

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MER  
DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

RAPPORT  
SUR LA STRATEGIE ET L'IMPLANTATION  
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES  
FRANCAISES A L'ETRANGER ET ETRANGERES EN FRANCE  
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS FRIGORIFIQUES, C'EST A DIRE  
DES TRANSPORTS DE DENREES ET PRODUITS PERISSABLES  
SOUS TEMPERATURE DIRIGEE

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
DOCUMENTATION  
n°3.

CDAT  
8394

GADEX  
18, rue de l'Arcade  
75008 PARIS  
Tél : 47 42 23 21

## SOMMAIRE

		Pages
CHAPITRE 1	Introduction	1-1/2
CHAPITRE 2	Généralités et Spécificités du transport frigorifique	2-1-17
CHAPITRE 3	Les flux	3-1/19
CHAPITRE 4	Les tendances de la distribution des produits périssables	4-1/8
CHAPITRE 5	Un essai de comparaison de prix de revient	5-1/6
CHAPITRE 6	Les hommes du transport	6-1/2
CHAPITRE 7	Le parc des véhicules de transport à température contrôlée Les principaux acteurs Européens	7-1/7
CHAPITRE 8	les atouts et les faiblesses des transporteurs français à température contrôlée	8-1/4
CHAPITRE 9	La stratégie des grands groupes	9-1/8
CHAPITRE 10	Conclusion et synthèse	10-1/5

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

## INTRODUCTION :

- L'objet de l'étude est d'apprécier les ATOUTS et les FAIBLESSES des transports frigorifiques français dans la perspective du marché unique de l'Europe des douze pays communautaires d'ici 1993.
  
- L'arrêté interministériel du 1er février 1974 définit les transports frigorifiques comme suit : des transports spécialisés dans l'acheminement de denrées périssables effectués dans des conditions de température fixées par arrêté ministériel, par des véhicules munis de certificats d'agrément technique et sanitaire attestant la conformité d'engins uniquement réfrigérants et frigorifiques. Ces engins permettent, non seulement de transporter des denrées périssables sous température dirigée, comme les engins isothermes permettent de le faire, mais ils peuvent surtout maintenir ces denrées pendant toute la durée de leur transport à des températures comprises dans des limites réglementées en fonction de leur classe et pouvant atteindre - 20°. Comme le nombre d'engins isothermes et réfrigérants est en réduction constante et ne représente que le quart de la flotte des véhicules de transport, il est admis dans la présente étude, que le secteur des transports frigorifiques représente, par extension des textes réglementaires, les transports de denrées périssables sous température dirigée.
  
- L'arrêté ministériel du 1er février 1974 définit en outre comme suit les denrées périssables qui comprennent de manière limitative : les denrées animales ou d'origine animale, qu'elles soient à l'état frais, congelées ou surgelées, notamment les viandes, les volailles, les gibiers, les poissons vivants ou non, laits et oeufs, les produits transformés d'origine animale et enfin, les denrées , d'origine végétale surgelées ; le transport de ces denrées est soumis à des dispositions réglementaires strictes.

En revanche, le transport des autres produits périssables n'est soumis qu'à la réglementation générale sanitaire départementale. Les fruits et les légumes frais appartiennent à cette catégorie de produits, puisque pour assurer leur conservation et leur fraîcheur, ils sont le plus souvent transportés sous température dirigée.

Certains produits périssables ("de 4ème et 5ème gamme" selon le vocable de la profession) qui appartiennent au groupe des "plats cuisinés" ne font pas encore l'objet d'une réglementation mais le seront dans l'avenir en raison de leur développement quasi exponentiel. D'ores et déjà, ils doivent être impérativement transportés dans des limites de température très rigoureuses (entre 0° C et 3° C). Aussi bien ces produits sont ils inclus dans la présente étude.

Indépendamment de ces produits agro-alimentaires, le transport des produits périssables comprend également celui des pâtisseries sèches et des confiseries, ainsi que celui des fleurs et de certains produits industriels tels les composants électroniques, les films et les résines. Il est donc admis dans la présente étude, que le secteur des transports frigorifiques représente par extension des textes réglementaires existants, les transports sous température dirigée des denrées et des produits périssables.

De même, malgré la précision des textes réglementaires existants, il sera indifféremment utilisé dans le présent rapport, température "dirigée" ou température "contrôlée".

CHAPITRE 2

GENERALITES ET SPECIFICITES DU

TRANSPORT FRIGORIFIQUE

## CHAPITRE 2

### GENERALITES ET SPECIFICITES DU TRANSPORT FRIGORIFIQUE

2.01.- Dans les transports frigorifiques (comme dans les autres modes de transport de marchandises), il est nécessaire d'abord de distinguer leurs deux activités essentielles complémentaires mais différentes : la "Traction" et la "Distribution", car les spécificités frigorifiques s'y appliquent très différemment.

- a) - Les transports dits de "Tractions" qui comprennent tous les transports inter-plateformes, se caractérisent par :
- \* des longues distances, "la route",
  - \* des trajets en majeure partie de nuit,
  - \* pas ou peu de contact avec les clients,
  - \* effectuées en général par des ensembles "maxi-code" (40 tonnes), chaque élément (tracteur ou semi-remorque) étant de plus en plus indépendant, avec des propriétaires différents (les "tractionnaires" sont propriétaires de leurs tracteurs, les semi-remorques appartiennent le plus souvent à des sociétés), seule la semi remorque est frigorifique.
- b) - Les transports de "Distribution" qui comprennent tous les transports d'approche se caractérisent par :
- \* les contacts avec les clients, le conducteur est le représentant du transporteur, clients et conducteurs se lient et "s'attachent",
  - \* des courtes distances : la distribution implique beaucoup de circulation urbaine ou de banlieue,
  - \* des porteurs adaptés au trafic urbain (donc de faibles ou moyens tonnages),
  - \* les exigences des clients au niveau des horaires, mise à quai, voire installation en rayons, les installations particulières des clients étant souvent peu

adaptées aux déchargements des véhicules et le personnel plus ou moins accueillant vis à vis du conducteur.

\* une rentabilité difficile, des calculs de prix de revient aléatoires, changeants.

c) - Il en résulte que les transports de "Traction" peuvent être effectués beaucoup plus facilement par les étrangers que les transports de "Distribution".

En effet, les transporteurs assurant la "Traction"

\* ont un moindre besoin de connaître le pays (lieux de destination en nombre limité, les trajets sont essentiellement sur la "route", il n'est pas nécessaire de connaître la langue, les us et coutumes, les réglementations et tout spécialement les zones urbaines).

\* ont une tarification plus facile, car s'il faut distinguer les prix de revient du tracteur et de la semi-remorque, les prix de revient en tonne/km sur la longue distance sont plus faciles à établir et à comparer.

\* ont peu de services annexes à assurer indépendamment du transport tels que contre-remboursements, mises en rayons etc ... qui "lient " le client.

2.02.- Les denrées périssables ne peuvent être transportées avec une rupture de leur température. Les ruptures de charge doivent avoir lieu sous une température fixée.

Il en résulte

\* la nécessité d'un réseau étendu de plates-formes réfrigérées avec des quais et des compartiments à différentes températures (positives et négatives),

\* une organisation adaptée et des contrôles suivis pour assumer les responsabilités du transporteur vis-à-vis tant des clients et des compagnies d'assurance que des pouvoirs publics,

\* l'exigence d'une chaîne de froid reconnue sans faille. C'est un atout incomparable pour un transporteur frigorifique : sa crédibilité et par conséquent sa pénétration d'un marché en dépend.

En conséquence, les sociétés de transport importantes sont favorisées ; les petites doivent s'entendre, ce qui n'est pas aisé (la faute de l'une retombe sur l'ensemble de la chaîne, les recherches des responsabilités en cas de rupture du froid sont malaisées).

2.03.- Les transports frigorifiques nécessitent des investissements beaucoup plus importants que les autres transports de marchandises :

- a) - Les véhicules frigorifiques coûtent le double des véhicules ordinaires en raison de leurs carrosseries isothermes et de leurs groupes de production du froid, leurs poids grèvent leurs charges utiles, leur durée de vie est plus courte car elle est limitée par la durée des agréments des pouvoirs publics ; l'entretien et la réparation des caisses isothermes et des groupes frigorifiques sont plus coûteux et nécessitent des installations et des personnels qualifiés, les pannes nécessitent des mesures d'urgence parfois fort coûteuses.
- b) - les plates-formes doivent être maintenues sous des températures dirigées différentes, positives et négatives ; elles doivent donc comporter des quais et des aires de stockage séparées, isolées et réfrigérées, des portes étanches, des appareils de production du froid et des instruments de contrôle.

Un réseau nécessite un grand nombre de plates-formes dont les coûts et les prix de revient sont beaucoup plus importants que dans les transports à température ambiante ; le "bon marché", les installations sommaires ne sont pas possibles ;

- c) - les avaries sont plus fréquentes et surtout beaucoup plus onéreuses, les recherches de leurs causes, et par conséquent des responsabilités, sont longues et difficiles.

En conséquence, ces risques, et surtout ces investissements, sont difficilement à la portée des petits transporteurs.

2.04.- Les réglementations spécifiques aux transports frigorifiques s'ajoutent aux autres :

- a) - d'abord celles qui sont spécifiques des températures dirigées (coefficients d'isolation des caisses, caractéristiques des groupes frigorifiques, dimensions des caisses).
- b) - puis celles qui sont spécifiques des denrées périssables (la plupart alimentaires). Les unes et les autres font l'objet de visites et de délivrance d'agréments des véhicules, de durées limitées, et de contrôles par les pouvoirs publics : CEMAGREF \* et experts départementaux pour les uns, vétérinaires pour les autres.

Chaque pays a ses réglementations, son organisation et ses corps de contrôle particuliers. Une harmonisation est en cours à la C.E.E. (mais elle n'englobe pas les pays hors C.E.E., notamment ceux de l'Est). Les véhicules frigorifiques sont donc contrôlés actuellement à chaque passage de frontière. Mais seuls des postes en nombre limité, à des heures particulières, sont agréés pour les laissez-passer. Une carte unique "Frigo-carte" permettrait le passage de toutes les frontières à tous les véhicules frigorifiques.

Or, actuellement, non seulement les réglementations sont différentes mais aussi leur application qui est effectuée différemment suivant les Etats et souvent discriminatoire (la sévérité des autorités britanniques pour les étrangers, les libertés des transporteurs des pays de l'Est sont connues...).

\* Centre d'Etude du Machinisme Agricole du Génie Rural des Eaux et Forêts

## 2.05.- Statistiques

2.05.1.- Le Transport des denrées périssables prévisible jusqu'en 1995

En France les diverses sources d'information amènent aux données suivantes :

	Evaluation en million de tonnes	
	1985	1995
GLOBAL	<u>19</u>	<u>23</u>
dont		
Produits frais	7,3	8,4
Surgelés	1,1	1,95
Fruits et légumes	2,5	5,4
La Marée	0,567	0,625

Les crèmes glacées (0,24) sont transportées par le parc propre aux fabricants.

A remarquer que pour la France, la consommation représente environ 350 kg/an par habitant, chiffre moyen que l'on peut extrapoler pour l'Europe (CEE) en globalité, la répartition interne des produits pouvant varier d'un pays à l'autre sans que le total change notablement .

D'où une consommation totale pour la Communauté Européenne que l'on peut estimer autour de 100 millions de tonnes, pour 320 millions de consommateurs.

## 2.05.- Le parc des matériels de transport terrestre Français à température conservée ou dirigée

Les matériels de transport terrestre se répartissent en trois catégories

- les matériels isothermes
- les matériels réfrigérants
- les matériels frigorifiques

Les deux premières catégories, qui sont les plus anciennes sur le marché, sont constitués par des matériels qui essaient de conserver une certaine température initiale des produits

- soit par simple isolation (isothermes)
- soit par adduction et non production de frigorie par apposition, soit de glace, soit de neige carbonique

La troisième catégorie la plus moderne fournit autour des produits des frigos produites par des groupes moteurs frigorifiques

Les matériels de transport sont :

- soit des matériels ferroviaires - wagons
- soit des matériels routiers - camions
- soit des matériels multimodaux - conteneurs ou caisses mobiles

Si l'on dispose de statistiques (anciennes) sur les 2 premiers types, il est difficile de connaître celles du 3ème type, car les conteneurs sont internationaux, et les caisses mobiles non enregistrées.

En 1983 (document (OEST) le parc des véhicules Français roulants fer et route se constituait comme suit :

Désignation	Fer/wagons	Route/camions	%
Isothermes	1 273	12 000	24
Réfrigérants	18 848	5 000	10
Frigorifiques - 20° à + 12°	433	15 000	30
Frigorifiques - 10° à + 12°		17 500	35
Divers	<u>120</u>	<u>500</u>	<u>1</u>
Total	20 674	50 000	100

Aujourd'hui on peut estimer le parc des véhicules frigorifiques routiers français à 55 000 unités (cf. annexe n° 1). Les grandes compagnies de transport ne s'équipent qu'en matériel frigorifique. Les transports isothermes et réfrigérés sont en déclin.

Les observations à tirer de ce tableau sont les suivantes :

- les wagons S.N.C.F. sont pour la plupart équipés sur l'ancien système du réfrigérant à la glace
- le parc des wagons frigorifiques, (géré par Interfrigo) est resté stationnaire depuis 1978
- le chemin de fer, s'adapte peu à peu aux besoins modernes de la réfrigération mais, année par année, il perd une partie du marché du froid au profit de la route.
- les investissements en matériels routiers frigorifiques se sont développés ces dernières années et la fiabilité des groupes frigorifiques s'est considérablement améliorée.
- de plus le véhicule a l'avantage de "rouler" avec un chauffeur qui peut à tout instant vérifier le fonctionnement du groupe et assurer au transport des marchandises la qualité qu'elles réclament et leur sauvegarde si besoin est.
- une autre observation, qui ne découle pas du tableau précédent, mais provient de la même source (OEST) fait apparaître que les transports routiers comportent
  - le transport privé, ou transport pour compte propre
  - le transport public

la première catégorie regressant au profit de la seconde

- le nombre des transporteurs routiers publics en général est de l'ordre de 30 000 dont 85% disposent de moins de 5 véhicules.

En ce qui concerne le transport frigorifique, il se concentre sur une centaine de sociétés dont à peine une dizaine ont plus de 100 véhicules (frigorifiques)

## 2.06.- L'évolution du mode de transport

Un certain nombre de produits qui à ce jour sont transportés dans des camions à carrosserie standard ou isotherme, seront dans l'avenir véhiculés dans des carrosseries à température contrôlée :

Il s'agit principalement -

- des fruits et légumes
- des fleurs

On peut prévoir qu'à court terme 50% des fruits et légumes seront transportés par des véhicules à température contrôlée, dont notamment les produits bretons -choux-fleurs, artichauts, carottes, endives- dont la SICA de Saint Paul de Léon demande à être transportés en froid dit "humide".

et aussi :

- les confiseries (pour éviter que les papiers d'emballage ne se "collent" au produit)
- les viennoiseries

En ce qui concerne les fleurs, les informations provenant du marché aux fleurs d'Amsterdam, le plus important d'Europe permettent d'établir le tableau suivant des températures de conservation des plantes.

#### Conservation des plantes

	Température de conservation	Degré d'hygrométrie	Durée du stockage
<b>Fleurs coupées</b>			
Camélias	+7	90-95	3-6 J
Chrysanthèmes	-10	90-95	2-4 S
Dahlia	+4	90-95	3-5 J
Gardénias	0+2	90-95	2 S
Iris	-10	90-95	2 S
Orchidées	+12	90-95	1-2 S
Narcisses	0+2	90-95	1-2 S
Roses	0	90-95	1-2 S
Tulipes	-10	90-95	4-8 S
Fleurs coupées détail	5+7	90-95	1 S
<b>Plantes vertes</b>			
Asparagus	4+0	90-95	
Fougères	-10	90-95	
Laurier	0	90-95	
Magnolia	2+4	90-95	
Rhododendron	0	90-95	

### 2.07.- Qualité du transport

Les limites des zones de température admises pendant le transport se restreignent de plus en plus : les producteurs demandant une bonne qualité de conservation de leurs produits. Les limites de température varient d'un produit à l'autre. (D'où une tendance très nette à ne plus grouper dans un même véhicule des produits qui demandent des normes de température différentes). Ainsi :

- les fruits et légumes de 8 à 12°

(par exemple en dessous de 8°, les bananes noircissent)

- les oeufs de 9 à 10°

- la viande, la volaille, les produits laitiers de 1 à 4°

(en Allemagne actuellement la limite supérieure requise pour la volaille est égale à 8°, ce que n'acceptent pas les producteurs Français)

- les produits "de la 4° et de la 5° gamme" de 0° à + 3°C

### 2.08.- L'évolution du marché du transport des denrées périssables

D'après l'avis des professionnels cette évolution va consister dans le transfert, du transport en compte propre vers du transport public avec l'augmentation des prestations de service sous-traitées par les industriels.

Si en 1985 les parcs privés effectuaient de l'ordre de 60% du transport des denrées périssables, en 1995 ce pourcentage devrait descendre autour de 25%.

### 2.09.- La qualité du matériel

Le matériel français en carrosserie sous température contrôlée est considéré comme l'un des meilleurs, sinon le meilleur en Europe.

En effet, les caisses - de porteurs

de semi remorques

"mobiles" des fabricants français sont reconnues d'une qualité supérieure à celle des autres pays.

Il y a plusieurs causes :

a) - le savoir-faire français des carrossiers français, qui ont inventé les caisses isothermes (pour le transport de viande de l'armée française, qui avant la 1ère guerre mondiale préparait une guerre de mouvement) ;

b) - l'application très stricte de la réglementation française, jusqu'à une date récente seul le passage en tunnel du C.E.M.A.G.R.E.F. \* était considéré comme sérieux.

Les carrossiers français exportent dans tous les pays d'Europe, notamment en Grande Bretagne, en Espagne, dans les pays de l'Est, en Suisse et en Afrique.

Les transporteurs français n'achètent pas de caisses frigorifiques étrangères.

Le carnet de commande des carrossiers français est très garni tant pour satisfaire les besoins de la demande française que ceux de la demande étrangère, espagnole en particulier. Cette tendance s'est affirmée au dernier Salon de Paris de l'Automobile d'octobre 1988.

#### 2.10.- Points de distribution

L'apparition des grandes surfaces de vente, supermarchés, hypermarchés, a notamment changé la physionomie de la distribution et pour les transporteurs diminué le nombre des points de livraison livrés en direct par les producteurs : l'exemple de GERVAIS DANONE est typique de ce fait. 48 000 points de vente étaient livrés en direct en 1974 ; en 1988 ce nombre tombe en dessous de 8 000. Les petits magasins sont toujours livrés mais à partir de grossistes qui groupent sur divers produits leurs livraisons.

