

FROID NEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

SURGELÉ BRIDOR CHAUD DEVANT !



NOUVEAU ! P. 26

FICHE INNOVATION
STARTUP DERNIER KM

CHRONOFRESH
VIVA EUROPA !



CRÉDIT PHOTO : PHOTO BRIDOR

ISSN : 2492-6345 / DÉPÔT LÉGAL : OCTOBRE 2020



SITL

13 Avril
2021
15 Porte de Versailles
Paris, France



Le village
du froid
by SELFI



EN ROUTE VERS
LA FRAÎCHEUR !



Petit Forestier vous propose
une **gamme frigorifique multi-produits**
en location courte, moyenne et longue durée.



VÉHICULES, MEUBLES, CONTAINERS **100% FRIGORIFIQUES**

N°Vert 0 800 100 296

www.petitforestier.com



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

Froid News, Profession Carrosserie, Transportissimo, TRM Le Guide, SELFI sont des marques déposées par Nouveaux Horizons.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

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

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

COMITÉ D'EXPERTS :

Gérald Cavalier (AFF, Tecnea Cemafruid),
Valérie Lasserre (La Chaîne Logistique du Froid),
Guy Thomas (Certibruit), Mohamed Youbi Idrissi (Cemafruid).

ÉDITRICE DÉLÉGUÉE FRANCE, PUBLICITÉ ET PARTENARIATS :

Laurence Emery / froidnews@defis-regie.com /
Tél. : 06 11 87 20 61

CHEF DE PUBLICITÉ : Maëla Vercoustre
maela-froidnews@defis-regie.com /
Tél. : 06 07 36 24 33

ABONNEMENTS : Carole Dubbeld
carole.dubbeld@froid-news.com

CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur

Photos : DR · Dépôt légal : octobre 2020.

LE VERT EST MIS

La vague verte des Municipales constitue un signal fort face aux enjeux de la transition énergétique. Gageons que cette onde de choc sera comprise par des transporteurs encore contraints par l'exploitation de porteurs euro 4 et 5. La RSE, souvent déployée avec conviction par certains, et parfois exhibée par d'autres comme un faire-valoir d'entreprise en quête de posture citoyenne, doit passer à la vitesse supérieure. Facile à dire quand le GNV n'est pas la panacée et que le ROI du véhicule électrique lourd est encore aléatoire. Les électeurs écolo-bobo sont désormais rejoints par d'autres citoyens de sensibilités politiques de tous horizons. Ils veulent respirer mieux et contribuer à limiter les dégâts causés à notre environnement. C'est une lame de fond. Légitime et sage. De bon augure, l'annonce de l'association de Daimler et Volvo ainsi que de Toyota et Hino pour mettre l'hydrogène à la disposition du marché des véhicules industriels, en 2025, apporte une réponse encourageante et positive. Le calendrier semblerait parfait pour assurer le remplacement en douceur du parc diesel de ligne d'ici 2030 et des véhicules porteurs d'ici 2035, si ce n'était le retard à l'allumage de certains esprits chagrins. Dans le froid, Chéreau anticipe avec sa semi hydrogène chez Delanchy, entre autres. Souhaitons que les entreprises puissent financer les surcoûts de cette transition, avec ou sans l'aide de l'État providence. Dans l'intérêt de tous.

PIERRE BESOMI

SOMMAIRE

8



DELANCHY POURSUIT DANS L'ÉLECTRIQUE

14



PATERNALISME VS TRANSFORMATION DIGITALE

16



L'INNOVATION MOTEUR DE CROISSANCE

34



BRIDOR VEILLE AU GRAIN

40



MÉDIACO PLONGE DANS LE FROID

> ÉVÈNEMENT

LA SITL 2021 ACCUEILLERA LE VILLAGE DU FROID BY SELFI

La SITL 2021 confirme son partenariat avec le SELFI et alloue un espace dédié à la filière du froid : le Village du Froid by SELFI. Réservez dès à présent votre stand parmi les 4 packs tout compris ou étudiez une solution sur-mesure.

Reed Expositions France (organisateur de la SITL et du Supply Chain Event) et Nouveaux Horizons (propriétaire de la marque SELFI et organisatrice des 2 premiers salons SELFI en 2017 et 2019), apportent leur expertise et leur savoir-faire pour apporter plus de visibilité et d'opportunités d'affaires à la filière logistique du froid durant la **Semaine de l'Innovation Transport & Logistique**.

Le Village du Froid by SELFI accueillera des exposants et visiteurs de la filière logistique en température dirigée à la prochaine édition de la SITL, du 13 au 15 avril 2021, à Paris, Porte de Versailles, Pavillon 1.

