

**TEMPÉRATURES****LES TOLÉRANCES SÈMENT LE TROUBLE**

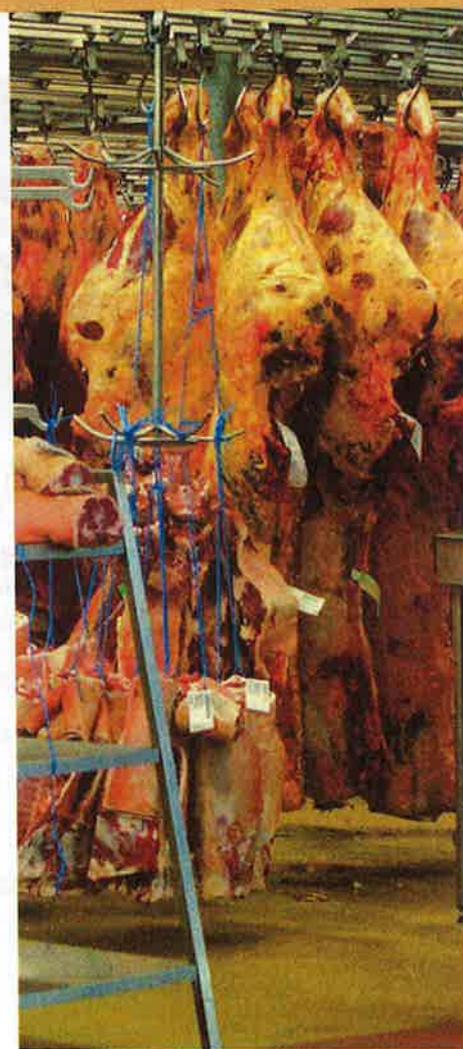
La tolérance de 3° C de réchauffement pour les produits surgelés et l'absence de celle-ci sur les steak hachés, génèrent des litiges entre les acteurs.

**L**e débat sur les tolérances de températures illustre les intérêts divergents des acteurs de la chaîne du froid. Les produits surgelés bénéficient d'une tolérance officielle : le produit doit être maintenu à -18° C, mais une température de -15° C est tolérée dans plusieurs textes (l'arrêté du 3 avril 1996, la directive 89/108/CEE, le règlement CE 852/2004, l'arrêté du 21 décembre 2009). Selon les lois et les règlements, elle concerne de courtes périodes, les phases de manutention, ou même le transport. Toutefois cette tolérance sème le trouble. Dans une chaîne où chacun doit transmettre « le ballon » sans dommage, chacun se renvoie la balle de la rigueur. En bout de chaîne, les plates-formes des distributeurs refusent de plus en plus les tolérances. En contact direct avec les consommateurs, une partie d'entre eux cherchent à prévenir tous risques. De leur côté, les transporteurs revendiquent les tolérances pour pallier les remontées de températures provoquées par les ouvertures de portes et réclament un plus grand sérieux de la part des fabricants. Tandis que ces derniers s'appuient sur la marge de 3° C pour accélérer leurs expéditions, par une prise rapide de température entre les cartons, ou en chargeant un produit tout juste sorti du tunnel de congélation, donc non stabilisé, lorsqu'ils se trouvent en flux tendu. Ils pointent du doigt le bout de la chaîne, consommateur en tête, « qui transporte sa viande dans le coffre sans sac isotherme en plein mois d'août », exemple qui revient souvent dans la bouche des interlocuteurs. Dans ce paysage, les transporteurs sont pris

Des acteurs qui se battent sur l'interprétation de la législation.

