

Jean-Paul Meyronneinc, délégué général de l'UNTF

## “La concentration s'accélère dans le frigorifique”

L'Union nationale du transport frigorifique chiffre à environ 10 millions d'euros le coût des épisodes neigeux de décembre pour les transporteurs. Son délégué général estime que cette crise va accélérer la concentration du secteur. En 2010, avec des acteurs comme Postic, STG, Olano, Lahaye, elle s'est déroulée entre grosses PME.

**Transport Info Hebdo : Environ 10 millions d'euros. Comment êtes-vous parvenu à chiffrer avec vos adhérents le coût des blocages de novembre-décembre ?**

**Jean-Paul Meyronneinc :** Nous avons lancé une enquête auprès de nos adhérents avec un très bon taux de retour. Il ressort que les pertes structurelles, liées à l'immobilisation des véhicules et aux coûts des heures de conducteurs, s'élevaient à quelque 6 millions d'euros. À cela s'ajoute le paiement des périodes de repos. Sur un mois, on a en fait subi quatre épisodes neigeux : fin novembre, le 7 et 8 décembre, les grosses intempéries du 16 et 17 et celles d'avant Noël, le 22-23 décembre, qui ont probablement été les plus pénalisantes en termes d'immobilisations. Autant les premiers blocages étaient dus tout simplement à des chutes de neige exceptionnelles, autant nous nous sommes fâchés après les 22 et 23 décembre, parce que le principe de précaution a été appliqué de façon excessive. On a arrêté la circulation alors qu'il ne neigeait pas, cela à trois jours de Noël.

**TIH : Les pertes directes ont été plus difficiles à quantifier...**

**JPM :** Effectivement. Elles concernent les pertes de chiffres d'affaires, liées au fait qu'un camion qui ne livre pas ne recharge pas. Le client est donc prêt à faire appel à un autre transporteur. Ce sont aussi les coûts de rapatriement des conducteurs, les heures supplémentaires générées et bien sûr l'affrètement exceptionnel. Ces coûts ont été chiffrés entre 3 et 5 millions d'euros. D'où le montant global de 10 millions d'euros.

**TIH : Pour les quatre épisodes, est-il facile de déterminer qui prend en charge le coût des marchandises perdues ?**

**JPM :** Il y a bien sûr eu des cas de marchandises perdues à cause, en partie, du caractère périssable des denrées ou parce que les produits, prévus pour les fêtes, arrivés trop tard ne correspondaient plus aux attentes. Mais ce ne sont pas les seules causes. Les plates-formes de la grande distribution étaient totalement saturées. Elles sont organisées en flux tendus avec des heures de rendez-vous fixes. Mais comme il n'y avait plus d'heures de rendez-vous, les camions arrivaient tous en même temps, il y a



Jean-Paul Meyronneinc, délégué général de l'UNTF.

donc eu des marchandises refusées car les plates-formes étaient incapables de tout digérer en même temps.

**TIH : Qui va donc payer ?**

**JPM :** C'est un cas de force majeure, donc, en principe, c'est pour la filière, c'est-à-dire pour le chargeur. Mais c'est encore trop tôt pour le dire. Les arrêtés ont été pris alors que les camions étaient partis et les transporteurs en ont pris connaissance alors que les camions étaient déjà bloqués.

**TIH : Au final, quel bilan l'UNTF tire-t-elle ?**

**JPM :** 60% des véhicules ont été bloqués à destination de l'Île-de-France lors du dernier épisode. Je crois qu'il y a eu une surréaction de la part du préfet d'Île-de-France, fin décembre notamment, et le cabinet de Thierry Mariani l'a reconnu. Le 7 janvier, nos présidents, Nicolas Olano et Philippe Antoine, ont en effet eu un échange avec le conseiller technique du secrétaire d'État aux Transports, Pierre-Alain Schmitt. Premièrement, les pouvoirs publics rappellent que la sécurité routière prime. Il neige, on arrête les camions. Personne ne conteste cela. Deuxièmement, il faut peut-être faire la corrélation entre les prévisions et un arrêté. Si le principe de précaution conduit à prendre un arrêté à chaque fois qu'on annonce de la neige, l'économie française va dans le mur. Le ministère en a conscience et a admis que les préfetures n'ont aujourd'hui pas de plan neige appliqué au transport routier de marchandises. Il

convient d'être plus souple et plus fin dans la prise des arrêtés. Par exemple, concernant les denrées transportées par camions frigorifiques, leur durée de vie est très courte et il faut en tenir compte. À l'UNTF, j'ai la chance d'être en direct avec les adhérents et de pouvoir transmettre l'information très rapidement. Ensuite, il y a certainement un distinguo à faire entre les grands axes autoroutiers et nationaux et les axes secondaires. La plupart des plates-formes frigorifiques sont situées près des autoroutes. Les grands axes doivent être dégagés plus vite. Ensuite, on doit discerner les équipements des camions et la nature du chargement. Mais on sent tout de même la volonté de bien faire de la part du gouvernement.

**TIH : Pourquoi cette crise est-elle tombée à un mauvais moment pour les adhérents de l'UNTF ?**

**JPM :** Décembre est le mois le plus fort de l'année pour le froid. Il faut savoir que Rungis réalise 15% de son activité annuelle en l'espace d'un mois. Cette crise arrive aussi une mauvaise année. Dans le frigorifique, l'activité est de plus en plus périlleuse. Est-ce qu'il y aura des morts à cause de décembre 2010? Pas directement, mais la tendance à la concentration va sans doute être renforcée. Ce que je constate à l'UNTF, c'est que beaucoup de reprises se déroulent dans le cadre de successions. En 2010, on a connu la reprise de Gringore par Postic. Renaud a été acheté par STG, Logifroid par Olano, Corre par Lahaye. Quatre ou cinq grosses PME ont été acquises par

quelques grosses PME. Mécaniquement, l'UNTF perd des adhérents. Il existe aujourd'hui 400 entreprises importantes de transport frigorifique, environ 200 sont rattachées à un groupe, cela va continuer à s'accroître. Après-demain, il n'y aura peut-être qu'une centaine de groupes. Incontestablement, la concentration qu'on a connue dans le secteur des matières dangereuses gagne maintenant le frigorifique.

**TIH : Comment s'explique cette concentration ?**

**JPM :** C'est une nécessité parce que les clients eux-mêmes se sont concentrés. Le client, ce n'est plus le boucher du coin qui fait appel au transporteur local. Ce sont des groupes comme Nestlé, Danone, LDC, Poulet Doux, Duc, Unilever dont les chiffres d'affaires s'élevaient à des dizaines de milliards d'euros. Ils ont un besoin de couverture nationale. À Rungis, les grossistes en marée ne sont plus que trois. Un transporteur frigorifique doit au moins avoir une couverture régionale. La concentration s'explique aussi par l'importance des coûts de revient très élevés. On est quasiment 20 à 25% au-dessus des coûts du sec. L'immobilier pèse lourd, il y a beaucoup de maintenance, tous les produits passent en cross doc. Ces contraintes font réfléchir à deux fois les nouveaux entrants. Il n'y en a pas beaucoup, sauf dans la distribution locale. Le marché qui va se développer assez bien est entre Rungis et la boucherie de l'avenue de Clichy. Pour l'instant, il y a beaucoup de transport en compte propre. **PROPOS RECUEILLIS PAR MARC PRESSOZ**



“Si le principe de précaution conduit à prendre un arrêté à chaque fois qu'on annonce de la neige, l'économie française va dans le mur.”