Situé à l'entrée de la zone d'exposition de la SITL pour une visibilité accrue, le Village du Froid by SELFI propose 4 packs de 4 m² à 12 m², tout compris : surface, aménagement complet, branchement électrique.

De plus, les organisateurs mettent à la disposition des clients du Village, la plateforme de mise en relation Match & Connect by SITL. Cet outil permet d'entrer en contact avec vos futurs clients et partenaires afin d'organiser vos rendez-vous d'affaires et de générer des leads qualifiés. Enfin, les exposants du Village bénéficient d'un atelier avec prise de parole et un **accès à l'espace Lounge** (un bar à votre disposition pour vous et vos clients). ■

Créons
les nouvelles
connexions
logistiques

Gardons le cap sur SITL 2021 et le Village du Froid by SELFI

« Je vous confirme que si la situation sanitaire en avril 2021 devait se dégrader et ne permettait pas la bonne tenue de la prochaine édition de la SITL, alors Reed France et la SITL vous proposeraient des conditions de report sur la SITL 2022 (à 100%) ou un remboursement qui vous serait proposé le plus favorable possible, tenant compte de nos conditions générales de ventes. A noter que SITL 2021 se présente très bien avec des exposants en masse qui ont confirmé leur présence. »

Thomas Desplanques | Directeur de Divisions | Reed Exposition France

La chaîne du froid

By SELFI



Contact Village du Froid by SELFI :

PIERRE BESOMI

pierre.besomi@froid-news.com

Tél. : 06 11 84 13 47

9 990 € EASY.



À PARTIR DE
9 990 € HT⁽¹⁾

SÉRIE SPÉCIALE DOBLÒ EASY

CLIMATISATION MANUELLE > PORTE LATÉRALE COULISSANTE > 750 KG DE CHARGE UTILE > CLOISON TÔLÉE > 2 PLACES AVANT

(1) Tarif au 02/06/2020 du Doblò Cargo Fourgon Tôle 1.3 MultiJet₂ 95 ch Série Spéciale Easy : 19325 € HT - 9335 € HT (dont 8635 € HT de remise constructeur et 700 € HT de prime à la reprise d'un véhicule sans condition d'âge destiné ou non à la destruction) = 9990 €. Offre non cumulable réservée aux professionnels (hors loueurs, administrations et clients Grands Comptes) pour tout Doblò Cargo Fourgon Tôle Série Spéciale Easy commandé jusqu'au 30/09/2020 auprès de votre distributeur agréé Fiat Professional participant. Dans la limite des stocks disponibles. Easy = Simple.

FCA CAPITAL
France



CROISSANCE

ÉDITRICE DE FROID NEWS, L'AGENCE NOUVEAUX HORIZONS RENFORCE SON OFFRE MÉDIA ET DIGITALE

Déjà éditrice du magazine **Froid News**, l'agence Nouveaux Horizons, Conseil en Marketing & Communication, spécialisée dans le Transport Routier de Marchandises et l'Aftermarket, renforce son positionnement avec l'acquisition des magazines **TRM Le Guide**, **Profession CARROSSIER**, ainsi que le site internet **profession-carrossier.com** (VP, VUL, VI, Bus, Autocars), et le site d'information **transportissimo.com**.

« Notre agence est spécialisée sur le secteur des médias et de la communication BtoB de la filière Transport et Logistique depuis 15 ans, et de la réparation carrosserie, explique Pierre Besomi, directeur de Nouveaux Horizons. C'est la raison pour laquelle il nous a semblé cohérent d'élargir notre offre avec cette acquisition. Notre objectif consiste à accompagner les filières du TRM et de l'Aftermarket

automobile dans tous les défis qu'elles vont devoir relever dans les prochaines années, en nous appuyant sur des contenus rédactionnels experts et diversifiés ainsi que des offres de solutions de communication calibrées, sur mesure, multicanal. L'agence propose aujourd'hui un bouquet de supports d'information et de solutions Print, Digital, Event, et Services Experts. »

Rappelons que Nouveaux Horizons, avec le magazine Froid News, a su également organiser le salon SELFI en 2017 et 2019, dédié à la logistique éco-responsable et à l'innovation dans le froid. Depuis 2020, Nouveaux Horizons et Reed Expositions ont conclu un accord de concession de la marque SELFI dans le cadre du Village du Froid by SELFI qui se tiendra avec la SITL, à Paris Porte de Versailles du 13-15 avril 2021.

NOUVELLE OFFRE DIGITALE

L'agence Nouveaux Horizons propose de nouveaux services pour votre communication digitale. De plus en plus d'entreprises de toutes tailles souhaitent orienter leur communication via le numérique, les réseaux sociaux, etc. Depuis la rentrée, notre agence s'est dotée de nouvelles expertises pour vous accompagner dans votre communication digitale : Stratégie digitale, Social média, Traffic management, Développement Web.