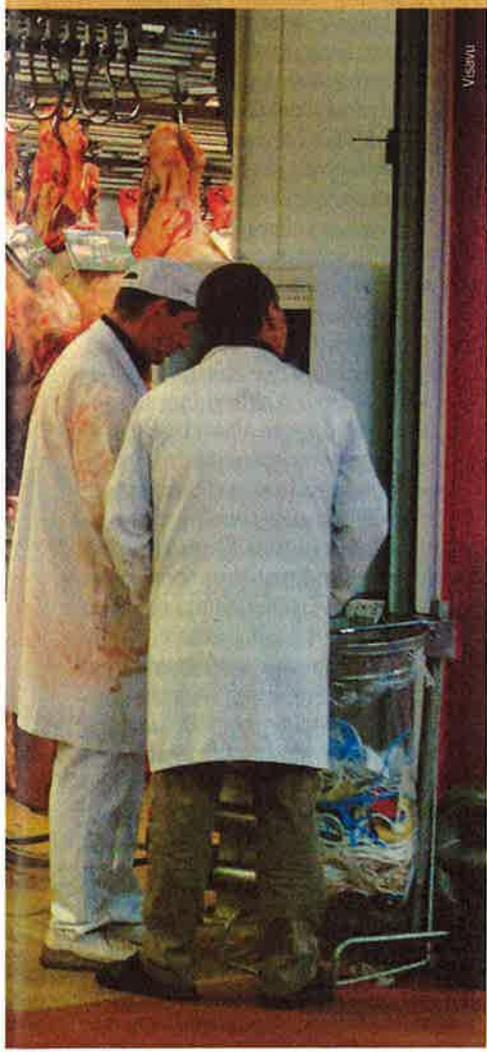
entre le marteau des fabricants de produits surgelés et l'enclume des distributeurs. « D'un côté, certains industriels profitent de cette tolérance sur les températures des produits surgelés de l'autre, certains distributeurs refusent abusivement des marchandises », témoigne Stéphane Robert, directeur général chez Le Calvez Surgelés (35).

**AFFRONTEMENT ENTRE PRODUCTEURS ET DISTRIBUTEURS**  
Ce débat voit s'opposer le Syndicat des glaces et des surgelés, porte-parole de la thématique du froid au sein de l'Association nationale des industries alimentaires (ANIA), et Syndigel qui représente les distributeurs de denrées alimentaires surgelés et réfrigérés. « La position du syndicat des glaces et des surgelés est légaliste. Notre métier d'industriel consiste à fabriquer des produits à -18° C en tous points, conformément à la réglementation qui autorise une tolérance lors du chargement. La prise de température est effectuée entre les cartons, une zone qui peut se trouver quelques dixièmes de degré au-dessus de la température réelle du produit. Une tolérance est donc nécessaire pour assurer la fluidité des flux commerciaux », clame Christian Millet,





**« UNE TOLÉRANCE EST  
DONC NÉCESSAIRE POUR  
ASSURER LA FLUIDITÉ  
DES FLUX COMMERCIAUX. »**



secrétaire général du Syndicat des glaces et des surgelés. *« Si l'on mesure le produit à cœur, il faut le percer car il se trouve sous forme solide, afin d'insérer le thermomètre. Il s'agit d'une mesure destructive réservée d'habitude aux litiges et expertises »,* prévient-il. Mais le transporteur, susceptible de transporter une température entre cartons à  $-17^{\circ}\text{C}$ , s'expose à un risque juridique à réception. *« Nous procédons par étape. Si nous mesurons  $-17^{\circ}\text{C}$  entre les cartons, nous prenons la mesure entre les sachets. Si le niveau de  $-18^{\circ}\text{C}$  n'est pas assuré, nous perçons le produit »,* assure Alexia Fromanger, secrétaire général de Syndigel.



**Valérie Hammer-Lasserre, secrétaire générale de Transfrigoroute France.**

Le matériel utilisé et l'organisation des opérations de chargement-déchargement agrémentent le débat. Dans ces phases, la première mesure de température est souvent effectuée avec des thermomètres laser, qui pâtissent des marges d'erreurs de  $5^{\circ}\text{C}$ . *« Les thermomètres laser paraissent imbattables avec leur effet "Star wars", mais pour mesurer précisément la température, ils sont inadap-*

*tés »,* souligne Christian Millet. Pour limiter les refus de marchandise, le transporteur Madrias (19) a administré *« à tous ses conducteurs des thermomètres à sonde pour effectuer des prises de températures contradictoires avec des réceptionnaires équipés encore trop souvent de thermomètres laser, peu informés sur la législation en vigueur »,* explique Florent Condamine, le responsable qualité et hygiène.

