

Revue de Presse



Union Nationale du Transport Frigorifique

Spécial « AG UNTF »

Revue de presse réalisée à partir des revues et sites suivants :

- Les Echos
- L'officiel des Transporteurs et le site www.wk-transport-logistique.fr
- Transport Info Hebdo
- Le Figaro Economie
- Le Journal de la Logistique, version numérique : <http://newsletter.logisticsplanet.fr>
- Supply Chain Magazine, version numérique : www.supplychainmagazine.fr
- Les Marchés
- LSA
- Linéaires
- Le Monde du Surgelé
- Le Manager de l'Alimentaire
- RIA
- Rungis Actualités et la lettre mensuelle « Entre Nous » des entreprises de Rungis
- FLD, Fruits et Légumes Distribution
- Truckblog (partenaire de l'UNTF) : www.truckblog.fr
- Flash Transport (www.flash-transport.com)

nRéalisée par J.P. Meyronneinc, délégué général et Djennet Karayeva chargée de mission.

N'hésitez pas à nous adresser des coupures de revues concernant l'activité du transport frigorifique dans vos régions en nous les envoyant à l'adresse mail : meyronneinc@untf.fr

NOTA BENE

LA DIFFUSION DE CETTE REVUE DE PRESSE SE FAIT DANS LE CADRE D'UN CONTRAT AVEC LE CFC (CENTRE FRANÇAIS DU DROIT D'EXPLOITATION DE DROIT DE COPIE). EN EFFET, EN APPLICATION DE L'ARTICLE L 122 10 DU CODE DE LA PROPRIETE INTELLECTUELLE, LA PHOTOCOPIE D'UN ARTICLE DE PRESSE OU D'UN EXTRAIT D'OUVRAGE AU SEIN D'UNE ENTREPRISE, D'UNE ADMINISTRATION, D'UNE ASSOCIATION OU D'UNE AUTRE ORGANISATION CONSTITUE UNE REPRODUCTION D'ŒUVRE PROTEGEE QUI NECESSITE DONC L'AUTORISATION DU CFC.

L'UNTF RAPPELLE QUE LA REPRODUCTION D'UN ARTICLE DE PRESSE OU D'UNE PAGE DE LIVRE SANS AUTORISATION DU CFC CONSTITUE UN DELIT DE CONTREFAÇON QUI EST PUNI DE 3 ANS D'EMPRISONNEMENT ET D'UNE AMENDE DE 300 000 EUROS. CETTE REVUE DE PRESSE EST DONC DESTINEE A L'USAGE EXCLUSIF DU DESTINATAIRE.

UNTF

Le transport dans tous ses états

La situation du transport routier est-elle meilleure chez les voisins allemands et espagnols ? L'Union nationale du transport frigorifique (UNTF), lors de son assemblée générale du 24 novembre à Rungis, a donné la parole à Florent Chipault, manager salarié au sein du groupe allemand Nagel Logistic, et au patron espagnol Pedro Conejero, des Transports



De g. à dr. : Philippe Antoine, Nicolas Olano (coprésidents de l'UNTF) et l'Espagnol francophone Pedro Conejero.

Caudete (basés à Valence). Ils ont dressé un état des lieux, devant une assemblée de 70 transporteurs attentifs. En Allemagne, 60000 véhicules ont été retirés du marché en 2010, soit 17 % du parc total, après une chute des immatriculations de 47 %. « C'est un vrai événement qui provoque de fortes tensions », note le Français basé en Allemagne. Un pays où le « hard discount » est la norme en matière de distribution. « Ce pays s'attend à une pénurie de chauffeurs mais aussi de locataires. Mais la question des réceptions de marchandises et du retour d'informations après livraison semble moins problématique qu'en France ». En Espagne, où 70 % des transporteurs actifs comptent moins de cinq camions, les difficultés sont autres. « Nous allons avoir un problème avec les autonomes, du fait de leur dépendance économique et du risque de requalification en salariat », explique en substance Pedro Conejero. Deux points noirs ont surgi en 2010 : les financements se sont taris pour renouveler le parc routier et les prix de transport ont chuté de 15 %. De plus, il y a un déficit de fret retour en Espagne. « Mais le premier problème est que notre pays compte quatre millions de chômeurs, soit 20 % de la population active », note le représentant espagnol. Les deux interventions ont permis aussi de rappeler que certaines problématiques sont... internationales : coûteuse gestion des palettes pour les transporteurs du froid, niveau de tolérance aléatoire lors des contrôles sur route, manque de parkings sécurisés... Du pain sur la planche pour Transfrigoroute, appelé à monter au créneau devant les instances européennes ! ●

B. B.

L'Officiel des Transporteurs, 26 novembre 2010.

