

TRANSPORT FRIGORIFIQUE

PARLONS TARIFS ET PROCESS !

De 3 à 6 %, l'augmentation demandée par les transporteurs frigorifiques intervient après trois années de gel voire de baisse de tarifs suite aux appels d'offres menés par les chargeurs en 2009 et début 2010. Les nouveaux indices et coûts de revient du secteur conçus par le CNR posent les bases des futures négociations.

RÉALISÉE PAR ÉRICK DEMANGEON

La remise en cause des contrats commerciaux en 2009 suivie jusqu'au premier semestre 2010 d'une vague d'appels d'offres aboutit à une situation de non retour dans le transport frigorifique. Conjugué à l'inflation de leurs coûts de revient, le développement des chiffres d'affaires dès le retour des volumes au second semestre 2010 « s'est fait sur marge nulle », grondent les transporteurs. Sans compter les pertes évaluées à 10 M€ au lendemain d'un mois de décembre catastrophique. Tous, sans exception, ont lancé des campagnes de revalorisation tarifaire. « Il est impératif que la profession réagisse et arrive à passer des augmentations de 3 à 6 % minimum cette année », selon Nicolas Olano, co-

président de l'Union Nationale du Transport Frigorifique. « C'est une obligation si les clients souhaitent des fournisseurs capables d'investir pour garantir un service de qualité notamment dans les filières soumises à des fortes saisonnalités, et proposer des optimisations de flux. Aujourd'hui, ce n'est plus possible », intervient Jean-Marc Bruère de STEF-TPE. Le directeur général adjoint du pôle transport critique le mode de calcul des tarifs au tonnage : « Il ne tient pas suffisamment compte de l'évolution du secteur marqué par une baisse de 20 % des poids moyens par envoi au cours des sept dernières années. Sa révision est également un enjeu majeur ». Confrontés à une baisse de leurs volumes, les acteurs de la marée tirent



Beaucoup de chefs d'entreprise et de professionnels du transport lors de la dernière AG de l'UNTE, réunie en novembre à Rungis. Au premier rang, de g. à dr. : Jérôme Hervé (Salesky), Jean-Paul Deneuille (FNTR), Laurent Ladoux (groupe Olano) et Jean-Jacques Le Calvez (groupe Le Calvez).



COÛTS DE RÉFÉRENCE

Tracteur semi-remorque 40 T avec groupe froid longue distance

STRUCTURE DES COÛTS	EN DÉC. 2010
GRUPE FROID - COÛT DU FUEL	1,9 %
CARBURANT	24,2 %
PNEUMATIQUES	1,6 %
ENTRETIEN - RÉPARATIONS	4,0 %
PÉAGES	5,8 %
SALAIRES ET CHARGES	26,9 %
FRAIS DE DÉPLACEMENT	5,3 %
ASSURANCES	1,7 %
TAXES	0,3 %
DÉTENTION VÉHICULE MOTEUR	7,0 %
DÉTENTION VÉHICULE TRACTÉ	3,6 %
COÛTS DE STRUCTURE	17,7 %

Source : Comité national routier

également la sonnette d'alarme : « Les gains de productivité internes ne suffisent plus à couvrir l'augmentation des péages, des pneumatiques, des assurances sans oublier celle des charges salariales », constate Gérard Raynaud, président d'Express Marée. Quant aux transporteurs de surgelés dont les tonnages ont pourtant résisté durant la crise, « la rentabilité est loin d'être au rendez-vous », note Jean-Jacques Le Calvez, patron de la société éponyme inquiet de la nouvelle envolée du carburant : « Malgré le pied de facture, les donneurs d'ordre raisonnent en coûts de transport globaux ».