Cette évolution du transport de distribution a pour effet

- de réduire le nombre des chauffeurs livreurs, à la fois encaisseurs et preneurs de nouvelles commandes pour le compte de leur employeur (type de transport dénommé "la chine"

\* Centre d'Etude du Machinisme Agricole du Génie Rural des Eaux et Forêts

- et de réduire corrélativement, par produit, le coût du transport de distribution grâce à cette amélioration de la fonction logistique globale.

## 2.11.- La réglementation

La réglementation qui régit le transport des denrées périssables sous température dirigée existe à deux niveaux :

- au niveau international sous la forme de l'accord A.T.P., \* conclu en 1970 dans le cadre de l'O.N.U. et auquel adhèrent 24 Etats, pays européens (Est et Ouest) pour la plupart, auxquels s'ajoutent les Etats Unis et le Maroc.
- au niveau national sous la forme de l'arrêté interministériel du 1er février 1974 relatif aux conditions hygiéniques de transport des denrées périssables.

### 2.11.1.- L'accord A.T.P.

Cet accord réglemente les transports internationaux sous température dirigée de denrées périssables.

Il s'agit d'un accord exclusivement technique, qui s'applique aux matériels autorisés pour effectuer ce type de transport et qui définit :

- les performances exigées pour ce type de matériel ;
- les conditions d'essai et d'agrément des engins et des dispositifs de production de froid.

Il ne comprend aucune disposition relative aux conditions sanitaires de transport des denrées. La seule exigence concerne la température maximale applicable aux denrées lors de leur transport.

Cet accord s'applique au transport terrestre des denrées périssables. Cependant l'article 5 de l'accord prévoit que les conteneurs maritimes sont exclus de son champ d'application dès lors que le transport terrestre a été précédé par un transport maritime ayant dépassé 150 km.

Cette disposition est responsable de l'apparition sur le territoire français de nombreux conflits en raison de l'existence, dans notre pays, d'une réglementation nationale, applicable à l'ensemble des transports terrestres de denrées périssables.

\* Accord pour les transports internationaux de denrées périssables conclu en 1970 à Genève dans le cadre de l'O.N.U.

### 2.11.2.-La réglementation nationale

L'arrêté du 1er février 1974 s'applique à l'ensemble des transports terrestres, sous température dirigée, des denrées périssables sur le territoire national.

Il s'applique également aux frontières, dès lors qu'il existe un vide juridique du point de vue international, cas en particulier des conteneurs maritimes lorsqu'ils ne sont pas visés par l'accord A.T.P.

Notre réglementation nationale comprend deux volets :

- un volet technique, sensiblement identique aux dispositions de l'accord A.T.P.. Cette identité entre les deux réglementations représente un avantage considérable dans le cadre de la simplification des démarches administratives ; en effet, un engin qui, en France, bénéficie d'un agrément national mérite, de manière générale, un agrément pour le transport international.

- un volet sanitaire qui détermine les conditions hygiéniques de transport des denrées périssables et pour lequel il n'existe aucun équivalent international. Chaque Etat, même dans le cadre de la C.E.E., applique donc sa propre réglementation nationale. C'est ainsi que seule l'Italie interdit le transport du lait et du vin successivement dans les mêmes citernes.

### 2.11.3.-Autres textes en vigueur

Il existe, au niveau communautaire, quelques directives. Elles harmonisent les échanges de certains produits et fixent, pour chaque famille de produits, des exigences restreintes relatives à leurs conditions de transport. Ces dispositions imposent, de façon générale, que le transport de ces denrées doit se faire de manière hygiénique et fixe la température maximale des denrées tolérée au cours du transport.

### 2.11.4.-Application en France de ces différentes réglementations aux conteneurs - Contrôles

Les conteneurs maritimes qui, après débarquement, sont placés sur un châssis et effectuent un transport terrestre de denrées périssables sur le territoire français sont soumis obligatoirement à l'application de l'un des deux réglementations suivantes :

- L'accord A.T.P. si, avant leur débarquement, le trajet effectué en mer a été inférieur à 150 km.

- l'arrêté du 1er février 1974, dans le cas où l'accord A.T.P. ne s'applique pas, c'est à dire lorsque le trajet maritime précédant le débarquement a dépassé 150 km.

Les conteneurs maritimes échappent à l'application de ces réglementations uniquement dans le cas où la France ne constitue qu'un pays de transit.

Dans le cas où la France constitue le pays de destination des produits, les contrôles s'effectuent donc de la façon suivante :

1er Cas : le conteneur est déchargé dans un entrepôt du port ou dans une usine située sur le port :

Dans ce cas, il n'y a pas de contrôle du conteneur du point de vue technique, ni l'accord A.T.P., ni l'arrêté du 1er février 1974 ne s'appliquant dans ce cas particulier. La seule chose à vérifier est que la marchandise est salubre, est transportée dans de bonnes conditions d'hygiène et arrive bien à la température prévue par la réglementation.

2ème Cas : Le conteneur est placé sur un châssis et va transporter la marchandise au cours d'un transport terrestre.

1° - Il a été débarqué dans un port français et il a fait un trajet maritime inférieur à 150 km. Dans ce cas, il doit être conforme à la réglementation A.T.P., et satisfaire aux exigences sanitaires nationales.

2° - Il a été débarqué dans un port français et a fait un trajet maritime supérieur à 150 km.

Dans ce cas, l'application de l'accord A.T.P. ne peut être exigée. En revanche, le conteneur doit satisfaire aux dispositions de l'arrêté ministériel du 1er février 1974, disposer d'un certificat d'agrément et porter les marques obligatoires prévues par l'arrêté. Ses conditions d'agrément sont les mêmes que pour tous les autres engins.

Il convient de signaler que de nombreux conteneurs maritimes (prototypes) font l'objet d'un contrôle par le C.E.M.A.G.R.E.F. Cependant il est rare que les conteneurs disposent des certificats d'agrément et portent les marques d'identification obligatoires françaises en raison de leur utilisation dans différents pays.

3° - Il a été débarqué dans un port étranger et passe une frontière routière avec la France.

Dans ce cas, comme lors de débarquement dans un port français, il convient de faire la distinction selon la longueur du trajet maritime effectué. Les mêmes dispositions réglementaires sont exigibles dont la non-application justifie le refoulement du conteneur à la frontière.

Il convient de plus de vérifier, dans le cas de conteneurs frigorifiques que le groupe, lorsqu'il est amovible, est bien celui qui possède les performances nécessaires et qu'il est mis en service.

La difficulté, pour les différents partenaires du transport international, de connaître et d'appliquer la réglementation nationale française aux conteneurs maritimes a souvent été prise en considération. C'est pourquoi, étant donnée l'équivalence des réglementations, les autorités françaises demandaient, dans un souci de simplification, l'application aux conteneurs des dispositions de l'accord A.T.P., beaucoup mieux diffusé au niveau international.

Cette substitution réglementaire a cependant occasionné des problèmes aux autorités françaises qui se sont vues accusées d'appliquer l'accord A.T.P. de façon abusive.

Sensible à la nécessité de simplifier l'application des différentes réglementations nationales et internationales, le gouvernement français serait ouvert à toute proposition apportant l'assurance que les conteneurs maritimes garantissent les mêmes performances (isothermie et puissance frigorifique)

La solution pourrait être apportée par une harmonisation entre les normes ISO et les conditions d'essais A.T.P. et surtout par un contrôle des performances des conteneurs en service dont la longévité paraît souvent abusive.

#### 2.12.- La chaîne du froid

A partir de la production d'un produit périssable devant être dès sa naissance maintenu à température contrôlée, il est nécessaire qu'il n'y ait aucune discontinuité dans le maintien de la température jusqu'à sa mise à disposition du public.

Il n'existe de véritable chaîne du froid actuellement qu'en France en raison :

a) - des exigences des clients :

En France ce sont encore les producteurs qui ont le choix du transporteur et sont par conséquent exigeants sur la qualité de leur produit à l'arrivée ; dans les autres pays (et cette tendance s'implante en France maintenant), ce sont les vendeurs (grandes surfaces surtout) qui choisissent le transporteur (essentiellement en fonction du coût du transport). En Grande Bretagne, une très grande partie des denrées périssables est transportée à la température ambiante.

b) - de l'application assez stricte de la réglementation en France.

Les Pouvoirs publics, notamment les services vétérinaires, sont extrêmement stricts dans l'application de la réglementation, tant vis-à-vis des transporteurs et de leurs matériels, que vis à vis des gros clients, notamment les grandes surfaces.

Ceci nécessite un ensemble d'équipements puisque la tendance à ce jour n'est plus de livrer le client en direct depuis l'usine, mais de regrouper les produits sur des plateformes dépendantes.

- soit d'un producteur, exemple GERVAIS DANONE

- Soit d'un prestataire de service, exemple T.F.E.

Dans ce dernier cas la plate-forme est "multiproduits" permettant ainsi le regroupement des livraisons chez le destinataire.

D'où la mise en place nécessaire

- 1 - des moyens de transports sous température contrôlée
- 2 - d'entrepôts de stockage et de zone de préparation de commande sous température contrôlée
- 3 - de plate-formes régionales de groupage et dégroupage sous température contrôlée
- 4 - de magasins de réception de produits sous température contrôlée au point de vente avant la "mise en rayon"

Apparemment si le travail de transport, voire de stockage et de préparation de commandes respecte les normes lorsqu'il s'agit de groupes industriels sérieux, des transporteurs bien équipés ou des prestataires de service de bonne taille (1,2,3) (Gervais-Danone, Findus, Oertly, T.F.E., Stef, Salvesen etc ...), il n'en est pas toujours le cas chez le distributeur final dont souvent l'équipement sous température contrôlée n'a pas suivi le développement de ce mode de distribution.

Le coût d'une "plate-forme" logistique sous température contrôlée est assez élevé. Il peut être évalué entre 10 et 20 millions de francs. Et il en faut un minimum pour assurer, en France, une distribution de qualité. Il s'agit donc là d'investissements qui ne sont réalisables que par des sociétés importantes.

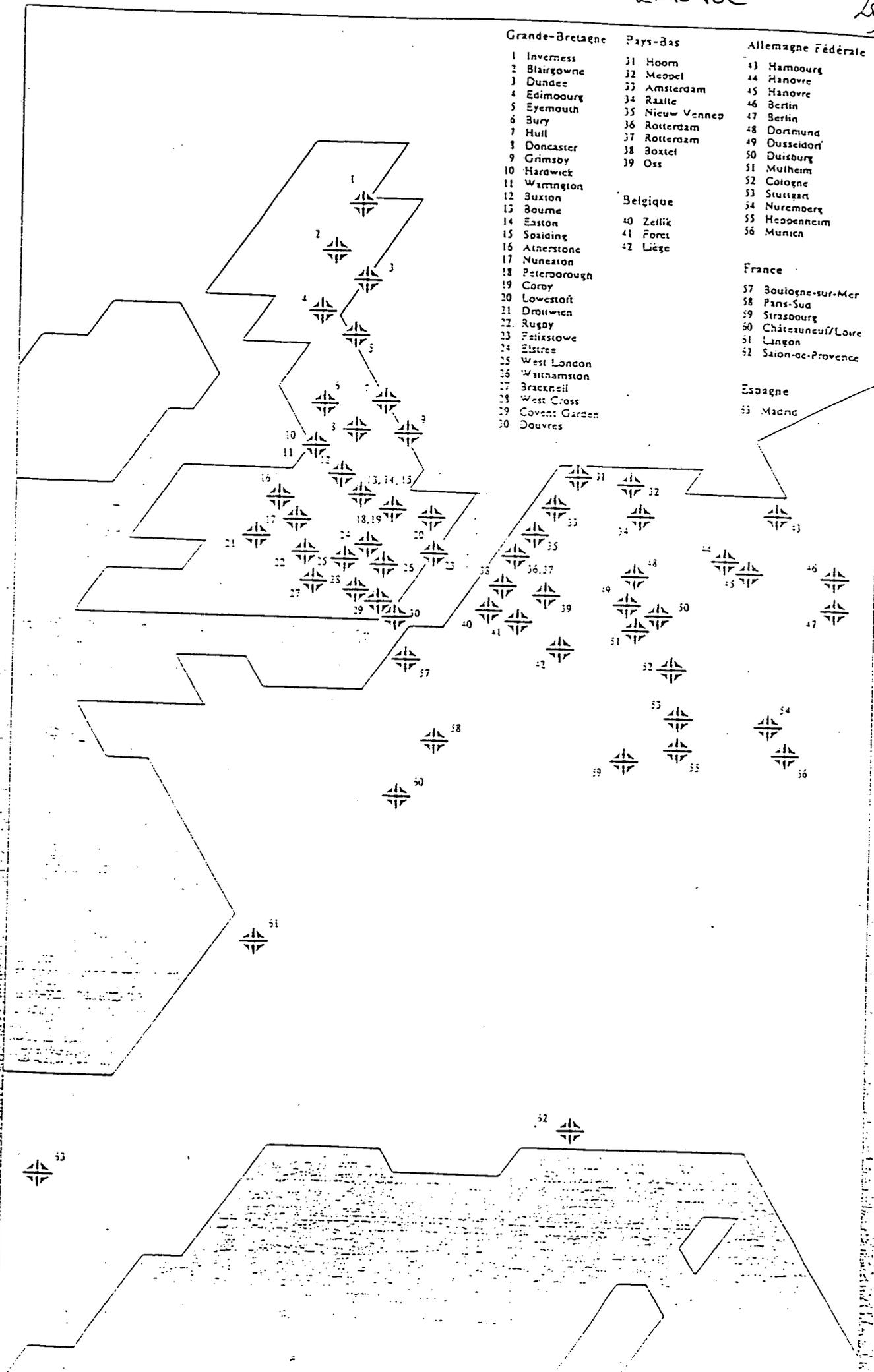
A titre d'exemple :

- Gervais Danone dispose de 9 bases régionales,
- T.F.E., de 47 (dont une récente implantée à Strasbourg alimente principalement les marchés allemand, suisse et italien) sans compter celles de ses filiales.
- Salvesen qui commence son activité de distributeur en France de 6 actuellement, (alors qu'il en dispose de 30 au Royaume Uni, 9 aux Pays Bas, de 3 en Belgique et de 14 en Allemagne Fédérale) (cf. carte jointe).

Il faut toutefois distinguer les plates-formes à froid positif et les plateformes à froid négatif, ces dernières étant principalement destinées à la distribution des produits surgelés dont la consommation est en forte croissance, et les plates-formes multi températures.



# IMPLANTATION de Christian Salvesen



### 2.13.- Le contrôle de la qualité

Les services techniques et le service vétérinaire contrôlent la continuité de la chaîne du froid dans ces différents points de connexion. Il est à remarquer toutefois que la rigueur ne peut pas être absolue par suite de l'insuffisance des équipements existants dans un certain nombre de cas (question à approfondir dans les divers pays de la CEE).

### 2.14. -Le contrôle du transport en général

On constate que les contrôles de transport en général sont plus rigoureux dans l'Europe du Nord que dans les pays latins.

La France est au milieu. Elle a tendance à être plus laxiste vis à vis des internationaux. Le barrage de la langue entraîne peut être, faute de compréhension, à laisser passer pour les étrangers ce qui n'est pas acceptable pour des nationaux.

Là également sur ce point une remise à niveau serait à faire pour que dans tous les pays de la CEE, l'interprétation et l'application des normes lorsqu'elles seront Européennes soient les mêmes partout.

CHAPITRE 3

LES FLUX

## CHAPITRE 3

## LES FLUX

Il est difficile d'obtenir des statistiques concernant précisément les transports sous température dirigée (ou contrôlée) et notamment les flux des marchandises transportées par ce mode.

Par contre, au travers des statistiques produites par l'Administration des Douanes et par le SITRAM, il existe des statistiques relatives aux flux des denrées périssables.

Or l'on sait qu'aujourd'hui, par des renseignements obtenus auprès des professionnels du transport qu'environ 50% des denrées périssables sont transportées sous température contrôlée, et que le pourcentage croît rapidement chaque année dans la Communauté Européenne par la volonté des consommateurs d'avoir des produits de qualité toujours meilleure. A cela, s'ajoute également une réglementation de plus en plus stricte concernant l'hygiène alimentaire.

Les professionnels pensent qu'à partir du milieu des années 1990, au moins 70% des denrées périssables seront transportées sous température contrôlée.

En conséquence, dans ce chapitre, nous essayerons de définir l'état actuel des flux des denrées périssables, tant en France qu'au travers des pays de la Communauté Européenne.

Si l'on tient compte des pourcentages admis plus haut par les professionnels, il s'agit aujourd'hui pour la France d'un marché de l'ordre de 10 millions de tonnes pour le transport sous température contrôlée et pour l'Europe du Marché Commun de 50 millions de tonnes environ.

Dans ce qui va suivre on va donc produire des éléments concernant les flux des denrées périssables en général et dans quelques cas particuliers on en extraira les flux des denrées qui sont pratiquement obligatoirement transportées sous température contrôlée comme les surgelés, la marée, les viandes, et une grande partie des produits frais.

Le contrôle statistique des transports routiers sous température dirigée est très difficile à préciser. Leur masse globale approche donc en France des 10 millions de tonnes.

Pour les transporteurs routiers publics, cette masse s'accroît de façon relativement régulière du fait

- du déclin du chemin de fer, en dépit de certaines tentatives de maintien,
- des progrès d'un transport public, mieux placé pour profiter des progrès techniques dans le matériel et dans l'organisation,
- du développement des besoins de transport.

Traduite sur le plan géographique, cette analyse fait apparaître certains flux essentiels

Un flux Nord-Sud provenant des pays situés en bordure de la Mer du Nord, pays favorisés dans leurs transports à l'exportation par

- l'existence d'une série de grands ports modernes desservis par les transporteurs maritimes spécialisés comme MAERSK, dans la desserte par conteneurs (dont une partie notable est équipée pour les transports sous température dirigée). Cette chaîne portuaire s'étend de Hambourg au Havre, en passant par Bremenhaven, Felixtone en Grande-Bretagne et surtout, par l'ensemble que constituent Anvers et Rotterdam. Du point de vue des transporteurs routiers, les grands ports représentent des points d'expédition souvent plus importants que certaines zones de production.

- le développement au Nord-Ouest de l'Europe du traitement par le froid des produits naturels (poissons, légumes, laitages, etc...)

- le fait que le Danemark et le Benelux produisent de grandes quantités de légumes : les Pays-Bas sont ainsi de grands exportateurs de pommes de terre dont une part non négligeable est transportée sous température contrôlée (375 000 tonnes en 1986).

Ces courants d'échanges, qui font l'objet d'un transport sous température dirigée, sont successivement examinés en France (point 3.1. ci-après) dans les pays de la C.E.E. (point 3.2 ci-après) et entre la C.E.E. et les pays-tiers (point 3.3. ci-après). Les conclusions générales qui se dégagent de cet examen font l'objet du point 3.4. ci-après.

