

NUMÉRO 22 | SEPTEMBRE 2018

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



ROUTE DU FROID
BRETAGNE

LIDL TESTE
LA CRYOGÉNIE
AU CO₂ RECYCLÉ

DOSSIER TÉLÉMATIQUE
VÉHICULE AUTONOME

NOUVELLE RUBRIQUE
UTILITAIRES... EN VUE



L'IA* S'INVITE
À L'IAA DANS LE FROID

* INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

CRÉDIT : DAIMLER GROUP. PHOTO CHOISIE PAR LA RÉDACTION
POUR ILLUSTRER LE DÉPLOIEMENT DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS TOUT L'ÉCO-SYSTÈME DE LA LOGISTIQUE DU FROID.

LÀ OÙ VOUS ALLEZ NOUS ALLONS !



**VENEZ DÉCOUVRIR NOS VÉHICULES
SUR LES STANDS IVECO ET RENAULT**

*Du 20 au 27 septembre 2018
au salon IAA à Hanovre*



Offre de location frigorifique Véhicules - Meubles - Containers
en courte, moyenne et longue durée, pour tous les métiers !

www.petitforestier.com

PETIT FORESTIER
Le Loueur de Froid



HORIZONS ARTIFICIELS

Tandis que des clignotants nous alertent sur un début de ralentissement de l'économie, des entreprises françaises montent au créneau au salon IAA pour présenter leurs innovations et savoir-faire. Regards tournés vers l'export, elles ont tout à gagner grâce à leur créativité et à leurs avantages compétitifs, en particulier avec des offres sur-mesure. Nous leur réserverons une place de choix dans la prochaine édition de **Froid News, en octobre prochain**, pour mettre en avant leurs solutions. En attendant, place à l'IA, alias Intelligence Artificielle, dernier acronyme à la mode. Nous lui donnons un large écho dans ces colonnes car elle s'insinue dans tous nos algorithmes quotidiens et nos challenges, promettant de nouveaux horizons : seront-ils artificiels ? Cet été, nous avons rencontré et interrogé 88 sociétés. Vous pouvez compter. Alsace, Benelux, Bretagne, Ile-de-France, Normandie, Occitanie, Pays-de-la-Loire, Rhône-Alpes, etc. En particulier grâce au programme inédit et exclusif de la Route du Froid qui recueille sur le terrain les bonnes nouvelles pour les structurer et les diffuser à grande échelle et au plus grand nombre. Je tiens à remercier les entreprises qui nous ont fait confiance en nous permettant de financer cette nouvelle initiative en faveur de la filière logistique du froid. Cette série de reportages en région est certainement en train de devenir une « spin off » digitale de Froid News tant elle rencontre un vif succès. Réellement multicanal, elle met en avant votre filière en recherche constante d'excellence opérationnelle, à travers le magazine imprimé, sa version numérique, les clips vidéos, la diffusion sur FroidNews TV, Youtube et LinkedIn. Et si nous faisons un tour chez vous, caméra au poing ? ■

PIERRE BESOMI
ÉDITEUR DU FROID

ÉDITEUR : Nouveaux Horizons 4 route de Fontainebleau 77690 Montigny-sur-Loing • SIRET 394 263 552 00033 • NAP 5813Z • ISSN 2492-6345

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Pierre Besomi / pierre.besomi@froid-news.com
Tél. : 06 11 84 13 47

RÉDACTRICE-EN-CHEF DE FROIDNEWS ET PHARMA LOGISTICS NEWS :

Sylvie Warnet / sylvie.warnet@froid-news.com
Tél. : 06 76 29 09 63

JOURNALISTES INDÉPENDANTS :

Benoît Barbedette, Erick Demangeon, Loïc Fieux

PHOTOGRAPHE ET JRI : Louis Perin

louis.perin@froid-news.com

CORRESPONDANT À SINGAPOUR :

Ryan-Lee Wang
ryan-lee.wang@froid-news.com

COORDINATEUR DIGITAL : Sébastien Gérard

sebastien.gerard@froid-news.com

EDITRICE DÉLÉGUÉE FRANCE :

Laurence Emery

EDITRICE DÉLÉGUÉE BENELUX :

Carole Dubbeld

CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur

PUBLICITÉ ET PARTENARIATS :

Laurence Emery

froidnews@defis-regie.com

Tél. : 06 11 87 20 61

PROMOTION DES ABONNEMENTS

ET DÉLÉGUÉE COMMERCIALE BENELUX :

Carole Dubbeld

carole.dubbeld@froid-news.com

Tél. : +31 6 53 83 90 04

RELECTURE : Zo Rama

Imprimé en France • Photos : DR
Dépôt légal : septembre 2018

Copyright / Tous droits réservés / Politique éditoriale

- Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans le consentement écrit préalable de la société Nouveaux Horizons, propriétaire et editrice du magazine Froid News. L'éditeur rappelle que son indépendance est directement liée à l'augmentation du nombre de ses abonnés.
- Bien que tous les efforts soient faits pour assurer l'exactitude de l'information contenue dans cette publication, l'éditeur n'accepte aucune responsabilité pour les erreurs non intentionnelles et les omissions. Les déclarations exprimées pour le compte d'une entreprise ou organisation, sont toujours validées par leurs auteurs.



TRIBUNE LIBRE

PAR JEAN DE BROISSIA
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE PRAXEDO

> INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

IA PROCHAIN COUTEAU SUISSE DU TECHNICIEN FRIGORISTE

En associant de l'Intelligence Artificielle (IA) à des applications mobiles « métier », les techniciens frigoristes verront bientôt leurs capacités « augmentées » pour mener à bien leurs interventions de maintenance sur le terrain. Les gains attendus sont importants tant en termes de productivité que d'efficacité.

Le marché du Froid est de plus en plus concurrentiel. Les équipements sont de plus en plus complexes. Les réglementations évoluent en permanence. Ainsi, les frigoristes sont-ils soumis à une forte pression. L'une de leurs problématiques majeures est l'optimisation de leurs prestations de maintenance. Or, l'efficacité d'un SAV dépend étroitement de la rapidité de l'intervention et de l'expertise des techniciens envoyés sur le site.

AUGMENTÉ

Un technicien frigoriste « augmenté » par l'IA : pour satisfaire les exigences, les frigoristes auront bientôt tout intérêt à utiliser des solutions intégrant de l'intelligence artificielle. Concernant l'optimisation des tournées des techniciens, des solutions de gestion d'intervention intègrent dès aujourd'hui des modules d'IA permettant de concevoir les meilleurs plannings en quelques clics, tout en tenant compte d'une multitude de contraintes métier (localisation, trafic estimé, compétences nécessaires,

disponibilité des pièces requises, etc.). En se projetant un peu, une fois sur place, une application mobile intelligente fournirait au technicien, via par exemple un chatbot, des conseils techniques et des informations précises, contextualisées et en temps réel, pour effectuer l'intervention. En cas de problème, le technicien pourrait dialoguer à distance avec un expert pour réaliser avec succès son intervention, sans avoir à revenir ultérieurement.

OUTIL

L'IA comme outil de maintenance prédictive : dans un futur proche, l'IA, associée à l'Internet des Objets, constituera aussi pour le technicien frigoriste un excellent moyen de faire de la maintenance prédictive. La collecte en continu de données issues des capteurs positionnés sur les équipements et leur traitement par des algorithmes d'IA, informera le technicien d'une future panne ou fuite, lui permettant ainsi de changer

une pièce avant même qu'elle ne soit hors d'usage. Une prestation qui sera certainement appréciée par les clients, pour qui l'arrêt d'un équipement peut avoir de lourds impacts financiers (perte de denrées, de produits pharmaceutiques, d'échantillons de laboratoires, etc.) et d'importantes conséquences sur leur image (des armoires frigorifiques hors service dans les rayons d'un distributeur dégradent l'image de l'enseigne). En donnant au technicien frigoriste des capacités « augmentées », l'IA facilitera la réalisation de sa mission et accroîtra sa performance. Elle lui permettra non seulement d'intervenir rapidement sur la pièce endommagée, de la réparer mais aussi de prévenir une défection. Grâce à l'IA, le SAV s'inscrira très bientôt dans une processus gagnant-gagnant entre le frigoriste et son client. Préparez-vous, le futur est à votre porte ! ■



© GALINA PESHKOVA - 123RF.COM



L'un ne va pas sans l'autre !

DKV PEAGE et DKV CARBURANT – La combinaison gagnante pour votre trésorerie !

Les meilleures conditions pour le boîtier de télépéage et/ou la carte multi-services, un ravitaillement très compétitif dans plus de 3000 stations-services ; voici quelques-uns des nombreux avantages de notre offre étendue de services.

Pour plus d'informations :

www.dkv-euroservice.com ou appelez nous au **N° Vert 0 800 210 208**

**Votre offre
sur-mesure
vous attend !**

You drive, we care.



> GRANDES MANŒUVRES

LE RETAIL À L'ASSAUT DU DERNIER KM

PAR BRUNO SANLAVILLE
BSC - BUSINESS, STRATÉGIE, CONSEILS

Prendre le contrôle du dernier kilomètre est une option pour les « retailers » dans le but de rester dans la course contre les géants d'internet.

Avec une croissance estimée à +15% en volume par an, les volumes de l'e-commerce devraient doubler d'ici 5 ans. La conséquence est une atomisation des flux avec de plus en plus de colis unitaires.

Cette croissance a donc un impact significatif sur les activités de détails. Les pure-players et autres géants mondiaux comme Amazon ou Alibaba sont venus défier les business modèles établis de la distribution de détails. Ceux-ci doivent repenser leur organisation logistique avec une approche moderne en phase avec les nouveaux modes de consommation. Ils doivent en même temps intégrer l'expérience client au coeur de leur stratégie. Il ne s'agit en aucun cas uniquement d'un bouleversement logistique, mais d'une adaptation



bien plus profonde aux nouvelles règles du commerce.

UNE ÉVOLUTION DU MODÈLE LOGISTIQUE SOUS CONTRAINTE

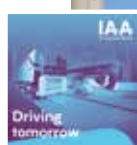
En France, Fnac, Darty, Boulanger et autres Décathlon l'ont bien compris. Ils ont largement intégré cette stratégie multicanale et ont ainsi profité de cette

> INNOVATION

DAF ÉLECTRISE L'IAA

Avec ses camions DAF Innovation, le constructeur jette la lumière sur les motorisations électriques de demain.

Ces dernières années, DAF a acquis de grandes connaissances sur les motorisations hybrides et électriques en participant à des projets majeurs de recherche européens, comme Convenient et Ecochamps. Alors que le programme Convenient est surtout axé sur une baisse maximale de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, le programme Eco-



champs vise à rendre la technologie hybride la plus attractive possible aux yeux des transporteurs. Le véhicule DAF Convenient Innovation est un modèle hybride parallèle rechargeable doté d'un générateur/moteur électrique de 120 kW associé au moteur PACCAR MX-11, efficace et respectueux de l'environnement. En milieu urbain, le DAF Convenient est alimenté par le moteur électrique, qui

tire son énergie des batteries lithium-ion dont la capacité totale est de 9 kWh, ce qui représente une autonomie de 3 à 6 kilomètres selon les conditions. Au quotidien, c'est suffisant pour les accès en zone d'accès contrôlé. Avec Convenient Innovation, DAF présente un système qui analyse la route en avance pour optimiser les performances de la chaîne cinématique afin de limiter les émissions du moteur diesel. Parmi les autres innovations figurent un système de climatisation électrique et l'essieu arrière qui gère le niveau d'huile dans le corps d'essieu. Le camion est équipé de plusieurs fonctionnalités d'aérodynamique passive et active visant à limiter la traînée aérodynamique. Les volets de la calandre se ferment automatiquement selon la charge attendue du véhicule – également en fonction de la position GPS du camion – pour garantir la meilleure aérodynamique. ■



© 123RF.COM - ANEK SUWANNAPHOOM

« AVEC UNE CROISSANCE ESTIMÉE À +15% EN VOLUME PAR AN, LES VOLUMES DE L'E-COMMERCE DEVRAIENT DOUBLER D'ICI 5 ANS. LA CONSÉQUENCE EST UNE ATOMISATION DES FLUX AVEC DE PLUS EN PLUS DE COLIS UNITAIRES. »

croissance à deux chiffres notamment au travers du Click-and-Collect. Stratégie payante car elle représenterait une part majeure des commandes on-line et le retrait des commandes générerait de 10 à 15% de ré-achat sur place et des « retours ». Depuis peu, le dernier frein à l'omnicanalité est en train d'être levé avec le développement des livraisons

instantanées (livraisons jour même sur RDV ou créneaux horaires). L'idée est simple, il faut rapprocher les stocks au plus près de la zone de chalandise de ses clients. La solution étant de considérer le magasin comme un entrepôt. Et ça, les géants du e-commerce ne l'auront jamais... en tout cas pas pour l'instant. On parle donc de ship-from-store pour relever le défi des

livraisons H+. Changement de génération, évolution de la consommation : nous sommes passés du J+ au H+ en délais de livraison et de click-to-possession. Une partie des consommateurs veut être maintenant livrée dans la journée dans les principales métropoles. De quoi envisager de savourer des plats surgelés ou sous vide le jour-même selon ses envies. ■



> TAXE SUR LES FLUIDES FRIGORIGÈNES HFC

NOUVEAU REBONDISSEMENT

PAR GUY THOMAS, CONSULTANT

Pour la troisième fois, les élus de la majorité veulent taxer les HFC.

La première fois, ce fut en 2013. Face à la mobilisation de la profession, le projet du gouvernement fut abandonné. Plus récemment, en 2017, le PLF 2018 n'a pas retenu le principe de cette taxe. Pourtant plusieurs tentatives furent conduites, à la fois par le gouvernement, les députés et les sénateurs. Elles ont, de nouveau, rencontré l'opposition unanime de la profession. Nouveau rebondissement : le 5 juillet dernier, Monsieur le député Mathieu Orphelin annonçait : « J'ai la conviction que le gouvernement va inclure la taxe HFC dans le PLF 2019 ».

Alors pourquoi un tel acharnement ? En 2013 puis en 2017, les professionnels du secteur ont unanimement expliqué que cette taxe serait improductive et générerait des risques majeurs (augmentation importante du prix des HFC, mise sur le marché de produits frelatés, rupture de la chaîne du froid).

EN 2018, QUE CONSTATONS-NOUS ?

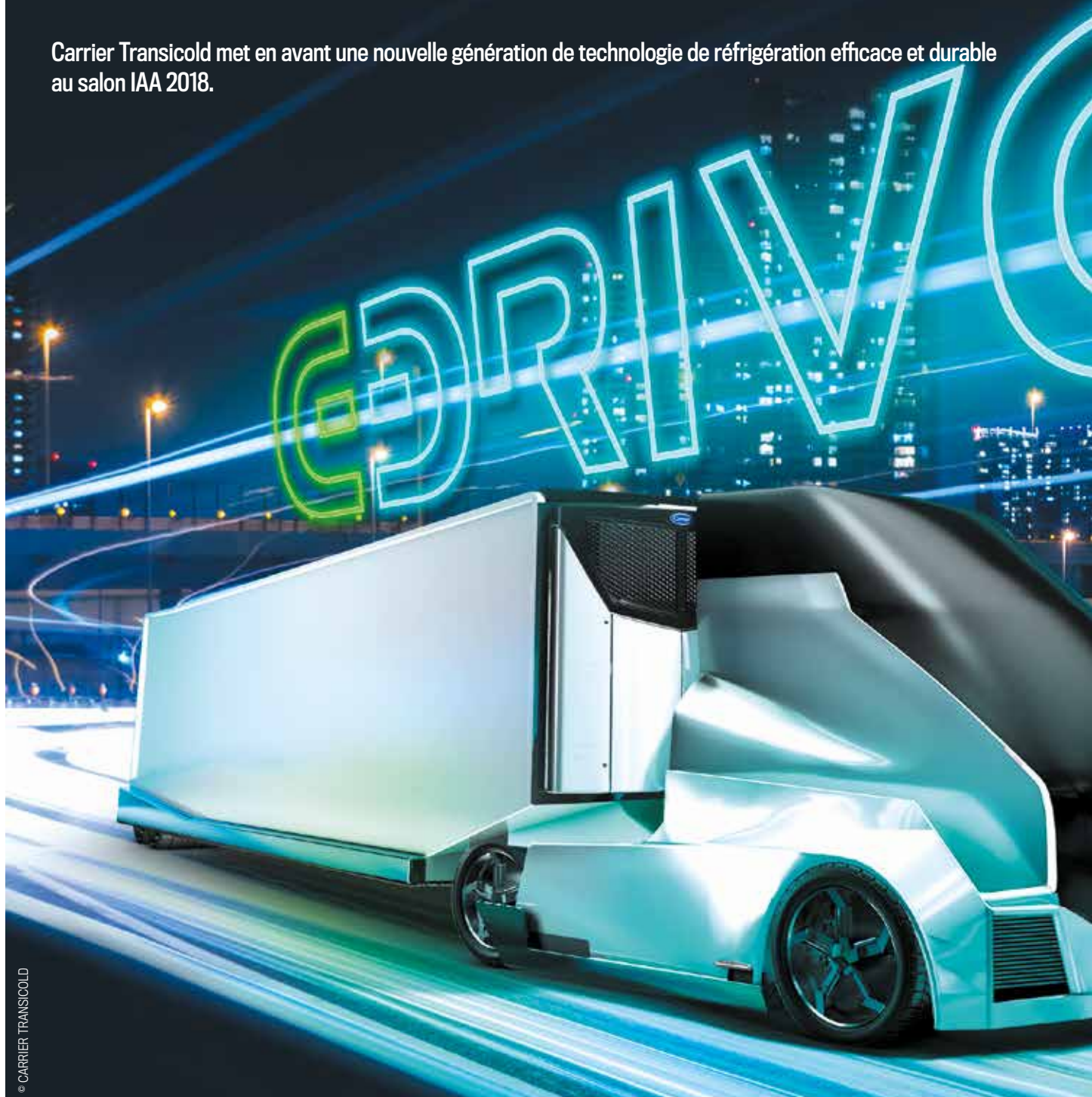
Au 1^{er} janvier 2018, les tonnes équivalent CO₂ mises sur le marché pendant la période de référence 2009/2012 sont diminuées de 37 % pour les quantités en vrac et 11 % pour les

quantités contenues dans les équipements pré-chargés. De plus, le prix des fluides a flambé, l'augmentation peut atteindre pour certains 800%, ce qui confirme les craintes des professionnels. Enfin, la pénurie menace. Et pendant ce temps, à l'étranger ? Le gouvernement espagnol annonce une diminution de la taxe sur les HFC qu'il avait instaurée... peut-être un peu vite et sans aucun doute par erreur. Ce gouvernement a-t-il compris que cette taxe était improductive ? Les dispositions du règlement F-Gas 517/2014 - instauration des quotas, mise en place d'un phase down, formation des techniciens, contrôles périodiques d'étanchéité obligatoires, traçabilité, suivi et déclaration des consommations - permettent à elles-seules de lutter efficacement contre le réchauffement climatique tout en préservant la survie d'une profession garante de la sécurité alimentaire de nos concitoyens. Cet acharnement n'aurait-il pas d'autres raisons que financières ? ■

> TRAILER INNOVATION AWARDS 2019

CARRIER TRANSICOLD GÉNÉRATION ÉCO-RESPONSABLE

Carrier Transicold met en avant une nouvelle génération de technologie de réfrigération efficace et durable au salon IAA 2018.



