

GESTION DES PALETTES DANS LE FRIGORIFIQUE

Lors d'une table ronde ⁽¹⁾, l'Union nationale du transport frigorifique (UNTF) a présenté le « Livre noir de la palette ». Avec une revendication : un texte de loi pour créer une « prestation palette ».

Avec son Livre noir, édité fin mars, l'UNTF veut revoir de fond en comble le système d'échange des palettes entre les chargeurs, transporteurs et destinataires. Dispositif qui a dérivé depuis 20 ans, malgré les chartes des années 90. La perte sèche avoisine les 90 M€, résultat d'une gestion « dévoyée » des palettes selon l'UNTF.

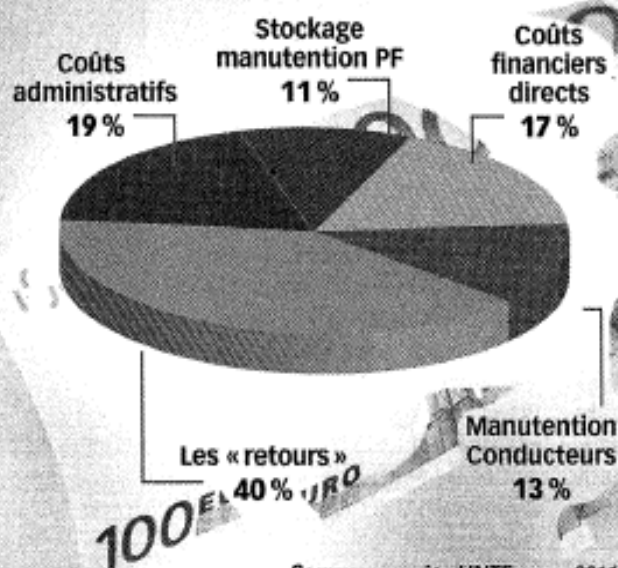
L'UNTF a mené une enquête auprès de ses adhérents, afin de déterminer les différents niveaux de coûts de la gestion des palettes. Sur la base de l'échantillon de 35 entreprises, l'UNTF a obtenu un coût global d'environ 29 M€. Compte tenu du fait que cet échantillon représente le tiers du transport frigorifique français, on peut estimer le coût global de gestion des palettes dans le transport frigorifique au minimum à 90 M€ et davantage en tenant compte des coûts indirects. Il apparaît que la répartition des coûts est la suivante : les retours vers le chargeur représentent 40 % des coûts, les coûts administratifs 19 %, les coûts financiers directs 17 %, la manutention par les conducteurs 13 % et le stockage-manutention des palettes sur les sites des transporteurs 11 %.

Concernant les coûts administratifs, il faut souligner que dans la plupart des entreprises, plus d'une personne est affectée à la gestion des palettes et dans 30 % des cas, les entreprises mobilisent au moins deux personnes.

CADRE JURIDIQUE

Une étude de Cap Gemini réalisée en 2004 révèle ainsi que le coût moyen du mouvement palette supporté par le transporteur s'élevait à 2,40 €, coût unitaire variant du simple au quadruple selon les sociétés. Trois postes sur sept représenteraient plus de 80 % des dépenses : la charge administrative, les coûts de relocalisation et les coûts de manutention et de tri.

Le Livre noir, a été élaboré par Jean-Paul Meyronneinc, délégué général, avec le groupe de travail « palettes » animé par Jean-Michel Orst, administrateur de l'UNTF. Il souligne le non-respect du cadre juridique du contrat type. La gestion des palettes entre en effet dans ce que l'on appelle le champ des prestations annexes, qui est défini par le Code des Transports (L. 3222-4) : « les prestations annexes sont les prestations autres que la conduite du véhicule, la préparation de celui-ci aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule. » Ce principe est renforcé par le contrat type qui prévoit dans son article 6 : « Les supports de charge (palettes, rolls...) utilisés pour le transport font partie intégrante de l'envoi. Leur poids est inclus dans le poids brut déclaré de l'envoi. Ils ne donnent lieu ni à consignation,