### 3.1.- Approche globale de l'analyse des flux en France

Ces flux sont extraits des documents spécialement édités par l'O.E.S.T. pour la présente étude. Il ressort de l'analyse de ces documents statistiques :

- \* que les flux interrégionaux en denrées périssables en France approchent les 20 millions de tonnes (cf. point 3.11 ci-après)
- \* et que le volume des échanges entre la France et les autres pays de la C.E.E. est de l'ordre de 4 000 000 de tonnes à l'importation et de 3 000 000 de tonnes à l'exportation

#### 3.11. Flux géographiques interrégionaux en denrées périssables en France en 1987

- \* Les documents spécialement édités par l'O.E.S.T. ont permis d'établir le tableau ci-après sur la base des flux interrégionaux en France en 1987, soit 21,3 millions (cf. Tableau 1, "O" étant la région d'origine et "D" de destination)
- \* L'analyse de ces flux interrégionaux dégagés et recensés par voie d'enquêtes mensuelles par le SITRAM (OEST) auprès des transporteurs, fait apparaître les conclusions suivantes :
  - les forts déséquilibres sont rares
    - . la région Ile de France capte 16% des activités de transport sous température dirigée par rapport aux flux nationaux et cette région reçoit plus qu'elle n'expédie : ce tonnage déficitaire est de l'ordre de 600 000 tonnes. en provenance du Nord de la France, de la Bretagne, de la Haute Normandie et des Pays de Loire.

1987		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Total
0	D	NORD	FINANCE	PROG. PAYSAN	CENTRE	H. MONTA	GENIE MOR	PREMOY	PROG. IN LOIAR	PROG. CHARENT	UNIVERSIT	AQUITAINE	IND. PLANTURE	CHIMIE	LOIAR	MISOM	FRANCE COMTE	BOURG	AVICAGE	PROG. PAYSAN	UNIVERSIT	GENIE MOR	Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Total
1	1	795	76	163	-	19	35	55	-15	-13	4	13	20	40	17	16	4	9	-12	57	-1	51	1395
2	2	11	237	202	17	48	20	32	1	4	-	2	-	-19	-	7	3	-11	16	25	-	8	722
3	3	58	33	1803	38	59	109	174	66	32	9	21	5	87	60	38	16	28	16	31	7	26	2820
4	4	-	-	75	359	7	10	17	47	32	10	5	4	2	5	5	-	2	20	21	-	-14	635
5	5	46	49	146	7	321	43	44	16	9	-	8	32	3	16	9	-	10	-	26	22	44	557
6	6	54	20	177	5	50	403	57	77	2	2	29	13	-10	-18	4	1	-	7	23	4	40	1065
7	7	52	83	156	17	61	14	1246	755	32	-12	34	31	-12	44	43	5	20	9	101	5	49	2412
8	8	-15	5	181	-119	91	46	-165	753	73	30	21	-12	21	21	21	2	8	3	23	3	53	1670
9	9	4	5	23	39	4	2	6	101	221	69	49	31	1	-	1	4	2	7	13	2	9	567
10	10	-	-	19	-10	3	-	2	-	-14	55	22	1	-	-	-	-	7	10	4	3	3	153
11	11	4	12	20	3	7	21	36	-10	31	18	459	133	3	-	-	6	-	2	9	1	-11	801
12	12	18	3	15	9	5	16	15	2	10	-	53	53	5	6	3	-	-	-18	16	22	12	810
13	13	8	25	94	5	6	4	22	25	2	1	1	5	-198	59	8	-14	20	-	17	-	14	533
14	14	25	3	41	6	9	5	19	22	1	-	-	9	26	367	55	6	1	1	15	-	8	614
15	15	7	-	38	23	7	4	32	21	4	-	5	-	3	-165	348	36	4	-	5	-13	7	723
16	16	-	-	12	8	4	-	6	1	-	-	-	3	-11	6	4	206	30	-	26	3	19	339
17	17	8	-	67	26	1	3	29	7	14	-	-	2	25	5	9	64	338	6	27	3	25	758
18	18	1	7	15	17	2	7	4	-	-	13	2	23	-	3	-	-	21	275	23	7	15	677
19	19	33	5	64	13	7	7	56	-17	9	1	14	21	5	16	18	49	-153	45	1327	5	-136	2044
20	20	-	-	41	13	2	7	-17	17	20	2	3	33	-	1	-11	-	-	4	30	220	61	544
21	21	34	4	43	9	-	28	-16	49	1	-	9	9	-	7	-	-18	8	-2	-129	5	279	-1315
Total		1172	631	3416	843	708	903	2090	-1513	573	775	755	908	471	792	600	413	710	646	2084	493	1555	21370

Tableau - 1

x 1000 Times

- . la région Provence-Côte-d'Azur reçoit également plus qu'elle n'expédie, la différence déficitaire étant de l'ordre de 240 000 T.
  - . à l'inverse, la Normandie et la Bretagne expédient plus qu'elle ne reçoit, la différence présentant un excédent de tonnage 320 000 T.
  - . et la région Nord-Pas de Calais également, l'excédent de tonnage étant de 240 000 T.
- la moitié des flux de transports se trouve captée par la région Ile de France (16%), la Bretagne (10%), la région Rhône-Alpes (10%), les pays de la Loire (7%), et la région Provence-Côte-d'Azur (7%). L'examen du tableau 2 ci-après permet d'apprécier ces flux de transports par nature de produits (beurre, fromage, viande fraîche pour la Bretagne par exemple, et le Nord de la France également) entre les centres de production et les centres de grande consommation.

### 3.12. Flux géographique entre la France et chacun des pays de la C.E.E. et les pays tiers en 1987

Les flux analysés ci-après ont pour origine le service des statistiques de la Direction Générale des Douanes et des Droits indirects, 182, rue de Saint-Honoré 75002 PARIS (Cf.annexe n° 4). Les représentants des services de l'O.E.S.T. du Ministère des Transports ont précisé qu'ils se référaient à ces mêmes sources d'information.

La référence à la norme NST 70, chapitre 1, section 1, groupe 11, position 14, intitulée "Denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves", permet d'apprécier le volume des flux géographiques suivants en 1987 pour certains produits recensés sous cette dénomination: "les viandes, les poissons, les laits frais, les beurres et les fromages".

#### 3.1.2.1. Le tonnage des viandes fraîches réfrigérées et congelées (position 141 de la norme NST 70) transporté sous température dirigée entre la France et les autres pays communautaires représente

PRINCIPAUX POSTES DES DÉBRIS ET PRODUITS PÉRISSABLES TRANSPORTÉS SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE EN 1987

(montants exprimés en milliers de tonnes mT)

3-4bis

POSTES	TOTAL	Principales régions consommation / émission					
		Nord	Ile de France	Bretagne	Basse-Normandie	Rhône Alpes	P.A.C.A.
BEURRE - FROMAGE	4.381	223/294	637/295	297/332	195/313	475/519	296/152
PRÉPARATIONS ALIMENTAIRES	4.143	330/362	831/766	266/234	170/241	272/285	455/44
VIANDE FRAICHE	3.560	114/139	453/295	401/767	133/212	355/285	238/63
LAIT / CRÈME FRAIS	2.255	133/146	443/321	152/184	95/118	192/213	169/127
LEGUMES	1.373	88/115	189/149	82/164	78/7	209/168	137/215
FRUITS	1.052	100/64	105/114	91/65	31/3	159/166	105/147
VIANDE SÈCHEE/SALÉE/ CONSERVES	906	18/9	136/139	160/225	29/33	111/110	59/51
POISSONS, MOLLUSQUES	465	36/82	62/15	41/123	24/27	55/34	48/24
ŒUFS	378	8/8	47/48	78/92	33/23	23/36	10/6
HUILES/ GRAISSES et dérivés	219	13/31	161/160	3/3	-/-	2/2	-/10
<b>TABLEAU 2</b>	<b>TOTAL :</b>	<b>18.712 mT</b>					

	par la route :	614 000 T.
. pour les importations françaises	et la mer :	213 000 T.

les principaux fournisseurs de la

France étant :

- les Pays-Bas	223 000 T.
- la Belgique	187 000 T.
- le Royaume-Uni (par mer)	151 000 T.
- la R.F.A.	111 000 T.
- le Danemark	71 000 T.
- l'Irlande (par mer)	62 000 T.

. pour les exportations françaises	par route :	345 000 T.
------------------------------------	-------------	------------

les principaux clients de la France étant :

- l'Italie	133 000 T.
- l'Allemagne	110 000 T.
- l'U.E.B.L.	35 000 T.
- l'Espagne	30 000 T.

### 3.1.2.2. Le tonnage des "poissons, crustacés, mollusques frais

congelés, séchés, salés, fumés (position 142 de la norme NST 70)

représente :

. pour les importations françaises par la route	200 300 T.
---	------------

les principaux fournisseurs

de la France étant :

- les Pays bas	53 000 T.
- le Danemark	45 000 t.
- l'Espagne	26 000 T.
- et le Royaume-Uni (par la mer)	75 000 T.

. pour les exportations françaises par la route	107 000 T.
---	------------

les principaux clients de la France étant :

- l'Italie	32 000 T.
- l'Espagne	28 000 T.

3.1.2.3. Le tonnage des "laits frais et crèmes fraîches" (position 143 de la norme NST 70) représente :

. pour les importations françaises par la route	120 000 T.
les principaux fournisseurs de la France, étant	
- l'U.E.B.L.	110 000 t.
. pour les exportations françaises par la route	475 000 T.
les principaux clients de la France étant :	
- l'Italie	275 000 T.
- l'Espagne	115 000 T.

3.1.2.4. Le tonnage des "beurres, fromages et autres produits laitiers" (position 144 de la norme NST 70) représente :

. pour les importations françaises par la route	213 000 t.
les principaux fournisseur	
de la France étant :	
- les Pays-Bas	81 000 T.
- la R.F.A.	57 000 T.
- l'U.E.B.L.	54 000 T.
. pour les exportations française par la route	678 000 T.
les principaux clients de la France étant :	
- les Pays-Bas	192 000 T.
- l'U.E.B.L.	166 000 T.
- l'Italie	146 000 T.
- la R.F.A.	146 000 T.

3.1.2.5. Pour l'ensemble des denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves (groupe 14 de la norme NST 70), les flux géographiques des transports routiers sous température dirigée représentent pour chacun des pays de la C.E.E. et la France, les volumes respectifs suivants, exprimés en tonnage :

	Tonnage par produits	
	de la C.E.E importés en France	de France exportés vers les pays de la C.E.E.
- viande fraîche, réfrigérée	-----	-----
et congelée	615 000 T.	346 000 T.
- Poissons, crustacés ...	203 000 T.	101 000 T.
- lait frais	120 000 T.	475 000 T.
- beurres, fromages	214 000 T.	678 000 T.
- margarine	101 000 t.	13 000 T.
- oeufs	56 000 T.	10 000 T.
- viandes séchées	63 000 T.	38 000 T.
- préparations et conserves	<u>43 000 T.</u>	<u>11 000 T.</u>
tonnage total	1 415 000 T.	1 672 000 T.

se ventilant comme suit :

- U.E.B.L.	505 000 T.	268 000 T.
- Pays Bas	401 000 T.	221 000 T.
- R.F.A.	250 000 T.	307 000 T.
- Italie	56 000 T.	613 000 T.
- Royaume-Uni	1 000 T.	1 000 T.
- Danemark	141 000 T.	10 000 T.
- Grèce	4 000 T.	5 000 T.
- Portugal	4 000 T.	5 000 T.
- Espagne	53 000 T.	227 000 T.

En incorporant les flux des échanges commerciaux des viandes fraîches et des poissons transportées par mer en provenance du Royaume-Uni (230 000 T.) et de l'Irlande (80 000 T.), ainsi que ceux des viandes fraîches exportées par la France vers le Royaume-Uni (80 000 T.), les flux géographiques des denrées alimentaires périssables et semi-périssables - telles qu'elles sont définies par la NST 70 - peuvent donc être évalués à un volume de 1 750 000 tonnes. Aussi bien en France vers les pays de la C.E.E. que des pays de la C.E.E. vers la France.

3.1.2.6. D'autres produits non désignés à la position 14, Denrées alimentaires périssables ou semi-périssables de la norme NST 70, peuvent faire également l'objet de transports sous température dirigée, sans que les statistiques recueillies permettent cependant d'en apprécier le volume exact. Il en est ainsi de certains légumes frais ou congelés (référencés à la position 039 de la norme NST 70) de fruits frais (référencés à la position 035 de la norme NST 70) et des agrumes (référencés à la position 031). Le volume considéré est peut être majoritaire

	Importés en France en provenance des pays de la C.E.E.	Exportés de France à destination des pays de la C.E.E.
	-----	-----
- <u>Légumes frais ou congelés</u>		
. U.E.B.L.	347 000 T.	64 000 T.
. Pays-Bas	327 000 T.	48 000 T.
. R.F.A.	27 000 T.	165 000 T.
. Italie	120 000 T.	38 000 T.
. Danemark	1 000 T.	6 000 T.
. Grèce	-	-
. Portugal	1 000 T.	
. Espagne	325 000 T.	6 000 T.
. Royaume-Uni, par route et mer	-	80 000 T.
	-----	-----
. Total des tonnages transportées	1 148 000 T.	407 000 T.

- <u>Agrumes</u>		
. U.E.B.L.	25 282 T.	6 986 T.
. Pays-Bas	44 701 T.	9 255 T.
. R.F.A.	6 606 T.	16 352 T.
. Italie	5 733 T.	3 803 T.
. Danemark	-	605 T.
. Grèce	1 691 T.	36 T.
. Portugal	898 t.	20 T.
. Espagne	687 119 T.	365 T.
. Royaume-Uni, par route et mer	3 691 T.	10 555 T.
	-----	-----
. Total des tonnages transportés	775 721 T.	47 977 T.
- <u>Autres fruits frais</u> (pommés, autres fruits)		
. U.E.B.L.	105 179 T.	99 524 T.
. Pays-Bas	71 524 T.	101 670 T.
. R.F.A.	13 624 T.	294 136 T.
. Italie	156 040 T.	82 460 T.
. Danemark	43 T.	34 555 T.
. Grèce	3 536 T.	162 T.
. Portugal	3 983 T.	2 952 T.
. Espagne	190 813 T.	34 981 T.
. Royaume-Uni		338 480 T.
	-----	-----
. Total des tonnages transportées	544 742 T.	988 920 T.
- TOTAL GENERAL DES TONNAGES		
TRANSPORTEES	2 468 463 T.	1 443 897

3.1.2.7.-Ainsi, près de 4 000 000 T. \* de denrées périssables ayant fait l'objet d'un transport vers la France et en provenance des pays de la C.E.E.

\* 1 750 000 T. (cf. point 3.1.2.5.) + 2 450 000 T. (cf. point 3.1.2.6) = 4 200 000 T. arrondi à 4 000 000 T.

. 1 800 000 T. proviennent du Benelux, des Pays-Bas du Danemark et représentent	45% des flux
. 1 200 000 T. proviennent d'Espagne et représentent	30% des flux
. 320 000 T. proviennent d'Italie et représentent	8% des flux
. 300 000 T. proviennent de R.F.A.	7% des flux
. 340 000 T. du Royaume-Uni et de l'Irlande, soit	8% des flux

Sur 3 200 000 T. \* de denrées périssables provenant de France à destination des pays de la C.E.E. et ayant fait l'objet d'un transport sous température dirigée :

- 800 000 T. sont transportées à destination du Benelux et du Danemark, soit	25% des flux
- 780 000 T. sont transportées à destination de la R.F.A., soit	24% des flux
- 740 000 T. à destination de l'Italie, soit	23% des flux
- 510 000 T. à destination du Royaume-Uni, soit	15% des flux
- 275 000 T. à destination de l'Espagne, soit	8% des flux

### 3.1.2.8. Le transport sous pavillon français dans les opérations d'importations et d'exportations avec les pays de la C.E.E. et la France

- Les transports par route de denrées périssables ont fait l'objet d'une étude dans le n° 258 de PROMOTION TRANSPORTS (cf. annexe n° 5)
- S'il est admis que le parc des engins de transport sous température dirigée en 1987 est de l'ordre de 55 000 véhicules, que 11 717 véhicules représentent une charge utile totale de 82 280 tonnes, la capacité de transport des véhicules français est de 400 000 tonnes. \*\*

\* les échanges concernant les transports frigorifiques et isothermes de fleurs ne sont pas négligeables, mais les statistiques spécifiques à cette activité n'ont pas été communiquées. La norme NST 70, par exemple ne le cite pas.

\*\* cf. page 94 de l'annexe n° 5

- S'il est admis qu'un voyage aller et retour de France dans l'un des pays du marché commun est de l'ordre de 4 jours par la route, le parc français représente une capacité d'exportation annuelle de 26 000 000 T. i.e. (400 000 T. x n voyages/an i.e. 65 fois dans l'année ou 260 jours ouvrables : 4 jours ouvrables).
- S'il est admis que 90% du parc français couvrent les besoins du marché intérieur et que 10% des véhicules sont engagés à l'importation et à l'exportation, cela signifie que, sur cette base :
  - \* les importations pourraient faire l'objet d'un transport sous pavillon national pour 65% (c'est à dire 4 000 000 T. d'importation pour une capacité de transports du parc français de 2 600 000 T. à l'étranger ou encore  $2\,600\,000 / 4\,000\,000 = 65\%$ )
  - \* et que pour les exportations, dont le volume est de l'ordre de 3 200 000 T., la part transportés sous le pavillons français représenterait 80% environ.

### 3.2. Les flux dans les pays de la C.E.E.

Au niveau des échanges entre pays communautaires, les statistiques recueillies sur les flux paraissent devoir être assorties de réserves.