© CARRIER TRANSICOLD

Carrier Transicold présentera son système de réfrigération à température contrôlée nouvelle génération destiné aux semi-remorques. Ce nouveau produit phare pour semi-remorques a été repensé pour offrir aux transporteurs routiers de nouveaux sommets en termes d'efficacité. La clé de sa performance réside dans l'amélioration significative de la consommation de carburant par rapport à la version précédente, réduisant ainsi les coûts d'exploitation de la flotte et son impact sur l'environnement.

« L'IAA est le plus grand événement du genre dans le secteur européen du transport routier, et l'occasion idéale de présenter à des dizaines de milliers de visiteurs notre nouvelle technologie de réfrigération pour semi-remorques », a déclaré Bertrand Gueguen, Président International Truck Trailer, Carrier Transicold. « Ce lancement montre notre engagement à fournir à nos clients des solutions de transport réfrigéré toujours plus efficaces et respectueuses de l'environnement. »

TECHNOLOGIE TOUT-ÉLECTRIQUE E-DRIVE

Comme pour la génération actuelle des systèmes de réfrigération pour semi-remorques de Carrier Transicold, la nouvelle unité utilisera sa technologie tout électrique brevetée E-Drive, développée il y a 20 ans et qui continue d'évoluer au sein de la gamme de produits Carrier Transicold. La technologie innovante E-Drive supprime les transmissions mécaniques que l'on trouve dans les systèmes à courroies traditionnels et transforme l'énergie venant du moteur diesel en électricité par le biais d'une génératrice afin d'alimenter le système de réfrigération.

SUPRA CNG UNE NOUVELLE FOIS PRIMÉ



Carrier Transicold et son groupe frigorifique Supra CNG au gaz naturel remportent le prestigieux « Trailer Innovation Awards 2019 », dans la catégorie « Environnement ». Ce nouveau groupe frigorifique, innovant et performant, permet la réduction significative des émissions et améliore l'efficacité des utilisateurs. Cette avancée très attractive illustre l'engagement permanent de Carrier Transicold en faveur de solutions de transport frigorifique efficaces et durables. « Le Supra au gaz naturel est une solution concrète et performante notamment pour les acteurs de la distribution urbaine. Notre nouveau groupe va permettre d'accélérer la transition énergétique liée aux activités du transport frigorifique et de simplifier le quotidien de nos clients soumis à de nombreuses restrictions de circulation », déclare Jean-Pascal Vielfaure, Directeur Général Europe du Sud, Carrier Transicold. Conçu pour l'utilisation d'un carburant unique (GNC) pour l'ensemble du véhicule (le moteur du camion et l'unité de réfrigération), le groupe Supra n'a qu'un seul et unique point de remplissage ce qui permet d'économiser du temps et de l'argent et d'augmenter la productivité de l'opérateur. Grâce à son réservoir dédié, l'unité de réfrigération bénéficie d'une autonomie totale et peut assurer l'intégrité de la chaîne du froid même lorsque le camion est au ralenti ou à l'arrêt. ■

Le fonctionnement au GNC offre une solution durable pour abaisser nettement les émissions par rapport aux groupes à moteur diesel à allumage par compression* :

- Jusqu'à moins 95% des émissions de particules
- Jusqu'à moins 70% de Nox par rapport à un moteur diesel à allumage par compression
- Jusqu'à moins 20% des émissions de CO₂
- Réduction des fumées et des odeurs
- Compatible avec le carburant Bio GNC élaboré à partir de déchets organiques

Le groupe frigorifique vient également de recevoir la certification PIEK grâce à ses émissions sonores inférieures à 60 décibels et permet donc les livraisons dans les zones urbaines à haute densité, tôt le matin ou tard dans la nuit.

> CONSTAT & PROSPECTIVE

RÉSULTATS DU 10^E BAROMÈTRE CPV-DÉMÉTER 2018

Pour cette dixième édition, le choix a été de prendre des sujets forts en lien avec les attentes des consommateurs pour lesquels la logistique responsable peut apporter des solutions intéressantes. Extraits.

Chaque année, CPV Associés et le Club Déméter réalisent une enquête auprès des entreprises et des acteurs publics membres de l'association. Elle permet de faire un état de l'art sur les pratiques d'entrepreneurs militants et engagés dans une démarche de progrès, et dont la vision ouvre sur de nouvelles perspectives en matière de logistique responsable.

VOUS AVEZ DIT « NEUTRALITÉ CARBONE » EN 2030 ?

Le Club Déméter a souhaité questionner ses membres sur la faisabilité, ou non, de cette neutralité carbone, mais à échéance 2030. Pour rappel, le gouvernement avait fixé moins de 40 % d'émission de GES pour cette même échéance. **31 % des membres pensent que cet objectif est envisageable alors qu'ils sont 28 % à admettre qu'il sera compliqué d'y parvenir, même si 64 % des entreprises membres interrogées se disent proactives en la matière.** On constate à travers ces chiffres que cette neutralité reste un sujet complexe pour les entreprises membres, notamment dans son application opérationnelle pour la supply chain. **En effet, 48 % des interviewés admettent qu'il y a des pistes technologiques frémissements. Toutefois, et c'est un signal intéressant, 20 % sont convaincus que ces avancées sont prometteuses.** La difficulté de percevoir aujourd'hui l'atteinte de ces objectifs est principalement due

aux solutions technologiques actuellement disponibles, à l'engagement des pouvoirs publics et enfin à la maturité des acteurs. Sur les aspects financiers, **57 % des interviewés estiment qu'une chaîne logistique neutre en carbone affecterait les coûts d'acheminement des marchandises contre 26 % qui sont sûrs que cela pourrait être l'opportunité de faire des économies sur la chaîne globale.** « La neutralité carbone serait une source d'efficacité économique ? c'est encourageant, mais pour 2030 il semble difficile de tenir de tels objectifs. Par contre, les signaux faibles de cette enquête démontrent qu'à horizon 2050, cette perspective est réalisable si elle s'appuie sur deux leviers: l'essor technologique pour les moyens logistiques et l'économie collaborative pour l'organisation logistique » souligne Julien Darthout, directeur général de CPV Associés.

BLOCKCHAIN ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE, QUEL RÔLE POUR LA SUPPLY CHAIN ?

La blockchain devient un registre transparent et inviolable d'informations. Elle doit aider à renforcer la traçabilité des supply chain afin de dresser des diagnostics plus rapides lors de contaminations alimentaires, par exemple. **29 % des membres ont déjà adopté ces solutions blockchain pour la traçabilité de leurs produits et de leurs moyens de livraison, dans la gestion des actifs ou encore dans le cadre de la formation.**

42 % des membres estiment que d'ici 3 ans les applications opérationnelles blockchain adaptées à la sécurité alimentaire seront disponibles.

COMMERCE DIGITAL ET EXIGENCE CLIENT, EST-CE BIEN RESPONSABLE ?

Le commerce digital et l'émergence des nouveaux entrants ont reconfiguré la place de la logistique dans l'offre proposée par ces derniers. **Pour 67 % des distributeurs et 50 % des industriels interrogés, une importante mutation est en cours sur l'ensemble de leurs activités.** Côté prestataires, 53 % reconnaissent également cette mutation mais seulement sur une partie de leurs activités. L'organisation la plus appropriée de ce maillon transport demain sera celle **issue des métiers d'expertises spécifiques en cours de développement pour 34 % des interrogés. 27 % pensent qu'elle sera le fruit d'une implication transport plus forte de la part des consommateurs.** Ils sont **77 % à être convaincus que les objectifs stratégiques d'une logistique efficiente se fondent sur des organisations omnicanales afin de tirer les bénéfices de l'ensemble des univers commerciaux.** Enfin, **80 % anticipent le développement d'une politique de sous-traitance de la part des leaders du e-commerce.**

Ce sondage a été réalisé en avril 2018 auprès de 60 personnes issues de 29 entreprises membres du Club Déméter, dont 30 % de distributeurs - 32 % d'industriels - 32 % de prestataires - 6 % d'institutionnels.

CHEREAU[®] next



QUAND LA TECHNOLOGIE
SE PLIE À VOS ENJEUX

Retrouvez-nous
sur notre stand
27 E02



IAA 2018

CONNECTIVITÉ • ERGONOMIE • SÉCURITÉ • PERFORMANCE

CHEREAU NEXT est la première semi-remorque frigorifique de nouvelle génération utilisant la technologie Bus CAN. Les organes de la semi-remorque communiquent entre eux grâce à une architecture multiplexée qui permet d'automatiser de nombreuses fonctions et d'en créer de nouvelles pour plus de confort, d'efficacité et de sécurité au service des transporteurs. Amélioration des conditions de travail et fidélisation des conducteurs, augmentation de la sécurité à quai et sur route, parfaite maîtrise de la chaîne de froid, richesse des données disponibles pour la télématique, maintenance préventive...



INNOVATION DRIVES YOU FORWARD

> INTERVIEW EXCLUSIVE

THERMO KING PRÉSENTE LES GROUPES ÉLECTRIQUES B 100 ECO ET E 200

PROPOS RECUEILLIS PAR PIERRE BESOMI



Pauli Johannesen, Vice-président et directeur général pour camions, remorques et bus de Thermo King en Europe, Moyen-Orient et Afrique (EMEA) répond en exclusivité à FROIDNEWS.

Qu'allez-vous présenter à l'IAA ?

Pauli Johannesen : Notre stand C05 situé Hall 27 présentera notre vision de la ville du futur en Europe. L'un des nouveaux produits lancés à l'IAA 2018 sera le B 100 Eco. Cette unité est entièrement électrique. Elle est dédiée aux VUL. Ces matériels sont en cours de fabrication dans notre usine de Barcelone, et nous sommes en phase d'essais avec Peugeot et Citroën en Espagne. Nous présenterons aussi la nouvelle unité électrique de la série E 200 pour camions légers de 6 tonnes.

> ÉCONOMIE CIRCULAIRE

LA MÉTHANISATION SE PROPAGE EN PETITS CERCLES

L'inauguration d'une unité de méthanisation et d'une station de gaz illustre un exemple parfait d'économie circulaire.



« Pauvre en carbone mais riche en emploi, la filière biométhane permet la transition écologique des transports et assure une plus grande indépendance énergétique de la France et de l'Europe », a déclaré Pierre Lahutte, Président de la marque Iveco.

La nouvelle unité de méthanisation doublée d'une station de gaz, implantées à Cestas, s'inscrivent dans la collaboration entre Air Liquide, Carrefour et Pot-au-Pin Énergie. La boucle vertueuse du projet commence dans les champs de Pot-au-Pin Énergie, une société créée par Planète Végétale, l'un des principaux producteurs français de carottes et poireaux pour la production de biométhane à Cestas. Son biodigester est alimenté par des cultures intermédiaires cultivées sur des terres disponibles entre l'automne et le début du printemps. Une fois purifié, le biométhane est injecté dans le réseau de distribution de gaz de GRDF, qui l'achemine jusqu'à des stations de GNC à travers tout le pays, dont la toute nouvelle station implantée sur le site de Cestas. Des véhicules alimentés au gaz naturel, notamment les camions de livraison des supermarchés Carrefour, font le plein de biométhane et s'en servent pour transporter des marchandises, refermant ainsi cette boucle d'économie circulaire. ■



Comment Thermo King se positionne en matière de développement durable ?

P.J. : Le développement durable constitue un axe prioritaire de notre stratégie. La réglementation et la pression sociale ont radicalement changé la façon dont les transporteurs opèrent. Plus de 200 villes en Europe sont en train de limiter l'accès aux véhicules. Dans ce contexte, nos clients veulent prendre part à la transition énergétique et faire du transport à émission zéro une opération commerciale viable. Chez Thermo King et Frigoblock, nous proposons l'offre de produits non diesel la plus complète sur le marché. Ce portfolio comprend les solutions zéro émission, toutes les technologies électriques et hybrides, ainsi que notre offre Cryotech

de réfrigération de transport au dioxyde de carbone liquide. Nous continuons également à innover avec nos unités frigorifiques à moteur diesel qui respectent la réglementation sur les émissions à venir, comme le nouveau règlement sur les engins mobiles non routiers, qui sera introduit le 1^{er} janvier 2019.

Comment considérez-vous le marché français ?

P.J. : La France est un marché mature. Nos clients expriment leur intérêt pour les solutions de transport éco-responsable. L'offre de Thermo King et Frigoblock permet de réduire l'empreinte écologique. Elle contribue aussi à améliorer la qualité de vie dans les villes avec des livraisons à faible bruit et à faible émission. Tout cela est naturellement rendu possible

« L'UN DES NOUVEAUX PRODUITS LANCÉS À L'IAA 2018 SERA LE B 100 ECO. CETTE UNITÉ EST ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE... »

PAULI JOHANNESSEN.

grâce au professionnalisme de notre réseau de concessionnaires qui investit dans les hommes et les infrastructures. C'est le cas, par exemple, avec la récente inauguration de la nouvelle agence Froid & Services à Bordeaux. De plus, nous déployons des programmes de formation pour assurer un service conforme aux attentes de nos clients. ■

Des solutions télématiques innovantes pour optimiser la productivité de votre flotte

Gestion de la chaîne du froid

- Enregistreur homologué EN 12300
- Traçabilité de la température en temps réel
- Création de la documentation attestant l'intégrité de la chaîne du froid
- Alarmes de température
- Données des groupes frigorifiques et contrôle bidirectionnel
- Surveillance du niveau de carburant

Verrouillage et capteurs de portes

- Sécurisation et contrôle de la cargaison
- Optimisation des temps de chargement

Données EBS

- Réduction des coûts et des usures
- Maintenance préventive

Contrôle de la pression des pneumatiques

- Surveillance de la pression et de la température des pneus
- Diminution des coûts d'exploitation et de la consommation de carburant

Suivi en temps réel

- Amélioration de la productivité et de la qualité de service
- Localisation en cas de vol

Les rapports d'analyse, des outils d'aide à la décision

À la demande, ou bien reçus automatiquement et périodiquement par mail :

- Comportement de conduite : freinage brusque et d'urgence, déclenchement du système anti-remorquage et de l'ABS
- Distance parcourue en charge / à vide, tonnes par kilomètre
- Taux d'utilisation des véhicules
- Rapport de température numérique et graphique
- Rapport de maintenance

La plate-forme TCC

La plate-forme de service TControl Center est le cœur du système. Elle permet de traiter et de valoriser les données provenant des véhicules, de stocker les données de manière sécurisée et aussi d'offrir la possibilité de s'interfacer avec vos applicatifs métiers ou des applications de nos partenaires.

Retrouvez-nous en 2018

IAA
2018-17 septembre 2018
Les salons de l'industrie
Hall 26 Stand C31

NEUF PRODUITS DE NOUVEAU NIVEAU
TECHNOTRANS
FRANCE DES EXPOSITIONS - NANTES
Stand G075
www.colson-technotrans.com

Les marques du Groupe BPW :

www.bpwfrance.fr

› PUISSANCE BRUTE

FRIGOBLOCK, LE PACK DU FROID

PAR PIERRE BESOMI

La commercialisation de la nouvelle unité de réfrigération Frigoblock AW30 nous donne l'occasion de faire un focus sur cette entreprise de quarante ans.

Au premier coup d'oeil, les groupes Frigoblock sont taillés comme des joueurs de rugby qui seraient nés dans la Ruhr, à Essen, en 1978. À y regarder de plus près, ces unités sont choisies par des professionnels très exigeants de la logistique. La raison en est simple : certifié PIEK, Frigoblock présente des capacités frigorifiques répondant aux contraintes de la distribution. Bien que plus chers à l'achat qu'un groupe conventionnel,

les groupes Frigoblock constituent une alternative sérieuse aux unités diesel ou utilisant d'autres énergies (gaz, hybride, cryogénie au CO₂ ou à l'azote liquide, etc.). Ce matériel a fait ses preuves en étant, en particulier, très apprécié en livraisons urbaines, de jour comme de nuit, grâce à sa puissance qui permet de réajuster la température de la caisse en un temps record après chaque ouverture de portes. Et puis c'est bien connu, le prix s'oublie, la qualité reste...

› SÉCURITÉ

ATTENTION AU DÉPART !

La sécurisation des plates-formes logistiques contre les départs inopinés de camions est en bonne voie.

La Chaîne Logistique Du Froid a rédigé une Charte d'Engagement à sécuriser les plateformes logistiques contre les départs inopinés de camions. L'objectif est de rendre impossible tout départ d'un véhicule à quai tant que les opérations de chargement ou déchargement ne sont pas terminées et que le personnel risque d'être dans la caisse du camion ou en transition entre la caisse et le quai. Une des premières mesures préconisées par cette Charte est la prise systématique des clés des camions se présentant sur les plate-

formes logistiques. Cette action, nécessaire mais non suffisante pour empêcher les accidents liés à un départ inopiné, contribue à sensibiliser les salariés aux risques et permet de limiter l'occurrence des départs inopinés des camions. Les dirigeants des entreprises ou groupes Antoine, Barbero, Denjean Transports, Dhollandia, Étoile Routière, Frappa, Le Calvez Surgelés, Lucas Europe, Martin Brower, NJS Faramia, Norfrigo, Olano, Sofrilog, Stef, STG et Tesson ont signé la Charte à l'occasion des Rendez-Vous 2018 de La Chaîne Logistique Du Froid.



ILLUSTRATIONS

1. Au siège social à Essen, l'entreprise emploie environ 150 personnes qui produisent jusqu'à 2500 groupes frigorifiques par an. 2. Sécurité de la chaîne du froid avec la nouvelle unité de réfrigération Frigoblock AW30 qui offre une puissance très rassurante pour les donneurs d'ordres

Avec les technologies conventionnelles, l'écart se réduit rapidement en fonction de l'utilisation, grâce à un coût d'exploitation minoré.

UNE VALEUR SÛRE

Fondée en 1978, l'entreprise s'est rapidement positionnée comme l'un des principaux fabricants d'unités de réfrigération de transport en Allemagne. Le nom Frigoblock est devenu celui d'une marque synonyme de performances, respectueuses de l'environnement. Depuis mars 2015, cette société fait partie d'Ingersoll Rand (propriétaire de Thermo King). « Ingersoll Rand fait progresser la



La Chaîne Logistique Du Froid met à disposition de ses adhérents signataires deux pictogrammes spécifiques.

