

# Remettre son ouvrage sur le métier chaque matin



## Parcours

- Baccalauréat en construction mécanique, qui lui donne le goût de l'organisation et des méthodes.
- En IUT : stage où il découvre, la Flèche Cavaillonnaise.
- Dès 1981, agent d'exploitation à Rungis pendant 24 ans pour cette coopérative de transport.
- Chef d'agence à Nancy, puis à Bordeaux.
- Directeur d'exploitation groupe en Provence en 1994.
- Puis directeur de la filiale Transcosatal Provence du Réseau Primever en 2006, après une direction d'entrepôt à Port Saint-Louis.

## Quelle est la mission d'un directeur de filiale dans les transports de fruits et légumes ?

Il doit être au courant de tout. De 10 h à 14 h, nous recevons les « annonces » des clients. Après les avoir livrés (à J+1), nos camions vont ramasser la marchandise chez les producteurs pour massifier sur nos sites de Plan-d'Orgon, ou de Valence. Ce sont les deux points de massification du Sud-Est du Réseau Primever. Notre métier, c'est de collecter pour massifier les mêmes destinations, puis transporter (en traction de nuit) pour livrer le lendemain matin, aux MIN, aux metteurs en marché ou à la grande distribution. Un camion tourne vingt heures par jour, il n'appartient à aucun chauffeur en particulier, car nous appliquons la technique des relais qui permet de baisser nos coûts et respecter les différentes législations. Nous devons renouveler les tracteurs tous les trois ans !

J'ai embauché, personnellement, nos 170 salariés (plus 25 intérimaires occasionnels). Le transport, dans le froid en particulier, a du mal à recruter en ce moment. Pour pallier le manque de personnel, nous nous sommes engagés avec un centre de formation : des CAP conducteur routier et des BTS transport viennent ici en alternance une semaine sur deux, et nous les embauchons à la fin de leurs études.

Je suis animé par trois motivations : la satisfaction des clients, celle des actionnaires et celle de mes employés. Je leur dois le respect, comme à mes clients. Car je sais l'importance de l'équipe et du réseau pour faire de la qualité :

nous formons une chaîne de solidarité, de l'exploitation aux chauffeurs, en passant par les manutentionnaires du quai. Et, ainsi, tous les ans, le CA augmente de 10 %. Nous essayons de nous diversifier et d'ouvrir d'autres lignes à nos clients.

## Comment se déroule votre journée ?

Mes journées ne sont jamais identiques. Je suis toujours en train d'organiser. Le matin, lorsque j'arrive, ma première pensée va aux chauffeurs qui ont roulé la nuit, je veux savoir si tout a « matché » : je passe voir les filles du SAL (service après livraison) qui sont informées d'éventuels incidents (les chauffeurs sont équipés de portables et de GPS). Il faut parfois trouver des solutions en urgence, relayer auprès des clients. Puis je rends visite aux autres services : le transport, qui gère les 120 chauffeurs et la mise en conformité de leur outil de travail ; l'exploitation, qui quantifie la volumétrie, coordonne les collectes et les mises en traction ; puis la logistique, en interconnexion avec le service précédent ; l'administratif et le commerce... Actuellement je travaille sur mon budget 2018. Je contrôle ainsi le bien-fondé de mon organisation. Je réfléchis à de nouveaux clients et des synergies possibles. En fin de matinée, je repasse à l'exploitation pour sentir la tendance des volumes. À 14 h, nous figeons les flux et nous ne prenons plus d'ordre de transport. Alors, l'équipe d'exploitation organise l'alchimie qui doit répondre aux attentes du client tout en respectant les lois et en gagnant de l'argent. Le côté hyper chouette de mon métier, c'est de passer du prospect à sa mise en production, dans les mains de toute l'équipe. Je la remercie d'ailleurs en fin de journée, quand tout a fonctionné. La fin de journée est toujours gratifiante quand on est arrivé au but recherché. Mais on remet son ouvrage sur le métier chaque matin.

## Comment voyez-vous votre poste dans dix ans ?

Je serai à la retraite dans trois ans ! Mais je réfléchis souvent à demain : aurons-nous encore des chauffeurs ? Notre travail s'est optimisé grâce au numérique. Hier, un transporteur ne travaillait qu'une seule ligne. Maintenant, il peut traiter avec des logiciels d'exploitation bien plus de volumétrie et tous azimuts. Demain, on peut imaginer l'autoroute avec des ensembles routiers dirigés par transmission satellitaire. Pour l'instant, je bâtis, mon père était boucher, mon grand-père paysan dans le Morvan et je fais comme eux : je crée de la qualité... et nous faisons vivre les 200 familles de notre filiale.

■ AD

## [ Un réseau Primever florissant ]

Transcosatal Provence, basé à Plan d'Orgon, constitue une plateforme de massification de 5 000 m<sup>2</sup>, dotée de 60 portes de quai. Transcosatal est une des filiales du réseau Primever, opérateur national de transport et de logistique de la filière fruits et légumes. Sous l'impulsion du groupe Satar, le réseau Primever rassemble jusqu'en 2016 l'expertise de Satar, Transcosatal, Primever et des transports Guidez. En 2017, Primever poursuit son développement avec l'arrivée des sociétés Mesguen (Saint-Pol-de-Léon), Blancher, Estivin Els et Marcot. Pour un maillage national qui s'organise maintenant autour de 9 régions d'exploitation et affiche un CA de 370 millions d'euros, 2 100 collaborateurs, 800 ensembles routiers, 31 sites et 60 départements de collecte ! Le réseau Primever continue également sa croissance en Europe et à l'international. En effet, au travers d'une filiale commune Primaver, le transporteur espagnol Primafrio et Primever développent des activités de groupage fruits et légumes sur le maillage France-Espagne-Portugal.



▲ La première visite matinale du directeur de filiale est destinée au service après livraison.

► Philippe Bouchoux vérifie ensuite si les prises d'annonce se déroulent efficacement à l'exploitation, où il repassera au moment de « l'arrêt des flux », à 14h.



Les palettes déchargées sont aussitôt redistribuées par les manutentionnaires, qui ont chacun leur chronogramme (feuille de route), vers les portes du quai de départ, ou vers les entrepôts à température moindre selon les produits.

▲ Les camions, ayant livré au petit matin leur marchandise, reviennent d'une nouvelle collecte et déchargent les palettes par les 6 portes du quai de réception.



▲ Les 58 caméras surveillent le bon déroulement des opérations.



▲ Le chef de secteur est en relation avec le bureau logistique. Sur son chariot élévateur, il optimise la massification (cross docking), en empilant les palettes jusqu'à 2,40 m pour le même destinataire.



▲ Chaque palette est renseignée avec soin. Chaque jour, les chariots manœuvrent pas moins de 2 700 palettes.

◀ Enfin, le soir, quand la massification est achevée, les camions sont rechargés et repartent pour leurs tournées.