#### 3.2.1. Les réserves

- Première réserve : En France, l'observatoire économique et statistique des transports O.E.S.T. édite et communique des informations relatives à l'année 1987. L'Office statistique des Communautés Européennes à LUXEMBOURG, EUROSTAT, ne communique présentement que des informations antérieures à 1987, celles de 1987 n'étant pas encore éditées.
- Deuxième réserve : Ni l'O.E.S.T., ni les services de la Conférence Européenne des Ministres des Transports à Paris, ni le Bureau de Presse et d'Information de la C.E.E. à Paris, ni les services statistiques de l'Office Statistique des Communautés Européennes EUROSTAT à LUXEMBOURG ne diffusent, au niveau intra-communautaire, d'informations statistiques homogènes et comparables à celles de l'O.E.S.T. pour la France, et ses régions d'une part, et pour la France et ses échanges avec les pays de la C.E.E., d'autre part. Certes d'après les informations

recueillies, la nomenclature statistiques des transports - "NST 70" est une référence commune au niveau des pays communautaires, mais les statistiques publiées par EUROSTAT à LUXEMBOURG font référence à des groupes de marchandises différents de celui des groupes de la NST 70. Au niveau européen, les flux relatifs à ces groupes de marchandises sont recensés plus globalement qu'en France. Il est dès lors impossible d'après nos interlocuteurs à LUXEMBOURG et à PARIS, d'isoler les transports des denrées périssables de ceux des denrées alimentaires et des fourrages, ou encore d'isoler les flux géographiques des pommes de terre, de ceux des "autres légumes frais ou congelés" ou de ceux "des fruits frais" (cf.annexe n° 6)

- 3.2.2. Sous ces réserves, et tout spécialement la seconde - qui n'est pas sans susciter quelques préoccupations pour les prochaines années de la part de certains utilisateurs en France - les flux géographiques sont les suivants entre les différents pays de la C.E.E. pour le groupe de marchandises n° 06 d'EUROSTAT i.e. pour les sucres, les boissons, les préparations alimentaires, café, cacao, chocolat ..., les denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves, les denrées alimentaires non périssables, la nourriture pour animaux et déchets alimentaires :

## Produits du groupe 06

## EUROSTAT

1985 (en 1000 T.)

en provenance ou à destination des pays communautaires

Principaux pays de provenance	Importations	Exportations	Principaux pays de destination
-----	-----	-----	-----
- R.F.A.		4 181	Pays Bas-Italie
Pays Bas/France	6 945		
- France		5 353	U.E.B.L.-R.F.A.
U.E.B.L.-Pays Bas	3 597		
- Italie		939	R.F.A.-France
France - R.F.A.	1 761		
- Pays Bas		6 344	R.F.A. - U.E.B.L.
R.F.A. - E.E.B.L.	4 719		
- U.E.B.L.		4 599	Pays Bas - France
Pays Bas-France	4 582		
- Royaume-Uni		683	France - Irlande
France	1 277		
- Irlande		255	Royaume-Uni
Royaume-Uni	166		
- Danemark		1 414	R.F.A. Roy-Uni
R.F.A. France	600		
- Grèce		95	R.F.A.
R.F.A. France	266		
	-----	-----	
TOTAUX	23 863	23 863	
Dont RFA, F, NL, UEBL	83%	84%	

## Produits du groupe 06

## EUROSTAT

1986 (en 1000 T.)	en provenance ou à destination des pays communautaires		
Principaux pays de provenance	Importations	Exportations	Principaux pays de destination
-----	-----	-----	-----
- R.F.A.		4 540	Pays Bas-France
Pays Bas-France	7 207		
- France		5 750	R.F.A.-U.E.B.L.
U.E.B.L. - Pays Bas	4 006		
- Italie		904	R.F.A.- France
France-R.F.A.	1 985		
- Pays Bas		7 057	R.F.A.-U.E.B.L.
R.F.A.- U.E.B.L.	5 102		
- U.E.B.L.		4 884	Pays Bas-France
Pays Bas-France	4 882		
- Royaume-Uni		798	France-Irlande
France-Danemark	1 369		
- Irlande		340	Royaume-Uni
Royaume-Uni	169		
- Danemark		1 459	R.F.A.-Roy-Uni
R.F.A.- Pays Bas	561		
- Grèce		101	R.F.A.
R.F.A.- France	219		
- Espagne		461	France
France - Pays Bas	745		
- Portugal		85	France
Espagne-France	134		
	-----	-----	
TOTAUX	26 379	26 379	
dont R.F.A., F, NL, UEBL	80%	85%	

3.2.3. Sous les réserves déjà citées, il apparaît en CONCLUSION de l'examen de ces échanges intra-communautaires :

- que plus de 80% des échanges sont effectués

. au niveau des importations par	. la R.F.A.	(27%)
	. les Pays Bas	(19%)
	. l'U.E.B.L.	(19%)
	. la France	(15%)
. au niveau des exportations par	. les Pays Bas	(27%)
	. la France	(22%)
	. l'U.E.B.L.	(19%)
	. la R.F.A.	(17%)

- que les échanges entre l'U.E.B.L. et les autres pays communautaires sont équilibrés
- qu'entre les Pays Bas et les autres pays de la C.E.E., les échanges sont très favorables pour les Pays Bas et sont excédentaires de l'ordre de 7% du montant des échanges communautaires
- qu'il en est de même pour la France dans le même ordre de grandeur que les Pays Bas \*
- que les Pays Bas et la France sont les principaux fournisseurs de la R.F.A. qui, dans ce secteur, reçoit plus qu'elle n'exporte.

### 3.3. Approche globale des flux entre la C.E.E. et les pays-tiers par transports routiers

3.3.1. Il a été précisé dans ce rapport, qu'au niveau communautaires, les informations statistiques se rapportant au transport des marchandises sous température dirigée n'étaient pas diffusées ou connues avec précision, puisque certains pays de la C.E.E. ne livraient pas ces informations à EUROSTAT à LUXEMBOURG. Il en est de même à fortiori pour les échanges qui s'effectuent dans l'espace C.E.E. pays à commerce d'Etat C.A.E.M.

\* Cette conclusion paraît en opposition avec celle émise au paragraphe 3.1. Mais ceci n'est pas étonnant car les chiffres respectifs résultent de statistiques qui ne prennent pas en compte les mêmes produits.

3.3.2. Les milieux professionnels français des transports de marchandises sous température dirigée sont très sensibilisés sur la concurrence des transporteurs tchèques et hongrois, mais au niveau des flux (cf. annexe n° 6) des marchandises du groupe 06 d'EUROSTAT (cf. supra, point 3.2.2. de ce rapport), les échanges des pays de la C.E.E. vers les pays tiers n'ont représenté en 1987 que 4% des échanges intracommunautaires et ceux des pays tiers vers les pays de la C.E.E. 1,2% seulement. (Sous les réserves ci-dessus - cf. point 3.3.1)

Les pays exportateurs de la C.E.E. sont d'une part, le Danemark, pour ses échanges avec les pays de l'A.E.L.E. et d'autre part, la R.F.A. et la France. A l'importation, le seul pays concerné est pratiquement la R.F.A. pour ses échanges à la fois avec les pays de l'A.E.L.E. et à la fois avec les pays du C.A.E.M. vraisemblablement la R.D.A.

#### 3.4. Conclusion

Pour les besoins de cette étude, l'O.E.S.T. a établi, sous les réserves d'usage, le tableau III ci-après. L'analyse de ce tableau permet d'apprécier, en tonnage et en Ecus, les 10 principaux échanges entre pays de la C.E.E. Les conclusions qui se dégagent de l'examen de ce tableau sont très globalement homogènes à celles définies ci-dessus.

3.4.1. Les pays du Nord de l'Europe ont fortement développé l'industrialisation de la production des denrées périssables, ainsi que l'échange de ces produits. Il en résulte une agressivité remarquable des transporteurs belges et néerlandais sur le marché du transport de ces denrées périssables notamment. Dans la perspective de l'acte unique européen du début de l'année 1993, ces transporteurs sont en position de force évidente par rapport aux autres transporteurs européens et notamment français, si le "transport triangulaire" ou "cabotage" est libéralisé à l'extrême sans condition préalable. C'est du reste ce que demande le Ministre des Transports néerlandais dans un récent interview paru dans le journal "Transports Actualité" dont une copie est ci-annexée (annexe n° 2)

1988 : LES 10 PREMIERS ECHANGES INTRA-EUROPEENS DE PRODUITS PERISSABLES (NST03 ET NST14)  
EN VALEUR A L'EXPORTATION

PRODUITS PERISSABLES	PAYS EXPORTATEURS	PAYS PARTENAIRES	RANG	EXPORTATIONS		RANG	EXPORTATIONS	
				millions ECU	en %		tonnes	en %
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	PAYS-BAS	IRFA	1	2225573	8,1	4	1257300	5,1
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	IRFA	ITALIE	2	1779490	6,5	1	2020770	8,3
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	PAYS-BAS	ITALIE	3	1082751	4,0	14	410884	1,7
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	FRANCE	ITALIE	4	959730	3,5	9	659545	2,7
Fruits ou légumes et fruits frais	PAYS-BAS	IRFA	5	902240	3,3	2	1774619	7,3
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	DANEMARK	ROYAUME UNI	6	857770	3,1	10	364896	1,5
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	FRANCE	IRFA	7	814007	3,0	20	363820	1,5
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	PAYS-BAS	FRANCE	8	775144	2,8	23	353835	1,4
Fruits ou légumes et fruits frais	ITALIE	IRFA	9	745370	2,7	6	1167742	4,8
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	DANEMARK	IRFA	10	744330	2,7	22	356377	1,5
<b>TOTAL 10 ers FLUX D'ECHANGES</b>				<b>10007237</b>	<b>38,8</b>		<b>8729788</b>	<b>35,7</b>
<b>TOTAL EXPORTATIONS DE PRODUITS PERISSABLES DANS LA CEE</b>				<b>27307269</b>	<b>100,0</b>		<b>24449902</b>	<b>100,0</b>

## EN TONNAGE A L'EXPORTATION

PRODUITS PERISSABLES	PAYS EXPORTATEURS	PAYS PARTENAIRES	RANG	EXPORTATIONS		RANG	EXPORTATIONS	
				tonnes	en %		millions ECU	en %
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	IRFA	ITALIE	1	2020770	8,3	2	1770490	6,5
Fruits ou légumes et fruits frais	PAYS-BAS	IRFA	2	1774619	7,3	5	902240	3,3
Fruits ou légumes et fruits frais	ESPAGNE	FRANCE	3	1207560	5,3	16	582694	2,1
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	PAYS-BAS	IRFA	4	1257300	5,1	1	2225573	8,1
Fruits ou légumes et fruits frais	ESPAGNE	IRFA	5	1105575	4,8	20	489307	1,8
Fruits ou légumes et fruits frais	ITALIE	IRFA	6	1167742	4,8	9	745376	2,7
Fruits ou légumes et fruits frais	ESPAGNE	ROYAUME UNI	7	733882	3,0	36	244466	0,9
Fruits ou légumes et fruits frais	PAYS-BAS	BELG. LUXEMB.	8	688525	2,8	42	195001	0,7
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	FRANCE	ITALIE	9	659545	2,7	4	659730	3,5
Produits alimentaires périssables ou semi-périssables	IRFA	PAYS-BAS	10	565325	2,3	22	378348	1,4
<b>TOTAL 10 ers FLUX D'ECHANGES</b>				<b>11340043</b>	<b>46,4</b>		<b>8481303</b>	<b>31,0</b>
<b>TOTAL EXPORTATIONS DE PRODUITS PERISSABLES DANS LA CEE</b>				<b>24449902</b>	<b>100,0</b>		<b>27307269</b>	<b>100,0</b>

La F.N.T.R. s'oppose très fermement à cette position et vient d'intervenir auprès du ministère français des transports afin qu'il prenne une position ferme à Bruxelles, tant que les conditions fiscales et techniques ne seront pas unifiées en Europe (cf.annexe n° 3)

3.4.2. La France est un pays de transit Sud-Ouest/Nord-Ouest et probablement Nord/Ouest/Sud-Est.

Il s'agit là de flux de transport à longue distance, donc de transports de "traction", c'est à dire d'un marché aisément pénétrable par les transporteurs étrangers. Cette spécificité (cf. chapitre n° 2) ne peut cependant être présentée comme une faiblesse du transport routier frigorifique français, mais plutôt comme un atout majeur "facteur de force". En effet, comme l'a rappelé Monsieur C.GRESSIER, Directeur des Transports Terrestres au colloque organisé les 19 et 20 octobre 1988 par la Commission des Affaires économiques et du Plan du Sénat :

"La France est le pays de transit obligatoire pour tout le trafic "extérieur de la péninsule ibérique et pour une partie du trafic "extérieur de l'Italie ... Il faut que nos entreprises exploitent "cette situation ..."

Ce "facteur de force" peut même également être exploité par la S.N.C.F. car le transport combiné "fer-route" est, sur un long parcours, plus économique que la route et certainement aussi rapide sur des liaisons organisées.

Ce "facteur de force" l'est également pour les transporteurs routiers français si la réglementation sociale du temps de travail est rigoureusement appliquée. En effet, un changement de chauffeur à mi-parcours (région lyonnaise par exemple) sera plus facile à réaliser par les transporteurs français que par les autres, aux motifs que le transporteur étranger sera obligé :

. Soit de faire conduire le véhicule par une équipe de deux chauffeurs, mais cette formule entraîne un coût du transport plus élevé que le coût français ;

. Soit de permettre à son chauffeur unique de se reposer toutes les heures, mais cette formule accroît les délais de route et par conséquent fait peser des risques de détériorations sur les denrées périssables ;

. Soit de s'installer en France en recherchant des accords avec des transporteurs français ou en créant sa propre filiale ;

. Soit de rechercher des chauffeurs relayeurs, mais cette formule n'est pas évidente, car les chauffeurs s'efforcent tout naturellement d'être employés à plein temps.

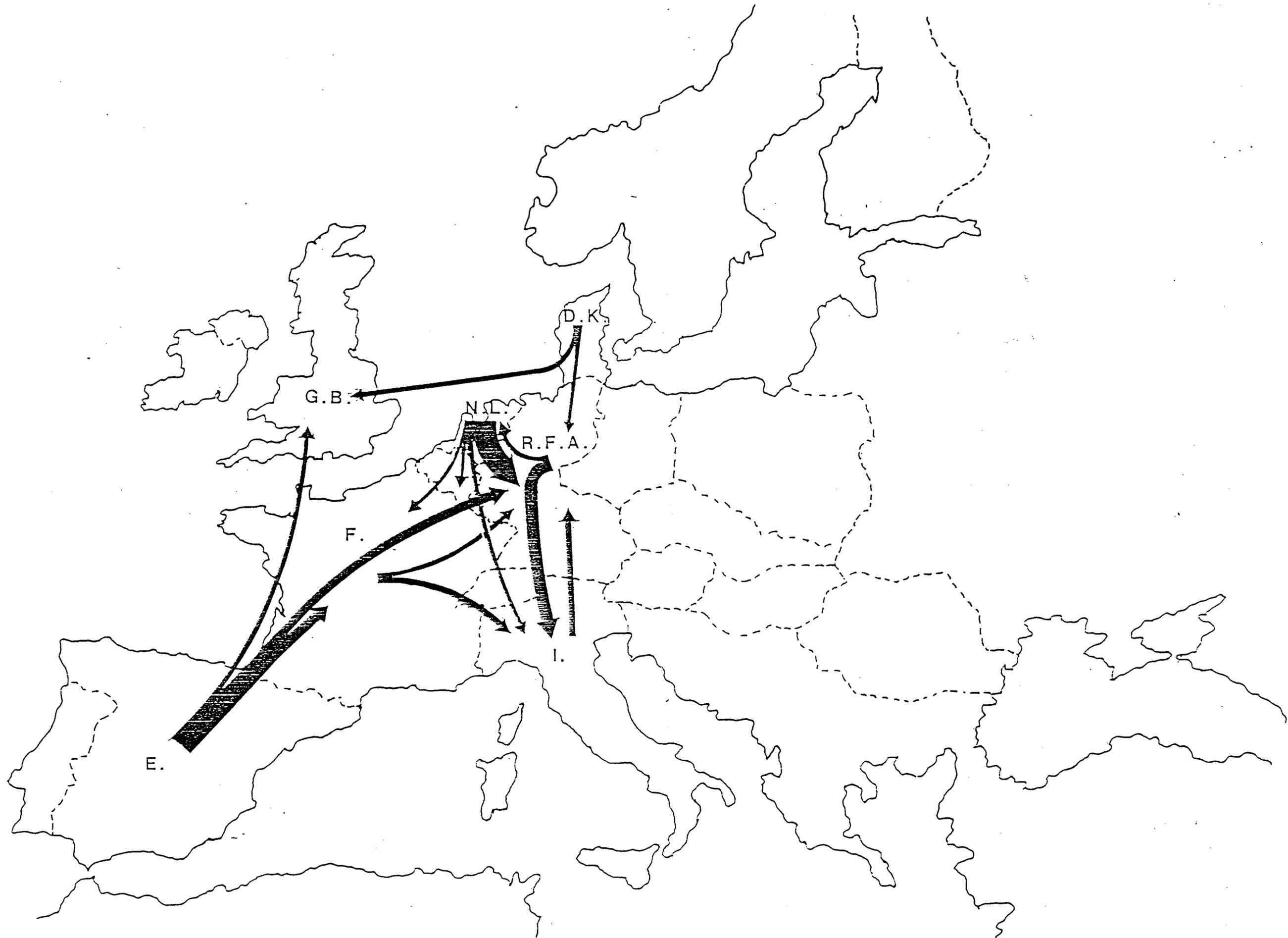
3.4.3. Dans la mesure où les éléments statistiques recensés ci-dessus et très incomplets permettent une synthèse, on peut souligner qu'il s'agit surtout pour les transports routiers d'un trafic à destination de la République Fédérale d'Allemagne et provenant du Bénélux, des Pays-Bas et de l'Ouest de la France, gros producteurs de viandes et de laitages, atout incontestable pour les transporteurs frigorifiques routiers français. En France, en effet, pays le plus vaste d'Europe "les pôles économiques de production "et de consommation, sont éloignés les uns des autres. D'où l'importance "du traic intérieur à grande distance. De ce fait, les entreprises "françaises bénéficient d'un vaste marché intérieur protégé et elles pourraient "profiter des bénéfices qu'elles tirent de cette rente de situation pour se "monter plus agressives sur le plan international"...\*

\* cf M.C.GRESSIER, Directeur des Transports terrestres le 20 octobre 1988 à la Commission des Affaires économiques et du Plan du Sénat.

3.4.4. Les grands pays de l'Europe méridionale, puissants exportateurs de fruits et de légumes à l'état naturel, interviennent beaucoup moins sur le marché des légumes congelés et surgelés ce qui traduit un certain retard dans leur développement industriel. \*\*

Les flux du Sud au Nord sont encore loin d'équilibrer les exportation provenant de l'Europe du Nord-Ouest.

** 1966	France	Belgique	Italie	Espagne
- production	225 000 T.	202 000 T.	180 000 T.	57 000 T.
- exportations vers la C.E.E.	49 000 T.	175 000 T.	27 000 T.	19 000 T.



SCHEMA DES FLUX EN EUROPE (d'après tableau n.3)

(DENREES ~~NECESSAIRES~~ SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TRANSPORTÉES SOUS TEMPERATURE AMBIANTE)

CHAPITRE 4

LES TENDANCES DE LA DISTRIBUTION

DES DENREES PERISSABLES

## CHAPITRE 4

### LES TENDANCES DE LA DISTRIBUTION DES DENREES PERISSABLES

#### 4.1.1.- Le transport proprement dit

Au fil des années la route a pris le dessus sur le Chemin de Fer sur le transport des marchandises en général et en particulier sur le transport à température contrôlée.

Cette constatation est valable dans tous les pays de la Communauté Européenne.