D'autres entreprises la signeront dans les prochains mois. La démarche peut s'appliquer à tous les professionnels concernés au sein de la filière du transport et de la logistique. Prochaine étape : la présentation à la CNAM d'un projet de Recommandation Nationale qui détaillera les solutions techniques et opérationnelles à mettre en œuvre sur les quais ou dans les camions. ■



« INGERSOLL RAND FAIT PROGRESSER LA QUALITÉ DE VIE EN CRÉANT ET EN SOUTENANT DES ENVIRONNEMENTS SÛRS, CONFORTABLES ET EFFICACES... »
LAURENT DEBIAS,
DIRECTEUR MARKETING CHEZ INGERSOLL RAND.

qualité de vie en créant et en soutenant des environnements sûrs, confortables et efficaces. Il s'est avéré opportun de compléter notre portfolio avec ces unités électriques qui répondent en tous points aux besoins de certaines applications », indique Laurent

Debias, Directeur marketing chez Ingersoll Rand. Aujourd'hui, Frigoblock totalise plus de 40 000 unités de réfrigération produites depuis 40 ans. La marque est soutenue par un réseau de plus de 150 partenaires professionnels en Europe. ■

› MIEUX MANGER, MIEUX ROULER

FRANPRIX PASSE AU GAZ

Franprix renouvelle sa confiance à Scania avec une seconde commande de dix-huit porteurs gaz nouvelle génération.

L'exploitation de vingt porteurs Scania au gaz durant l'année 2017 ayant été concluante pour Franprix, l'enseigne marque avec cette nouvelle commande, sa volonté de passer progressivement l'ensemble de sa flotte aux énergies alternatives. Les véhicules, en location auprès de Scania Rent, seront affectés aux livraisons des



(de g. à d.) **Éric Darné**, Directeur commercial Scania France et **Christian Bens**, Directeur logistique Franprix.

points de vente Franprix en région Île-de-France. Ces véhicules sont équipés de la nouvelle cabine P, du moteur 9 litres développant 340 ch, et dotés de la boîte de vitesses automatisée Scania Opticruise. ■

COOL !

N&K reste cool avec Krone



« N&K est l'un des plus grands clients de la réfrigération de Krone », explique B. Jensen, Président de N&K. Le logisticien danois vient de recevoir sa 1000ème semi-remorque réfrigérée depuis 2010. La flotte est équipée de la télématique Krone, qui permet de numériser toutes les données dans le système informatique interne de N&K. Selon Søren Outzen, Directeur général de Krone Fleet, Danemark, « Le logisticien a déjà commandé 225 nouvelles semi-remorques réfrigérées pour livraison en 2018 et 2019. » N&K a été fondée à Esbjerg par B. Jensen en 1988. L'entreprise se concentre sur le transport de marchandises fraîches et congelées vers l'Europe occidentale et orientale. Elle possède des filiales en Norvège, Suède, Lituanie et en Espagne.

Christophe Tharrault, nouveau Président de Volvo Trucks France



Le constructeur a eu la clairvoyance de nommer cet homme passionné et expert, reconnu pour ses qualités d'homme de bon

commerce. Christophe Tharrault était jusqu'à présent Directeur Général du Volvo Truck Center Ouest depuis mai 2015. A 49 ans, ce diplômé en génie mécanique puis de l'ESCRA, a exercé plusieurs fonctions de management au sein de Volvo depuis 1992 notamment en tant que Directeur Commercial France entre 2006 et 2015.

> CONJONCTURE TRM

L'ACTIVITÉ DÉCÉLÈRE POUR LE 2^E TRIMESTRE CONSÉCUTIF

MORAL DES CHEFS D'ENTREPRISE : L'OPTIMISME FLÉCHIT À NOUVEAU

Le baromètre de la FNTR, qui synthétise le jugement des professionnels sur la situation récente de leur entreprise, passe de +17 au 2^e trimestre 2017 à +9 au 2^e trimestre 2018. Cet indicateur demeure néanmoins favorable, témoignant d'une vision toujours optimiste des chefs d'entreprises sur la situation globale de leurs entreprises.

L'ACTIVITÉ DU TRM MOINS DYNAMIQUE

Les chefs d'entreprises du TRM perçoivent une poursuite de la croissance de leur activité, quoiqu'à un rythme moins marqué qu'auparavant. Cette décélération de l'activité résulte d'un moindre dynamisme des grands secteurs de débouchés du TRM. Entre le 2^e trimestre 2017 et le 2^e trimestre 2018, l'activité perd près d'un point de croissance, en particulier dans le commerce de détail et la grande distribution (+2,9%, après +3,7% au 2^e trimestre 2017).

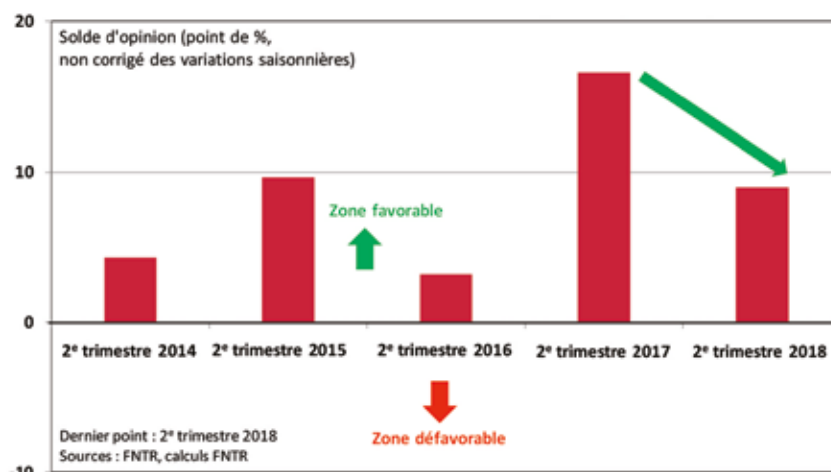
LE COÛT DU CARBURANT S'ACCENTUE

Le coût du gazole demeure élevé pour les entreprises du TRM, et s'accroît entre le 2^e trimestre 2017 et le 2^e trimestre 2018. Il augmente ainsi de près de 15% au 2^e trimestre 2018, soit environ 11 points de pourcentage de plus vs. même période 2017.

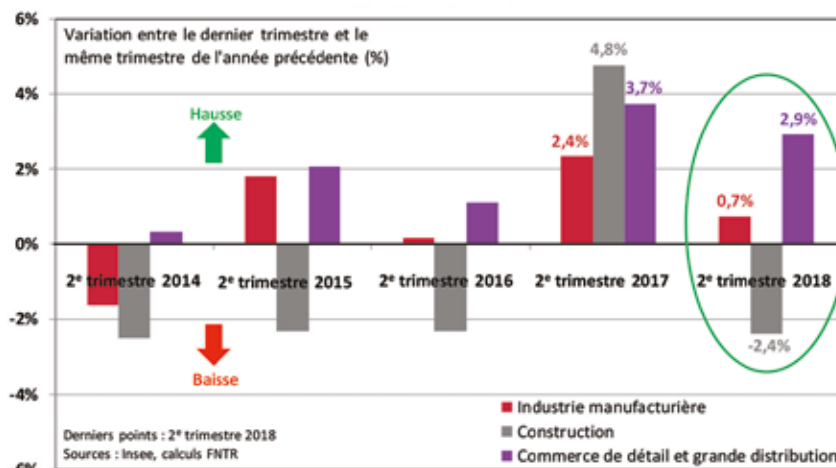
LES BESOINS DE RECRUTEMENT DEMEURENT

Pour les prochains mois, les chefs d'entreprise du TRM s'attendent à ce que leur activité décélère à nouveau et que, simultanément, les effectifs de conducteurs salariés soient moins dynamiques, en dépit des tensions persistantes sur les recrutements. ■

BAROMÈTRE FNTR DU JUGEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DU TRM FRANÇAIS SUR LA SITUATION DE LEUR ENTREPRISE



MARCHÉS CLIENTS DU TRM FRANÇAIS : ÉVOLUTION RÉCENTE DE L'ACTIVITÉ





CHAMPIONS DU MONDE !



2013



2019

LAMBERET

NOUS INNOVONS. VOUS GAGNEZ.

Lamberet remporte pour la seconde fois **Le Trailer Innovation Award** à l'IAA 2018, le plus grand salon mondial dédié au transport !



Notre nouveau système de cloison ERGOWALL a été primé dans la catégorie Components. Cette cloison révolutionnaire équipe nos carrosseries frigorifiques multi-températures pour porteurs et semi-remorques, en neuf et en rétrofit. Virtuellement incassable et autorisant une hauteur de passage inégalée, elle optimise votre taux de service et votre productivité. Son ergonomie et sa légèreté séduiront vos opérateurs de quais et vos conducteurs. Découvrez la démonstration en flashant ce code !



IAA 2018 | RETROUVEZ-NOUS : HALL 27 STAND A31

www.lamberet.com

LA ROUTE DU FROID BENELUX

> BRUXELLES

CARRIER TRANSCICOLD DÉPLOIE LE

Avec une offre de vente, de montage et de service après-vente sous le même toit, l'agence Carrier Transicold de Zellik, en périphérie de Bruxelles, optimise la vitesse commerciale de ses clients.

« **N**otre agence située en périphérie de Bruxelles, illustre le concept de One Stop Shopping, parfaitement adapté aux besoins de nos clients », explique Christ Hutsebaut, Sales Manager Benelux Carrier Transicold Belgique et Pays-Bas. Nous travaillons aussi bien avec les loueurs que les réseaux constructeurs et les carrossiers. Notre



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

La sécurité chez Carrier Transicold est une priorité. Par exemple, la généralisation du fil de vie dans les ateliers limite le risque d'accidents du travail, tout en apportant une meilleure efficacité pour les clients. « *Même approche en termes de sécurité pour la protection des techniciens sur le site de nos clients* », complète Christ Hutsebaut.

ONE STOP SHOPPING

clientèle est principalement constituée des métiers de l'alimentaire, horeca (hôtel-restaurant-café) ou laboratoires pharmaceutiques. A noter des applications plus originales avec le transport d'animaux ou encore les brasseries qui exploitent des camions citernes sous température dirigée 4-6°C pour limiter la mousse lors de la distribution des bières en vrac. » ■

ILLUSTRATIONS

1. L'agence de Bruxelles dispose de 2 véhicules ateliers mobiles qui couvrent un territoire de 100 km à la ronde jusqu'à Charleroi au sud-est.
2. L'agence de Zellik traite un porte-feuille clients d'horizons divers tant en ventes, montages et maintenance avec 13 collaborateurs.
3. Le réseau Carrier Transicold compte 20 agences au Benelux.
4. La clientèle est principalement constituée des métiers de l'alimentaire, horeca (hôtel-restaurant-café), ou laboratoires pharmaceutiques.

« NOUS TRAVAILLONS AUSSI BIEN AVEC LES LOUEURS QUE LES RÉSEAUX CONSTRUCTEURS ET LES CARROSSIERS... »
CHRIST HUTSEBAUT, SALES MANAGER BENELUX CARRIER TRANSICOLD BELGIQUE ET PAYS-BAS.

RÉFRIGÉRATION SANS MOTEUR

Carrier Transicold a acquis l'entreprise néerlandaise TRS en 2016 - proposant des solutions de réfrigération sans moteur diesel. Le constructeur propose ce système de production de froid éco-responsable tirant son énergie d'un module Eco-Drive connecté au moteur Euro 6 du camion porteur. Ce dispositif permet la production d'électricité en 400 V pour alimenter les véhicules frigorifiques depuis la prise de force du véhicule. Renforcé par la certification PIEK, ce matériel répond aux nouvelles exigences de la logistique durable, tant pour porteurs distribution que pour les méga-camions de 60t.



COLD & CO
Cold Chain Expert

Concevoir Sur-Mesure & Certifier le Dernier Km sous Température Dirigée



MessengerBag (20 à 30 litres)
 Glacière Multi-Applications personnalisable, alliant souplesse, grande légèreté (1kg), haute performance, flexibilité et respect de l'environnement. Facile à utiliser en zone urbaine.



CarryTemp (150 à 1000 litres)
 Caisse isotherme, Certifiée ATP - Ambient - Frais - Congelé (3 en 1), lavable, facile à utiliser, réutilisable, légère, robuste, ultra-performante. Solution adaptée aux véhicules secs.

Showroom

10 ter Rue Volta,
94140 Alfortville, France
Tél : +33 1 53 14 11 15



info@coldandco.com

www.coldandco.com

LA ROUTE DU FROID BENELUX

> FULL SERVICE

FRAIKIN, L'INNOVATION AU SERVICE DE NOUVELLES AMBITIONS

Machelen est une commune néerlandophone de Belgique située en Région flamande, dans la province du Brabant flamand. Elle accueille le siège de Fraikin Benelux.

ILLUSTRATIONS

1. (de g. à d.) Frédéric Van Humbeeck, Senior Area Manager Refrigerated Vehicles FRAIKIN Benelux, Jan Van de Perre, CEO de FRAIKIN Benelux, Wim De Vos, Sales Director FRAIKIN Benelux. 2. Le réseau de Fraikin s'articule autour de 3 agences à Utrecht (Pays-Bas), Differdange (Luxembourg) et Machelen, complétés par 2 points de drop off à Liège et Sombreffe (Namur). 3. A Machelen, Fraikin a investi dans une flotte courte durée récente et dispose de véhicules de remplacement conformes aux attentes des clients. 4. Il y a quelques semaines, Fraikin a effectué la livraison des premiers véhicules GNC Fiat Ducato au GNC pour de la location longue durée en multi-température.

« **F**raikin se lance dans une nouvelle phase de développement et dispose maintenant de tous les ingrédients nécessaires pour avancer et proposer un plan stratégique audacieux à long terme qui exploite le plein potentiel de la société », a déclaré Pierre-Louis Colin, Président du groupe Fraikin à l'occasion des Connection Days qui avaient réuni de nombreux clients internationaux en France. Dans le prolongement de cet événement, les équipes du Benelux poursuivent leurs efforts pour accompagner la croissance du marché : « Il y a quelques années, nous avons décidé d'augmenter la pénétration de notre offre froid en full service, explique Jan Van de Perre, CEO de Fraikin Benelux. Nous avons, en effet, choisi d'être plus présents, en particulier dans le marché du transport en température dirigée. Naturellement, nos clients attendent de nos équipes une grande qualité de service. » Fraikin prête une attention extrême pour répondre au cahier des charges de ses clients : rien n'est laissé au hasard dans le choix du constructeur du groupe frigorifique, du programme d'entretien de ce même groupe, du carrossier spécialiste, ou encore du châssis et de la télématique. « Nous constatons un accueil de plus en plus



favorable envers la location de véhicules. c'est une tendance palpable qui traduit l'évolution des mentalités vers l'externalisation, constate Jan Van de Perre. Certes, les coûts pour investir dans le froid sont élevés mais grâce à la souplesse de la location, les clients ont la possibilité de disposer d'un véhicule avec un budget linéaire et sans surprise. » ■



EN CHIFFRES

3 AGENCES **1000** VÉHICULES
TOUTES CATÉGORIES

2 POINTS **40**
DE DROPOFF SALARIÉS

« FRAIKIN SE LANCE DANS UNE NOUVELLE PHASE DE DÉVELOPPEMENT ET DISPOSE MAINTENANT DE TOUS LES INGRÉDIENTS NÉCESSAIRES POUR AVANCER ET PROPOSER UN PLAN STRATÉGIQUE AUDACIEUX. »

PIERRE-LOUIS COLIN, PRÉSIDENT DU GROUPE FRAIKIN.

SUPRA® CNG

cool
by Carrier

**Respirez.
Nous innovons pour le futur**

TRAILER INNOVATION
2019
WINNER
CATEGORY
ENVIRONMENT

DÉVELOPPEMENT DURABLE ET SIMPLICITÉ D'UTILISATION

Conçu pour l'utilisation d'un carburant unique (GNC) pour le moteur du camion et l'unité de réfrigération, le groupe Supra® CNG n'a qu'un seul et unique point de remplissage, permettant d'augmenter la productivité de l'opérateur. Cette solution autonome et durable permet de réduire de manière significative les émissions de particules jusqu'à 95%, jusqu'à 70% de réduction des émissions d'oxydes d'azote et jusqu'à 20% de réduction des émissions de CO₂. Le Supra CNG est certifié Piek.

IAA 2018 | HALL 27 - Stand E15
20-27 Septembre, Hanovre

www.carriertransicold.fr

LA ROUTE DU FROID BRETAGNE

> MANOEUVRABILITÉ EXCEPTIONNELLE

TRANS-KORRIGAN A CHOISI LA SR2 SUPER CITY

Trans-Korrigan vient de renforcer son parc avec un superbe ensemble semi-remorque Lamberet SR2 Super City doté d'une maniabilité hors-pair grâce à ses deux essieux directionnels.



Maxime Houeix, gérant-fondateur de Trans-Korrigan, connaît bien l'adage « on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs ». Pourtant, sa première mission consiste à transporter et stocker les précieux chargements de la ponte aux « casseries » d'œufs, partout en France. Basée à Ploërmel (Morbihan), au cœur de l'industrie agro-alimentaire, Trans-Korrigan est spécialisée dans la logistique des ovo-produits qui seront transformés en omelettes ou pâtisseries. « Chez nous, en Bretagne, on aime bien les légendes et le Korrigan. Dans l'ancien temps, c'était le nom donné aux petits elfes, ces créatures féériques dont je m'inspire pour faire décorer mes véhicules, explique le dirigeant. Et pour le transport des œufs, j'ai opté pour Lamberet parce qu'on peut choisir le type d'essieux directionnels. » Cette semi-re-

morque est équipée du système Lamberet à commande électro-hydraulique. Elle présente des performances de maniabilité exceptionnelle avec son rayon de giration inférieur à celui d'un porteur 21 palettes. Le premier essieu est fixe, les second et troisième sont directionnels. Le système est actif en marche avant et arrière. Le conducteur peut aussi manœuvrer la remorque à distance avec sa télécommande. Une solution idéale tant pour les ramasses dans les cours de fermes exigües que pour la mise à quai. Et pour le stockage, la plateforme de 900 m² bénéficie d'une isolation et d'une ventilation optimales ainsi que d'une protection sous alarme et vidéo. Elle dispose de 2 portes de quai pour les rotations des camions qui reviennent de leurs ramasses avant de repartir en livraison le jour-même. Au fait, qui de l'œuf ou de la poule est arrivé en premier ? ■

ILLUSTRATIONS

1. Cet ensemble prestigieux permet de transporter jusqu'à 28 palettes d'œufs, soit 300 240 œufs, à la bonne température. 2. Maxime Houeix, passionné de beaux camions, a créé Trans-Korrigan à Ploërmel (Morbihan) en 2011. 3. Dans la chambre sous température contrôlée, plus d'un million d'œufs au départ pour les « casseries ». 4. On n'est jamais mieux servi que par soi-même : Maxime Houeix exploite une station de lavage attenante pour sa flotte, pour les transporteurs du secteur et les véhicules de passage.