De leur côté, les grandes enseignes de distributeurs, type Picard, Brake et Thiriet, commandent des produits surgelés à  $-20^{\circ}\text{C}$  ou  $-25^{\circ}\text{C}$ , des seuils de précaution inscrits dans les cahiers des charges des transporteurs, appelés « volants de froid ». Les transporteurs, eux, payent par un surcoût d'énergie, ces volants de froids, en alimentant plus abondamment leur groupe frigorifique en gazole non routier (GNR), qui consomme autour de 3 litres à l'heure pour les dernières générations (le prix du litre coûte 0,763 € HT au 5 avril 2013).

Le débat sur les tolérances et les volants de froid complexifie donc les rapports entre les acteurs, qui **■** (suite p. 44)

III se battent sur l'interprétation de la législation. « *J'aimerais que les règles soient plus claires, pour que les chauffeurs sur le terrain puissent appliquer des consignes simples* », rapporte Stéphane Robert. « *Notre préoccupation est de faire en sorte que les industriels et les distributeurs se mettent en phase* », rappelle Jean-Paul Meyronneinc, délégué général de l'UNTF. Pour Valérie Hammer Lasserre, secrétaire générale de Transfrigoroute France, « *l'important est que chacun ne revendique pas les trois degrés de tolérance et qu'ils ne s'accumulent pas à chaque étape de la chaîne* ». Le guide des bonnes pratiques rédigé conjointement par l'UNTF et Transfrigoroute, en attente de validation par les ministères de tutelle (Économie, Transport, Agriculture), préconise donc d'accorder des tolérances pour les opérations de chargement/déchargement « *mais pas en sortie de chambre, car le produit doit être stabilisé à au plus -18°C, voir en dessous* », précise Valérie Hammer Lasserre, laquelle représente également l'Union syndicale nationale des exploitations frigorifiques (USNEF), en qualité de déléguée générale.

#### DES LITIGES À LA RÉCEPTION DES STEAKS HACHÉS

Le débat sur les tolérances porte aussi sur les steaks hachés, produit sensible dont la fragmentation favorise les bactéries. Un arrêté du 21 décembre 2009 stipule que le produit doit être maintenu entre 0 et 2°C. Problème : cette fourchette n'est pas respectée par une partie des transporteurs. Techniquement, les produits placés sous l'arrivée d'air froid peuvent



Producteur de viande et coordinateur logistique du groupe Bigard, Philippe Boislard milite l'instauration d'une tolérance de 2°C.

geler, tandis que les écarts de températures à l'intérieur de la caisse peuvent atteindre 4°C. D'un point de vue opérationnel, dans le dégroupage et le groupage, les steaks hachés rejoignent les volailles, les produits laitiers, les plats préparés et autres produits frais conservés entre 0° et 4°C. Ainsi, d'autres pays comme la Belgique, autorisent une tolérance de deux degrés. « *Je ne transporte pas les steack hâchés. Le plafond de 2° est une ineptie, il est trop difficile à respecter, les litiges sont trop nombreux* », témoigne un transporteur.

À l'inverse, Isabelle Thizy, responsable hygiène et sécurité chez le distributeur Brake, relate que, dans son process aval de produits frais, toutes ses chambres de stockage et toutes ses caisses « *sont réglées entre 0° et 2°C, en vertu de la règle : qui peut le plus peut le moins* ». La viande hachée nécessite donc soit des transports

