d'activité pouvant expliquer un recul de besoin. Les axes de priorités sont autour de la sécurité. Présume une amélioration de l'activité d'ici la fin 2024. Souligne l'inflation sur l'ensemble des dépenses. Les JO devraient avoir un fort impact en juillet-août en région parisienne, les mois de juillet et août faisant toujours l'objet d'une campagne de communication McDonald.

P. Boutinaud – Sofrilog.

N'a pas le recul sur les années précédentes mais souligne une pénurie sur certaines matières premières qui pèse sur certains produits. Des volumes en dent de scie. Le marché manque de dynamisme. Difficile de faire des prévisions pour la fin de l'année. Les entrepôts sont très pleins mais les volumes ne sortent pas. Pas de vision arrêtée pour 2024.

G. Six – Sofrilog.

La fin de l'année a été très calme en comparaison des autres années. Une période quasiment normale. Les prix des constructeurs de matériel commencent à baisser et les délais se raccourcissent. Le recrutement est plus facile qu'en 2021 et 2022 où les salariés se dirigeaient vers des secteurs comme le BTP qui offre des horaires réguliers. Le BTP étant en souffrance, les candidatures se manifestent à nouveau. Les restrictions de circulation en région parisienne pendant les JO sont à peu près connues pour les camions mais pas pour les salariés. Les JO

vont peut-être permettre à revenir à des volumes habituels. Le contexte économique devrait se stabiliser, l'inflation s'étant calmée et les taux d'intérêt s'étant stabilisés. Souligne la recrudescence des appels d'offre des clients qui font jouer la concurrence. Sur la partie industrielle, les entrepôts sont pleins. Essentiellement du surgelé. Les volumes sont là. Les entrepôts sont bien remplis. Mais cela sort peu. Pas assez.

V. Degardins – A21.

Le stockage est surtout de matières premières. Le début de l'année 2023 était plutôt calme mais s'est améliorée en deuxième moitié d'année. 2024 commence de la même manière. Les coûts d'énergie ont été difficiles à absorber et le déploiement du pied de facture n'a pas permis d'absorber totalement cette hausse.

M. Baert complète le propos en soulignant l'impact de la baisse de la consommation sur les volumes de stockage, il explique que cela a permis d'amortir l'inflation énergétique mais n'a pas permis de l'absorber totalement.

G. Antoine – SOFRIPA.

Souligne la période de fin d'année a toujours été plus délicate avec des flux de camions vides en réponse à des sollicitations clients trop importantes. Noël 2023 a permis d'assainir cette frénésie. La baisse des volumes de marchandise doit être l'occasion de revoir les volumes de camions sur la route, certains acteurs ayant déjà pris la décision de ne pas renouveler leurs matériels et de retirer certains camions de la route. S'inquiète de la capacité de certains clients à payer leurs factures et des délais de règlement de certains gros clients. Se dit optimiste pour les JO tout en s'émouvant des messages des autorités qui incitent les salariés à rester en télétravail.

G. Six souligne l'anticipation des JO de Londres où les tests grandeur nature des restrictions avaient été réalisés 18 mois avant.

Il évoque également les jeux paralympiques qui se dérouleront en septembre, après la rentrée des classes.

G. Antoine évoque les procédures déjà mises en place par quelques transporteurs qui ont des contrats de livraison (camions plombés à la sortie des sites permettant d'éviter les fouilles à la livraison).

V. Verbeke – Transports Verbeke & Fils.

Confirme que la baisse des volumes à Noël a permis d'optimiser les flux. Se pose la question des énergies alternatives et la difficulté de faire des choix stratégiques. La grippe aviaire a fortement impacté les volumes d'œufs et les campagnes médiatiques autour des pesticides dans les légumes ont également impacté la filière. Les importations de fruits d'Amérique du Sud ou de légumes depuis la Belgique ont fortement chuté depuis les blocages des agriculteurs. LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID va lancer une communication auprès des agriculteurs et des pouvoirs publics pour les alerter aux conséquences financières de leurs actions. Les volumes de fruits et légumes sont en fort recul par peur des représailles des agriculteurs lors de nouvelles manifestations.

C. Vanappelghem souligne l'incapacité de la France à produire suffisamment de poisson pour répondre aux besoins nationaux. Il explique que le tonnage pêché en Europe correspond à ce qui est consommé en France de janvier jusqu'au 15 mars.

D. Stolarski – Madrias.

Rappelle le rachat des Transports Jammet à Limoges (qui devient TFL – transports frigorifique du limousin) et la reprise de 70% des équipes. STFV a également rejoint le réseau Mésotrans. L'année 2023 a été marquée par un recul de 10% de volumes en surgelés. Les hausses salariales conventionnelles ont été très importantes (+18% en 2 ans). Souligne la construction d'entrepôts de très grande hauteur qui perdent tout contact et relations humaines avec les transporteurs (prise de rendez-vous en ligne, pas de contact avec les équipes, pas de présence au chargement). Cette pratique pèse notamment lors du manque de documents. S'interroge sur le déploiement du GNR par les autres entreprises de la profession.

Indique que le pied de facture est assez faible du fait du prix faible du GNR mais qu'il a vocation à augmenter tous les ans jusqu'en 2030, ce qui pose des difficultés pour certains clients, belges notamment.