FRAIKIN VOTRE LOUEUR DE VÉHICULES FRIGORIFIQUES



**QUELS QUE SOIENT VOS ENJEUX,
FRAIKIN VOUS APPORTE UNE SOLUTION PERSONNALISÉE,
MODULABLE ET ÉVOLUTIVE.**



**RESPECT
DE LA CHAÎNE
DU FROID**



**EXIGENCES SPÉCIFIQUES
LIÉES AUX PRODUITS
DE SANTÉ**
CertiCold, Certipharm...



**RENOUVELLEMENT
DES ATTESTATIONS
ATP**
21 agences habilitées
par le Cemafroid



**VÉHICULES
«RESPONSABLES»**
véhicules à énergies
alternatives, certification PIEK,
normes Euro...

**VOUS SOUHAITEZ PASSER
AUX ÉNERGIES ALTERNATIVES ?**
FRAIKIN vous propose des véhicules frigorifiques
à motorisation GNV sur l'ensemble de sa gamme.



Découvrez nos solutions : www.fraikin.fr

0820 16 15 15

Service 0,12 € / min
+ prix appel

FRAIKIN
YOU DRIVE. WE CARE

LA ROUTE DU FROID BRETAGNE

> PARTENARIAT

CHEREAU ET LE GROUPE DELANCHY, UNE HISTOIRE QUI SE PROLONGE

En 2018, le Groupe Delanchy célèbre le cinquantième anniversaire de sa création. Un demi-siècle d'existence pour le groupe de transport et logistique breton, et un demi-siècle de lien avec l'entreprise Chereau.



Il est des relations professionnelles exceptionnelles qui forcent l'admiration. C'est le cas avec ces deux entreprises qui, dès 1968, se sont rencontrées pour faire route ensemble. Chereau fut, en effet, le premier à venir accompagner le développement de la flotte de camions frigorifiques de Joseph Delanchy. 2018 est l'occasion de mettre en avant une partie de cette histoire commune avec la reconstruction à l'identique du premier Saviem de Bretagne Transports (identité de la première agence du Groupe Delanchy). Chereau a mis toute son expérience et son savoir-faire au service de ce projet « historique » dévoilé il y a quelques mois.

INNOVATION

Outre la grande série, le sur-mesure est l'une des autres forces de Chereau. Ainsi, pour ses carrossages « spéciaux », le Groupe Delanchy a toujours fait confiance

à l'expertise du constructeur-carrossier. C'est le cas, par exemple avec le développement des pré-séries des nouveaux camions GNV en 2016, ou plus récemment fin 2017 dans le cadre de la réalisation d'un prototype de porteur frigorifique Renault 100% électrique (traction et groupe froid alimentés par les mêmes batteries), exploité à Lyon. Chereau et Delanchy ont travaillé conjointement pour analyser les besoins et développer la solution idéale en fonction des contraintes techniques liées à cette motorisation et aux conditions d'exploitation.

REGARDS Tournés vers l'AVENIR

Misant sur les nouvelles énergies et les dernières avancées technologiques, le Groupe Delanchy prépare aussi l'avenir du transport routier sous température dirigée et compte naturellement sur ses partenaires. Expérience et solidité des

ILLUSTRATIONS

1. L'agence de Guidel, siège historique du Groupe Delanchy. 2. La reconstruction du premier camion du Groupe Delanchy. 3. Fin 2017, image symbolique des deux projets dans les ateliers de Chereau : la réplique du premier Saviem aux côtés du prototype électrique.

carrosseries de Chereau, soutien au développement de projets sur-mesure, le Groupe Delanchy renouvelle ainsi sa confiance à son partenaire historique qui l'accompagnera dans les années à venir. ■

FIABILITÉ SIMPLICITÉ RENTABILITÉ MANITOU

Une machine immobilisée, c'est une organisation de travail perturbée. Manitou s'en préoccupe, concentrez-vous sur votre activité. Le M125 est conçu simplement avec toute l'expertise fondamentale Manitou pour une utilisation aisée et une maintenance minimale. Ainsi, vous travaillez en toute sérénité et votre coût total de possession est optimal. Manitou, le choix gagnant pour votre journée de travail !



MANITOU
HANDLING YOUR WORLD

SALON PROFESSIONNEL DU TRANSPORT ROUTIER

TECHNOTRANS

11 - 12 - 13
OCTOBRE 2018

PARC DES EXPOSITIONS
NANTES



TECHNOTRANS
VISITEUR

Téléchargez votre badge
www.salon-technotrans.com

LA ROUTE DU FROID BRETAGNE

> EMERAUDE FROID SERVICE

SUCCESS STORY A YFFINIAC

Emeraude Froid Service est l'agent Carrier Transicold en Bretagne à Yffiniac, Landivisiau, Quimper, Lorient et exploite 3 véhicules ateliers. Une ouverture est également prévue à Vannes.

Ayant entamé son partenariat avec Carrier Transicold en 2003, Jérôme Bernazzani a su valoriser le réseau du constructeur. L'activité principale s'articule autour de la réfrigération de transport, avec le montage, l'entretien et le dépannage des groupes frigorifiques. « Nous exploitons aussi le label Hydrotest, et la pièce d'occasion toute marque. » Emeraude Froid Service traite également la climatisation du VP au tracteur agricole. Et un peu de bateaux de pêche.

TOUT CE QUI BRILLE N'EST PAS OR

La preuve : avant Emeraude Froid Service, Jérôme Bernazzani alors âgé de 20 ans, a commencé dans le froid en tant que technicien. « J'ai ensuite exercé dans une grande laiterie de la région pour la maintenance des groupes froid, des chambres de

1



ILLUSTRATIONS

1. L'agence d'Yffiniac sera bientôt déménagée sur un site entièrement nouveau. 2. L'activité principale s'articule autour de la réfrigération de transport, avec le montage, l'entretien et le dépannage des groupes frigorifiques. 3. Emeraude Froid Service traite aussi la climatisation du VP au tracteur agricole. Et un peu de bateaux de pêche.

en poche et force ! Yffiniac ouvre en 2003 avec le soutien du constructeur. Puis Landivisiau. Emeraude Froid Service reprend ensuite une agence Carrier Transicold à Lorient et démarre l'exploitation d'un point



« NOUS ALLONS BIENTÔT DISPOSER DE DEUX AGENCES CONFORMES AUX NORMES TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ DE CARRIER TRANSICOLD. » **JÉRÔME BERNAZZANI, PDG D'EMERAUDE FROID SERVICE.**

froid et des compresseurs d'air. Puis ma rencontre avec Carrier Transicold France m'a alors permis de me former à leurs produits avant de développer le secteur sur les Côtes d'Armor pour cette marque. » Tout va alors très vite. Jérôme achète son premier véhicule atelier avec 5000 euros

mobile à Quimper « pour être proche de nos clients des produits de la mer. » Enfin, Jérôme Bernazzani nourrit le projet de construire un nouveau bâtiment pour déménager son agence d'Yffiniac, dans le secteur de Saint-Brieuc et d'implanter un autre site dans la région de Vannes. ■

N'ATTENDONS PAS 20 ANS POUR ROULER VERT !



www.frappa.com



IAA 2018

20 - 27 Septembre
HANOVRE
HALL 24 - STAND 05

MESSER 
Gases for Life

LA ROUTE DU FROID BRETAGNE

> L'ESPRIT DU LARGE

LAMBERET SERVICES OUEST SOUFFLE UN VENT DE PROFESSIONNALISME

Premier port de pêche en valeur pour la criée, Lorient accueille l'agence Lamberet Services Ouest. Hardi les gars !

Lamberet réalise 50% de son activité en Bretagne pour la marée. D'autres secteurs motivent également le professionnalisme du carrossier et de son équipe locale en particulier sur le segment du VU en pleine croissance. L'agence Lamberet Services Ouest est forte de 30 collaborateurs frigoristes, spécialistes en plasturgie, réparation carrosserie, chaudronnerie (ferrage), peinture (cabine grande longueur). Le montage et la finition sur mesure des véhicules neufs caractérisent le savoir-faire de l'équipe. Les infrastructures couvertes (5000 m²) et le parking sécurisé (5500 m²), permettent d'y assembler et personnaliser plus de 120 véhicules par an (50% fourgons - 50% caisses rapportées). « Pour augmenter nos capacités, nous travaillons en étroite collaboration avec les usines Lamberet qui nous envoient des carrosseries en kits prêts à monter. Ils répondent à la demande soutenue de nos clients des métiers de la mer, explique Erwan Guilloux, Directeur de l'agence. Nous équipons, par exemple, des véhicules avec un oxygénateur en température dirigée pour des viviers remplis d'eau de mer. Les spécialistes des crustacés recherchent une température constante et pas forcément très froide. C'est là que l'isolation et l'étanchéité de Lamberet



ILLUSTRATIONS

1. Implantée depuis plus de 30 ans au sein de la zone d'activité du port de Lorient, l'agence Lamberet Services Ouest s'est taillée une réputation de professionnalisme.

2 & 3. L'agence assure le SAV toutes marques de carrosseries frigorifiques. Les techniciens disposent de palans 12 tonnes, valises de diagnostics électroniques, postes de soudure aluminium, acier et inox, etc.



« BEAUCOUP D'AMÉNAGEMENTS PEUVENT ÊTRE DÉJÀ RÉALISÉS D'USINE MAIS C'EST LE SUR-MESURE BRETON QUI FAIT AUSSI LA VALEUR DE NOTRE MARQUE. » **ERWAN GUILLOUX, DIRECTEUR DE LAMBERET SERVICES OUEST.**

font la différence. Autre preuve de notre savoir-faire, avec l'installation des seuils marée qui se poursuivent par des dispositifs d'écoulement d'eau sophistiqués. » A noter, Lamberet Services Ouest est agréée Cemafroid et exploite le label Hydrotest. Côté SAV, le magasin assure

la distribution de l'ensemble des pièces de Lamberet sur la zone Atlantique ainsi que d'autres marques. Quant à l'avenir, l'agence deviendra certainement un « One-Stop Services » pour assurer localement des prestations étendues en un minimum de temps d'immobilisation. ■

› LOGISTIQUE INTELLIGENTE

MAXICARGO SE FAUFILÉ DANS LE PAYSAGE URBAIN

Maxifrigo est la marque de l'offre frigorifique de Maxicargo. Située à Plumelin (56), cette entreprise connaît un surcroît d'intérêt grâce à son concept exclusif exploitable avec le permis B et E (remorque) pour une charge utile pouvant aller jusqu'à 1,5t.

« **N**ous installons notre châssis de remorque avec son système d'attelage exclusif brevetés sur le châssis du véhicule. Nous détenons, pour l'Europe, l'homologation de l'attelage et de la remorque, pour la gamme Iveco », explique Jean-Philippe Le Goff, Président-fondateur. Dans l'atelier de chaudronnerie, les techniciens réalisent les éléments délicats, pièces ou sous-ensembles qui demandent beaucoup de soins. Tout ce qui est en aluminium est soudé à Plumelin. Les essieux poids lourds Alko à barre de torsion, d'une capacité technique 4 t. sont dotés de freins et de roues PL. Tous les accessoires et la boulonnerie sont en inox haute résistance de façon à assurer une durée de vie très longue de la remorque jusqu'à 20 ans. « Notre remorque est destinée à équiper plusieurs véhicules successivement. Quand le véhicule est usé, on l'enlève. Le client



achète un véhicule châssis-cabine neuf, sur lequel nous effectuons le transfert de la partie Maxicargo. A partir de cette intervention, la 2^e vie de la remorque ne coûte plus rien. Et après la 2^e vie, pourquoi pas une 3^e vie ? » Certains l'ont bien compris, à l'instar de la Ville de Paris qui a commandé 5 véhicules dont un frigo-

rifique pour des événements. Le chauffeur détèle la remorque Maxifrigo et la branche sur le générateur. C'est très pratique car il peut rentrer au centre d'exploitation avec le véhicule tracteur en laissant la remorque sur place. Au final, Maxicargo en fait un maximum pour simplifier la vie de ses clients ! ■



JEAN-PHILIPPE LE GOFF, PRÉSIDENT-FONDATEUR, PROJETTE LE DOUBLEMENT DU SITE DE PRODUCTION POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE CROISSANTE.

ILLUSTRATIONS

1. Transgourmet a fait le choix du Maxifrigo pour optimiser certaines tournées dans Paris.
2. Maxicargo offre aussi des adaptations double-cabine en 7 places. Le véhicule peut également tractier plusieurs remorques.
3. Maxicargo emploie 7 ingénieurs parmi la vingtaine de collaborateurs qui conçoivent les différentes configurations.

LA ROUTE DU FROID NORMANDIE

> TECHNOLOGIE DISRUPTIVE

CHEREAU CROIT À L'HYDROGÈNE

Spécialisée dans les semi-remorques et porteurs frigorifiques depuis 65 ans, Chereau est synonyme de carrosseries robustes, haut de gamme et sur-mesure. Avec l'innovation pour moteur.

ILLUSTRATIONS

1. Vue aérienne de C2 à Ducey. Chereau compte 950 salariés, dont une quarantaine d'ingénieurs pour développer et innover. 2. Chereau en est convaincu : la technologie polyester est la meilleure technologie pour la livraison frigorifique. Et l'hydrogène comme carburant. 3. Plus de 100 agences Chereau Service en Europe.



« **C**e qui caractérise Chereau, c'est le sur-mesure, affirme Damien Destremau, PDG. C'est vraiment notre marque de fabrication. Nous nous adaptons aux exigences de nos clients qui nous poussent tous les jours à innover, chercher des solutions nouvelles pour répondre à leurs besoins et en particulier, ceux qui sont dans l'activité de distribution urbaine. Sur 4000 véhicules produits par an, la série

(50). A perte de vue, l'alignement des véhicules neufs force l'admiration, représentant un peu plus d'une semaine et demie de production. Ici, on peut découvrir la collection Chereau automne-hiver 2018, semi-remorque standard ou CityTrailer, 1 ou 2 essieux et porteurs. Certains véhicules sont déjà parés aux couleurs des clients. « La confiance que nous donne le client provient aussi de la robustesse d'un produit qui va être utilisé pendant

froid. Et pour la maintenance, le réseau CHEREAU Service déploie plus de 100 points de vente en Europe. »

INNOVATIONS

Parmi les récentes innovations, le programme CHEREAU NEXT s'applique à une semi-remorque ou un porteur multiplexé. Le multiplexage permet aux organes de la semi-remorque de communiquer entre eux afin d'automatiser des fonctions pour plus d'ergonomie et de sécurité. De plus, la remontée des informations s'affiche au tableau de bord. « Quant au projet collaboratif ROAD, il concentre plusieurs innovations pour deux objectifs majeurs, réduire l'impact environnemental et améliorer les conditions d'exploitation. En mars 2019, ROAD sera la première semi-remorque à rouler avec une pile à combustible à hydrogène embarquée, sans émission de CO₂ », conclut le dirigeant. ■



« LE SUR-MESURE, C'EST CE QUI FAIT NOTRE FORCE ET NOTRE FIERTÉ AFIN DE RÉPONDRE AUX DEMANDES SPÉCIFIQUES DE NOS CLIENTS » **DAMIEN DESTREMAU, PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL DE CHEREAU.**

moyenne est de 2 véhicules. » 90 véhicules environ sortent des usines Chereau chaque semaine, à Ducey et Avranches

12 ans, avec une carrosserie frigorifique qui assure un coefficient d'isolation stable pour respecter les critères de la chaîne du



LONGÉVITÉ

En tant que Directrice des opérations d'un grand transporteur, la qualité est au coeur de mes exigences pour notre flotte de camions et de remorques. Les essieux SAF me garantissent qualité et longévité.

SAF-HOLLAND France
Z.A Ablis Nord
Rue des Antonins
78660 Ablis
Tel. 01 30 880 900
contact@safholland.fr

safholland.fr



6 ANS
DE GARANTIE



LES SOLUTIONS QUE VOUS ATTENDIEZ – Dans le secteur du transport, notre action Think Ahead contribue à compenser les émissions de CO₂ avec le programme de plantation d'arbres « Planter pour la planète ». Renseignements www.we-think-ahead.org



LA ROUTE DU FROID PAYS-DE-LA-LOIRE



Electron II illustre la créativité du carrossier, également constructeur de véhicules électriques.



La solution Home Delivery est particulièrement adaptée à la livraison urbaine



La solution groupe froid totalement intégré apporte une réponse aux attentes spécifiques (accès parking, tarif de péage autoroutier en classe 1, lavage VP à rouleaux).

> INNOVATION

ISBERG BY GRUAU, SPÉCIALISTE DU VÉHICULE ISOTHERME ET FRIGORIFIQUE

L'innovation est au cœur de la stratégie de développement de cette entreprise familiale dont Patrick Gruau préside aux destinées avec le panache reconnu par la profession.

Représentant la 5^e génération (130 ans d'expérience), le dirigeant a su saisir des opportunités d'évolution et entraîner ses équipes en appliquant un management participatif. L'entreprise a la réputation de fonder sa stratégie de croissance sur des valeurs humaines, et dans ce contexte, il est tout naturel de découvrir le G'Innov

Lab. « Nous favorisons la créativité des équipes, explique David Boscher, Responsable Innovation. Notre lab est aussi le royaume du 'quick and dirty' qui permet de tester et valider rapidement les pistes créatives. » Cette démarche sur le mode startup favorise ainsi le bouillonnement des idées à travers les compétences multiples des collabora-

teurs de ce groupe multi-spécialiste du véhicule utilitaire.

UNE GAMME STRUCTURÉE

« Isberg couvre une gamme complète de transformations qui est avant tout constituée par la cellule intégrée Iso-City, mais aussi par la caisse rapportée Iso-Van », poursuit Mathieu Butel, Responsable du Département Isberg. Le carrossier développe également des solutions répondant à des usages métier très spécifiques. Ainsi, pour le marché des produits de santé, Isberg garantit, avec sa gamme de véhicules tri-températures labellisés Certicold Pharma, le respect de la chaîne du froid pour les produits médicaux sensibles. « Avec son concept Home Delivery Solution, Isberg propose une solution innovante révolutionnant depuis plusieurs années la livraison à domicile

« LA RAISON D'ÊTRE DE NOTRE GROUPE EST D'APPORTER À TOUT VÉHICULE DES FONCTIONNALITÉS ET DES SOLUTIONS DE MOBILITÉS ADAPTÉES À L'USAGE DES PROFESSIONNELS. »

PATRICK GRUAU, PRÉSIDENT



G'INNOV, LA DÉMARCHE D'INNOVATION GRUAU

« G'Innov est une démarche volontaire et participative fondée sur l'intelligence collective. Elle permet de créer une valeur décisive pour nos clients à travers des prismes tels que « vis ma vie », de l'observation des usages, de rencontres au G'innov Lab, véritable carrefour d'échanges, etc. »

dans le respect de la chaîne du froid, à destination des spécialistes de la logistique urbaine et de l'e-commerce. Enfin, avec la version frigorifique de l'Electron, son véhicule utilitaire 3,5t. électrique, Gruau apporte une alternative de service propre et silencieux pour une livraison citoyenne en CHR ou à domicile. » Signalons aussi que l'export constitue un axe stratégique avec, récemment, l'acquisition de l'italien Onnicar qui se diversifie avec les solutions frigorifiques Isberg. ■

ILLUSTRATIONS

1. Mathieu Butel, Responsable Isberg chez Gruau.
2. Isberg adresse tous les modèles de véhicules thermiques, mais aussi électriques avec groupe électrique, semi-autonome ou totalement autonome.
3. L'atelier Isberg.