Toutefois, l'ouverture des frontières et l'application plus stricte des règles sociales sur les temps de conduite des véhicules routiers va peut être modifier les conditions de transport des marchandises à longue distance.

La plupart des compagnies nationales des Chemins de Fer Européens sont conscientes de ce fait et tentent de rattraper le retard accumulé. Si l'investissement en wagons frigorifiques ne se développe que peu, c'est du côté du transport combiné que se portent les efforts des compagnies.

Il s'agit en effet, pour satisfaire les exigences de délai qu'impose le transport des denrées périssables, d'organiser des "trains blocs" de point à point roulant à grande vitesse (120 à 160 km/heure).

Cette organisation se met en place déjà :

- Soit pour des transports "privés" (c'est ainsi que Findus a organisé des trains réguliers chaque semaine entre son usine de Beauvais et son centre régional de Lyon. Trains de 15 à 18 wagons frigorifiques à température négative).
- Soit pour des transports publics réalisés par Novatrans (semi-remorques ou caisses mobiles) et par la C.N.C.

(Caisses mobiles ou conteneurs maritimes).

Ceci pour la France, mais les autres Compagnies Européennes de transport combiné, font de même et des accords sont pris entre ces compagnies pour assurer des transports internationaux.

En ce qui concerne, la route d'une façon générale, les transporteurs routiers français maîtrisent bien leur métier et disposent d'un parc de véhicules frigorifiques de très bonne qualité, le (ou l'un des), meilleur d'Europe.

Malheureusement à par quelques exceptions la taille des entreprises est modeste, et des difficultés peuvent survenir pour celles-ci à l'ouverture des frontières.

C'est pour cela que récemment on a vu la création de certains accords entre compagnies. Deux des plus grosses T.F.E. et la STEF ont réunis leurs efforts pour former l'un des plus gros groupes européens (si non le plus gros) travaillant sur toute la gamme du froid (positif et négatif) et sur la plupart des denrées, y inclus le marché des poissons avec pour filiale Tradimar.

De même les transporteurs Oertly, Leridon et Boucher (cf. annexe n° 7) ont esquissé un rapprochement qui leur permettrait d'avoir une taille européenne avec un marché s'étalant aussi sur l'ensemble de la gamme des produits. Mais le transport n'est qu'une partie du problème, et comme on va le voir ci-après, c'est un service plus complet que tendent à réclamer :

- les producteurs - d'une part,
- les acheteurs - d'autre part

#### 4.2.- Les tendances actuelles

Le commerce des denrées périssables s'établit :

- dans les marchés d'intérêt national - M.I.N.
- dans les grandes surfaces hyper et super marchés
- dans les magasins des chaînes commerciales

- dans le petit commerce de villes et village

Comment se fait l'approvisionnement de ces diverses entités

#### 4.2.1.- Les M.I.N.

Sont généralement approvisionnés à partir des lieux de production :

- Abattoirs pour les viandes et volailles
- Ports pour les poissons et crustacés
- Centres de collectes pour les fruits et légumes
- " " " pour les fleurs

La livraison est faite en direct par transport souvent de nuit, départ jour A (soirée), arrivée jour B (tôt le matin). Dans la plupart des cas il s'agit de transport par route. Le cas typique est celui du M.I.N. de Rungis qui, bien que commodément raccordé au réseau ferroviaire ne reçoit pratiquement aucun wagon.

#### 4.2.2.- Les supers et hypermarchés

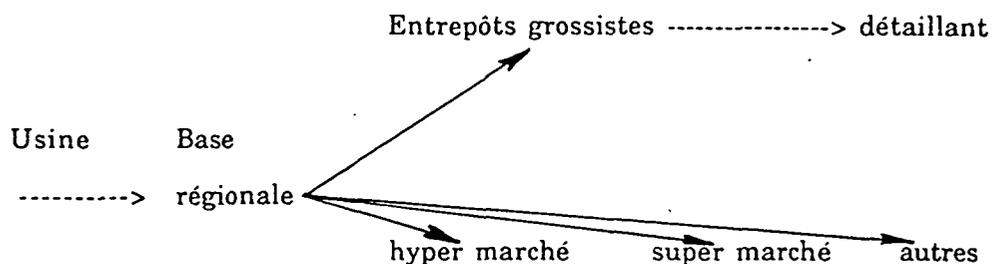
Ces surfaces de vente représentent pour la France environ 60% du total des ventes au détail.

Dans ce cas, il y a deux logistiques possibles :

a - Celle dépendant du fournisseur, c'est par exemple le cas de GERVAIS DANONE. Cette société vient de dépasser plus de 90 MF pour la réorganisation de son réseau de distribution.

En 1976 elle avait 84 dépôts régionaux pour livrer 48 000 points de vente ; en 1986, le nombre de dépôts avait été réduit à 20. Aujourd'hui elle effectue ses livraisons à partir de 9 bases régionales qui travaillent à "flux tendus" vers seulement 8 000

points de ventes constitués principalement par hyper marché, super marché, superette et grossistes ; ces derniers ravitaillant le petit commerce, selon le schéma suivant :



une relation intime par informatique relie, le client - la base, l'usine.

La base ne garde que 2 jours de stock

Les commandes du jour A sont livrées le jour B

Cette méthode a permis de gagner 3 jours sur la durée de livraison à la consommation (DLC) ce qui est très important lorsque l'on sait que la DLC d'un yaourt est de 24 jours.

La tendance en logistique est de sous traiter le transport, voir de franchiser les bases logistiques (ouvertes à des cadres de la société).

C'est ainsi le cas du groupe BONGRAIN, premier producteur et premier exportateur en Europe de fromage.

On constate une tendance indirecte à sous traiter le transport mais en gardant le contrôle.

b - Celle dépendant de l'acheteur

Certaines des grandes chaînes commerciales de super marchés ont tendance à sous-traités entièrement leur logistique. C'est ainsi qu'il s'est créé des sociétés organisées et dont l'origine est un ou plusieurs transporteurs associés.

Dans le cas des marchandises non périssables plusieurs groupes importants existent de la sorte.

En ce qui concerne le froid, leur nombre est plus limité, il y en a deux principales en France qui veulent fournir un "service complet".

T.F.E. d'une part,  
SALVESEN, d'autre part,

Leurs schémas d'organisation est un peu analogue à celui de Gervais Danone, décrit plus haut, sauf qu'à leurs bases sont multi produits, multi marques.

Les schémas suivants présentent la nouvelle organisation proposée.

La tendance est d'investir principalement dans les bases logistiques, ou plateformes de redistribution, ceci au détriment des véhicules de transport. L'activité de ces derniers est alors sous traitée à des transporteurs de moyenne ou petite importance à qui il est demandé un service impeccable.

Il faut une qualité de conservation des produits pendant le transport, donc :

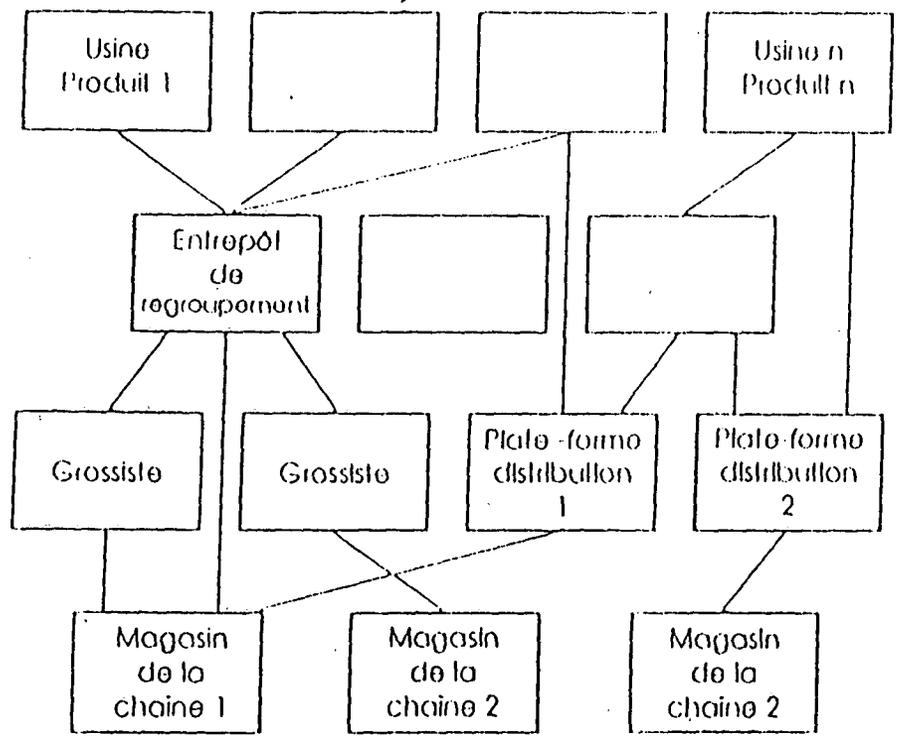
- véhicules en bon état
- ponctualité de livraison
- compte rendu rapide et précis sur les étapes (ou incidents) du transport

Comme il a été dit plus haut, il y a là un créneau qui restera ouvert aux transporteurs de moyenne et petite importance. Toutefois, pour les transports de masse, d'usine à base (ou plateforme) le futur "cabotage" peut permettre l'entrée en concurrence des transporteurs étrangers qui pourraient casser les prix. Il est à noter toutefois que si cette dernière intervention ne pouvait être que ponctuelle, elle ne risquerait pas, sauf cas coïncidant avec un besoin de dépannage urgent, de concurrencer les transporteurs qui auraient avec la société de prestation de service un contrat à durée déterminée, contrat nécessaire pour assurer au prestataire la qualité de service requise.

Réciproquement, on ne sait pas ce qui empêcherait les transporteurs français agissant en pays étranger de faire des propositions dans le même sens.

Par contre, et comme il a été également dit la distribution finale est plus accessible à un transporteur national grâce à ses facilités de communication (langage), et à ses connaissances de la géographie régionale et urbaine.

Aujourd'hui



Contrôlé par les Industriels Vente "produits livrés"

Contrôlé par des Négociants

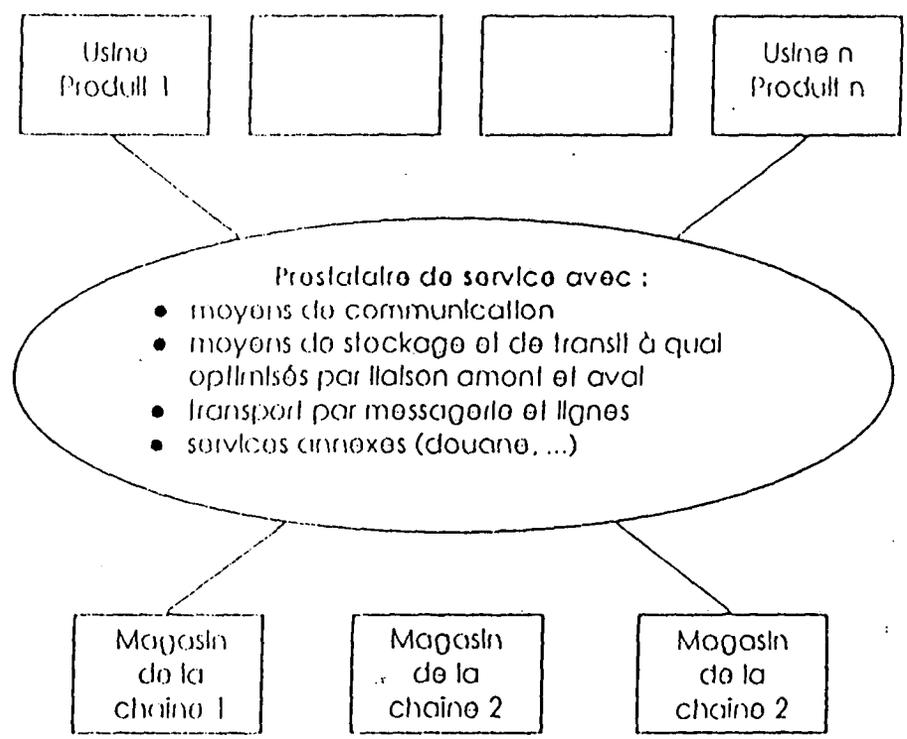
Contrôle Vente "produits départ usine"

- Usines géographiquement dispersées
- Transports et manutention Intermédiaires
- Investissement de produits
- Gestion de stocks
- Transport de distribution

- Achats et vente de gammes spécifiques
- Stockage Intermédiaire
- Transport de distribution

- Plate-forme de distribution
- Transports amont
- Manutention stockage
- Transports aval

Demain



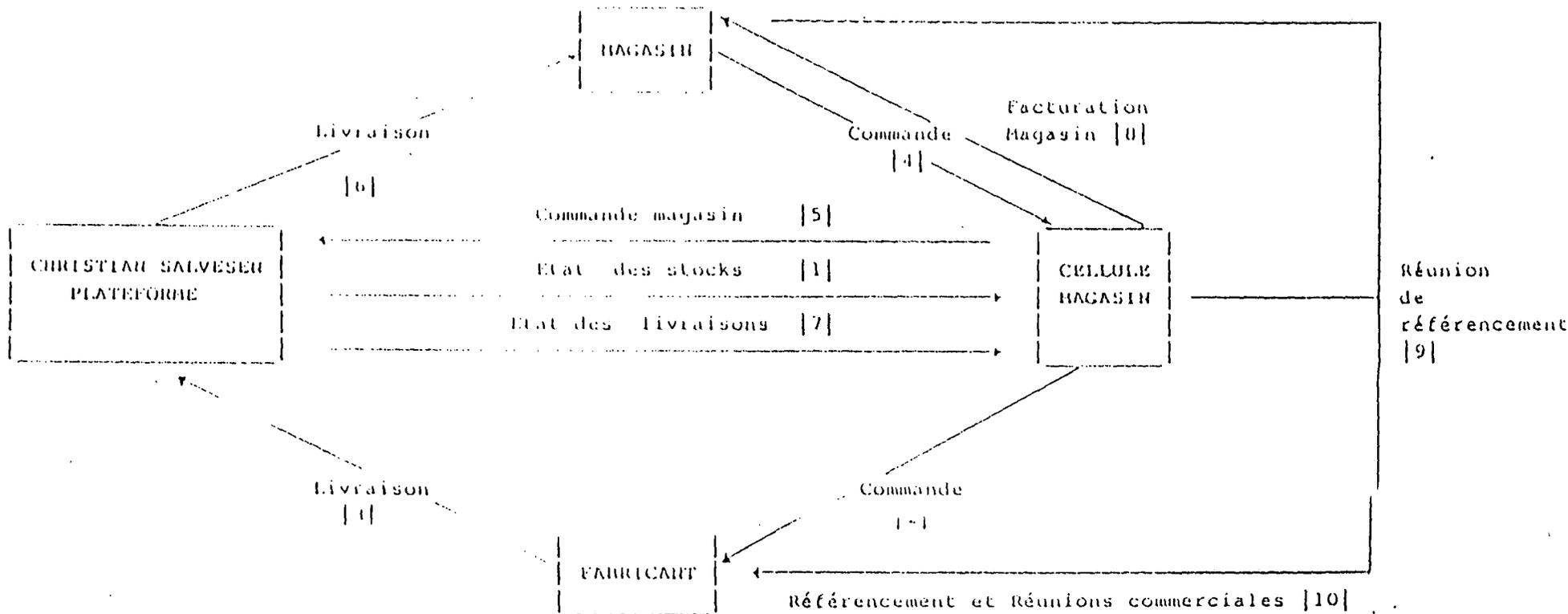
Par liaison partenariale

Le produit est librement négocié entre l'industriel et Distributeur. Le prostateur logistique organise, en liaison avec ses deux partenaires :

- la communication pour optimiser la logistique
- les moyens à mettre en place et leur rentabilisation

SCHEMA GENERAL DE DISTRIBUTION

4-5 for



## 4.2.3.- Les grossistes

Il s'agit de livrer des entrepôts suivant la taille du grossiste, la livraison se fait depuis les bases logistiques, mais comme il peut s'agir de commandes de réapprovisionnement plus importantes, dans certains cas les livraisons peuvent se faire en direct depuis l'usine de production.

## 4.2.4.- Le petit commerce

A tendance à être approvisionné de plus en plus par les grossistes.

## 4.3.- La Distribution Européenne en Agro Alimentaire (cf. annexe n° 8)

Si l'on a n'a pas spécifiquement d'études et de chiffre se rapportant sur la distribution des produits transportés sous température contrôlée, on dispose cependant d'études sur le marché Européen des produits Agro-Alimentaires dont une partie de plus en plus grande du transport se fera sous température contrôlée.

C'est ainsi que :

- De plus en plus la vente de ces produits se fait en "libre service"
- D'où une part de plus en plus prépondérante des "grandes surfaces" de vente

Les tableaux suivants sont significatifs à cet effet de la progression des super et hyper marchés, par pays de la communauté :

Tableau n° 1

Développement comparé des canaux supers et hypers.			
Nombre de magasins supermarchés (surfaces de ventes entre 400 et 2 500 m <sup>2</sup> )	1970	1980	1986
France	1 333	4 059	6 128
R.F.A.	2 009	5 190	7 176
Belgique	ND	356	1 266
Espagne	ND	669	1 590
Italie	538	1 760	2 376
Hypermarchés (surfaces de plus de 2 500 m <sup>2</sup> )			
France	116	413	639
R.F.A.	437	756	956
Belgique	ND	77	38
Espagne	4 (1975)	28	72
Italie	3	23	51
Sources : LSA, LZ, CBD, Nielsen, études CFCE			

Tableau n° 2

	Part des grandes surfaces en %	Part du petit commerce indépendants en % (1985)
Italie	27 à 30 (1986)	50
R.F.A.	64 à 66 (1986)	2
France	environ 80 (1985)	10-12
Portugal	15 à 20 (1983)	70
Belgique	75 (1984)	12
Royaume-Uni	55 (1985)	5
Grèce	48 à 50 (1985)	37

Source : Nielsen et estimations professionnelles.

MOCI N°845 **10** 5 DECEMBRE 1988

On remarquera que la France est en tête des pays Européens (80%) et se rapproche des Etats-Unis où cette part représente 85% du marché alimentaire global.

La part du petit commerce a tendance à diminuer chaque année, et c'est ainsi qu'on peut résumer sur le tableau n° 3, le nombre de magasins par 1 000 habitants.

Tableau n° 3

Nombre de magasins pour 1 000 habitants			
	1970	1982/1983	1985/1986
Portugal	5,3	4,3	(3,8)
Grèce	8,1	3,1	(2,3)
Espagne	3,9	3,1	3,0
Italie	3,5	3,0	3,0
Irlande	5,9	2,4	2,3
Belgique	3,5	1,7	1,6
France	2,7	1,5	1,2-1,3
R.F.A.	2,8	1,4	1,1
Grande-Bretagne	2,1	1,0	1,0
Pays-Bas	1,4	0,8	0,7

Source : Libro Distribucion, Nielsen, estimations C.F.C.E.