dédiés soit l'alignement de tous groupes et chambres frigorifiques à une température de 2°C maximum. « *Le jour où les transporteurs pourront assurer les températures réglementaires pour le steak haché, ils pourront augmenter leur prix* », estime Christophe Obino, directeur général chez Frigoblock. Philippe Boislard, coordinateur logistique du groupe Bigard, producteur de viande, mène un autre combat. Il milite ouvertement pour l'instauration d'une tolérance de deux degrés. « *Les usines de transformation peuvent expédier des steaks hachés entre 0 et 2°C sans problème, puisque nous les fabriquons à 0°C. Nous confions cette viande à des transporteurs qui opèrent souvent du dégroupage et du groupage. Les produits peuvent alors sortir du créneau 0/+2°C, car leurs plates-formes destinées à faire transiter tous les produits frais sont le plus souvent maintenues entre 0 et 4°C. Mais nos clients distributeurs s'abritent de plus en plus sur la réglementation pour refuser nos marchandises à 2,5°C. Or, tout le monde sait qu'une partie des livraisons s'effectue à plus de 2°C. À cela s'ajoute des prises de température aléatoires (à cœur, en surface, entre cartons) selon les plates-formes de distribution. Pour éviter les litiges, une harmonisation est nécessaire. Je réclame donc l'instauration d'une tolérance de deux degrés et la rédaction d'un guide de bonne pratique sur cette question, encadré par des spécialistes bactériologiques, des responsables qualités, la DGAL, les transporteurs, les industriels, et les distributeurs, pour définir les responsabilités de chacun dans la chaîne logistique du steak haché* », déclare-t-il. L'industriel souhaite connaître avec précision la période durant laquelle une tolérance de 2° n'entraînerait pas de conséquences sur la santé. Dans sa ligne de mire : réduire les coûts importants liés aux litiges températures. En effet, ses cahiers des charges autorisent le transporteur à acheminer le produit à une température allant jusqu'à 4°, « *sans quoi personne ne signerait* ».

Que ce soit dans le surgelé ou dans le frais, les professionnels cherchent donc à harmoniser les pratiques. Ils sont persuadés qu'ils parviendront à un consensus. Leurs discussions avanceraient probablement plus vite s'ils pouvaient s'appuyer sur des études fiables. « *Nous sommes confrontés au manque d'études scientifiques, qui expriment la capacité du produit à résister à cœur, à une exposition temporaire, à température d'ambiance un peu plus élevée. Les précautions nécessaires et les plages de tolérance ne sont pas suffisamment explicitées par la documentation scientifique* », résume Jean-Marc Bruère, directeur général de Stef. ♦ A.R.

#### QUE DEVIENT LA MARCHANDISE REFUSÉE ?

En cas de litige température, la marchandise est remise en chambre froide. « *Le process est gelé. Les assureurs de chaque partie envoient un expert sur place qui déclarent, ou non la marchandise propre à la consommation. Si la*



*marchandise est avariée, elle est envoyée à la benne et incinérée* », explique Jean-Paul Meyronneinc, délégué général de l'UNTF (photo). Une marchandise surgelée refusée peut être déclarée « *propre à la consommation* », à condition d'être cuite. Dans ce cas, deux solutions se présentent. La première : l'expéditeur refuse d'accorder le sauvetage et demande la destruction pour protéger son image de marque. La seconde : la marchandise est laissée au transporteur qui peut la revendre soit à des associations caritatives, soit aux filières de déstockage. Ces « *soldeurs* », avec l'accord des autorités sanitaires, peuvent revendre les denrées aux industriels de l'agro-alimentaire, à condition de les cuire. Syndigel, l'un des représentants des distributeurs des surgelés, conteste ces pratiques. « *Les lots d'occasions cassent les prix et faussent le marché, car aucune information n'indique au consommateur sa qualité de second choix* », déplore Danielle Lo Stimolo, la déléguée générale.



CARROSSERIES, GROUPES FRIGORIFIQUES,  
THERMOMÈTRES...

## LES LIMITES DU MATÉRIEL

« **A**ujourd'hui la technologie ne permet pas de palier instantanément les remontées de températures lors des ouvertures et des fermetures de portes », rapportent Jean-Marc Bruère, directeur général de STEF Transport et Éric Thomas chez Stef. Pour l'ensemble carrosserie, groupe frigorifique et châssis, il faut compter environ 100 000 €, répartis en trois tiers. Mais les transporteurs ne bénéficient pas d'un matériel adapté pour maintenir au mieux la chaîne du froid. En revanche, ils testent des solutions. Les « rideaux d'air froid », ou souffleuses, freinent pendant deux minutes maximum l'intrusion de la chaleur à l'entrée de la caisse. Des cloisons mobiles et des caisses multi-compartiments permettent également de diminuer le volume d'air à refroidir. Dans le domaine des carrosseries, l'étanchéité des parois laisse parfois à désirer. « Les carrossiers doivent travailler la qualité de leur isolation. Selon les fabricants, les pertes d'air peuvent varier du simple ou double », rapporte un technicien. « Nous continuons à chercher des solutions pour améliorer

Caisses, groupes frigorifiques, thermomètres : des moyens techniques de meilleure qualité permettraient de réduire les litiges. État des lieux des contraintes et des évolutions attendues.

l'isothermie des carrosseries. Mais nous ne communiquons pas sur les matériaux innovants », indique Frank Altmayer, responsable produit chez Chereau.