Smart Trailer World

Semi-remorques et services d'une seule source

La mission : des solutions intelligentes pour des tâches de transport complexes. La façon : la mise en réseau intelligente d'informations et l'offre de services complets – pendant toute la durée de vie de la semi-remorque. Venez nous rendre visite au salon IAA des véhicules utilitaires 2018 de Hanovre du 20 au 27 septembre, halle 27, stand F26 et F37. www.cargobull.com/fr

The Trailer Company.

Driving tomorrow

> FRISSONS

PARIS MUSCLE SON DISPOSITIF DE STATIONNEMENT DES + 3,5 T



PAR BENOÎT BARBEDETTE.

Environ 4,3 millions de livraisons/enlèvements par semaine sont réalisés en Île-de-France, selon l'IAU. Pour réduire ces flux, il faudrait rapprocher les emprises foncières dédiées à la logistique, du cœur des agglomérations.



© LOUIS PERIN

En cas de défaut de paiement, le FPS poids lourd est fixé à 150 € pour la zone 1 (1^e, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e et 11^e arrondissements) ; 105 € pour la zone 2 (12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 16^e, 17^e, 18^e, 19^e et 20^e).

L'institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Île-de-France, a publié un état des lieux de l'activité logistique dans cette région, en juillet dernier. « *Demain, la logistique sera de plus en plus dictée par les consommateurs. La société est en train de passer d'un marché de masse à un marché individualisé* », indique l'IAU.

Les activités logistiques sont 'évincées' du cœur de l'agglomération face à la pression foncière et aux besoins en matière de logements et de bureaux. « *Or une organisation pertinente de l'écosystème urbain passe par la préservation d'emprises foncières aujourd'hui dédiées ou non à cette fonction vitale.* » L'enjeu pour demain est donc d'agir pour infléchir cette tendance

en déployant les projets de logistique non seulement sur des emprises naturelles, telles que les zones d'activités, les friches industrielles et logistiques, mais aussi d'intégrer naturellement les nouveaux lieux et concepts en milieu urbain et jusqu'en pied d'immeubles, là où ils ont un rôle à jouer. « *Dans un contexte d'intensification urbaine et d'économie de l'espace, la prise en compte systématique de l'activité logis-*

« *DEMAIN, LA LOGISTIQUE SERA DE PLUS EN PLUS DICTÉE PAR LES CONSOMMATEURS. LA SOCIÉTÉ EST EN TRAIN DE PASSER D'UN MARCHÉ DE MASSE À UN MARCHÉ INDIVIDUALISÉ.* »

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME D'ÎLE-DE-FRANCE

tique dans les orientations des territoires est prioritaire. Elle s'est éloignée mais a désormais besoin de nouveaux espaces pour de nouveaux modèles urbains. Cela concerne autant les réseaux de transport et les flux engendrés que l'immobilier, les espaces de livraison et d'enlèvement", explique l'IAU en préambule. » L'IAU IdF identifie plusieurs défis en matière de logistique pour les entreprises, les collectivités et l'État : Intégration systématique de la logistique dans les documents d'urbanisme et de planification (flux, aires de livraison et diverses formes d'espaces et de vocation principale envisagée) ;

inscription de la logistique dans les projets d'aménagement ; déploiement des réseaux d'avitaillement et de bornes de recharge dédiés aux énergies alternatives (GNV, GNL, hydrogène, électriques), etc.

STATIONNEMENT PLUS COÛTEUX DANS PARIS

Voulant contrôler les flux de transports sur son périmètre, la Ville de Paris prévoit des tarifs pour la redevance de stationnement et un forfait post-stationnement (FPS) spécifiques aux véhicules de +3,5 tonnes, décidé lors du conseil municipal, début juillet. Les dispositions visant ces véhicules seront applicables au 1^{er} novembre 2018, dans un « *délaï permettant tant de reconfigurer les écrans tarifaires des horodateurs que de paramétrer les tarifs pour le paiement par téléphone mobile, ou encore de construire le téléservice qui permettra aux usagers de formuler leur demande d'autorisation et de s'acquitter de leur redevance de stationnement en ligne* », indique la Ville. Objectif : réguler le stationnement des camions pour « *éviter qu'ils utilisent les vacances de places de stationnement VL qui se créent, pour stationner à titre gratuit dans la bande de stationnement* ». La grille sera « *fixée au triple de la grille des véhicules légers (VL) pour tenir compte de la surface moyenne occupée par ces véhicules* », précise la Ville de Paris. Les tarifs de stationnement visent tous les véhicules de + 3,5 tonnes, dont la durée maximale du stationnement rotatif payant autorisée sera de 6 heures (voir les tarifs horaires dans le tableau ci-dessous). ■

TARIF DE STATIONNEMENT PARIS

Zone 1

1^{ère} heure : 12 €
2^e heure : 12 €
3^e heure : 24 €
4^e heure : 30 €
5^e heure : 36 €
6^e heure : 36 €

Zone 2

1^{ère} heure : 7,20 €
2^e heure : 7,20 €
3^e heure : 14,40 €
4^e heure : 21,60 €
5^e heure : 25,80 €
6^e heure : 28,80 €



TEXTE ET PHOTOS : LOUIS PERRIN

> CLUB DÉMÉTER

RENDEZ-VOUS DÉMÉTER 2018

Le rendez-vous Déméter 2018 a été l'occasion d'une table ronde à propos des transformations des métiers de la supply chain en 2030.

Depuis 2002, le Club Déméter Logistique Responsable, organise des expérimentations dédiées à la supply chain. Les objectifs prioritaires du club sont de promouvoir et mettre en œuvre des actions concrètes dans le cadre du développement durable : l'économie, le social et l'environnemental. Il réunit des entreprises leader de la distribution, de la prestation logistique et un certain nombre d'organismes publics. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR LOUIS PERIN

YANNICK BUISSON,
DIRECTEUR GÉNÉRAL FRANCE &
EUROPE DE L'OUEST, FM LOGISTIC



« L'avenir sera de plus en plus technologique, la vraie question est : comment interconnecte-t-on tout le monde ?

Cependant nous aurons encore besoin pendant très longtemps, d'hommes et de femmes dans nos entreprises. Il doit y avoir une juxtaposition de compétences, il y aura des milléniums bardés de diplômes, mais aussi des caristes et des préparateurs de commande. J'ai du mal à concevoir un monde où tous les entrepôts sont automatisés, tous les camions se déplacent sans conducteur. Néanmoins, la technologie est là, avec de l'aide à la personne, les exosquelette et l'automatisation de certains processus. »

ANNE KREMER,
DIRECTRICE SUPPLY CHAIN,
GROUPE BEL



« Aujourd'hui tout change très vite. Chez Bel nous avons le sentiment que nous sommes arrivés au bout d'un certain

model. Nos modes d'organisation et de management ont conduit à diminuer l'autonomie. Cela a entraîné une déresponsabilisation de tous et finalement, nous passons plus de temps à piloter qu'à créer de la valeur. Nous avons créé la plate-forme « Changer d'Ère », c'est une boîte à idée web. Le but c'est de donner de l'air à tous les niveaux et de changer d'état d'esprit. Nous créons, des groupes de travail où tout le monde peut participer. Par exemple, un logisticien peut apporter sa pierre à l'édifice sur un sujet comme l'innovation produit. »

> CONGRÈS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID

VÉHICULES AUTONOMES : VIVEMENT DEMAIN !

L'arrivée des véhicules autonomes et de l'intelligence artificielle, pourrait considérablement changer les rapports socio-économiques dans les entreprises de la logistique. Extraits choisis.

© BOSCH - IAA 2018

Réduction de la sinistralité entre les usagers, baisse des émissions par une meilleure gestion moteur, amélioration de la fluidité de la circulation et réduction des TMS. Selon l'auteure du rapport sur *Le véhicule à délégation de conduite*, Anne-Marie Idrac, Haute responsable pour la stratégie du développement du véhicule autonome, « la France a choisi une approche progressive pour faciliter l'émergence, puis le déploiement, de technologies innovantes en matière d'autonomie de conduite. Il convient d'accompagner, à leur rythme, les progrès technologiques proposés par les industriels, en s'assurant d'un haut niveau de sécurité ».

Jean-Manuel Daussy : D'abord, je voudrais dire que le Président Macron a ouvert une fenêtre... et d'ailleurs nous avons appris il y a peu que la Région Île-de-France projette de tester plusieurs cas de circulation début 2019.

Pierre Besomi : En effet, Valérie Pécresse, présidente de la Région Île-de-France a déclaré : « Nous devons offrir des routes intelligentes et des infrastructures plus adaptées aux constructeurs. La région compte investir 50 millions d'euros dans l'expansion du véhicule autonome. Les bandes d'arrêt d'urgence seront utilisées

pour l'expérimentation ». Ca commence donc à bouger...

Jean-Manuel Daussy : Knorr Bremse est un systémier spécialisé dans le frein qui se développe aussi sur le marché de la connectivité. Nous sommes présents depuis 30 ans sur la chaîne cinématique, et constatons une analogie entre VP, VI et SR. C'est le cas, par exemple, du LND (Lane Departure Warning), ou encore de l'AYM (Autonomous Yard Maneuvering) qui illustrent la maturité technologique de ce système (déploiement 2023). Nous observons que les différentes étapes vers une autonomie totale sont parfois difficiles à cerner. Il existe pourtant des définitions très précises, admises par les administrations et les constructeurs de véhicules particuliers comme de véhicules industriels.

Ghyslain Dechezlepretre : En tant qu'avocat, je m'interroge sur 3 points essentiels...

- Les règles actuelles sont-elles applicables au véhicule autonome, y compris pour le transport routier ?
- Quel est le régime actuel qui s'applique au véhicule autonome ?
- Quelle évolution pour le droit français : est-ce qu'on part sur une refonte complète du droit de la responsabilité délictuelle en matière de circulation ?

Concernant la législation, nous sommes dans une phase de transition. Les expérimentations de véhicules autonomes sur route ouverte sont autorisées en Europe depuis 2016. Aujourd'hui, les limites en sont fixées dans le cadre de la Convention

« LA FRANCE A CHOISI UNE APPROCHE PROGRESSIVE POUR FACILITER L'ÉMERGENCE, PUIS LE DÉPLOIEMENT, DE TECHNOLOGIES INNOVANTES EN MATIÈRE D'AUTONOMIE DE CONDUITE... »

ANNE-MARIE IDRAC,
HAUTE RESPONSABLE
POUR LA STRATÉGIE
DU DÉVELOPPEMENT
DU VÉHICULE AUTONOME.

de Vienne qui impose au conducteur la responsabilité du contrôle de son véhicule. C'est pourquoi tous les systèmes d'aide à la conduite disponibles aujourd'hui sur le marché vous rappellent à l'ordre si vous lâchez le volant plus de quelques secondes. C'est certain, la réglementation



LES PARTICIPANTS

Erika Larsson, Responsable de programme véhicules autonomes chez Scania, Carole Martin da Torre, Responsable de projet véhicule autonome chez Allianz, Ghislain Dechezleprêtre, avocat, Jean-Manuel Daussy, Directeur Ventes et Marketing chez Knorr Bremse, Stéphane Paumier, Key account manager chez Mercedes-Benz Trucks, et Olivier Klein, Chercheur, Directeur adjoint du Laboratoire Aménagement Economie Transports à l'Université de Lyon.

va s'assouplir, mais la date et la manière restent à définir.

Erika Larsson : Pour Scania, les camions autonomes sont l'une des nombreuses pièces d'un puzzle qu'assemble le constructeur dans le cadre d'une démarche en faveur de solutions de transport plus sûres, plus durables et non consommatrices d'énergies fossiles. Exploiter des véhicules capables de se déplacer de manière partiellement ou totalement autonome améliore à la fois la sécurité et la productivité. En outre, un camion dont le pilotage est automatisé ne peut pas avoir une conduite trop rapide ou trop agressive et n'a que rarement besoin de se reposer, ce qui accroît sa disponibilité. Par ailleurs, on observe une pénurie de conducteurs. Dès lors, la technologie de platooning présente pour nous une possibilité d'augmenter la productivité aussi bien dans le secteur portuaire que dans la branche des poids lourds.

Stéphane Paumier : Chez Mercedes-Benz, notre expertise s'étend du véhicule semi-autonome actuellement en exploitation jusqu'au platooning prévu en 2020, avec un déploiement progressif, dans certains pays et dans un cadre bien précis. Daimler Trucks & Buses vient encore de renforcer ses efforts en matière de conduite autonome en inaugurant l'Automated Truck

Research & Development Center situé à Portland (Oregon). Daimler Trucks a investi au total plus de 2,5 milliards d'euros en recherche et développement en 2018 et 2019. Plus de 500 millions sont consacrés à l'e-mobilité, à la connectivité et à l'autonomie des véhicules industriels. Ceci inclut l'investissement de ce centre de développement basé à Portland. Cette installation innovante travaille déjà en étroite collaboration avec les autres centres dédiés à la conduite autonome existant déjà en Inde et à Stuttgart. La conduite autonome offre de nombreux avantages en matière de logistique, avec la possibilité de pallier à la pénurie de chauffeurs sévissant actuellement dans le monde entier. D'un point de vue technologique, il reste encore beaucoup de travail avant qu'un camion se meuve effectivement en totale autonomie.

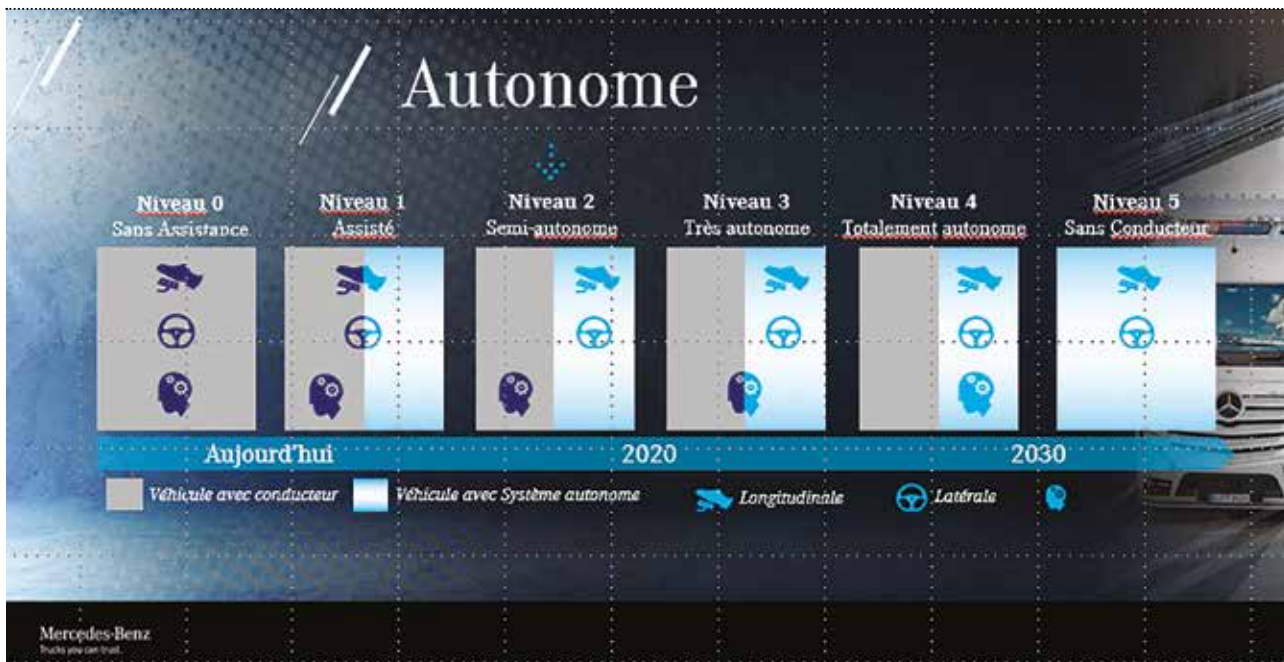
Carole Martin Da Torre : Chez Allianz, nous avons réinventé une méthode de travail avec des équipes qui collaborent sur

le long terme pour construire une feuille de route afin que toutes les entités du groupe soient alignées sur l'approche risque et produits par pays. Nous menons des réflexions sur les technologies déployées, et voulons accompagner ce nouveau type de mobilité tout en envisageant les nouveaux risques. Cette démarche mobilise une trentaine de filiales impliquées dans cet écosystème. Nous éditerons des guides sur les nouveaux types de risques et les offres du groupe Allianz.

Olivier Klein : Au LAET de Lyon, nous sommes interpellés par des collectivités et des industriels. Nous menons des recherches, comme par exemple l'atelier proposé à travers un jeu sérieux réalisé par nos étudiants pour le compte du ministère de la transition énergétique et un jeu sur la thématique autour de la logistique urbaine avec le Grand Lyon qui s'appelle Urbalog. ■

Avertissement : certains propos ont pu être synthétisés pour des contraintes de maquette.

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DES CONFÉRENCES VÉHICULES
AUTONOMES ET MAINTENANCE PRÉDICTIVE
SUR FROIDNEWS TV



MISE À NIVEAU

• **Le niveau 0**, c'est celui des véhicules jusqu'à la fin des années 80 qui ne disposaient d'aucune aide au conducteur, si ce n'est la direction assistée, les premières générations d'ABS et le régulateur de vitesse sur certains véhicules.

• **Le niveau 1** a démarré avec les années 90, et pour l'illustrer, je citerais le régulateur de vitesse adaptatif. C'est ici aussi qu'apparaissent les aides à la conduite telles que la détection d'angle mort, l'alerte au franchissement de file, l'alerte de risque de collision, le freinage d'urgence automatique, l'assistance au parking, etc.

• **Le niveau 2** est apparu au milieu des années 2000, il s'agit de combiner les fonctions du niveau 1 avec le contrôle longitudinal et latéral automatisé (le volant corrige la trajectoire pour rester inscrit dans sa file de circulation), mais avec une présence active du conducteur, sous surveillance permanente. Concrètement, le système contrôle l'acuité du conducteur en mesurant les micro-corrrections au volant que l'on fait lorsqu'on a les mains dessus.

• **Le niveau 3**, on est de plus en plus zen au volant, on dit que c'est le début du lâcher prise. Le conducteur laisse le véhicule entièrement pour assurer certaines phases de conduite, notamment sur autoroute, dans

les bouchons et dans les parkings. Il doit cependant être prêt à reprendre le volant à tout moment. Mais attention, dans tous les cas, ces fonctions ne sont pas encore activées car la réglementation actuelle n'autorise pas encore ces phases de conduite.