Il est un fait que cette situation se traduit par une modification de la structure de la Distribution et la France est en tête dans cette restructuration en ce qui concerne la chaîne du froid par l'instauration de ces grandes sociétés de services qui assurent pour la clientèle (qui se réduit en nombre) une prestation de plus en plus complète de la logistique comme on l'a vu plus haut.

Bien qu'en ce qui concerne la grande Distribution celle-ci garde encore un caractère très national (Carrefour, Euromarché, Promodis, Auchan etc... en France, Marks and Spencer, Sainsbury, Tesco, Sofeway en Angleterre, Aldi en Allemagne).

Toutefois, ces grands distributeurs commencent à s'implanter hors de leurs frontières (Carrefour dans les pays latins, Marks and Spencer en France, Aldi aux Pays Bas, en Belgique et au Danemark) et de ce fait, tiendront à exporter dans ces pays leur système logistique dont ils auront expérimenté la maîtrise sur leur territoire national.

Si la "logistique à la Française" s'impose comme système le plus performant en qualité (prépondérante peut-être sur le prix) les transporteurs français de la chaîne du froid pourront en tirer les profits pour autant qu'ils s'assurent par eux mêmes ou par des accords avec des transporteurs autochtones des relais de bonne qualité.

CHAPITRE 5

ESSAI DE COMPARAISON DE

PRIX DE REVIENT

## CHAPITRE 5

### ESSAIS DE COMPARAISON DES PRIX DE REVIENT

#### ANALYSE DES VARIABLES CLES DE LA CONCURRENCE EN FRANCE

#### ET DANS LES AUTRES PAYS DE LA C.E.E.

#### OU ESSAI DE COMPARAISON DES PRIX DE REVIENT

Les composantes élémentaires des prix de revient unitaires des transports frigorifiques représentent l'une des variables clés de la concurrence. Par voie de conséquence, l'absence de transparence est la règle de la Profession, qu'il s'agisse de l'approche du coût réel du transport auprès des sociétés françaises ou auprès des sociétés de transports frigorifiques des autres pays communautaires.

Les résultats de cette approche sur les coûts font l'objet du paragraphe 5.1, ci-après. L'examen du traitement fiscal comparé des produits pétroliers fait l'objet du paragraphe 5.2, ci-après.

##### 5.1. - Les coûts unitaires des transports frigorifiques

Plusieurs approches ont été vainement tentées par les représentants de GADEX directement auprès des sociétés de transports frigorifiques. Ces contacts personnels n'ont pas permis à ce jour, d'enrichir les études engagées d'une part, par le Comité National Routier C.N.R., et d'autre part, par le Centre National d'Etudes de la location de véhicules industriels C.N.L.

##### 5.1.1.- Les composants du coût unitaire qui résistent à une analyse de transparence se situent principalement à trois niveaux essentiels :

5.1.1.1. Le prix d'achat des véhicules industriels - qu'il s'agisse du tracteur ou de la semi-remorque - peut faire l'objet de remises pouvant atteindre 50% du prix d'achat catalogue. Et cette remise de prix est d'autant plus élevée que l'acquéreur est un client potentiel important pour le fabricant. La petite entreprise est donc pénalisée sur ce point, mais cette pratique n'est pas spéciale à la FRANCE et

s'exerce dans plusieurs autres pays communautaires. Sur ce poste particulier du prix de revient unitaire, l'amortissement peut donc varier notablement entre deux sociétés de transports. Cette pratique n'est certes pas spécifique au secteur des transports frigorifiques, mais comme ces engins tractés sont d'un prix unitaire relativement élevé en raison de leur spécificité technique, l'écart en résultant sur le coût annuel d'exploitation est nécessairement élevé. Comme ces remises sont strictement confidentielles, les écarts de coût ne sont pas connus et ne peuvent faire l'objet que d'ajustements très subjectifs. La même remarque s'applique aux conditions d'achat des groupes frigorifiques et des carrosseries équipant les véhicules.

- 5.1.1.2. Une autre composante du coût unitaire résiste également à la recherche de la transparence. Il s'agit du montant de la ristourne en pourcentage que les entreprises de transports obtiennent auprès des sociétés pétrolières où elles s'approvisionnent en gasole.
- 5.1.1.3. Enfin, une troisième composante du coût unitaire résiste aux efforts d'analyse lors des examens comparatifs de coût avec les autres pays communautaires. Il s'agit de salaires et de charges salariales correspondantes versés au personnel conducteur des sociétés de transports. En d'autres termes, il s'agit de l'existence d'accords contractuels qui se substituent aux conventions collectives nationales. Le régime en vigueur aux Pays-Bas est souvent cité en exemple, car il assure une flexibilité sociale qui n'existe pas en France.
- 5.1.2- L'examen des études de coût engagées par le C.N.R. et le C.N.L. doit donc être assorti des réserves les plus expresses compte tenu des commentaires présentés au point 1.1. ci-dessus.
  - 5.1.2.1. Le n° 8 de juillet 1988 des Cahiers de l'Observatoire du C.N.R. \* présente une comparaison des éléments de la structure des prix de revient entre la France et les Pays-Bas. Cette étude comparative est présentée sur le tableau I ci-après, et les

\* cf. supplément au n° 51 des informations du C.N.R. et cf. également annexe n° 9.

éléments de coût concernant la France ont été mis en parallèle à ceux qui résultent de la conclusion des études du C.N.L. édités pour 1987 et intitulées "méthode d'analyse des coûts". La référence commune retenue est celle d'un engin traité dénommée "ensemble articulé Savoyarde, tridem de 40 tonnes". Il s'agit là de véhicule de transport ordinaire, qui peut être pris comme exemple de comparaison, seule en effet la valeur de l'investissement changera, peut être aussi les frais d'entretien, mais cette modification jouera sur l'amortissement qui est on l'a vu une grosse part mal connue du prix de revient.

5.1.2.2. L'étude du C.N.L. et celle du C.N.R. ne sont pas homogènes par nature.

L'analyse comparative pour des véhicules standards non frigorifiques des résultantes dégagées n'est cependant pas sans intérêt puisque ces résultantes sont les suivantes :

	ETUDE DU C.N.R.*		ETUDE DU C.N.L.
	Pour les Pays-Bas	Pour la France	Pour la France
- Valeur à amortir	584 715	440 526	555 586
- frais fixes annuels se rapportant :			
. au véhicule	163 500	115 656	167 582
. au personnel de conduite	<u>254 772</u>	<u>181 059</u>	<u>225 404</u>
Total	418 272	296 715	392 986
- frais kilométriques ou proportionnels	2,0121	2,2972	2,5810

5.1.2.3. Il ressort de l'examen comparatif du tableau ci-dessus :

- que l'étude du C.N.R. sur "la comparaison des éléments de la structure des prix de revient entre les Pays-Bas et la France"
- repose sur des valeurs de base différentes sans que la pratique des remises de prix à l'achat des véhicules explique cette disparité au seul motif que cette pratique s'exerce dans les deux pays

- . fait apparaître que les frais fixes annuels se rapportant au véhicule seraient moins élevés en France qu'aux Pays-Bas ; l'écart se justifiant par une valeur d'acquisition moindre et corrélativement, des amortissements moins élevés, ainsi que par des frais d'assurances dont les montants respectifs seraient deux fois plus élevés aux Pays-Bas qu'en France. Cette inexplicable anomalie traduit l'absence de fiabilité de l'étude sur ce point
  
- . fait apparaître que les frais fixes annuels se rapportant au personnel de conduite seraient inférieurs à 40% en France par rapport à ceux des Pays-Bas, ce qui est complètement illogique, sauf à admettre que par rapport aux conventions collectives nationales applicables dans les deux pays, les personnels de conduite français sont payés 40% de moins que leurs homologues hollandais ! Il s'agit là encore d'une anomalie inexplicable, puisque les professionnels du transport frigorifique français assurent au contraire que les conducteurs hollandais sont moins rétribués que les conducteurs français.
  
- . permet de constater qu'à l'inverse des écarts constatés sur les frais fixes annuels, les écarts constatés sur les frais proportionnels ou frais kilométriques seraient favorables à la Hollande et pénaliseraient les transporteurs français, les écarts pénalisant ces derniers se situant au niveau du carburant et au niveau des frais d'entretien et de réparation des véhicules.
  
- que l'étude du C.N.R. et celle du C.N.L. dégagent paradoxalement des conclusions communes sur la valeur de l'engin tracté à amortir et sur le volume des frais fixes annuels aux Pays-Bas (C.N.R.) et en France (C.N.L.).
  
- qu'au-delà des anomalies, paradoxes ou illogismes constatés sur les coûts unitaires comparatifs d'exploitation des véhicules frigorifiques, les études engagées par le C.N.R. et le C.N.L. ne permettent pas de conclure que les transporteurs frigorifiques français se trouveraient dans une position défavorable par rapport à leurs voisins hollandais et corrélativement, par rapport à leurs autres voisins communautaires, puisque les hollandais sont les plus redoutés des transporteurs européens. Cette conclusion générale souffre toutefois deux excep

tions, mais elle est le reflet d'une évidence sur le plan économique et social, à savoir qu'en Espagne et au Portugal, les salaires sont inférieurs de 10 à 15% à ceux des autres pays communautaires. Les salaires des transporteurs routiers espagnols et portugais suivent cette tendance.

Bien qu'au niveau des coûts globaux des transports frigorifiques, les études du C.N.R. et du C.N.L. ne permettent pas de conclure sous les réserves ci-dessus définies, que la position des transporteurs français soit plus favorable que leurs homologues des pays communautaires, l'examen comparé du traitement fiscal des produits pétroliers ne paraît pas favorable aux transporteurs français.

## 5.2.- Traitement fiscal comparé des produits pétroliers

5.2.1. Les taxes sur le gasole routier sont de natures différentes et de taux différents dans tous les Etats. En France, il convient de distinguer les taxes fiscales (le T.I.P.P.), les taxes para fiscales (destinées à des fonds particuliers) et la taxe sur la valeur ajoutée T.V.A. appliquée à l'ensemble du prix, au taux de 18%6, taxes précédentes incluses.

5.2.2. L'imposition des hydrocarbures dans les Etats membres de la C.E.E. a fait l'objet d'un questionnaire élaboré et transmis à ces Etats par la Commission des Communautés Européennes. Les réponses ont fait l'objet d'un fascicule dénommé "FASCICULE I" joint en annexe (cf.annexe n° 10). L'examen de ce document permet de constater que pour l'ensemble des pays de la C.E.E., le gasole routier supporte le même taux d'accise, quel que soit l'usage privé ou professionnel des véhicules.

En réalité, pour leur usage professionnel, les transporteurs routiers français récupèrent 60% de la taxe sur la valeur ajoutée T.V.A. en France et 100% à l'étranger, alors que les usagers privés ne sont pas autorisés, comme chacun le sait, à bénéficier d'un tel régime. Certes, dans la plupart des autres pays de la C.E.E., les taxes fiscales sont plus élevées qu'en France, mais les transporteurs récupéreraient la totalité de la T.V.A.

5.2.3. Le document de la Chambre de Commerce Internationale C.C.I. n° 229/69 ci-joint d'avril 1987 indique les pourcentages de taxes sur le gasole dans les principaux Etats du monde (cf. table C.23 de ce document) dont 57,5% pour la France. Ce taux est parmi les plus élevés, qprès celui de 64,1% pour le Portugal et celui de 62,3% pour l'Espagne. Il est en effet supérieur à celui des autres Etats membres : 53,4% pour la R.F.A., 56,9% pour la Grande-Bretagne, 49,9% pour l'Italie, 41% pour la Belgique et 31,8% pour les Pays-Bas.

En résumé, le traitement fiscal du gasole routier en France ne paraît pas favorab le aux transporteurs routiers français, mais le problème n'est pas spécifique aux transporteurs routiers frigorifiques français.

EN CONCLUSION de cette approche sur les composantes élémentaires des prix de revient unitaires, les transporteur routiers français ne sembleraient pas en position de faiblesse par rapport à celle de leurs homologues des autres pays communautaires. Présentement, la non-transparence des coûts dans la Profession résulte d'une stratégie. Cette stratégie implique une parfaite maîtrise des coûts. Il n'est pas certain que les petites et moyennes entreprises du secteur des transports frigorifiques disposent donc de la capacité d'établir des prix de revient comparatifs rigoureux.

TABLEAU I

COMPOSANTES DES COUTS EN FRANCS ET EN 1987 POUR UN ENGIN TRACTE DE 40 T. DE P.T.G.A. (poids et tonnage de charge autorisée)

	ETUDE C.N.R.				ETUDE C.H.L.	
	Pays-Bas		France		France	
	Tracteur	Tracteur et semi-remorque	Tracteur	Tracteur et semi-remorque	Tracteur	Tracteur et sem.r.
C) valeur à amortir	458.545	146.070	319.185	121.540	429.610	125.976
I) <u>FRAIS FIXES DU VEH.</u>						
. amortissement T.	62.664	62.664	45.598	45.598	71.601	71.601
S.		14.507		10.112		12.597
. financement T.		23.562		31.208		28.413
S.						7.651
. Taxes		12.477		6.738		2.862
. véhicule de rempl.		-		-		4.295
. Frais fixes répar.		375		-		5.800
		1.365		-		1.500
. Frais fixes struct.		-		-		7.300
. Assurances		48.450		22.000		5.681
. Frais généraux		-		-		19.882
. Total I. par an		163.500		115.636		167.582
. par mois		13.625		9.638		13.965
par jour ouvrable (220j/an)						
II) <u>FRAIS FIXES DU CONDUCTEUR</u>						
. salaires + charges soc.		206.856		146.579		156.240
. frais de route		47.916		34.680		31.260
. pers. de réserve 9 %		-		-		14.062
. frais génér. 14 % (1)+(2)		-		-		23.842
. Total II. par an		254.772		181.059		225.404
. par mois		21.231		15.088		18.783
III) <u>TOTAL FRAIS FIXES (I)+(II)</u>						
. par an		418.272		296.715		392.986
. par mois		34.856		24.726		32.748
par jour ouvrable (220j/an)		1.901		1.349		1.786
IV) <u>FRAIS KILOM. ou PROPORT.</u>						
. carburant		0,8649		1,0142		1,1910
. lubrifiants		-		-		0,0860
. pneumatiques. tracteur		0,2712		0,0993		
. sem.rem.		0,3270		0,1246		0,2160
. entretien . tracteur		0,0600		-		
. réparation . tracteur						
. sem.rem.		0,1200		0,2996		0,5950
. assurances 4 %		-		-		0,0870
. fr. gén. 14 %		-		-		0,3060
. total IV par kilom.		2,0121		2,2972		2,5810
V) <u>RAPEL DES FRAIS FIXES</u> (cf. total III)		418.272		296.715		353.401
VI) <u>Dans l'hypothèse de 80.000 kms</u> <u>par an et par véhic., les frais</u> <u>proportionnels s'élèvent</u> <u>respectivement à</u>						
. 2,0121 x 80.000 kms		160.968				
. 2,2972 x 80.000 kms				183.776		
. 2,5810 x 80.000 kms						206.544
VII) <u>TOTAL DES FRAIS ANNUELS FIXES</u> <u>ET PROPORTIONNELS</u> sur la base de 80.000 kms. de transport/an et par véhicule (V) + (VI)		579.240		480.491		559.945

CHAPITRE 6

LES HOMMES DU TRANSPORT

## CHAPITRE 6

### LES HOMMES DU TRANSPORT

#### 6.1.- Les conducteurs

Leur choix est laissé aux aléas des recrutements traditionnels. Les conducteurs ne sont guère recrutés qu'en fonction d'un titre : le permis de conduire.

La plupart des sociétés de transport leur confient un véhicule sans formation complémentaire. Pourtant, les conducteurs frigorifiques ont 2 moteurs à surveiller, celui du véhicule et celui du groupe avec ses spécificités : compresseurs, régulation de la température. La formation des frigoristes est presque inexistante, leur choix est livré aussi au hasard, leur formation est assurée "sur le tas", parfois avec de courts stages chez les fabricants (Thermoking, Carrier ...).

Une meilleure qualité de la formation des conducteurs français et notamment la connaissance d'une langue étrangère leur donnerait un atout décisif sur les étrangers.(ex. T.F.E. avec sa plateforme à Strasbourg distribue une majorité de son fret destiné à l'Allemagne grâce à des chauffeurs alsaciens parlant couramment l'allemand). La préparation au permis de conduire (qui a déjà fait des progrès grâce à des organismes comme l'A.F.T.) devrait être encouragée, promue et développée. Un permis européen commun pourrait être instauré.

La spécialité de conducteurs de véhicules frigorifiques devrait être reconnue.

La formation professionnelle (C.A.P., brevets, capacité etc ...) mériterait d'être valorisée et développée afin de donner aux hommes du transport français une supériorité sur les étrangers. La spécialité "frigorifique" devrait être reconnue et préparée à tous les niveaux.

#### 6.2.- Les "tractionnaires"

En France, plusieurs milliers d'artisans possédant un ou plusieurs véhicules sont "sous-traités" par des grandes ou moyennes sociétés. En général, celles-ci conservent la propriété de leurs semi-remorques et la maîtrise de l'exploitation.

Ces artisans sont en principe liés par contrat à ces sociétés. En fait, ils jouissent d'une grande liberté et respectent plus ou moins les diverses réglementations, notamment les temps de conduite et de travail. Ils ignorent en général, leurs prix de revient. Il en résulte que leurs tarifs sont en général assez bas.

Tous les pays de la Communauté utilisent de tels "tractionnaires" sous des appellations et des statuts différents.

En France, les pouvoirs publics ont cherché à les protéger en imposant des contrats entre eux et leurs sous-traitants. Mais en fait, si de tels tractionnaires ne travaillaient que dans le cadre des contrats et en appliquant les réglementations le tractionnariat se réduirait considérablement.

Il faut reconnaître que les tractionnaires français actuels sont un atout du transport français.

### 6.3.- Les Cadres

Le transport routier français ne dispose que d'une seule grande école de formation : l'Ecole Supérieure des Transports. Mais cette école ne forme qu'une partie infime des cadres du Transport. D'autres institutions forment également quelques cadres, citons l'A.F.T. et l'Ecole Européenne des Transports -. Mais le nombre des élèves est relativement faible. Aucune formation spécifique au transport frigorifique n'est donnée, aucune heure de formation particulière à cette spécialité n'est organisée.

L'E.S.T. pourrait être hissée au niveau des grandes écoles d'ingénieurs. Son recrutement devrait être élevé et élargi, ses programmes développés ; en particulier, ils devraient comporter des cours sur la spécialité "frigorifique".

Une grande école de formation des cadres du transport, jouissant d'une grande notoriété, est indispensable aux sociétés de transport françaises et attirerait des étrangers.