### MÉFIANCE SUR LES FLUIDES FRIGORIGÈNES

Les groupes frigorifiques ont, eux aussi, de grandes marges de progression. « Entre Carrier, Thermoking et Frigoblock, personne ne détient de solution idéale. Carrier et Thermoking proposent des technologies d'arrière-garde. Chez Frigoblock, nous proposons un groupe frigorifique puissant, alimenté par le moteur diesel. Mais dès que celui-ci est éteint, la chaîne du froid est mise en difficulté par des déperditions à travers les parois de la caisse », explique Christophe Obino, directeur général de Frigoblock.

Parmi les causes de rupture de la chaîne du froid, on retrouve les défaillances des groupes frigorifi-

ques, sujets à des pannes ou des fuites de gaz liquéfié. Si le transporteur peut sous-traiter l'entretien de son engin, il ne se prémuinit pas pour autant d'un risque juridique. Le transporteur Stefover, qui avait confié l'entretien de son groupe à Thermo King, l'a constaté à ses frais. Victime d'une fuite de fréon, il a livré des plants de fraisiers à +6° C au lieu de -2° C, à son destinataire situé à Radès, en Tunisie, qui a opposé un refus. Le tribunal de commerce de Salon-de-Provence (13) a estimé, le 16 décembre 2011, que le Stefover avait manqué à son obligation d'entretien (source : Bulletin des Transports et de la Logistique n°3396 du 23/01/2012). Par ailleurs, ces fluides se trouvent dans le viseur des écologistes. « Dans le cadre de la conférence environnementale organisée les 14 et 15 septembre par le gouvernement Ayrault, une consultation a été lancée pour savoir

comment appliquer une taxe franco-française sur les fluides hydrofluorocarbone (HFC). Pourtant dans le transport, aujourd'hui, les alternatives restent au stade de la R&D, elles ne sont pas déployables au niveau industriel », estime Valérie Hammer Lasserre, déléguée générale de l'Union syndicale des exploitations frigorifiques (Usnef). De son côté le Cemafroid, l'organisme de certification du matériel, attire l'attention des acteurs de la chaîne du froid sur le règlement européen 37/2005. Il impose le remplacement des instruments de mesure de température, pour le transport, l'entreposage et le stockage des aliments surgelés. « Il date du 31 janvier 2005, mais il est passé plutôt inaperçu, car il ne s'appliquait qu'à partir du 1er janvier 2010. Les opérateurs ne détiennent donc pas suffisamment d'instruments de mesure aux normes EN 12830, EN 13485 et EN 13486 », indique Éric Devin, le directeur des opérations et du développement de Cemafroid. Selon lui, en matière de respect de l'obligation de moyens matériels, « des améliorations tout à fait notables sont à effectuer ». ♦

A.R.



**VERS UNE AMÉLIORATION DES PROCESS.** La méthode HACCP inscrit dans le marbre un système de surveillance des denrées alimentaires.

## TRAÇABILITÉ ET FORMATION, PILIERS DU MANAGEMENT

**T**ous les acteurs de la chaîne du froid doivent assurer la traçabilité des denrées pour pouvoir, en cas de crise, identifier les maillons de la chaîne qui ont failli et permettre un retrait à la fois ciblé et rapide des produits. Les obligations sanitaires reposent sur les réglementations européennes appelées « paquet hygiène », transposées par l'arrêté du 21 décembre 2009, qui impose le recours à la méthode HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point). Cette méthode d'analyse des risques alimentaires, élaborée par la National Aeronautics and Space Administration (Nasa) pour ses astronautes en 1959, inscrit dans le marbre un