• **Le niveau 4**, on parle de l'émancipation. Il s'étend à certaines phases de conduite qui sont prises en charge par le véhicule comme sur autoroute et dans les bouchons. Sauf qu'à ce stade d'avancement, le conducteur peut vaquer à d'autres occupations et il ne lui est pas demandé de se tenir prêt à reprendre les commandes en cas de besoin. La date d'arrivée de ce niveau d'autonomie est variable selon les constructeurs. On parle de 2021... Et pas avant 2020 dans les pronostics les plus optimistes.

• **Le niveau 5** nous fait entrer dans l'ère des robots, avec des véhicules entièrement automatiques, sans volant. Il s'agit de navettes automatiques, de taxis partagés et bien sûr d'utilitaires légers et de véhicules lourds qui seront très probablement en exploitation avec ce niveau d'autonomie totale, dont la date d'arrivée sur nos routes est généralement évaluée aux alentours de 2025/2030. Il est encore difficile de donner une date précise tant cette évolution est un défi technologique complet. Il faudra vraisemblablement compter au moins une quinzaine d'années.





« Approche intelligente :
gérez vos données en
toute tranquillité »

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Notre Cool Liner et KRONE Telematics forment une équipe parfaite qui vous évite de nombreux soucis liés au transport. Le lien entre votre semi-remorque et le système KRONE Telematics vous permet d'enregistrer à tout moment et très facilement la position et la température en ligne de vos transports et même d'accéder directement au groupe frigorifique pour en modifier des paramètres. Ainsi, vous pouvez attester en permanence que les marchandises sensibles sont sous surveillance.



Code Cooler
pour plus d'informations.

 **KRONE**
We Deliver the Future

Bernard Krone France, Les Bruyères, ZAC Syntex Parc, Rue Jacqueline Auriol, 69330 Pusignan,
Tel.: +33 437602090, Fax: +33 478906734



© SCANIA

LE DÉFI DE L'AGRÉGATION DE DONNÉES

L'informatisation du transport et de la logistique s'est faite « par compartiments ». La paye des salariés, le stock, l'organisation du transport ou l'informatique embarquée ont été numérisés séparément. Et si c'était à refaire ?

Le constat : il n'existe aucun outil tout-en-un à ce jour. Dans ce contexte, la communication entre les systèmes et l'automatisation des processus, constituent de puissants

leviers de compétitivité. S'il fallait réinventer l'entreprise de transport, la décision essentielle résiderait probablement dans le choix du système informatique le mieux adapté. A la différence de l'informatisation

compartimentée, ce dispositif idéal devrait avoir la capacité d'intégrer tous les flux de données afin de les analyser et de les traiter automatiquement avec le degré de prérogatives décidé par l'utilisateur. Ce dernier n'interviendrait que pour les décisions tactiques ou pour suivre la résolution d'un problème.

DES SYSTÈMES TROP NOMBREUX FACE À UN BESOIN GLOBAL

Depuis le début des années 2000, les entreprises de transport se sont équipées de TMS et d'informatique embarquée avec géolocalisation. La communication entre ces deux systèmes n'a pas été immédiate chez tout le monde. Les bénéfices de l'informatisation ont, eux, été instantanés avec l'optimisation de l'activité, le suivi de la flotte ainsi que la maîtrise de la consommation et des temps sociaux, entre autres. L'automatisation comprend déjà la connexion des TMS aux bourses de fret, l'établisse-



Les applications pour Smartphones tendent à compléter l'informatique embarquée. Elles peuvent même se substituer à elle, le Smartphone échangeant par Bluetooth avec le véhicule et sa carrosserie. Dans l'ensemble, les fournisseurs de solutions informatiques se passeraient volontiers du support des moyens matériels et préféreraient n'avoir à traiter que l'aspect logiciel.

Aujourd'hui, aucun acteur du marché n'est au top dans tous les domaines. Par exemple, le spécialiste de la maintenance prédictive n'est pas le spécialiste de l'optimisation de tournée ou du fret d'opportunité. Cela oblige à souscrire à différents services. Par conséquent, l'échange de données informatisé (EDI), qu'il soit réalisé par API ou par Web Services, est aujourd'hui un enjeu majeur et suscite des vocations. L'entreprise S3P Web, cousine de la bourse de fret B2P Web, a été créée dans le but de fournir un agrégateur des données du transport tant pour les transporteurs que pour les loueurs ou les éditeurs de logiciels. En apparence, les besoins actuellement exprimés sont relativement simples. Entre le transporteur et son client, les échanges concernent notamment la commande d'un transport, confirmation de commande, la programmation du transport, puis les confirmations du chargement, de la livraison et de l'absence de litige. Pour presque toutes ces étapes, l'intervention humaine et la saisie d'information peuvent être évitées. Quant aux chargeurs, ils demandent une capacité de suivi. Ce tracking est proposé

par des solutions tierces comme Shippeo ou GedMouv.

CRÉER TOUJOURS PLUS DE VALEUR

Les boîtiers communicants se multiplient à bord des véhicules. Il en est de même pour les logiciels ou les services SaaS en salle d'exploitation. Une première phase d'optimisation consiste à ne présenter à l'utilisateur que l'information pertinente, c'est-à-dire celle qui nécessite son action ou sa prise de décision. Pour aller plus loin, c'est l'ensemble de l'activité qui peut être optimisée grâce aux mathématiques décisionnelles. Eurodécision propose ainsi des outils de recherche opérationnelle, d'intelligence artificielle, des méthodes de prévision ou encore, un couplage entre optimisation et simulation. L'informatique a d'abord accéléré et dématérialisé les transactions. Demain, elle continuera de créer de la valeur en générant de la pertinence. En effet, l'analyse du réel suscitera l'optimisation tandis que l'intervention humaine se réduira à ce qui outrepassé les prérogatives des automatismes. Et ce n'est que le début. ■

ment des factures, voire la vérification de leur conformité, mais aussi la paye du personnel. L'agrégation de données doit également intégrer les informations de la chaîne cinématique du véhicule, celles du frigo, du chronotachygraphe, du GPS, ou du service d'optimisation de tournée sans oublier de communiquer avec les ERP des partenaires, avec l'informatique de quai, avec celle de l'entrepôt (WMS) ou celles des fonctions supports. Et ce n'est pas fini ! La réorganisation de la logistique en blockchain impose le partage de l'information. Rappelons que la blockchain améliore la traçabilité et réduit le risque de litige. Parallèlement, la chaîne du froid fait de ses véhicules et autres contenants des objets connectés qui ont tous quelque chose à dire au système !

AUCUN PRESTATAIRE N'EST AU TOP

L'obligation de travailler avec plusieurs prestataires informatiques est une réalité.



Pour l'éditeur Strada, les données traitées par les transporteurs se répartissent en trois flux : gestion du temps, gestion d'exploitation et informatique embarquée avec géolocalisation. A ce schéma simplifié, il conviendrait d'ajouter la connexion aux bourses de fret, aux ERP des clients, au service d'optimisation de mission, à la gestion de flotte avec maintenance prédictive, etc.

> GOUVERNER, C'EST PRÉVOIR

PRÉDIRE LA PANNE POUR NE PAS LA SUBIR

La profusion de capteurs répartis dans les véhicules permet de prévoir une panne. Ainsi naît la maintenance prédictive qui réduit le risque d'immobilisation.



Comme Volvo, Renault Trucks s'apprête à lancer commercialement son service de maintenance prédictive et a pour avantage la densité de son réseau en France.

Tendance générale de l'industrie, la maintenance prédictive permettra aux entreprises d'économiser 630 milliards de dollars d'ici 2025 selon une étude du cabinet McKinsey. Les principaux leviers d'économie sont la réduction du coût de maintenance et la baisse du nombre de pannes. En 2017, Mercedes-Benz a été le premier à déployer la maintenance pré-

dictive à grande échelle, appelée *uptime*, c'est-à-dire « disponibilité ».

LE CONSTRUCTEUR DÉTIENT L'INFORMATION ET LE SAVOIR-FAIRE

La clé de la maintenance prédictive est non seulement l'accès à l'ensemble des données du camion, mais aussi leur analyse. Sur ces

deux points, le constructeur a nettement l'avantage. En effet, un système extérieur se connectera souvent par la prise FMS et n'accèdera pas à toutes les données des bus du véhicule. D'autre part, le diagnostic ne se fonde pas toujours sur une information explicite de la part d'un capteur, mais sur un ensemble de signaux d'origines différentes qui, ensemble, participent au diagnostic. La barrière technique, le savoir-faire du constructeur et son large retour d'expérience lui accordent actuellement un net avantage vis-à-vis des solutions tierces. En d'autres termes, le constructeur est aujourd'hui le mieux placé pour pratiquer la maintenance prédictive dans le cadre d'un contrat établi dans ce but avec le client.

GAGNANT-GAGNANT

Avant une panne probable, l'alerte est donnée par le réseau du constructeur. Et c'est vers ce réseau que sera dirigé le véhicule pour l'entretien salvateur, non sans avoir préalablement vérifié la disponibilité de l'atelier et des pièces nécessaires. La maintenance prédictive est donc intéressante à la fois pour l'utilisateur qui évite les conséquences d'une panne en bord de route, et pour le constructeur qui s'assure que le parc roulant de la marque est entretenu dans le réseau de celle-ci. La disponibilité des véhicules se paye par l'acceptation du statut de client captif. Cette situation n'est pas une catastrophe car c'est dans le réseau que l'on trouvera les outils de diagnostic adaptés et le personnel le mieux formé. Avec la maintenance prédictive, les constructeurs évitent la fuite des véhicules hors de leurs réseaux à l'issue de la période de garantie. Le perdant est le monde de la rechange indépendante.

DISPONIBILITÉ GARANTIE

Avec Fleet Care, Scania propose aux flottes une disponibilité totale des véhicules au cours d'heures de service définies. Le gestionnaire de flotte délégué par Scania se charge d'organiser la maintenance hors de ces périodes. Là encore, la télématique, la maintenance prédictive et la dépendance vis-à-vis du constructeur sont incontournables. Toutefois, la disponibilité garantie évite de devoir maintenir un volant



ILLUSTRATIONS

1. Réparateur agréé Mercedes-Benz, Rambach se charge d'exploiter l'atelier intégré des transports Delisle dont certains véhicules sont déjà équipés pour la maintenance prédictive.
2. Delisle fut l'un des premiers clients français à profiter de la maintenance prédictive Mercedes-Benz dont les résultats semblent très encourageants.

de véhicules supplémentaires, utilisés en cas d'avarie. Avec cette formule, Scania s'engage à dédommager son client en cas d'indisponibilité. Le constructeur en profite pour réinventer la maintenance qui se compose dès lors de 32 modules d'entretien, exécutés lorsque c'est nécessaire afin de s'adapter à l'utilisation réelle du véhicule.

TOUT LE MONDE S'Y MET

Après Mercedes-Benz et Scania, Renault-Volvo devrait lancer sa maintenance prédictive dès septembre 2018. En pratique, des clients Renault situés autour de Cavailon expérimentent déjà ce service. MAN et DAF ont également annoncé l'arrivée prochaine de ce service. Le monde

de la carrosserie suit et désormais, dont Chereau et Lamberet, les hayons élévateurs D Hollandia et les groupes frigorifiques. Tous deviennent communicants afin d'améliorer leur disponibilité par un entretien davantage fondé sur l'état réel du matériel que sur un plan de maintenance standardisé. ■

NEW Juillet 2018
Contrôle avancé via les plannings

Surveillances des températures détaillées par mission en lien avec les marchandises

Reporting & Traçabilité

Surveillance en temps réel des écarts à la consigne

Enregistreurs de température avec sondes certifiées EN12830

Remontée des informations du groupe frigorifique

Géolocalisation et gestion de la chaîne du froid

www.traileromatics.com

> GARDEZ UN ŒIL SUR VOS MARCHANDISES

OBJETS CONNECTÉS

Si vous êtes las de perdre les contenants récupérables ou si vous souhaitez prouver le strict respect de la chaîne du froid, les objets connectés apportent la traçabilité attendue. L'arrivée de nouveaux réseaux de données à longue portée et à faibles coûts répond au besoin et démocratise ces solutions.



Chaque marchandise transportée sous température dirigée peut aujourd'hui faire l'objet d'un suivi en temps réel de ses conditions de transport grâce aux nouvelles techniques LPWAN comme LoRa.

L'Internet des objets, ou IoT (Internet of Things), se répand dans la vie quotidienne grâce à de multiples objets connectés. Dans le monde professionnel, ces mêmes objets n'échangent généralement pas directement avec un utilisateur humain, mais communiquent entre eux (M2M, Machine-to-Machine) après un paramétrage qui les insère dans un flux logistique précis ou dans un environnement de distribution. Intégrés à un processus, les objets connectés optimisent celui-ci et entraînent souvent son évolution vers plus d'efficacité, de productivité, de rentabilité, de sécurité et bien sûr, vers une meilleure traçabilité. Tous ces apports de

l'IoT pourront être valorisés auprès du donneur d'ordre car un objet connecté automatise l'identification, l'authentification et le suivi opérationnel. Associé à un capteur, l'objet connecté transmet des informations relatives à son environnement, par exemple la température, l'humidité, les chocs, l'exposition à la lumière ou encore, des détections d'ouverture.

UNE INFINITÉ DE SOLUTIONS TECHNIQUES

Ne nécessitant ni énergie embarquée, ni licence, une étiquette RFID passive (ou NFC) transmet une poignée de bits quand elle est placée à proximité immédiate d'une antenne. Quant aux réseaux de téléphonie

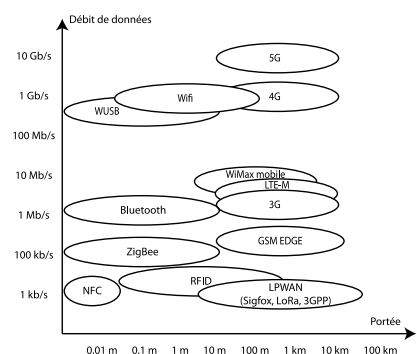


Au rythme d'une émission toutes les 10 minutes, cette balise LoRa émettra pendant 5 ans.

mobile, ils offrent un débit de données important, mais les appareils qui les utilisent ont besoin d'énergie et de licence, d'où des coûts importants. Entre les deux, les réseaux LPWAN (Low Power Wide Area Network) se contentent d'un débit de données modeste. Ils ont toutefois pour eux la faible consommation des appareils qui les utilisent, l'usage d'une bande de fréquences non licenciée et une géolocalisation indépendante du GPS puisque fondée

« L'ENJEU : CONNAÎTRE EN TEMPS RÉEL LA POSITION ET LA TEMPÉRATURE DE CHAQUE CONTENANT. »

sur la TDOA (Time Difference Of Arrival). Les LPWAN sont si bon marché qu'il est pertinent de les utiliser pour connecter un simple contenant récupérable, par exemple un roll-conteneur, dès lors que sa valeur atteint 60 euros. Selon les opérateurs, les LPWAN utilisent les technologies LoRa, On-Ramp Wireless (devenu Ingenu), Sigfox, Weightless ou 3GPP.



Les techniques de communication sans fil pour les objets connectés se distinguent par leurs débits, portées, coûts et consommations d'énergie.



LES GRANDS DES TÉLÉCOMS S'Y METTENT

Tous les grands opérateurs de télécommunication proposent leurs solutions à travers des filiales spécialisées comme Objenious pour Bouygues ou Datavenue pour Orange. Objenious défend la technologie LoRa et s'est associé à Wyres pour la géolocalisation Track'it sans GPS. Datavenue laisse le choix entre de multiples technologies depuis la RFID jusqu'à la 4G en passant par Bluetooth, LoRa ou LTE-M. S'appuyant sur le réseau 4G, LTE-M l'utilise de façon économe en énergie. LTE-M est néanmoins plus gourmand que LoRa. Pour celle-ci, Objenious annonce que ses capteurs embarquent une batterie leur accordant 5 ans d'autonomie en émettant un message toutes les dix minutes.

SI LORA NE SUFFIT PAS, PASSEZ À LTE-M

Avec 1 à 10 Mbits par seconde, LTE-M a un débit très supérieur à celui de LoRa qui est



Connecter les contenants contribue à limiter les erreurs de l'intralogistique.

limité à, au mieux, 50 kbits par seconde en émettant des messages de 50 octets utiles. Dans les grandes lignes, LTE-M est quatre fois moins énergivore qu'un réseau cellulaire classique et LoRa est à son tour

quatre fois moins énergivore que LTE-M. Les appareils LoRa sont également bien moins chers que ceux utilisant LTE-M. Parce qu'il s'appuie sur les réseaux 4G existants par simple mise à jour logiciel, LTE-M profite des possibilités de tout le réseau en place. Il y ajoute le roaming à travers l'Europe selon les accords d'itinérance entre les opérateurs ayant déployé LTE-M.

BIEN CHOISIR SON OBJET CONNECTÉ

Si vous ne trouvez pas la solution nécessaire à votre activité, Connectwave se propose de mettre en relation les chercheurs de solutions avec les offreurs de solutions. Rappelons que Connectwave est une émanation du centre national de référence pour l'identification radio-fréquence (CNR RFID), précurseur de l'objet connecté. CNR RFID apporte son éclairage sur les technologies, les normes et l'état du marché. Pourquoi s'en priver ? ■

Entre 3T5 et Poids Lourd

MAXIFRIGO

www.maxicargo.com



<p>Utilitaire 3T5</p> <div style="background-color: #ccc; width: 60px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 600 kg </div>	<p>Maxifrigo 3T5 + 3T5</p> <div style="background-color: #70C040; width: 60px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 1.500 kg </div> <p style="font-size: 0.7em; margin-top: 5px;">Permis BE voiture + remorque</p>	<p>Poids Lourd 7T5</p> <div style="background-color: #ccc; width: 60px; height: 40px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 2.500 kg </div>
---	--	--

Sécurisez vos livraisons jusqu'à 1.500 kg en utilitaire

Le VUL constitue un outil de mobilité stratégique qui répond à certaines problématiques de la logistique urbaine. A la rédaction, nous avons décidé d'accorder une visibilité accrue à ces véhicules transformés en créant cette nouvelle rubrique dans les colonnes de FROIDNEWS.



L'eTGE est le premier véhicule électrique commercialisé par MAN. Il sera suivi par des camions lourds et par des autobus vers 2020.

LE MAN TGE S'ÉLECTRIFIE

MAN s'est récemment attaqué au marché des VUL en commercialisant le nouveau VW Crafter sous l'appellation TGE. Précédant les camions et les bus de la marque qui doivent aussi s'électrifier prochainement, l'eTGE est le premier véhicule électrique commercialisé par MAN. Il dispose d'un moteur développant 100 kW (136 ch) et 290 Nm alimenté par une batterie de 36 kWh pour une autonomie de 160 km. Selon les versions, la charge utile varie entre 950 et 1700 kg. Son prix serait de l'ordre de 70 000 €. ■

UTILITAIRES, L'ART DE FAIRE DES VANS

L'arrivée de nouveaux modèles électriques et la commercialisation des Berlingo-Partner, totalement réinventés dans le sillage du nouveau Mercedes Sprinter font de 2018 un grand millésime dans le monde de l'utilitaire. De quoi stimuler la créativité des carrossiers isothermes.