Transport routier

L'UNTF va éditer le "livre noir" de la palette

L'Union nationale pour le transport frigorifique (UNTF) a tenu son assemblée générale la semaine dernière à Rungis. Elle s'est donnée quatre axes de travaux pour l'année qui vient. Elle va porter une attention particulière au dossier des palettes. L'UNTF va ainsi éditer un "livre noir" de la palette, recensant toutes les dérives en la matière, qui fera l'objet d'une journée spéciale lors de la prochaine édition du salon SITL Solutions Logistiques en mars 2011. Des prises de positions seront de plus actées lors de la prochaine assemblée générale de l'Union en mai. Elle organisera aussi deux journées techniques sur le bilan carbone (janvier) et les bonnes pratiques hygiéniques (septembre). Ce dernier sujet est aussi lié à l'avancée des travaux en 2011 d'un guide de bonnes pratiques hygiéniques. Une commission sera montée au sein de l'UNTF sur le sujet. L'UNTF entend enfin être davantage présente au niveau de l'association Transfrigoroute International.

Bien évidemment, les dossiers menés depuis deux ans (process plate-forme, indice du transport frigorifique...) seront poursuivis. ■

Philippe Gautier

Mieux vaut être transporteur en Allemagne qu'en Espagne

Et chez nos voisins, comment ça va ? Pour se consoler, il est parfois intéressant de regarder comment se passent les choses ailleurs. Pour son assemblée générale, l'Union nationale des transports frigorifiques avait invité mercredi M. Chipault des Transports STG Nagel afin d'évoquer le transport routier outre-Rhin et M. Conjero des Transports Caudete pour témoigner de la situation du transport en Espagne. A première vue, mieux vaut être Allemand.

Les frigos défendent leurs marges

Trois ans après sa création, l'UNTF s'est imposée. L'Union nationale du transport frigorifique réfléchit à adhérer à Transfrigoroute, travaille sur un livre noir sur les palettes et continue à se faire l'écho des difficultés de la profession.

25/11/2010 | [Fédérations](#)



UNTF
Une AG aux dimensions européennes

S'il y a un sujet qui préoccupe au plus haut point les adhérents de l'UNTF, c'est bien celui de l'échange des palettes. Le dossier a été au centre de la deuxième assemblée générale de l'association qui a eu lieu le 24 novembre dernier à Rungis.

L'échange de palettes et le questionnaire diffusé aux adhérents sur les coûts directs et indirects ont été évoqués maintes fois. L'UNTF envisage d'ailleurs la publication d'un livre noir de la palette, une conférence ad hoc lors de la prochaine SITL et des prises de position lors de l'AG, en mai prochain. En attendant, l'association est revenue sur les gains de productivité perdus à cause de l'échange de palettes. À ce sujet, l'UNTF pourrait relayer la proposition de Pedro Conejero, vice-président de l'Atfrie Espagne, homologue de l'association française, de mettre fin purement et simplement à l'échange de palettes et de lui préférer le système de location Chép. D'ailleurs, les actions concernant le processus de réception sur plates-formes, instauré pour une plus grande sécurité juridique dans la livraison de colis et de palettes sur les plates-formes de la grande distribution et objet d'expérimentations, seront poursuivies en vue d'une modification du contrat type. Le 20 janvier prochain, une réunion est prévue sur la gestion des litiges. *"La grande distribution a accepté le dossier, les lignes bougent"*, a affirmé avec satisfaction le délégué général de l'UNTF, Jean-Paul Meyronneinc. Concernant les coûts, l'UNTF a annoncé un suivi actif de l'étude CNR pour actualiser l'indice du transport frigorifique avec des points d'étape tous les trimestres. L'hygiène, la sécurité alimentaire et le développement durable sont aussi au cœur des travaux de l'UNTF. Deux journées techniques sur le bilan carbone et les bonnes pratiques hygiéniques sont prévues respectivement en janvier et en septembre prochains. *Le Guide des bonnes pratiques*, conçu en partenariat avec Transfrigoroute, poursuit par ailleurs son circuit de relecture par l'administration. Une commission ad hoc sera instaurée au sein de l'UNTF pour traiter de ces questions ainsi que la nouvelle version de l'IFS Logistics. La commission surgelés continue, quant à elle, de travailler sur la prise de température, sur l'analyse de la valeur et la décomposition des coûts. L'ouverture à l'international a été souhaitée en partenariat avec Transfrigoroute International, représentée par son nouveau président, Wim Zonneville, et sera à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale prévue à Saint-Jean-de-Luz, les 12 et 13 mai prochains, y compris pour faire remonter le dossier palettes jusqu'à une dimension européenne. D'ailleurs, un éclairage sur les similitudes et les différences rencontrées par les transporteurs étrangers a été apporté par les interventions de Florent Chipault, du groupe allemand Nagel et de Pedro Conejero des Transports Caudete. Enfin, le conseil d'administration de l'UNTF a été renouvelé pour moitié à l'occasion de l'assemblée générale.