COÛTS GLOBAUX DE L'ÉCHANGE PALETTES POUR LES TRANSPORTEURS

Source : enquête UNTF, mars 2011

LE « BON PALETTE » PAS NET

Le principe du « bon palette » consiste à remettre les palettes au transporteur en une seule fois. Il va alors effectuer un « retour palette », c'est-à-dire un chargement complet de palettes d'un véhicule qui pouvait revenir à vide. Le système s'est dévoyé au fil du temps, souligne l'enquête. Les transporteurs sont souvent contraints d'effectuer un voyage dédié. Les chargeurs font également pression sur les transporteurs pour qu'ils leur retournent des palettes de même qualité que celles qu'ils avaient expédiées. Quand le destinataire fournit des palettes d'une qualité inférieure, le chargeur impute le coût des réparations non pas au destinataire responsable mais au transporteur ! Logiquement, le transporteur se fait rendre un « bon palette » mentionnant le nombre de palettes que doit lui remettre le destinataire. Ceci déclenche un « encours palette » chez le destinataire et un « compte palette » chez l'industriel, qui s'il est débiteur va représenter une dette du transporteur à l'égard de son expéditeur. Sortent du système les palettes devenues usagées et inutilisables : c'est le taux de freinte. Ce taux est compris entre 5 et 7 %, soit entre 14 et 16 rotations.

ni à location au transporteur, ni à aucune déduction sur les frais de transport. Dans le cadre du contrat de transport, le transporteur n'effectue ni échange, ni fourniture, ni location des supports de charge. Toute autre disposition fait l'objet d'une prestation annexe, ainsi que d'une rémunération spécifique, convenues entre les parties. Le transport en retour des supports de charge vides fait l'objet d'un contrat de transport distinct.

Dans la gestion des palettes, il faut donc distinguer deux cas de figure sur le plan juridique :

1/Le donneur d'ordres et le transporteur s'engagent contractuellement sur la question des échanges palette. Dans ce cas là, on entre dans le cas d'une « prestation annexe prévue et convenue à l'avance ».

2/Il n'y a pas d'accord contractuel et on applique le contrat type (art 6). Dans ce cas là, la fourniture et l'échange palettes deviennent de facto une prestation annexe. Mais la gestion des « retours palettes » ne doit pas être considérée comme une prestation annexe. Elle doit faire l'objet d'un contrat « à part ». Il s'agit d'une prestation qui se situe en dehors du contrat de transport initial (« Le transport en retour des supports de charges vides fait l'objet d'un contrat de transport distinct »). Le non respect du cadre juridique et les pratiques abusives observées depuis des années amputent largement la marge des transporteurs, comme l'ont montré plusieurs études.

CIRCONSTANCES FAVORABLES ?

L'UNTF estime que les circonstances sont propices au changement. La gestion de la palette n'est pas seulement affaire de spécialistes au sein d'une filière. Elle est, à son niveau, un enjeu de société. Il faut donc, après vingt ans de dérives pendant lesquelles les bonnes paroles et grandes intentions n'ont pas suivi, que le débat évolue... pour des raisons économiques et pour améliorer les condi-

tions de travail des conducteurs, une palette de bois pesant en moyenne entre 20 et 30 kg. Enfin ce système d'échanges de palettes est une aberration au plan de l'environnement et de l'hygiène alimentaire.

Vu le caractère supplétif du contrat type, l'UNTF souligne la nécessité d'avoir en appui un texte de loi pour créer une « prestation palette ». La palette doit être intégrée dans le prix des produits. Elle doit sortir totalement du champ de la prestation transport et ne faire l'objet ni d'échange, ni de reprise. Il s'agirait de fixer certaines clauses devant nécessairement faire l'objet d'une négociation entre les parties, sans préjuger du résultat de cette négociation. Cette proposition s'inspire directement de l'article L. 441-7 du Code de Commerce et des dispositions de la loi de modernisation agricole du 27 juillet 2010 qui régissent les relations entre agriculteurs et distributeurs. Ce cadre devrait permettre d'apporter des réponses aux temps d'attente, à la gestion des palettes, aux prestations annexes et complémentaires comme aux modalités de rupture.

Dans ce nouveau cadre, l'industriel ou chargeur assurerait lui-même tout ou partie de la gestion des palettes, libre au transporteur de lui faire une proposition de services rémunérée dans le cadre d'un contrat distinct. Dans cette perspective, l'UNTF entend associer, en cours d'année, industriels et distributeurs dans la réflexion sur un nouveau dispositif, sur le champ de la prestation palette et dans la recherche de modes de gestion alternatifs. « L'Assemblée du 13 mai sera l'occasion d'avancer », avance Jean-Michel Orst. ■

P. de S.

(1) Ont participé à la table ronde du 30 mars au SITL : Jean-Michel Orst, P-dg de Plein Sud, administrateur UNTF ; Bertrand Descottes, P-dg Frigo 7 Locatex et administrateur UNTF ; Stéphane Roehrig, directeur production TFE ; Jean-Paul Meyronneinc, délégué général UNTF ; Laurent Le Mercier, Dg de Chep France.