CHAPITRE 7

LE PARC DES VEHICULES DE TRANSPORT  
A TEMPERATURE CONTROLEE  
ET  
LES PRINCIPAUX ACTEURS PAR PAYS

## CHAPITRE 7

ENTREPRISES DE TRANSPORTS FRIGORIFIQUES EN FRANCE  
ET DANS LES AUTRES PAYS DE LA C.E.E.

Si l'ensemble des Sociétés de transports routiers est regroupé au sein des mêmes organismes professionnels, il faut bien reconnaître que les intérêts défendus par les grands transporteurs n'ont souvent qu'un caractère très lointain avec les intérêts professionnels des transporteurs artisans. Or ceux-ci représentent le plus grand nombre dans la Profession très atomisée des transporteurs routiers en général, et des transporteurs frigorifiques routiers en particulier.

## 7.1.- STRUCTURATION PROFESSIONNELLE ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES SOCIETES DE TRANSPORTS FRIGORIFIQUES

7.1.1.- EN FRANCE, le parc de véhicules de transport à température dirigée représente sensiblement 55 000 véhicules en 1988, soit 27,5% du parc Européen et sur les 30 000 sociétés de transport routier existantes, près de 10%, soit 2 800 sociétés environ, appartiennent au secteur des transports frigorifiques, dominé depuis le "spectaculaire regroupement" du mois de novembre 1988, par les deux sous-filiales du groupe Compagne Générale Maritime et Financière C.G.M.F. : Transports Frigorifiques Européens T.F.E. d'une part, et son actionnaire principal, la S.T.E.F., Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques, d'autre part (cf. annexe n° 15).

7.1.1.1.- T.F.E. et la S.T.E.F. conservent leur entité juridique propre, mais le groupe "T.F.E.-S.T.E.F." devient, dans le secteur des transports frigorifiques, le premier groupe de dimension européenne.

Jusqu'en novembre 1988, le capital social de T.F.E. était détenu par le groupe WORMS à concurrence de 78% et par une filiale du Crédit Agricole à concurrence de 20%. Présentement :

- 35% du capital est détenu par la S.T.E.F. qui devient l'actionnaire opérationnel et disposera à très court terme de 40% du capital de T.F.E.
- 10 à 15% du capital resterait détenu par WORMS.
- 10 à 15% par le groupe du Crédit Agricole via sa filiale U.E.I.
- 30 à 45% seraient détenus par plusieurs autres actionnaires.

. en 1987, le chiffre d'affaire "C.A." :

- de T.F.E. s'est élevé à ..... francs 1 400 000 000 environ
- et le C.A. consolidé de la S.T.E.F. à ..... francs 700 000 000 environ

. Les effectifs et les résultats sociaux de l'exercice 1987 se présentent respectivement comme suit :

	effectifs	résultats sociaux 1987
- T.F.E.	3 206	27 891 000 F.
- S.T.E.F.	1 130	36 945 000 F.

. L'activité dominante de T.F.E. est le transport des denrées et produits périssables et représente 20% du marché national, l'infrastructure et le matériel de T.F.E. comprenant d'une part, un réseau de 58 plateformes \* sur l'ensemble de la France et, d'autre part, un parc de 1 620 véhicules en propriété et de plus de 200 véhicules en location de longue durée.

. L'activité dominante de la S.T.E.F. est l'entreposage, la S.T.E.F. étant dotée de 800 000 m<sup>3</sup> d'entrepôts, auxquels il convient d'ajouter 200 000 m<sup>3</sup> d'entrepôts appartenant directement au groupe de la C.G.M.F., soit au total 1 000 000 m<sup>3</sup> d'entreposage. T.F.E. est implantée en R.F.A. (17 agences, dont à Kehl et à Versmald), en Italie (17 agences à Milan et dans la région), en Grande-Bretagne (Londres, Bristol et Uttoxetel) et en Espagne (Madrid et Barcelone).

\* filiales françaises incluses

. T.F.E. est le leader français sur le marché des produits frais, tandis que S.T.E.F. avec ses filiales est le leader français et européen sur le marché des produits de la marée et des produits surgelés. Ces filiales sont notamment TRADIMAR (300 véhicules), GELT (50 Véhicules) STEFOVER (50 ensembles routiers) R.T.D. doté de 2 plates-formes à LYON et à MARSEILLE, et SURGEL EXPRESS. Le nouveau groupe représente plus de 2 000 véhicules et dispose d'une chaîne du froid ININTERROMPUE sur terre et sur mer. (cf. annexe n° 15 ci-jointe : "LA PART DES FRANCAIS DANS LE DEVELOPPEMENT TECHNIQUE DE LA CHAINE DU FROID" et annexe n° 17 ci-jointe : "LA COMPAGNIE GENERALE MARTIME ET LA CHAINE DU FROID").

7.1.1.2. - Le deuxième groupe français, dénommé "RESO", est également constitué de puis quelques mois, parallèlement au regroupement de T.F.E. et de la S.T.E.F., ou du fait des efforts de synergie que le premier groupe a entraîné au sein de la profession des transporteurs frigorifiques.

. Le groupe RESO associe trois "indépendants" de la Profession : les sociétés BOUCHER, LERIDON et OERTLI, sous la direction de Monsieur M.OERTLI.

. Le chiffre d'affaires consolidé de ce groupe serait de 400 000 000 F., l'effectif de 1 100 collaborateurs, soit le 1/4 du premier groupe français, et la flotte de 700 véhicules (soit le 1/3 du leader de la profession).

. Le groupe RESO serait doté d'entrepôts d'une surface globale de 40 000 m<sup>2</sup>, à comparer aux 1 000 000 m<sup>3</sup> d'entreposage de T.F.E. - S.T.E.F., et comprendrait une vingtaine d'agences.

. La nouvelle entité juridique "RESO" résultant de l'intention de regroupement des trois transporteurs associés, serait un groupement d'intérêt économique G.I.E., qui prendrait des participations financières dans le capital de ces derniers. Il ne semble pas que ces opérations de prise de participation soient entrées en vigueur à la date de présentation du présent rapport.

7.1.1.3.- Derrière ces deux groupes, six à sept sociétés de transports frigorifiques disposent chacune de 200 à 500 véhicules. Il s'agit notamment des sociétés MARTIN, S.T.G., MELEDO et HUREL.

7.1.1.4.- Une centaine d'entreprises disposent de plus de 20 véhicules.

7.1.1.5.- Enfin, la profession comprend également 2 000 artisans transporteurs frigorifiques.

7.1.2.- DANS LES AUTRES PAYS COMMUNAUTAIRES, le parc des véhicules de transport à température dirigée représenterait 145 000 véhicules, dont 900 constitueraient la flotte de SALVESEN sur le continent et en Grande-Bretagne, où elle serait de 500 véhicules.

7.1.2.1.- Le Groupe Christian SALVESEN

- Monsieur Christian SALVESEN est un armateur danois. Son groupe est international, comprenant une division marine et industrielle, et une division alimentaire, dont les prestations aux entreprises comprennent l'entreposage, le transport et la distribution de produits alimentaires, le traitement complet et le conditionnement des poissons, des fruits et légumes, et des fromages.

- SALVESEN est la première entreprise européenne de stockage frigorifique avec plus de 3 000 000 m<sup>3</sup> d'entreposage, à comparer aux 1 000 000 m<sup>3</sup> dont dispose le groupe français S.T.E.F.-T.F.E. (et la maison-mère, Compagnie Financière de l'Atlantique, filiale de C.G.M.F.).

- Le réseau de Christian SALVESEN Food Services Europe se caractérise également :

. par une présence croissante en Grande-Bretagne, en Allemagne Fédérale, aux Pays-Bas, en France (178 000 m<sup>3</sup> d'entreposage en froid négatif) en Belgique et en Espagne.

. par une flotte de 900 véhicules sous température dirigée (dont plus de 500 en Grande-Bretagne).

. Par une soixantaine d'entrepôts, dont 6 en France.

- En France, les unités d'entreposage sont exploitées par une société anonyme Christian SALVESEN S.A. et sont implantées :

. à PARIS-SUD : LES ULIS

. à CHATEUNEUF-sur-LOIRE, où l'atelier est spécialisé sur le traitement des viandes

- à BOULOGNE-sur-MER où l'unité est spécialisée sur le conditionnement et le traitement des produits alimentaires comme les fruits, volailles, abats et produits de la mer.

. à LANGON et à SALON-de-PROVENCE.

7.1.2.2.- En ce qui concerne les autres transporteurs frigorifiques des autres pays communautaires (cf. annexes n° 11, n° 12, n° 13 et n°14), il convient :

- d'observer que les professions sont surtout représentées par des artisans ou par des petites et moyennes entreprises, dont la flotte serait exceptionnellement supérieure à 300 véhicules, et que les plateformes restent sous la maîtrise logistique des producteurs ou des distributeurs.

- de citer NAGEL en République Fédérale d'Allemagne R.F.A. comme principal transporteur frigorifique.

- de mentionner qu'en Belgique, une centaine de transporteurs sont impliqués dans le transport à température conservée ou contrôlée (chambre chaud ou froide) par véhicules isothermes ou frigorifiques, ou avec citernes, et que sur cette centaine de transporteurs, 75 d'entre eux possèdent des véhicules frigorifiques (cf. annexe n° 12).

- de mentionner les Entrepôts Frigoriques de l'Union (à capitaux britanniques et ayant constitué une filiale commune en Belgique avec un transporteur belge) qui représentent le troisième entrepositaire frigorifique en France et qui ont décidé de prendre une place dans le secteur des transporteurs frigorifiques français (cf. annexe n° 18).

- de noter le dynamisme et la puissance que représentent l'ensemble des entreprises néerlandaises travaillant dans le transport frigorifique ou isotherme.

En effet

L'extrait du répertoire 88 des Entreprises de Transport Hollandaises (cf.annexe n° 11) , fait ressortir la statistique suivante :

Sur 403 entreprises qui traitent du :

Transport frigorifique surgelé ( -20°)

Transport frigorifique congelé ( - 10°)

Transport isotherme

Il y en a :

197 qui ont des véhicules pour les 3 catégories

60 qui ont des véhicules pour du congelé et surgelé

48 qui ont des véhicules pour du congelé et isotherme

12 qui ont seulement des véhicules pour du surgelé

Il y a aux Pays Bas 2 313 entreprises de transports toutes catégories - enregistrées

Le transport frigorifique isotherme représente un pourcentage de 17,42% et le transport frigorifique seul 13,19%.

En ce qui concerne l'Angleterre, il existe une centaine de sociétés qui possèdent une flotte de véhicules frigorifiques et 36 d'entre elles sont autorisées à faire du transport international.

Le parc total de véhicules frigorifiques s'élèverait à 1 531 unités.

L'Espagne de son côté s'équipe depuis peu, et très activement en matériel de transport frigorifique. Il est difficile de situer exactement le nombre des sociétés qui travaillent sur ce secteur. Certaines sources donnent environ 80 sociétés. La Chambre de Commerce Espagnole (cf. annexe n° 13) donne une liste de 17 sociétés importantes.

### 7.3.- ORGANISATION DE LA PROFESSION

7.3.1.- En France, le Groupement des Transporteurs Routiers de Denrées Périssables G.R.D.P. de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers F.N.T.R. compte plusieurs centaines d'adhérents ayant tous la qualité de transporteurs routiers frigorifiques. Un annuaire est édité mais aucun rapport annuel d'activités sur les perspectives de la Profession dans la conjoncture économique nationale ou internationale n'existe ou est diffusé. Dans les autres pays de la C.E.E. la même discrétion a été constatée à la suite des approches effectuées. Mais des proches plus insistantes peuvent être engagées ultérieurement par GADEX.

7.3.2.- Des associations nationales, telles TRANFIGOROUTE-FRANCE, TRANFIGROUTE-ALLEMAGNE, TRANSFRIGOROUTE-BELGIQUE, réunissent les principaux transporteurs routiers frigorifiques de ces différents pays et sont regroupés au sein de TRANFRIGOROUTE-INTERNATIONAL.

TRANSFRIGOROUTE INTERNATIONAL est une association constituée conformément au Code Civil suisse, dont le Président actuel est de nationalité tchécoslovaque. Ses prédécesseurs étaient respectivement suisse puis finlandais. Les trois-vice-présidents en exercice sont hollandais, allemand ou français. Cette association groupe 30 pays. Sa mission est surtout technique, et l'une de ses missions présente est "l'abolition de tous les contrôles (vétérinaires et phytosanitaires notamment) aux frontières intérieures de la Communauté, pour tous produits qui sont transportés à des températures contrôlées et qui sont accompagnés par une carte spéciale : FRIGOCARD"

Cette proposition se heurte à plusieurs réglementations nationales, dont les réglementations sanitaires actuellement en vigueur en France.

\* cf Bulletin d'information de TRANSFRIGOROUTE-FRANCE de juin 1988 - réf.88005

**CHAPITRE 8**

**ATOUPS ET FAIBLESSE DES TRANSPORTEURS**

**FRANCAIS A TEMPERATURE CONTROLEE**

## CHAPITRE 8

### 8.1.- Atouts des transports frigorifiques français

#### 8.1.1.- Supériorité technique des carrosseries françaises

Les caisses - de porteurs

- de semi remorques

- "mobiles" des fabricants français sont reconnues d'une qualité supérieure à celle des autres pays.

Il y a plusieurs causes :

a - le savoir-faire français des carrossiers français, qui ont inventé les caisses isothermes (pour le transport de viande de l'armée française avant la première guerre mondiale qui préparait une guerre de mouvement) ;

b - l'application très stricte de la réglementation française; jusqu'à une date récente seul le passage en tunnel du C.E.M.A.G.R.E.F. était considéré comme sérieux.

Les carrossiers français exportent dans tous les pays d'Europe, notamment en Grande Bretagne, dans les pays de l'Est, en Suisse et en Afrique.

#### 8.1.2.- Supériorité française dans la qualité du transport frigorifique

Il n'existe de véritable chaîne du froid actuellement qu'en France en raison :

a - des exigences des clients : en France ce sont encore les producteurs qui ont le choix du transporteur et sont par conséquent exigeants sur la qualité de leur produit à l'arrivée ; dans les autres pays (et cette tendance s'implante en France maintenant), ce sont les vendeurs (grandes surfaces surtout) qui choisissent le transporteur (essentiellement en fonction du coût du transport).

En Grande Bretagne une très grande partie des denrées périssables sont transportées à la température ambiante.

b - de l'application assez stricte de la réglementation en France.

Les Pouvoirs Publics, notamment les services vétérinaires, sont extrêmement stricts dans l'application de la réglementation, tant vis à vis des transporteurs et de leurs matériels, que vis à vis des gros clients, notamment les grandes surfaces.

c - un grand groupe Français TFE/CGMA possède une flotte la plus importante d'Europe et s'est doté de 47 plates-formes de concentration et de distribution pour tous les produits de la gamme du froid positif ou négatif.

Une deuxième entente vient de se faire (groupe RESO) qui disposera aussi de quelques plateformes et 40 000 m<sup>3</sup> d'entrepôts frigorifiques. Ce qui est peu à côté des géants TFE et SALVESEN.

#### 8.1.3.- Situation de la France

- Situation géographique : En Europe, la France est traversée par les flux Nord-Sud et inverse : des Etats de la presqu'île ibérique au Benelux, à l'Allemagne et aux Etats scandinaves, et par les flux Nord-ouest - Sud-Est, de l'Italie au Benelux et à la Grande Bretagne. Les bons réseaux routiers et les nombreuses plates-formes à température dirigée de la France offrent aux transporteurs des facilités incontestées.

- Situation agro-alimentaire : La France est le plus gros producteur de denrées alimentaires européen, elle est un des plus gros exportateurs (avec plus de 42 milliards de francs de produits exportés). L'avance technique de ses produits, le prestige de sa renommée culinaire (fromage, plats cuisinés) sont des atouts à mettre à profit par ses transporteurs frigorifiques.

## 8.2.- Faiblesses des transports frigorifiques français

### 8.2.1.- Les normes communes

Elles sont en cours d'élaboration à la C.E.E., mais elles sont en général défavorables à la France. De plus, les Français les appliquent rigoureusement, alors que les autres pays ne les appliquent que plus ou moins à leurs transporteurs nationaux.

Et puis, il y a tous les pays hors C.E.E., notamment les pays de l'Est (exception faite de la Suisse, qui applique des normes encore plus rigoureuses que la France) dont les sociétés de transports frigorifiques appartiennent à l'état.

### 8.2.2.- Manque de capitaux des sociétés de transport françaises

A l'exception de deux grandes sociétés françaises filiales de grands groupes, qui se sont réunies aujourd'hui, les sociétés de transport frigorifique françaises appartiennent à des familles qui ont de faibles capacités d'investissement. Aucune d'elles ne peut faire appel public à des capitaux. Les causes en sont multiples, la première étant leur faible rentabilité et l'incertitude qui pèse sur elles. Or l'avenir de la distribution est dans la création de plates-formes de froid et chacune d'entre elle coûte au minimum 10 MF.

A l'étranger, les sociétés de transport sont de moyenne importance, mais sont dans de très nombreux cas des filiales de sociétés de capitaux, principalement en Grande Bretagne, aux Pays Bas, et disposent par conséquent de capitaux à investir.

### 8.2.3.- La distance parcourue par les véhicules est plus faible en France qu'à l'étranger

En France, les véhicules de transport parcourent en moyenne moins de 100 000 kms par an (les porteurs moins de 60 000 kms) ; à l'étranger, ces distances sont très supérieures, voire le double.

Les causes en sont qu'en France, il y a :

- moins d'autoroutes

- moins de transports à longue distance, les denrées périssables sont pour leur plus grande part consommées, donc transportées sur place et par conséquent peu exportées : Les Pays Bas sont les premiers exportateurs de denrées périssables en Europe.

- l'application des réglementations sociales : les véhicules français ne roulant pratiquement pas les dimanches, jours fériés et les autres jours où leur circulation est interdite, dans certains pays comme les Pays Bas existent de multiples conventions collectives en fait adaptées à chaque marché.

**CHAPITRE 9**

**LA STRATEGIE DES GRANDS GROUPES**

## CHAPITRE 9

### LA STRATEGIE DES GRANDS GROUPES

La stratégie de développement des entreprises présente toujours un caractère confidentiel. Mais de grandes orientations peuvent peut-être se dégager de la récente évolution de la profession et du marché dont les principaux acteurs en Europe sont, d'une part, le Groupe danois SALVESEN et, d'autre part, le groupe français animé par la Compagnie Générale Maritime et Financière C.G.M.F. et réunissant sur le plan opérationnel, la Société de Transports et d'Entrepôts Frigorifiques S.T.E.F., et la Société de Transports Frigorifiques Européens T.F.E. (cf. annex n° 15).