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

Hygiène, sécurité alimentaire et développement durable sont au cœur des travaux de l'UNTF.

Le Guide des bonnes pratiques poursuit son circuit de relecture.

Florent Chipault, responsable commercial de Nagel Allemagne.

SILVIA LE GOFF

Au secours des conducteurs de longues distances

Le transport frigorifique a beaucoup souffert en Espagne. "Pendant quatre à cinq mois, on a une activité à l'export, mais les camions n'ont pas de retour", note Pedro Conejero, dirigeant de Transportes Caudete, partenaire du groupe Olano. Son entreprise, née comme une coopérative de petits transporteurs, compte aujourd'hui 124 véhicules, tous récemment renouvelés. Le parc est donc entièrement Euro V⁴ malgré les difficultés traversées. Elle gère essentiellement des flux avec l'Angleterre, le Benelux, l'Allemagne et la France. Concernant les relations avec les acteurs de la grande distribution, les transporteurs espagnols ont une démarche similaire à celle de l'UNTF. "En Espagne, on a une association de grands chargeurs et on a un guide de bonnes pratiques", souligne Pedro Conejero qui est aussi vice-président de l'Atfrie, l'association des transports frigorifiques en Espagne. "On a de bonnes relations avec les clients même si parfois il y a des pressions et des discussions." Mais l'échange de palettes reste le point noir, dans le collimateur du transporteur. "Ce n'est pas logique que l'on essaie d'améliorer le sort du chauffeur alors qu'on leur impose des échanges de palettes. Ce sont des situations insupportables. Il faudrait que cela ne revienne ni au transporteur ni au chauffeur. Il faut que les chargeurs utilisent des systèmes comme le CHET. Cette situation ne crée que des



Pedro Conejero, vice-président de l'Atfrie.

problèmes y compris pour la santé des chauffeurs." Mais il n'y a pas que cela. Pedro Conejero est venu surtout exposer les plaintes d'un TRM espagnol sinistré. À titre d'exemple, les vols de gazole se produisent aussi entre transporteurs et le pays compte 43 conventions collectives départementales ! Il milite pour davantage de souplesse dans l'application de la réglementation sociale européenne, dans le sens d'une amélioration des conditions de travail des conducteurs. Ainsi, le dirigeant espagnol qui est aussi responsable de l'Atfrie, association internationale espagnole, membre de l'IRU, réclame la même distinction entre conducteurs de courte et de longue distance, sur le modèle français. Ensuite, il demande une tolérance de 5% à 10%, sur les temps de service des conducteurs lon-

gue distance par rapport aux conducteurs de courte distance. Il souhaite notamment davantage de flexibilité dans l'application de l'article 12 du règlement 561/2006. Parmi les difficultés qui détériorent les conditions de travail des conducteurs, il a également mentionné les pressions et menaces des autres chauffeurs dérangés par le bruit des frigos. D'où la demande de ne pas sanctionner les petits déplacements rendus nécessaires pour trouver une autre aire de stationnement pendant la coupure. De plus, l'Espagne souhaite davantage de souplesse quant aux petits dépasse-

ments de temps de conduite. Et, plus généralement, que les conducteurs puissent bénéficier des mêmes avantages que les collègues du transport de voyageurs. Concrètement, l'Atfrie demande que le chauffeur puisse rentrer chez lui au-delà des 6 périodes de 24 h s'il n'a fait aucun dépassement dans les 90 h de temps de conduite par quinzaine et qu'il puisse cumuler le repos à la maison. **SLG**

⁴ Les transporteurs espagnols ont demandé que les véhicules Euro V ne soient pas soumis à l'Euro VI d'ici avril 2014.

Ravitainer vos véhicules en toute sécurité

LAFON
EQUIPEMENTS PETROLIERS
Stockage - Distribution - Service

Tel : +33 2 27 99 80 14 - 05 20 31 01 21 - contact@lafon.fr - www.lafon.fr

Les priorités de Transfrigoroute International

Pour aider les différents pays à surmonter leurs difficultés, il faut faire pression sur les politiques à Bruxelles pour qu'ils modifient la législation sociale afin qu'elle corresponde davantage à la réalité du terrain, estime Wim Zonneville. Le président de Transfrigoroute Pays-Bas et nouveau président de Transfrigoroute International (TI) prendra ses fonctions en janvier 2011. Par ailleurs dirigeant de Mooy Logistics, il a présenté l'organisme international à l'assemblée générale de l'UNTF. Ses ambitions pour les trois années à venir concernent, en premier lieu, les poids et dimensions. L'organisme international est à fond pour la généralisation des Écocom-