S. Maure – Frigo Nord.

Sur 2024, trois extensions prévues. Manque de recul en raison d'une arrivée en 2022. L'année 2022 a été particulièrement bonne, malgré la perte d'un client important qui a décidé d'internaliser son activité de stockage. L'année 2023 a été à l'équilibre par rapport à 2022 et 2024 s'annonce très bonne. Les recrutements sont difficiles, le savoir-être étant une notion difficile à inculquer. La QVT est une préoccupation du quotidien pour créer de l'envie à intégrer les activités de l'entreprise. Le recrutement des personnels de maintenance est difficile. Le site de Frigo Nord va ouvrir une chambre en froid positif pour répondre à un besoin client. Les indicateurs sont plutôt au vert. Cela reste positif.

En synthèse, C. Vanappelghem signale que les problématiques sont généralement partagées par tous les participants et que l'activité semble se stabiliser.

Sur le sujet du recrutement, évoque des filières d'apprentissage, en technique du froid et maintenance notamment, qui nécessitent d'être financées par les taxes d'apprentissage. Il souhaite sensibiliser les acteurs présents à l'importance de flécher leurs contributions vers ces filières pour qu'elles soient formées aux nouvelles technologies et puissent accompagner les entreprises locales. N'avait pas pris la mesure de l'impact des JO sur l'accès à Paris pour les logisticiens et salue l'idée d'un webinar pour permettre aux logisticiens de sensibiliser leurs clients.

P. Boutinaud confirme l'absence totale de la prise de conscience des clients.

C. Vanappelghem souligne l'impact des coûts des énergies (électricité et GNR) sur les activités logistiques et transport et rappelle les obligations de réduire les consommations énergétiques des bâtiments tertiaires (décret tertiaire et OPERAT).

Il insiste enfin sur le développement de l'activité des hard-discounters.

V. Verbeke évoque également la baisse des taux d'intérêt qui va permettre de renouveler les investissements.

4. SUJETS D'ACTUALITÉ

a. Anti Départ Inopiné

V. Lasserre présente la vidéo ADI, dispositif automatique anti-départ inopiné.
Un système de communication entre le quai et la porte du camion.
Une collaboration entre tous les fabricants.

P. Boutinaud n'a pas réussi à contacter Chéreau et la CRAMIF (M. Pouzoulic et M. Petit) ne reconnaît pas le dispositif tant que l'homologation n'est pas délivrée et bloque-roues imposés. 2,5M établissements en France et seulement 1,5 % des établissements visités mais injonction de la CRAMIF. Souligne l'expérience dans le privé des ingénieurs conseil CARSAT.

Besoin d'agir sur les freins du tracteur et pas uniquement de la semi. S'inquiète du temps de déploiement de la solution.

G. Antoine signale que tous les tracteurs sont dételés et que les accidents arrivent au moment du ré-attelage.

b. Projet accueil des conducteurs

Présentation Projet Accueil Conducteur

C. Vanappelghem aborde la problématique des photos et avis sur les sanitaires (toilettes et douches) publiés sur Google. Il évoque la dégradation ou la disparition de toilettes.

P. Boutinaud évoque la discipline imposée par les patrons de transport dont les salariés respectent les matériels mais souligne les problèmes vécus avec des entreprises étrangères dont les salariés ne respectent pas les consignes de sécurité ou les équipements.

J. Remetter précise le propos et l'importance de veiller aux besoins des conducteurs pour qu'ils ne refusent plus de se rendre sur certains sites. L'idée, c'est vraiment de mettre en avant les besoins essentiels. Et à la fin, d'établir une charte de qualité. Cela s'inscrit dans les leviers pour renforcer l'attractivité des métiers du froid.

c. Fiches bonnes pratiques O'Froid

V. Lasserre présente l'objectif des GT avec la mise en commun de bonnes pratiques.
Elle procède à la présentation des fiches O'Froid.

P. Boutinaud évoque des fiches CRAMIF sur les thématiques des bonnes pratiques (7 règles d'or) qui existent depuis 15 ans et qui pourraient être réutilisées ou bien servir de bases de travail pour la réalisation de futures fiches O'Froid.

V. Lasserre rappelle les partenariats mis en place avec la CNAM et la CARSAT.

C'est intéressant de savoir qu'il y a déjà des supports disponibles en soulignant qu'à chaque fois, il y a un partage de connaissances.

d. Palettes

V. Lasserre présente les travaux menés sur la problématique des palettes.

Présentation du schéma vers le nouveau Ministre des Transports, Patrice Vergriete – (Maire de Dunkerque).

Présentation sur l'évolution des taux réduits sur le GNR qui s'appliquent bien aux camions et aux groupes froid.

V. Lasserre rappelle qu'il est inscrit dans la loi depuis le 1^{er} janvier 2023. Les transporteurs ont obligation de l'appliquer et votre client a obligation de l'accepter.

V. Lasserre est interrogée sur l'application du pied de facture à des clients étrangers. Elle prend note du point qu'elle traitera ultérieurement.

e. Point réglementation F-GAZ

Présentation de la réglementation F-Gaz.

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.

f. Point sur les rendez-vous LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID 2024 les 6 et 7 juin 2024 à Toulouse.

V. Lasserre rappelle l'ouverture des dossiers d'inscriptions aux participants. Les bulletins ont été envoyés aux dirigeants.

V. Lasserre explique que cette année on va diffuser un dossier d'inscription spécifique pour les non-adhérents. Elle encourage les participants à les relayer auprès des entreprises locales pour les convier à se joindre aux adhérents de LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID. Il y a certainement plein d'acteurs du froid ignorant l'existence de l'organisation.

5. REUNION 2025

V. Lasserre invite les participants à participer à la réunion régionale de l'année prochaine.

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 émergée 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.