Très concurrentiel, le marché du VUL est particulièrement animé. Les tendances sont naturellement à l'enrichissement de l'équipement, au downsizing des moteurs thermiques et à la multiplication des motorisations électriques et gaz. Depuis septembre 2017, la région Ile-de-France accorde une prime de 6000 € aux PME franciliennes qui font l'acquisition d'un véhicule électrique, hydrogène ou gaz (méthane). La recherche de telles aides à l'achat peut transformer en bonne affaire ce qui était initialement perçu comme une punition imposée par des restrictions de circulation locales. ■



Citroën lance la troisième génération du Berlingo qui sera également commercialisée par Peugeot et par Opel avec des faces avant différentes.

LE ROUGE EST MIS !

Les premières livraisons de ces petits fourgons de 3-4 m³ auront lieu en novembre prochain. Entièrement nouveaux, les Partner et Berlingo de 2018 disposent d'un indicateur de surcharge et de caméras surveillant l'arrière et le côté droit lors des manœuvres. L'équipement comprend également un régulateur adaptatif avec fonction d'arrêt, l'alerte en cas de sortie de file non signalée, la répétition des panneaux au tableau de bord, la copie de l'écran du smartphone sur l'écran du véhicule ainsi qu'un GPS intégrant le trafic en temps réel. Côté motorisation, on trouve les nouveaux blocs PSA 1,2 l essence (110 et 130 ch) et 1,5 l diesel (75, 100 et 130 ch) qui pourront être relayés par la boîte automatique EAT8 récemment introduite dans la gamme PSA. ■



RUBRIQUE ANIMÉE PAR LOÏC FIEUX

Des versions traction avant font irruption dans la gamme Sprinter. C'est une révolution!



MERCEDES RENOUVELLE SON BEST-SELLER

Commercialisé depuis peu, le nouveau Sprinter se distingue de ses prédécesseurs en étant disponible en version traction. Limitées au moteur 2,1 l qui développe tout de même jusqu'à 163 ch, les versions traction gagnent 50 kg de charge utile et abaissent le seuil de chargement de 80 mm par rapport aux versions propulsion. En plus du 2,1 l, celles-ci profitent du V6 de 190 ch. Boîtes automatiques et transmission 4x4 sont évidemment aussi au programme. Particularité notable du nouveau Sprinter, il est proposé avec quatre tableaux de bord différents selon le niveau d'équipement ! A cela s'ajoutent un niveau de connectivité encore inédit (Mercedes Pro Connect pour les flottes) ainsi qu'un aménagement frigorifique multi-zones (15-18°, 2-7° et -18°) adapté à la livraison aux particuliers. ■

TOUS LES VUL MERCEDES SERONT DISPONIBLES EN VERSION ÉLECTRIQUE

Premier à être lancé, l'eVito (charge utile 1 t, 6,6 m³) dispose d'un moteur de 84 kW (113 ch) et 300 Nm alimenté par une batterie de 41,4 kWh. L'équipement du futur eSprinter commercialisé en 2019 est similaire. On s'attend par ailleurs à voir arriver l'eCitan dont la motorisation sera curieusement différente de celle du Kangoo ZE. ■



Mercedes insiste sur les campagnes de test en conditions climatiques extrêmes auxquelles sont soumis ses véhicules électriques, comme ici l'eVito.



CONCEPTEUR ET FABRICANT

Trimat KIT a conçu une gamme isotherme pour les professionnels alliant à la fois fonctionnalité, esthétique et longévité.

CELLULES ISOTHERMES INTÉGRÉES INSULATING KITS FOR COOLING VANS



Les avantages des aménagements ISOKIT

- IR : Isolation Renforcée** sur l'ensemble de la gamme avec et sans porte latérale.
- ISOKIT TRIMAT** s'adapte sur toutes marques de véhicules.
- Personnalisation et multiples accessoires en option.



www.trimat.fr



COOL !

Davantage d'autonomie pour l'e-NV200

Commercialisée en janvier 2018, la nouvelle version de la fourgonnette Nissan e-NV200 se singularise par une batterie dont la capacité a été portée à 40 kWh au lieu de 22 kWh auparavant. La gamme démarre à 28990 € HT et les premiers clients ont été livrés en mai dernier.

Que deviennent les VUL Opel ?

Actuellement, Opel commercialise sous sa marque des VUL partagés avec Fiat et Renault. Avec l'intégration d'Opel à PSA en 2017, les accords de mutualisation industrielle sont revus. Ainsi, le futur Combo sera un jumeau des nouveaux Partner et Berlingo. Il sera disponible à la commande à partir de septembre 2018. Logiquement, le reste de la gamme VUL d'Opel devrait se rapprocher de celles des autres marques PSA ; le prochain à être remplacé étant probablement le Vivaro.

Ford et VW vont faire route ensemble

Ford et VW vont se rapprocher afin de proposer une gamme de VUL équipés de motorisations hybrides, électriques ou gaz. VW dispose déjà d'un Caddy en version TGI (gaz comprimé). En 2019, le Ford Transit Custom sera proposé en version hybride rechargeable dont 20 exemplaires sont déjà en test à Londres depuis 2017.

ÉDITION SPÉCIALE SIRHA

Participez au contenu éditorial chargeurs, grossistes rhd, logisticiens et loueurs. Froid news n°24.

BOUCLAGE : 15 NOVEMBRE 2018.

PARUTION : JANVIER 2019

Contact : pierre.besomi@froid-news.com

Il est maintenant possible d'être pleinement propriétaire de la batterie de son Kangoo ZE ou de son Master ZE.



LES ZE DE RENAULT

En 2017, le Kangoo ZE s'est doté d'un moteur construit dans l'usine Renault de Cléon et d'une batterie de 33 kWh au lieu de 22 kWh précédemment. Cela lui accorde une autonomie réelle de 200 km. On trouve la même capacité de batterie à bord du Master ZE arrivé sur le marché cette année. La masse du grand fourgon réduit naturellement l'autonomie à environ

150 km. Côté services, Renault souhaite faciliter l'accès aux bornes de recharge (ZE Trip et ZE Pass) et le suivi de flotte en temps réel. Jusqu'à présent, Renault vendait ses véhicules ZE, mais louait leurs batteries. Depuis le 1^{er} juin 2018, il est possible d'acquérir la batterie des Kangoo ZE et Master ZE pour 7400 € HT. Le Kangoo ZE et le Master ZE « complets » avec leurs batteries s'affichent donc respectivement à 29350 € HT et 54600 € HT. ■

MADE IN CHINA

Déjà commercialisé en Allemagne, le Maxus EV80 arrive en France. Concurrent du Renault Master ZE, l'EV80 est construit en Chine par SAIC et reprend en partie la conception des fourgons LDV aujourd'hui disparus du marché. Placée sous le plancher, la batterie lithium-ion accorde 170 km d'autonomie réelle à ce fourgon qui offre 10,2 m³ utiles et une charge utile de 950 kg. Une version

châssis-cabine est également proposée. L'importateur annonce que les pièces détachées seront disponibles depuis un stock européen situé au Luxembourg. Face à la percée des constructeurs généralistes (Renault, Mercedes, VW, etc.) sur le marché des utilitaires électriques, le véhicule chinois n'a guère que son prix pour emporter la décision. Or à 50000 € HT, ce véhicule est à peine moins cher que le Master ZE qui a l'avantage d'être soutenu par un réseau dense et crédible. ■

QUI REMPLACERA LES MAXITY ET CABSTAR ?

Le Nissan Cabstar et son jumeau Renault Maxity dominent très largement le marché des camions légers à roues jumelées et à cabine avancée basculante. Réalisée à Barcelone chez Nissan, leur production prendra fin en janvier 2019 et ils ne seront pas remplacés. Depuis plus d'un an, Renault Trucks souffre déjà du trou laissé dans sa gamme par l'arrêt du Nissan NT500 que Renault vendait en tant que « D cab 2 m » avec les sigles D3,5 à D7,5. A ce jour, aucun accord industriel ne serait signé, mais Renault Trucks recherche activement un partenaire industriel pour regarnir sa gamme de camions légers. Actuellement, il n'y a que deux constructeurs capables de fournir instantanément de tels véhicules, conformes à la norme Euro 6. Il s'agit de Fuso et d'Isuzu avec lesquels Renault négocie actuellement. L'accord devrait se concrétiser au cours du premier semestre 2019 avec une arrivée des véhicules sur le marché pour Solutrans 2019. Comme cela a été fait lors de l'arrêt du Mascott, des châssis seront produits en avance afin d'assurer leur commercialisation au cours de l'année 2019, en attendant la relève.

TRANSPORT TRI-TEMPERATURE

PRODUITS MEDICAUX ET PHARMACEUTIQUES



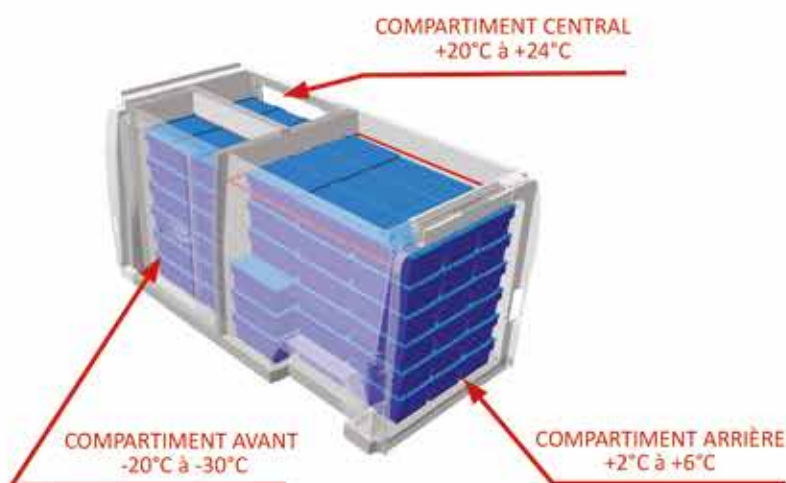
**3 COMPARTIMENTS
3 TEMPERATURES**

-20° à -30°C, +2° à +6°C
+20° à +24°C



**SOLUTION LABELISEE
CERTICOLD PHARMA**

Gruau, premier constructeur-carrossier de véhicules utilitaires certifié CERTICOLD Pharma Engin



La cellule tri-température

DEDIE PRODUITS DE SANTE

- **Système froid intégré autonome**
Autonomie de fonctionnement jusqu'à 2 heures
- **Maintien de température**
Pour des conditions extérieures : de -20°C à + 40°C
- **Système de désinfection en option**
Désinfection 100% écologique, 100% efficace

COLD LOGISTICS

1



> LOGISTIQUE DURABLE

LIDL TESTE LA CRYOGÉNIE AU CO₂ RECYCLÉ

L'enseigne poursuit sa recherche constante de solutions de transport éco-responsable, comme à Paris, avec le groupe frigorifique cryogénique Thermo King CT15 Spectrum au CO₂ recyclé.

L'engagement de Lidl en faveur du développement durable s'appuie sur une démarche d'évolution et d'innovation, en particulier dans l'exploitation de son parc de véhicules et dans la sélection de ses prestataires transport. Sarah Kanti, Responsable du Pôle Achat et Transport a fait le choix d'intégrer un ensemble semi-remorque unique en France dans sa configuration

pour une période de test grandeur nature d'un an. Elle a confié la tournée à Yellow Transports qui exploite une semi-remorque Chereau City 27 palettes à double essieu directionnel, dotée du rideau Smart-Open-C. L'ensemble carrosserie, hayon et groupe frigorifique est certifié Piek. La production de froid est assurée par l'unité Thermo King CryoTech CT 15 Spectrum multi températures dont la puissance est



de 17 600 W à 0°C et surtout de 15 600 W à -20°C. « Je souhaite verdir une de nos tournées dans la Capitale, pour livrer jusqu'à des horaires tardifs dans certaines rues, tout en respectant les riverains. » affirme Sarah Kanti qui espère obtenir rapidement des gains d'exploitation en passant de 6 à 5 tournées dans la Capitale grâce à cet ensemble semi-remorque.

EXPÉRIENCE

PFS, concessionnaire Thermo King et Frigoblock, présente une solide expérience dans la cryogénie au CO₂ recyclé depuis 2010 et compte plusieurs groupes Thermo King CryoTech en exploitation chez des clients. Parmi ceux-ci, PFS a déjà équipé deux porteurs distribution de Yellow Transports avec la solution cryogénique.

PÔLE ACHAT LIDL

Sarah Kanti, Responsable du Pôle Achat et Transport de Lidl, gère un volant d'affaires de plusieurs dizaines de millions d'euros sur son périmètre fort de 4 entrepôts en Île-de-France et 4 autres dans le Nord et Normandie. Elle pilote, en particulier, la mise en place de solutions de transport alternatives à l'échelle nationale et gère des projets transport transverses. L'enseigne exploite plus de 100 véhicules en région parisienne, à 99% frigorifiques.



CRYOGÉNIE AU CO₂ RECYCLÉ

Le CO₂ recyclé sert de réfrigérant et de source d'énergie pour le groupe Thermo King CryoTech. Ce gaz sous forme liquide est détendu dans l'évaporateur, ce qui permet de maintenir les produits transportés au point de consigne.



ILLUSTRATIONS

1. Silence de fonctionnement du groupe Thermo King CryoTech certifié PIEK, boulevard Jourdan, à Paris.
2. Les partenaires du projet « persistent et signent » leur engagement écoresponsable commun.
3. La puissance frigorifique de la cryogénie au CO₂ recyclé favorise le retour rapide de la température au point de consigne après la livraison.
4. L'enseigne exploite plus de 100 véhicules en région parisienne, à 99% frigorifiques.

« CONSCIENTS DES BESOINS SPÉCIFIQUES DE LIDL, NOUS DEVIONS APPORTER UNE RÉPONSE ÉCORESPONSABLE... »
**FRÉDÉRIC RODRIGUES,
CHEF DES VENTES DE PFS.**

« Conscients des besoins spécifiques de Lidl, nous devons apporter une réponse écoresponsable, en complément des

moteurs propres de ses prestataires transport, comme Frédéric Rodrigues, Chef des ventes de PFS. Sachant qu'une station multi-carburants est opérationnelle à Sogaris, sur l'axe emprunté pour les tournées jusque dans Paris, et que notre groupe Thermo King CT 15 est silencieux, tout portait vers notre offre. » Enfin, outre une analyse de coût d'exploitation global après la campagne d'été, Sarah Kanti espère poursuivre dans la voie de la cryogénie et ainsi contribuer à la transition énergétique de son plan de transport. ■

> BARBECUES GÉANTS

LE GROUPE OLANO DÉVELOPPE SA FILIÈRE DES PRODUITS CARNÉS

Le Groupe Olano exploite désormais 5 centres de distribution qui traitent 215 000 tonnes de viandes en carcasse, en transport et logistique par an. Vegans s'abstenir.

« **N**otre objectif premier reste au quotidien l'innovation, la modernité, l'industrialisation et donc la satisfaction de nos clients sur nos métiers et nos filières, avec une vision de développement et d'expansion sur le long terme », explique Nicolas Olano, Président. Fort d'une stratégie à la fois sage, audacieuse et partagée, le Groupe Olano élargit son maillage en Europe dans la filière des produits carnés. En février 2018, d'une part, avec le rachat du fonds de commerce de la société aveyronnaise Trémolières Transports Frigorifiques, basée à Rodez. Et, d'autre part, avec la mise en exploitation d'une nouvelle plateforme dédiée aux produits carnés à Montauban, opérationnelle depuis janvier 2018. Fort de ces nouveaux challenges, le Groupe Olano atteint un chiffre d'affaires de 40 millions d'euros dans cette filière (sur les 350 millions d'euros de chiffre d'affaires du Groupe en 2017). « Concernant la filière des produits carnés en France, nous opérons sur 4 bassins, avec 5 centres de distribution : Trémol, Bordeaux, Montauban, Lyon / Rodez et Saint-Martin-de-Crau », commente Sandra Olano, Directrice Générale. Dans ce contexte, la nouvelle plateforme de Montauban, inaugurée le 9 juin dernier, est implantée sur un terrain de 11 000 m². Elle dispose d'un quai « viande » de 750 m² et de 10 portes de quai dédiées aux produits carnés, ce qui permet à ce

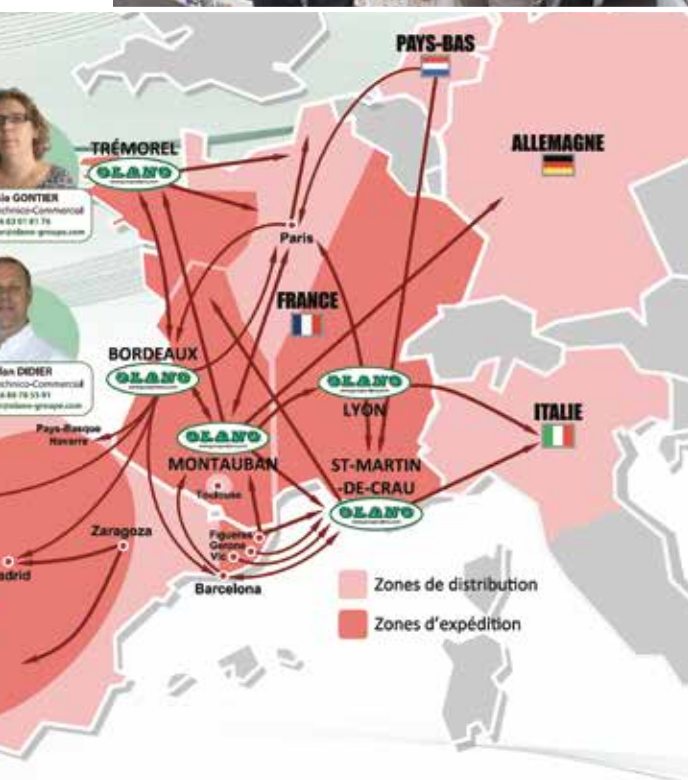
site d'être dorénavant plus performant sur cette filière. L'investissement pour cette nouvelle plateforme représente 10 millions d'euros.