« DES SITUATIONS QUASI MONOPOLISTIQUES »

Sous l'impulsion de l'UNTE, l'actualisation par le CNR de plusieurs indices spécifiques et des coûts de revient d'un ensemble frigo 40t longue distance démontrent la légitimité de ces positions. « Il s'agit d'une base de travail », admet Gérard Soulard, président de la Commission logistique de LIGERIAA (Association régionale des industries alimentaires des Pays de la Loire). « La mise en œuvre de ces outils permet de distinguer le sec du frais et de disposer d'indicateurs communs. C'est un des éléments d'appréciation lors des négociations », reconnaît de son côté Anna Forté, présidente du Comité Transport de la FCD, Fédération des entreprises du Commerce et de la Distribution pour une plus grande diversité des matériels étudiés. « Les nouvelles contraintes réglementaires et fiscales ainsi que l'augmentation du prix du pétrole orientent le marché à la hausse au-

En France, on recense 500 entreprises pour lesquelles le transport frigorifique est soit exclusif soit significatif. À l'origine de 10 % des trafics routiers nationaux environ, elles exploitent une flotte de 111 000 véhicules spécialisés et emploient 41 000 salariés pour un CA consolidé de l'ordre de 5 Md€. Plusieurs transporteurs estiment difficile de maintenir une politique de développement sans un CA de 50 M€ réalisé dans la filière.

dela même de l'inflation. Cette tendance est aggravée par les situations quasi monopolistiques et les opérations de concentration. Ces dépenses contraintes n'étant pas négociables et se répercutant sur les prix, la négociation entre transporteurs et chargeurs est la seule variable d'ajustement », nuance-t-elle.

La nouvelle grille des coûts d'exploitation du CNR fait apparaître deux faits majeurs, relève l'UNTE. Le premier concerne l'importance croissante des coûts de structure qui, en l'espace de 20 ans, sont passés de 11,7 à 17,7 % « avec de fortes variations entre les lots complets et les services de groupage messagerie où le taux est nettement supérieur ». Selon le CNR, cette progression est due à la mutation du secteur. « Les entreprises confrontées, d'une part à l'augmentation de leur taille et de leur périmètre d'activité, et d'autre part aux impératifs toujours plus exigeants de la filière agroalimentaire, ont développé leur fonction administrative pour le contrôle et le suivi des lots, des litiges, la gestion des palettes... ». Le second porte sur la place des coûts d'usage d'infrastructures (près de 6 %) qui « témoigne du dérapage des coûts de péage et de la nécessité qu'ont les entreprises du secteur à privilégier les autoroutes afin de respecter des contraintes de délais de plus en plus fortes », estime l'UNTE. Mis à jour tous les trimestres, ces indices et coûts d'exploitation permettent en outre « de nous benchmarker », confie Jean-Jacques Le Calvez. ● E. D.

TEMPÉRATURE DE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES

Type	Températures par familles de produits
Congelés	-25 °C : Glaces et crèmes glacées.
	-18 °C : Denrées surgelées/produits de la pêche
	-14 °C : Beurre, graisse alimentaire, y compris la crème destinée à la buanderie
	-12 °C : Œufs et produits dérivés, abats, lapin, volailles et gibiers
	-10 °C : Viandes
Réfrigérés	0/+2 °C : Poissons frais (sous glace), crustacés et mollusques (non vivants)
	+3 °C : Plats cuisinés et préparations culinaires, crèmes pâtisseries, pâtisseries fraîches, entremets / viandes et produits de charcuterie conditionnés en unité de vente consommateur / abats / volailles, lapins, gibiers
	+4 °C : Laits non stérilisés, crus ou pasteurisés, laits fermentés, crèmes fraîche, fromage frais
	+6 °C : Laits destinés à l'industrie/produits de charcuterie à l'exception des produits stabilisés par salaisons, fumage, séchage ou stérilisation / œufs en coquille réfrigérés / beurre, fromage à pâte molle, à pâte persillée
	+7 °C : Viandes
Sans réfrigération préalable	+4/6 °C : Fruits et légumes frais / fleurs
	+7/8 °C : Bulbes de fleurs
	+10 °C : Matières grasses d'origine animale non stabilisées, autre que le beurre et fromage à pâte pressée ou cuite