système de surveillance des denrées alimentaires. Pour assurer cette surveillance, les opérateurs doivent se doter d'outils conformes à la réglementation ATP (Accord du Transport de denrées Périssables – décret du 19 décembre 2007, modifié le 2/01/2011). Dans l'usine, dans la caisse du camion, dans la chambre froide, ou dans le meuble frigorifique du supermarché, des enregistreurs de températures rendent compte du maintien de cette chaîne du froid. « Tous nos entrepôts sont équipés de sondes, reliées à un système informatique qui remonte l'ensemble des données de températures en temps réel. Ce système est équipé d'outils d'alertes : alarmes et messages envoyés par mail et sms à

des responsables techniques, y compris des directeurs de site, qui sont avertis de tous les détails survenant sur nos platesformes », indiquent Jean-Marc Bruère, directeur général, et Eric Thomas, directeur d'exploitation du pôle transport chez Stef (75). « Nous avons les capacités pour intervenir rapidement. Sur l'ensemble de notre parc de véhicules, nous avons équipé nos remorques de traceurs multi-compartiments, frais et surgelés, au cas où une défaillance technique ou une erreur humaine surviendrait », ajoutent-ils.

### RELEVÉ MANUEL DES TEMPÉRATURES

En plus de la traçabilité des produits dont ils ont la charge, « les opérateurs doivent pouvoir apporter les preuves des moyens mis en œuvre pour obtenir les résultats qu'exige la réglementation. Par exemple, ils doivent prouver les nettoyages qu'ils ont effectués : avec quels prestataires, à quelle date, à quelle heure, est-ce qu'il y a eu des défaillances constatées, si oui quelle sont les mesures correctives qui ont été mises en place ? Ils doivent se remettre en cause et mettre en place des auto-contrôles », précise Valérie Hammer Lasserre, secrétaire générale de l'organisme Transfrigoroute. Chaque

acteur ne reste pas isolé dans sa chambre froide, les bonnes pratiques circulent entre les maillons de la chaîne. « Nous menons des audits chez nos transporteurs. S'ils stockent des produits, nous leur conseillons de se doter d'un système d'alarme et de former leurs équipes à la surveillance des températures de stockage. En effet lors d'une panne de l'alarme, le relevé manuel des températures apporte une sécurité supplémentaire, d'autant qu'il sensibilise le personnel à l'importance de la chaîne du froid », explique Isabelle Thizy, responsable hygiène et sécurité chez Brake, distributeur de produits surgelés et frais.

### FORMATION DES DESTINATAIRES

Stef mise également sur la pédagogie. « Nos destinataires gardent quelques fois des images d'Épinal. Ils réclament encore régulièrement le maintien du groupe frigorifique à quai, car le bruit les rassure, alors que l'on se trouve dans une atmosphère non réfrigérée. Nous leur expliquons que c'est non seulement en pure perte, mais que cette méthode est néfaste : le moteur va aspirer l'air extérieur et réchauffer la marchandise. Malgré tout, les idées reçues ont la vie dure, et certains acteurs se disent rassurés par le bruit du moteur qui tourne ». Pour améliorer leur process, les opérateurs mettent de plus en plus l'accent sur la dimension humaine de la sécurité. « La formation est l'un des piliers essentiels des mesures préventives et des contrôles : il faut s'assurer que les conducteurs connaissent l'ensemble des process. Notre équipe de 3 moniteurs leur inculque les bonnes pratiques, ainsi qu'un responsable HACCP. Nos conducteurs lisent également des messages de prévention lorsqu'ils passent leur carte sur les bornes de l'entreprise. Ces messages sont particulièrement importants lorsque les beaux jours arrivent. Il faut des méthodes de communication qui permettent une sensibilisation permanente, il ne faut jamais lâcher », témoigne Stéphane Robert, directeur général chez Le Calvez Surgelés (35). ♦ A.R



La capacité d'intervenir rapidement, un impératif pour Eric Thomas (à gauche) et Jean-Marc Bruère, respectivement directeur d'exploitation du pôle transport et directeur général de Stef.