LA PUISSANCE D'UN NOM FORT

Fort de son identité familiale, le groupe Olano est aujourd'hui un acteur incontournable de la Supply Chaîne du froid en tant que prestataire de services en transport et logistique. La « signature » Olano est reconnue par sa marque corporative Olano, avec 50 implantations en Europe, un chiffre d'affaires de plus de 350 millions d'euros, quelque 2 300 collaborateurs, une flotte en propre de 1000 véhicules Euro 6, 1 000 000 m³ d'entrepôts frigorifiques à -20°C et 350 000 m³ à +2°C à +14°C. « Notre Groupe est né sur le port de Saint-Jean-de-Luz, au Pays basque, par la filière des produits de la mer, rappelle Nicolas Olano. Nous avons diversifié nos activités dans les filières des produits surgelés et frais, pour conjuguer, au fil des ans, croissance et indépendance. Aujourd'hui, le Groupe Olano offre une image résolument structurée et moderne, celle d'une entreprise pérenne qui aborde l'avenir avec sérénité. » ■

ILLUSTRATIONS

1. Gouvernance : (de g. à d.) Nicolas Olano, Sandra et Jean-Michel Olano. 2. « Tu demandes à un garçon ce qu'il faut sur la planète, c'est facile : une Porsche, une vache, une patate ! » Extrait de Florence Foresti. 3. Une partie de l'équipe de Trémolières.



KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

Une nouvelle génération commence ...



Votre avantage – La manipulation ✓

Grâce aux champs d'insertion pour ridelles de même taille, les lattes emboîtables de longueur différente font désormais partie du passé

Votre avantage – L'arrimage du chargement ✓

Facilité d'arrimage au cadre extérieur perforé en acier Vario-Fix, même lorsque la bâche est fermée, ainsi qu'en cas d'utilisation de ridelles disponibles en option

Votre avantage – La personnalisation ✓

Charge utile maximale grâce à des composants disponibles en version optimisée en termes de poids

La génération NOVUM

Également disponibles en version Kögel Cargo Coil ou Kögel Cargo Coil Rail

Avec nous sur notre stand : notre entreprise sœur



IAA – 20. - 27.09.2018
sal 27, stand F06



> INVESTISSEMENT

NOUVELLE USINE COMBILIFT

REPORTAGE : LOUIS PERIN

Combilift dévoile sa nouvelle usine et parie sur la forte croissance des ventes du Aisle Master destiné aux entrepôts frigorifiques en -2°C/-8°C.

La première impression est toujours la bonne, et la visite de la nouvelle usine Combilift de 46 500 m² le prouve. Montant de l'investissement : 50 millions d'euros pour le nouveau siège social et l'unité de production basée à Monaghan, en Irlande. Objectif : doubler la production qui s'élevait à 5000 unités en 2017. Une production destinée à 98% à l'export dans 85 pays par le biais de 250 distributeurs. Combilift dédie 7% de son chiffre d'affaires à la R&D, et assure la création de deux nouveaux engins par an. Martin Mc Vicar, Directeur général de Combilift, explique : « Notre force c'est le sur-mesure ! Nous sommes à l'écoute

de nos clients et lorsqu'ils rencontrent un problème dans leurs métiers, nous leur apportons une réponse par l'innovation ou par un nouveau produit. » C'est pourquoi la nouvelle usine est très flexible, chaque ligne de production pouvant recevoir différents types d'engins. Chaque collaborateur est polyvalent, ce qui optimise l'organisation industrielle efficace avec pour résultat, la production d'un chariot complet toute les quinze minutes. ■

ILLUSTRATIONS

1. La nouvelle usine de Combilift à Monaghan, en Irlande. 2. Les lignes d'assemblages mobiles de l'usine de Combilift.



> RSE

MANITOU ACTUALISE REDUCE-PROGRAM.COM

Le groupe Manitou lance une toute nouvelle version de son site reduce-program.com qui s'inscrit pleinement dans la démarche RSE du groupe.

« **U**ne bonne connaissance de la machine et des accessoires est nécessaire dans la prise en main de l'équipement et dans la réduction des risques. Avec Reduce Risks, nous mettons à disposition des internautes des supports pédagogiques, en prêtant une attention particulière à leur sécurité », explique Aude Brézac, Responsable RSE pour le

groupe Manitou. Cette plateforme dédiée à l'amélioration de la qualité de vie au travail des utilisateurs de machines, vise à améliorer leur productivité et leur sécurité tout en réduisant l'impact sur l'environnement. Pour atteindre cet objectif, le groupe a développé 3 composantes que sont Reduce Fuel, Reduce TCO, et Reduce Risks, dernier outil de ce programme, dédié à la prévention



et à la sécurité des hommes et des machines. La rubrique Reduce Risks vise à conseiller les utilisateurs via des posters de prévention, des documents liés à la maintenance, des notices d'instruction, et une médiathèque de 300 vidéos expliquant comment démarrer, entretenir une machine, fixer des accessoires, faire fonctionner les technologies, etc. ■



FLUX ET STOCKAGE

Avec sa fourche giratoire, le modèle Aisle Master permet de se déplacer dans les allées étroites des entrepôts, y compris frigorifiques. Le cariste n'a pas à placer son engin face aux racks pour traiter une palette. Les roues directionnelles permettent d'évoluer dans un espace de la taille de la largeur du chariot. Ainsi, l'espace réduit entre les racks augmente la capacité de stockage. Enfin, Combilift propose un service d'analyse de flux : les ingénieurs conçoivent, en collaboration avec les clients, des animations 3D et des conceptions d'entrepôts afin de visualiser la capacité de stockage ainsi que le flux optimal de denrées sur le site.



> QUALITÉ, SÉCURITÉ, ENVIRONNEMENT, ÉNERGIE

FENWICK-LINDE SUR LE PODIUM

Fenwick-Linde obtient sa quadruple certification Qualité, Sécurité, Environnement, Énergie pour son siège social et son réseau avec 31 points d'excellence, zéro non-conformité et zéro remarque. Entretien avec Marc Avanzini, Directeur Performance & Support Business de Fenwick-Linde.

Pourquoi cette démarche ?

Marc Avanzini : Fenwick-Linde était déjà triplement certifiée Qualité Sécurité Environnement depuis 2008. Il y a 18 mois, nous avons décidé d'aller plus loin dans notre engagement environnemental. L'efficacité énergétique étant une composante essentielle du respect de l'environnement et un élément fondamental de notre activité, nous avons tout naturellement décidé d'ajouter à notre triple certification historique celle de notre système de management de l'énergie à travers son référentiel ISO 50001.



également, notre système de pilotage de la performance opérationnelle, aujourd'hui plus pointu, plus précis. La puissance de notre déploiement stratégique a aussi été reconnue au travers des process, outils et projets déployés dans le cadre de notre démarche d'entreprise appelée « Plan de Vol ».

Quel est l'intérêt pour Fenwick de cette certification ?

M.A. : Elle est double. Tout d'abord, la reconnaissance de la dynamique de notre organisation vis-à-vis de l'extérieur. Deuxième point : cette démarche est un levier fort qui permet en interne de fédérer nos collaborateurs autour de nos valeurs fondamentales. Cette quadruple certification est la conséquence logique de notre approche en interne, représentative des valeurs de Fenwick-Linde. ■

Que reconnaît cette quadruple certification ?

M.A. : Elle reconnaît l'excellence de notre organisation sur 4 axes : satisfaire nos clients, fédérer notre personnel, respecter notre environnement et satisfaire nos investisseurs. A l'honneur

> GESTION DE PARC

YALE ET LE FINANCEMENT

L'acquisition des équipements de manutention peut se faire selon diverses possibilités de remboursement, en leasing sur un certain nombre d'années ou en location à court terme, de 90 jours à 12 mois. Rappel.

« Pour toute entreprise, le mode d'acquisition d'équipements de manu-

tention peut constituer une décision aux implications importantes, explique Tim Cady, Directeur de Yale Financial Services. Les clients ne voient souvent que la qualité de fabrication et les caractéristiques des produits alors que chez Yale, nous les encouragerions plutôt à considérer les choses dans une perspective plus large. L'accompagnement personnalisé du concessionnaire Yale peut s'avérer précieux, dans la mesure où il garantit que tout le package proposé, y compris la méthode de financement du chariot ou du parc, est parfaitement adapté aux applications spécifiques du client et à sa situation. » Tim Cady poursuit : « Chez Yale, des consultations initiales sont organisées par les concessionnaires avec l'équipe



de Yale Financial Services, conjointement avec nos partenaires financiers, pour apporter un accompagnement professionnel et une assistance du début à la fin du leasing. » La plupart des contrats sont conclus pour une durée de deux à sept ans, le plus fréquemment choisi étant le contrat de cinq ans. ■

COORDINATION : SYLVIE WARNET,
RÉDACTRICE-EN-CHEF PHARMA



> HOSPITALISATION À DOMICILE

KESSLER ALSALOGPHARMA REGROUPE SA LOGISTIQUE HAD

L'hospitalisation à domicile (HAD) est une pratique en pleine croissance qui implique des schémas de logistique pharmaceutique spécifiques.



Afin de garantir en permanence l'exactitude des températures, toutes les enceintes frigorifiques font l'objet d'une qualification très précise.

L'entité Kessler Alsalogpharma héberge désormais toutes les activités logistiques dédiées aux produits de santé, dans le respect des Bonnes Pratiques de Distribution et du

référentiel Certipharm. « Chaque patient ayant des exigences particulières, qu'il soit en milieu urbain ou rural, chaque tournée doit répondre à des spécificités très particulières, de l'accès de son domicile

jusqu'à la dépose des produits dans le tiroir de gauche de son appartement du 3ème étage sans ascenseur, commente Loïc Barret, Responsable développement. En milieu rural, il est difficile de livrer plus de 6 patients par jour. En milieu urbain, il faut compter une moyenne de 8 patients. Les véhicules les mieux adaptés restent des VUL de 3,5t., voire des porteurs de 10t. tout au plus. Il est à noter que les livraisons HAD rajoutent la contrainte supplémentaire du « contrôle pharmaceutique ». Les produits sont vérifiés impérativement avant livraison au patient, par un pharmacien agréé. Ce contrôle s'effectue dans un PUI (Pharmacie à Usage Intérieur).

TRAÇABILITÉ

Fer de lance de l'organisation du logisticien, et des BPD, la traçabilité permet de retracer et de stocker toutes les informations liées à une livraison : suivi GPS, respect des températures sur l'ensemble de la chaîne logistique, signature des bordereaux émergés. Le système qualité de la compagnie permet de stocker ces données 15 ans, et ce bien au-delà des exigences déjà prévues. En outre, l'amélioration continue de la qualité avec la gestion des KPI s'évaluent en HAD, en priorité grâce à la satisfaction des patients, tant sur la



La nouvelle signalétique signée Kessler.



Toutes les livraisons sont effectuées selon les BPD, le plus souvent en 15-25°C et ce, quel que soit le véhicule utilisé.

prestation que sur la partie relationnelle avec les conducteurs-livreurs. Le respect des consignes imposées par le cahier des charges et celui de la température sur l'ensemble des phases organisationnelles du transport complètent le dispositif. Chez Kessler Alsalogpharma, il n'est pas rare de retrouver d'anciens ambulanciers ou aides-soignants dans la liste du personnel. De plus, la société assure à ses collaborateurs des formations spécifiques dans ce domaine, sur les BPD, le respect du cahier des charges signé entre le client et la société, les produits livrés, ainsi que sur l'aspect réglementaire faisant référence à la certification OHSAS 18001 portant sur la santé et la sécurité au travail dans l'entreprise.

De quoi rassurer les patients. ■



Les températures sont enregistrées en continu (enregistrement toutes les 15 minutes) et donnent lieu à une courbe de température, disponible dès la fin de la livraison.

SCHÉMA GÉNÉRAL LIVRAISON HAD

Laboratoire de production



Hub de regroupement



PUI (Pharmacie à Usage Intérieur)



Livraison patient

> TEMPÉRATURE DIRIGÉE

RHENUS LOGISTICS S'ÉTEND À LYON

Rhenus Logistics ouvre un entrepôt sous température dirigée à Saint-Quentin Fallavier (38).



Début octobre 2018, le nouvel entrepôt multi-clients sous température dirigée (2/8°C, 15/25°C et température ambiante) sera opérationnel dès octobre sur une surface disponible de 13 000 m² extensible, près de Lyon. « Cette infrastructure renforcera le cluster lyonnais de Rhenus Logistics pour les entreprises pharmaceutiques et de l'agro-alimentaire, explique Sophie Conte, Directeur du développement de Rhenus Logistics France. La plateforme disposera d'un agrément de depositaire pharmaceutique avec la présence d'un pharmacien sur site et sera également agréée OEA. » Une troisième cellule sous température dirigée (15/25°C ou à température ambiante) est disponible dès maintenant pour le stockage d'autres activités comme les produits agro-alimentaires. ■

> DÉCÈS

GÉRARD PALAZZO REPOSE EN PAIX



Nous avons appris la bien triste nouvelle du décès de Gérard Palazzo, Président du Certipharm et Directeur du produit santé chez Heppner. Gérard était reconnu pour ses qualités professionnelles et son intelligence du cœur. Il avait soutenu notre magazine dès sa création et participé à plusieurs Tables Ouvertes organisées à Rungis où sa présence était toujours très appréciée. Gérard Palazzo a réalisé l'intégralité de sa carrière dans le monde du transport. Depuis 1994, il avait

occupé des postes de direction marché Santé chez Geodis, Mory, Wincanton (aujourd'hui Rhenus Logistics). Gérard Palazzo avait rejoint Heppner en 2001 pour créer Heppner Santé. Une division devenue la première activité du transporteur avec 14% du chiffre d'affaires du groupe. Ce fervent supporter de FROIDNEWS et du SELF! laissera une trace indélébile dans notre mémoire. ■

COOL !

Gruau à la table
du géant chinois

« Il nous fallait être là où le centre de gravité du monde automobile se déplace », mentionne Patrick Gruau, P.-d.g. Le carrossier a signé un contrat de licence avec Brilliance Special Vehicle pour fabriquer des ambulances et des véhicules frigorifiques Gruau by BSV en Chine. Ce géant chinois est le propriétaire de la marque Jinbei, avec lequel Renault a signé l'année dernière une joint venture.

Lamberet

Lamberet a profité du SIAL pour confirmer l'accord de commercialisation d'une offre de carrosseries frigorifiques avec Renault Brilliance portant sur 500 unités. En présence de Thierry Aubry, CEO de Renault Brilliance Jinbei automobile co, Ltd., Erick Méjean, Directeur Général de Lamberet SAS, détaille : « Lamberet maîtrise la conception et la fabrication de solutions complètes associant isolation intégrée et groupe frigorifique, à travers notre marque Kerstner. Nous sommes capables d'industrialiser une offre adaptée aux modèles, motorisations et usages les plus demandés en Chine et notamment pour Renault Brilliance Jinbei. Notre premier développement, qui est maintenant terminé, porte sur la version frigorifique du fourgon Jinbei Sealion. Sa commercialisation a déjà commencé et les premiers modèles seront livrés en Chine courant octobre 2018. » Ces carrosseries fabriquées sur le nouveau site industriel ultra-moderne de Lamberet à Saint-Eusèbe (Saône et Loire, France) seront assemblées dans l'usine Renault-Brilliance de Shenyang.



> VEILLE & INTELLIGENCE

CHINA REFRIGERATION 2018 : INCONTOURNABLE

PUBLIÉ AVEC L'AIMABLE AUTORISATION DE L'AFF.

Gérald Cavalier a représenté l'AFF au salon China Refrigeration 2018. Une bonne occasion pour faire un tour d'horizons sur la chaîne du froid au pays du Milieu.

Répondant à l'invitation de son homologue chinois Jin Jiawei, président de Chinese Association of Refrigeration, l'AFF a participé à la plus grande manifestation professionnelle chinoise du froid, à Pékin. Avec plus de 1100 exposants et 60 000 visiteurs du monde entier, cet événement annuel se tient en alternance entre Pékin et Shanghai. Gérald Cavalier nous apprend que plus d'un milliard de tonnes de produits périssables sont consommés en Chine chaque année. Plus de la moitié de ces produits nécessite de passer par la chaîne du froid. Cependant, alors que la chaîne du froid couvre actuellement 85 % des besoins dans les pays développés, elle couvre seulement 19 % en Chine. Le taux de perte des fruits et légumes, viandes et poissons est par conséquent élevé (respectivement 30%, 12% et 15%). Ces chiffres démontrent que le marché de la chaîne du froid en Chine nécessite des investissements toujours plus importants alors même que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années. En effet, de 2007 à 2015, le pays s'est doté de 12 millions de mètres cubes supplémentaires pour atteindre une capacité d'entreposage à

« LA CHAÎNE DU FROID COUVRE SEULEMENT 19 % DES BESOINS EN CHINE. »

environ 100 millions de mètres cubes. En matière de transport sous température dirigée, la Chine compte en 2017, 110 000 camions, soit 1 pour 18 000 habitants. Sans commune mesure, ce nombre de



ILLUSTRATIONS

1. & 2. La Chine constitue un gisement de croissance gigantesque en termes de modernisation des équipements, à l'instar d'autres pays d'Asie comme Singapour où il reste fort à faire.

camions est à comparer aux 140 000 camions français. Il est donc rare de croiser un camion frigorifique dans les rues de Pékin. Pour la chaîne du froid, la Chine doit développer des équipements adaptés à ses spécificités comme la distribution des poissons vivants, ou des produits typiques au marché chinois. Elle doit aussi tenir compte de ses particularismes : un grand pays, très peuplé et en forte croissance. La prise en compte du e-commerce est indispensable. Le dernier kilomètre est une priorité. Les petits véhicules, les tricycles frigorifiques, les casiers réfrigérés sont des solutions possibles pour une chaîne du froid moderne en Chine. ■

DEVIENNENT



STARSERVICE HEALTHCARE

L'EXPERT DU TRANSPORT DES PRODUITS DE SANTÉ

Notre changement d'identité exprime le renforcement constant de notre dynamique d'innovation et favorise le rassemblement et la synergie de nos différentes filiales (Vialto, TSE, Biotrans) sous une même bannière pour encore plus de cohérence et de puissance sur nos marchés.

OFFRE +15° / +25° C

Sécurisée, maîtrisée, contrôlée



TOUS POIDS,
TOUS DESTINATAIRES,
TOUTE FRANCE.



Suivi de l'acheminement
sur le web



Restitution de la courbe
de température sur le web



Sécurisation et préservation
de vos produits



Matériel cartographié
et qualifié FDX 15-140

1^{er} réseau sous température dirigée

CONTACTEZ-NOUS : 04 72 76 67 17 healthcare@stars-services.com www.groupestarservice.com

* Respectant les 10 chapitres des GPD Compliance

BIENVENUE À

Thermotopia

Nous vous donnons
rendez-vous au salon
IAA 2018

Hall
27

Stand
C.05

Un lieu à ne
pas manquer,
inconnu sur
TripAdvisor...

Thermotopia ou une ville du futur présentant les solutions innovantes actuelles dans le transport frigorifique. Si vous n'avez jamais eu l'occasion de vous rendre à Thermotopia, saisissez l'opportunité qui s'offre à vous en **septembre** et venez nous rencontrer dans le **hall 27, stand C.05**, lors du salon **IAA**. Un lieu où les solutions développées pour le transport frigorifique permettent de faire face aux difficultés que posent les transports en ville. Un lieu où les chauffeurs, les véhicules et les groupes connectés permettent de gagner en efficacité. Un lieu qui permet de se projeter dans l'avenir.