#### 9.1.- La récente évolution de la profession et du marché

Pour répondre aux besoins sans cesse croissants de la consommation de denrées et produits périssables, et aux exigences de qualité qu'implique ce marché en rapide expansion, la Profession doit faire face à une évolution technologique et commerciale qui s'accélère elle aussi.

##### 9.1.1.- Sur le plan technologique l'évolution constatée est celle de "la chaîne du froid ou les chaînes des froids"

- De plus en plus, le respect de la qualité des marchandises transportées sous température dirigée implique une plus grande diversité de températures, assorties de marges de tolérance de plus en plus réduites. C'est ainsi que les produits de la "4ème gamme" (plats cuisinés cuits) et ceux de la "5ème gamme" (plats cuisinés crus) doivent être transportés impérativement entre 0°C et + 3°C, tandis que les plats cuisinés surgelés sont transportés à - 18°C. Dans l'un et d'autre cas, le développement du marché s'accélère de plus en plus.
- Dès lors, il devient nécessaire d'établir des chaînes de froid distinctes impliquant des moyens de transport affectés à différentes températures et par conséquent :

- . des investissements supplémentaires
- . une organisation ou logistique adaptée
- . des véhicules de transport affectés à une température donnée ou des véhicules multi-température.
- Ces derniers types de véhicule ne sont pas encore au point, car ils doivent comporter des cloisons parfaitement étanches et isolées, et des groupes frigorifiques multiples ou du moins des évaporateurs multiples, permettant d'assurer une parfaite régulation des différentes températures et de la ventilation dans les différents compartiments. Ces installations sont complexes. Mais ces véhicules représentent la solution de l'avenir. Leur mise au point fait l'objet d'études et d'essais particulièrement avancés en France.
- Le développement des sociétés de transports frigorifiques français dépend donc :
  - . du maintien des efforts et de l'avance technologique des constructeurs français dans le domaine de la recherche et de l'innovation.
  - . de l'évolution de la réglementation et des contrôles que les autorités françaises ne devront pas rendre plus rigoureux en France que dans les autres pays communautaires (le cas évoqué étant notamment celui des produits de la "4è" et "5è" gammes non réglementés présentement)
  - . et enfin, de l'adaptation des transporteurs français à ces chaînes de froid multiples.

9.1.2.- Sur le plan commercial, le transfert des activités de transport pour compte propre vers le transport public caractérise l'évolution constatée

- Dans le secteur des transports frigorifiques, il s'agit tout naturellement du transfert des activités de transport en compte propre des denrées et produits périssables vers des entreprises de transport public dotées d'une infrastructure et d'un matériel assurant la continuité de la chaîne du froid entre les lieux de production et les centres de consommation, c'est à dire d'entreprises de transport dotées d'entrepôts et de plates-formes frigorifiques.

- Le marché européen reste très cloisonné, car :
  - . les producteurs segmentent le marché
  - . et les techniques de commercialisation sont distinctes avec des circuits particuliers
- Deux marchés principaux existent et relèvent de techniques différentes :
  - . Celui des produits surgelés (en très forte progression) qui représente 1 400 000 tonnes par an et se divise en deux groupes de consommateurs :
    - les collectivités dont la part du marché est de 54% et tend à décroître en pourcentage ;
    - les particuliers, dont la part du marché est de 46%, c'est à dire -
      - 30% via les "freezer center"
      - et 16% via les supers et hypermarchés en forte croissance.
  - . Celui des autres denrées périssables qui demandent une rigueur technique moins affirmée
  - . Celui des crèmes glacées qui exigent des températures inférieures à - 18° et qui sont transportées essentiellement par les parcs propres des fabricants.
- Sur le marché des surgelés, les fabricants sont très concentrés. il existe deux "Leaders" :
  - \* FINDUS, dont les produits sont achetés principalement et presque essentiellement par les ménages
  - \* MIKO, dont les produits s'adressent aux collectivités.
  - \* sans pour autant oublier PICARD Surgelés, DAVIGEL etc...
- Parmi les grands opérateurs, il convient de citer :
  - \* pour les entreposeurs : la Compagnie des Entrepôts et Gares frigorifiques C.E.C.F., qui exploite 2 700 000 m3 d'entreposage en France, en Europe, et aux U.S.A.

- \* pour les transporteurs : la S.T.E.F.
- \* pour les grossistes : POMONA \* et HYPERFROID et CASINO \*  
(cf. annexe n° 19 et 20)
- \* pour les prestataires : C. SALVESEN

- Sur le marché des denrées périssables, les données sont plus diffuses et il existe une réelle montée en puissance des transporteurs frigorifiques pour compte d'autrui, et tout naturellement des transporteurs dotés d'une infrastructure suffisante assurant un "maillage de la chaîne du froid" relativement serré sur le territoire pour qu'un produit commandé le jour A soit à la disposition du point de vente le jour B, voire même A' au plus tard, quelle que soit la distance à parcourir pour atteindre le point de vente. A cet effet, et en France, T.F.E. est doté de plates-formes frigorifiques et à une échelle moins importante RESO également.

Les commentaires qui précèdent sur l'évolution technologique constatée et sur la nouvelle logistique qu'implique l'évolution de la distribution des denrées périssables, annonçaient déjà cet inéluctable phénomène de transfert des activités de transport vers le transport public. La stratégie des grands groupes a d'ailleurs déjà été lancée en France par les très récents regroupements d'entreprises.

## 9.2.- La stratégie des grands groupes en France et en Europe

Sur ce marché du transport en expansion rapide, la stratégie de développement est dominée par trois grands groupes de dimension européenne :

- "T.F.E. - S.T.E.F." pour le groupe français
- "SALVESEN" et "ENTREPOTS FRIGORIFIQUES DE L'UNION" pour deux autres groupes européens.

9.2.1.- En France, le groupe réalisé en novembre 1988 par la FINANCIERE DE L'ATLANTIQUE est probablement devenu le leader européen : il s'agit de T.F.E.-S.T.E.F., l'actionnaire principal étant la S.T.E.F. mais la Direction Générale est assurée par T.F.E. qui a pris en charge les filiales de la S.T.E.F.

comme TRADIMAR par exemple (cf.annex n° 15).

- Apparemment, la politique est double :

. En ce qui concerne l'infrastructure, c'est à dire les plates-formes, il s'agirait :

- de compléter et de moderniser l'implantation déjà importante existant en France

- et de réaliser des "joint-ventures" avec des groupes nationaux européens comme cela a été fait :

. en Allemagne, avec NAGEL

. en Espagne, pour assurer l'exploitation de la plate-forme du groupe implanté à MADRID

. en Belgique, le groupe étant propriétaire à part entière d'une autre plateforme à BRUXELLES après une expérience non concluante avec un transporteur allemand.

. En ce qui concerne le transport proprement dit, il s'agirait de développer la sous-traitance (ou "tractionnariat") à des transporteurs de moyenne importance, afin de concentrer les investissements sur la partie la plus technique de la chaîne, c'est à dire les plates-formes et les semi-remorques, frigorifiques. C'est la chance des transporteurs "tractionnaires" qui tout en donnant à leurs clients une grande souplesse physique et financière leur assurent une grande fiabilité dans la qualité du transport, et tout spécialement, dans le respect des délais et le contrôle de la température en cours de route.

- Selon son Président, "ce nouveau "super-géant" du froid veut "regarder d'emblée vers l'Europe, avec le projet d'exporter à grande échelle "un savoir-faire qui a largement fait ses preuves sur le marché domestique."

Les premiers pays visés seraient ceux où le "maillage" de la chaîne du froid est la plus lâche : les pays du Sud où l'implantation peut être plus rapide et en particulier l'ESPAGNE (cf. le magazine "ENTREPRISES", en annexe n° 15 du présent rapport).

9.2.2.- Deux autres groupes Européens importants dans le domaine de l'entrepotage frigorifique montrent leur intention d'intervenir puissamment dans la prestation de service. ●

- D'abord SALVESEN, le plus important entrepositaire frigorifique européen, dont l'implantation en France et dans les pays latins n'est pas encore le reflet des considérables moyens dont il dispose en Angleterre, en Allemagne et au Benelux.

. D'après les renseignements recueillis, il ne semble pas que SALVESEN multiplie le nombre de ses plateformes en France, comme il l'a fait en Angleterre, par rachat de sociétés ou par achat direct d'entrepôts, comme il l'a fait très récemment avec la Société anglaise "BIRDS EYE WALLS" à GRIMSBY, qui était propriétaire d'un entrepôt possédant un volume frigorifique de 76 000 m<sup>3</sup>, et se trouvait être adjacent à l'entrepôt de stockage et de traitement de légumes qu'exploitait Christian SALVESEN (cf.annexe n° 18 ci-jointe).

. En ce qui concerne le transport, il est difficile de savoir présentement si la stratégie de SALVESEN consistera à développer la sous-traitance comme son grand concurrent français, ou si au contraire, comme il l'a fait en Grande Bretagne pour se doter d'installations de stockage, il rachètera des sociétés de transports pour se doter du matériel roulant, comme il l'a fait en Angleterre et aux Pays Bas.

- Son action commerciale semble se porter vers les grandes surfaces pour lesquelles il se présente comme un prestataire de services complets.

- Ensuite, le groupe belgo-anglais ENTREPOTS FRIGORIFIQUES DE L'UNION déjà implanté en France. Comme SALVESEN, ce groupe se lance dans la prestation de service par l'intermédiaire d'une nouvelle filiale, EUROFROID DISTRIBUTION, qui s'appuyera sur le parc des entrepôts frigorifiques du groupe, d'une part, et sur l'expérience belge de la Société EUROPROST, leader du surgelé en Belgique, d'autre part (cf.annexe n° 18).

Enfin un important groupe anglais considère que ce métier est un métier de finances, c'est à dire qu'il consiste à réaliser un holding qui rachète (et vend si nécessaire) les sociétés spécialisées dans le transport sous température contrôlée, faisant ainsi confiance à chacune d'entre elle dans sa spécialité.

D'autre part on a vu que plusieurs transporteurs français de moyenne importance s'étaient associés pour eux aussi compléter leur activité de transporteurs par de la prestation de service en mettant en commun leurs moyens en plates-formes de distribution (groupe RESO).

9.3.- Il reste à savoir quelle sera la politique :

- des chargeurs, producteurs à l'un des bouts de la chaîne du froid
- des centrales d'achat des grandes surfaces de vente à l'autre bout de la chaîne

Si la tendance des premiers est d'essayer de garder la maîtrise de la distribution en contrôlant directement le traitement de la distribution au travers de transporteurs sélectionnés pour leur fiabilité, celle des secondes est plutôt d'acheter départ usine et de sous traiter la prestation de service à des groupements spécialisés.

Dans tous les cas, une place est à prendre pour des transporteurs bien équipés tant en matériel qu'en personnel de qualité pour respecter les spécificités d'un transport réclamant un respect des normes et une ponctualité de service.

En ce qui concerne l'étranger, il est difficile d'obtenir des renseignements dans une profession beaucoup plus diluée. Il est certain à l'heure actuelle que les transporteurs Belges et Hollandais, bien équipés, seront très agressifs sur ce marché en

expansion et pour lequel ils ont l'avantage d'être au départ d'une production exportatrice ; ils auront ainsi des facilités, en cas de cabotage libre, d'intervention sur le marché intérieur des pays destinataires du fret et de proposer des frets de retour à des prix très concurrentiels pour ne pas dire sous-cotés.

De leur côté les transporteurs espagnols, s'équipent actuellement d'une façon importante. Eux aussi ont une production à exporter qui, pour des problèmes de qualité, exigera de plus en plus un transport sous température contrôlée. Il n'est pas impossible qu'ils prennent des accords avec des transporteurs des autres pays pour avoir la capacité financière de s'équiper dans leur pays de plates-formes indispensables. D'autre part, cette association peut permettre aux deux partenaires de s'assurer l'indispensable fret de retour nécessaire à l'équilibre d'exploitation et à la rentabilité des sociétés de transport.

**CHAPITRE 10**

**CONCLUSION ET SYNTHÈSE**

## CHAPITRE 10

L'IMPLANTATION ET LA STRATEGIE INTERNATIONALES DES  
TRANSPORTEURS ROUTIERS FRIGORIFIQUES SONT CONDITIONNES PAR

- Le coût élevé du matériel frigorifique, les exigences de la concurrence et de la réglementation entraînant un perfectionnement à la fois continu et coûteux de l'isolation, de la ventilation et des dispositifs générateurs de froid.
- Le coût encore plus élevé des plates-formes de stockage et de distribution, point d'éclatement
  - . de plus en plus nécessaires à une distribution efficace.
  - . permettant la continuité des chaînes du froid
  - . composés de compartiments variés maintenus à des températures de plus en plus précises et constantes assez grandes pour permettre des manipulations voire certains traitements industriels assortis d'équipements informatiques et logistiques permettant d'améliorer la qualité et la rentabilité des transports (limitation des retours à vide, regroupement de charges homogènes, mais de destinations différentes, etc...)
- Le coût de la constitution de réseaux commerciaux permettant de bien connaître les besoins de la clientèle ainsi que la concurrence nationale et internationale.
- L'obligation technique et commerciale de maîtriser les chaînes du froid depuis des producteurs souvent lointains jusqu'au consommateurs souvent dispersés ; ce qui implique malgré la prééminence croissante de la route des relations étroites avec les autres modes de transport, air, fer, et surtout mer.
- Le fait que ces exigences combinées réservent à des groupes importants une certaine prééminence sur le marché.
- La tendance des industriels et les grandes distributeurs à confier à de tels groupes la solution de leurs problèmes de transport, voire de stockage.

- La supériorité technique, commerciale et financière de ces grands organismes se traduisant à terme plus ou moins rapproché, par l'élimination ou l'absorption de nombreux transporteurs de moindre importance, ou par leur réduction à l'état de tractionnaires, sous traitants. (la mise en concurrence de ces petits tractionnaires pouvant conduire ces derniers à accepter des conditions de travail peu rémunératrices voire irrégulières au regard de la réglementation).

Dans ces conditions, deux très grands groupes se sont constitués à l'échelle européenne.

Le Groupe SALVESEN d'origine danoise se caractérise

- par une politique de maîtrise d'un réseau d'entrepôts
- par le fait que certains de ces entrepôts sont pratiquement affectés à la desserte d'un client important
- par un réseau très dense dans l'Europe du Nord-Ouest, moins dense en France et dans l'Europe du Sud
- par le rachat récent d'un grand ensemble de plates-formes et d'entreprises de transport en Grande Bretagne, ce qui donne une certaine mesure de sa puissance financière.

Le Groupe français T.F.E. - S.T.E.F., constitué récemment sous l'égide de la Compagnie Générale Maritime détient très vraisemblablement le premier rang en Europe.

Il résulte d'une série d'absorption et de fusions.

T.F.E. Société fondée et possédée par le groupe Worms, avait pratiqué cette politique, à l'égard d'entreprises provinciales de taille moyenne. Elle disposait depuis peu d'un grand potentiel de transports routiers et de plates-formes couvrant correctement la France et s'était implantée en Espagne, en Italie, en Grèce, en Suisse, en Belgique, en Grande Bretagne et surtout en Allemagne (à travers les agences de Bar-le-Duc, Strasbourg, et Kehl). Elle avait en outre conclu de nombreux accords de traction avec les pays nordiques.

La S.T.E.F. regroupait à l'origine l'ensemble des moyens de transport et des entrepôts frigorifiques de la S.N.C.F. Cette dernière l'a cédée, tout en conservant le parc des wagons, à la Compagnie Générale Maritime.

Cette dernière faisait depuis longtemps des transports sous température contrôlée entre les pays tropicaux, comme les Antilles et la France. Pour consolider ce type de trafic maritime, elle s'est efforcée de développer sur terre une chaîne du froid assurant la continuité du transport par containers jusqu'au client final.

Une telle politique l'a conduite à développer des transports frigorifiques routiers, puis profitant du rétablissement de sa capacité bénéficiaire, à saisir les occasions de prendre successivement le contrôle de la S.T.E.F., puis de T.F.E. Aujourd'hui le groupe affiche l'ambition d'un développement à l'échelle européenne.

Un tel essor, que d'autres tenteront de réaliser, témoigne des atouts dont dispose la France dans la compétition internationale.

La position géographique de notre pays, zone de transit obligatoire pour l'Espagne et pour une partie du trafic italien, disposant de nombreux produits à transporter sous température contrôlée vers la Grande Bretagne, l'Allemagne, et l'Italie, important des quantités appréciables dans les mêmes conditions, offre à nos transporteurs des chances appréciables à l'échelle européenne.

L'avance technique de nos entreprises - prééminence qualitative de nos constructeurs de "caisses" frigorifiques, habitude d'une plus grande rigueur dans la continuité de la

chaîne du froid, - tient en grande partie au plus grand sérieux des contrôles publics exercés dans notre pays.

Le laxisme relatif de certaines nations permet toutefois à leurs transporteurs de réduire leurs servitudes techniques et sociales et par conséquent leurs coûts de revient.

Les entreprises néerlandaises fortes de la primauté de Rotterdam et d'une industrie très développée dans le domaine des produits congelés et surgelés, témoignent d'une agresseivité commerciale et d'une grande habitude à saisir toutes les occasions de trafic. Aussi bien ces entreprises - pour la plupart moyennes - se sentent-elles suffisamment fortes pour réclamer une libéralisation intégrale du trafic routier à l'intérieur même de chacun des pays de la C.E.E., libération qui réduirait encore les prix obtenus par les transporteurs sur leur marché national.

Une autre concurrence, - moins immédiate, mais tout aussi redoutable - , peut venir de l'Espagne. Les salaires y sont moins élevés. Le pays exporte vers le reste de l'Europe de grandes quantités de fruits, dont une part croissante sera transportée sous température contrôlée. Il n'est enfin pas exclu que l'Espagne s'équipe pour fabriquer, stocker et transporter des produits alimentaires congelés et surgelés.

Si les concurrences anglaise (forte de ses capitaux), allemande, italienne sont moindre, la partie est loin d'être gagnée pour les transporteurs français, en dépit des tendances favorables que représente la triple croissance de la part prise dans le trafic

- par la route
- par le transport frigorifique
- par les transporteurs publics.

Les transporteurs français devront en collaboration avec les Pouvoirs Publics, fournir un grand effort de formation et de recyclage pour disposer de conducteurs compétents et polyglottes ainsi que de frigoristes valables et de cadres capables de dominer les problèmes de logistique et d'analyse de marché.

Aucune position n'est aujourd'hui acquise.

Il est hautement probable que de nouvelles concentrations affecteront le marché, - encore que les groupes financiers français s'intéressent moins qu'à l'étranger au transport frigorifique et que les structures restent dans notre pays presque exclusivement familiales, - mais le goût du secret et l'individualisme très forts dans la profession ne permettent pas de prévoir leur date.

De plus, l'insuffisance de l'appareil statistique rend les analyses incertaines.

Aussi est-il souhaitable d'actualiser ultérieurement la présente étude et ses conclusions.