Wim Zonneville

bis déjà expérimentés aux Pays-Bas depuis cinq ans. "Les tests sont formidables surtout avec le retour des emballages. Certains produits ne

présent pas lourd et les camions ont de la capacité en plus. Si on peut rouler avec les Écocombis, on peut diminuer de 30% les émissions polluantes. Et les Pays-Bas sont plus avancés que la France dans le domaine du green transport", estime Wim Zonneville. L'organisme international souhaite aussi développer les moyens de mesure de consommation énergétique et les parkings sécurisés équipés de branchements électriques. Il envisage de créer un groupe de travail sur la sécurité alimentaire. Sur le plan social, TI demande d'harmoniser l'application de la réglementation européenne, notamment au niveau des contrôles et des sanctions sur les temps de

conduite. En ce qui concerne les relations avec les chargeurs, le président de TI n'a pu que constater que les problèmes évoqués lors de l'assemblée générale sont exactement les mêmes aux Pays-Bas : palettes, temps d'attente, bons non émarqués à temps. "C'est une catastrophe que la grande distribution dirige notre travail", estime le dirigeant de Mooy Logistics. Toutefois, au niveau international, on peut être plus efficace qu'au niveau national pour régler certains problèmes comme l'échange des palettes. C'est aussi pour cela que Wim Zonneville a invité l'UNTF à venir siéger au sein du FCI, le Club qui représente les transporteurs au sein de TI. **SLG**

Nagel Group investit pour la reprise

Secoué par la crise, le TRM allemand a déjà amorcé la reprise. Ce qui ne va pas sans difficultés car, en 2009, le parc roulant a subi une réduction de 17% sans parler de la hausse de 22% des procédures judiciaires. Depuis 2009, les immatriculations ont baissé de 47% ! L'Allemagne a attendu le dernier moment pour se mettre en règle avec les normes européennes sur la formation professionnelle. Pour le groupe allemand Nagel, cela représente une hausse de 1,20% des charges. Par ailleurs, le transport frigorifique doit composer avec une grande distribution à dominante hard discount qui tire vers le bas les prix de revient. Cependant, le transport frigorifique a moins souffert de la crise par rapport à d'autres activités. N'ayant pas de fédération nationale du transport frigorifique, chaque entreprise gère ses relations avec les clients. Il n'existe donc pas un cahier des charges pour la rédaction des contrats comme celui mis en place

par l'UNTF. Ce qui n'empêche pas le dialogue entre les prestataires logistiques et la grande distribution. Et la grande distribution est très exigeante : des délais de livraison inférieurs à 24 heures sont plutôt la norme. Les relations commerciales sont aussi caractérisées par de nouvelles tendances comme la réservation (payante) de slots de livraisons on line via des plates-formes Internet spécifiques, avec pour objectif la réduction des temps d'attente et une meilleure utilisation des quais de déchargement. La conséquence devrait être une réduction des coûts pour les prestataires. Mais ce n'est pas très efficace. Par ailleurs, avec l'essor de la "green logistics", la mesure de l'empreinte carbone commence à être un critère éliminatoire pour certains appels d'offres. Sinon, les transporteurs allemands ont le même problème avec les palettes. Un échange des palettes 1 par 1 au moment de la livraison n'est souvent

pas possible. Il est nécessaire de gérer des comptes Emballages avec le client avec des coûts administratifs importants pour le prestataire qui ne sont aujourd'hui pas répercutés dans leur intégralité. Dans le groupe Nagel Allemagne, environ 120 collaborateurs sont en charge du suivi Emballage. Une autre spécificité du marché allemand consiste en l'obligation d'émarger sur le document original du client. *"Ce qui peut créer des tensions car l'industriel ne reconnaît pas le document du transporteur. Cela fait beaucoup de documents à archiver et on est encore loin de la dématérialisation"*, note Florent Chipault, responsable commercial de la société. Autre particularité allemande, la distribution sur un territoire densément peuplé, comporte des investissements très intenses : *"Le prix de revient est de l'ordre de 40% pour mettre en place des infrastructures avec des unités intermédiaires de cross-docking"* et assurer une distribution très capil-



laire, indique estime Florent Chipault. *"Notre entreprise renouvelle régulièrement son parc. On a récemment racheté 120 véhicules pour faire face à la pénurie de camions et on peut encore trouver des financements auprès de nos banques qui continuent de nous faire confiance"*, ajoute-t-il. Enfin, si au sein de l'Allemagne les flux sont garantis, ce n'est pas la même chose entre l'Allemagne et la France où le retour n'est pas assuré.

SARVA LE GOFF

1 La GMS dispose de 400 entrepôts centraux.