POUR EN SAVOIR PLUS, CONTACTEZ DIRECTEMENT : PIERRE.BESOMI@FROID-NEWS.COM

UNE STRATÉGIE CLAIREMENT CIBLÉE PAR MARCHÉ



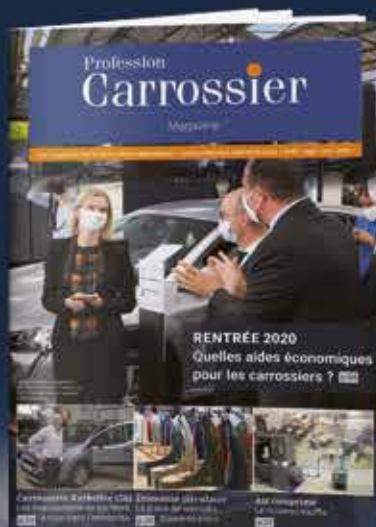
La référence de la filière
logistique du froid,
renforcée par froid-news.com.



La référence des technologies
de l'information
et de la connectivité appliquées
au transport routier de marchandises.



La référence de l'actualité des filières
du transport de bout en bout :
chargeurs - logisticiens -
distributeurs - constructeurs.



La référence de l'actualité
des réseaux de
carrossiers-réparateurs indépendants
et constructeurs, renforcée
par profession-carrossier.com.

UNE ÉQUIPE MAINTENUE ET RENFORCÉE

PIERRE BESOMI,
directeur des rédactions
et des publications

SYLVIE WARNET,
éditrice

MARC HORWITZ,
coordonne la rédaction du magazine
Profession CARROSSIER

JEAN-YVES KERBRAT,
anime l'information de
transportissimo.com
et profession-carrossier.com

JEAN GRAUDENS,
poursuivra sa collaboration au magazine
Profession Carrossier en qualité de
rédacteur-en-chef émérite.

WILFRIED MAISY,
conserve sa fonction de
rédacteur-en-chef de TRM Le Guide

OLIVIER TAURINES,
poursuit sa collaboration commerciale
pour Profession Carrossier, TRM Le
Guide et transportissimo.com

LAURENCE EMERY,
directrice de Défis Régie et **MAELA
VERCOUSTRE**, Cheffe de publicité,
continuent la commercialisation
de solutions de communication
avec Froid News

PHILIPPE VAN RUSEWIJK,
directeur de la société C.A.R.,
devient responsable du développement
et de la stratégie commerciale
en transversal sur l'ensemble des
supports.

> CROISSANCE

CHRONOFRESH S'ÉTEND EN EUROPE

La crise sanitaire a bouleversé durablement les canaux de distribution et ouvert de nouveaux débouchés vers davantage de « btoc ».

Ambitions : Christophe Desgens, président de Chronofresh, la branche logistique et transport sous température dirigée de Chronopostfood, vise les 150 M€ de chiffre d'affaires en 2025 pour Chronofresh. De son côté, DPD, maison mère de Chronopostfood, envisage un déploiement de l'offre sous froid en Europe. « Les pures players

du commerce en ligne et les places de marché regroupant les producteurs, ont multiplié leurs volumes par dix du jour au lendemain durant la crise de mars et avril », explique le dirigeant. Confrontée durant cette épreuve à un fort taux d'absentéisme et à un pic des volumes, Chronofresh a dû adapter son offre. Pour relier les grandes métropoles françaises, Chronofresh s'appuie sur 90 dessertes

Chronopostfood emploie 170 salariés, en s'appuyant sur les ressources de Chronopost et ses 90 entrepôts.



routières quotidiennes opérées par des PME du transport.

DES CHANGEMENTS DURABLES

Avant la pandémie 60% des livraisons étaient destinés aux particuliers. Certains producteurs ont été privés de débouchés en RHF. Ils se sont alors tournés vers les consommateurs pour vendre en direct. « Cela revient plus cher de

> INSPIRATION JAPONAISE

UN MODÈLE HYBRIDE D'ORGANISATION

Inspirée du modèle japonais de Yamato, Chronofresh a été créée il y a six ans. Ce modèle hybride s'appuie sur une distribution dans des containers sous température dirigée.

Chronofresh exploite également les ressources de la flotte Chronopost avec le concept Delifresh. « Nous mutualisons les infrastructures standards et sous température dirigée qui permettent de livrer tous les codes postaux. Nous exploitons des containers, pouvant transporter deux à trois colis, équipés de puces RFID pour transporter des produits



Chronopostfood traite 30 000 à 40 000 colis par jour, quand Chronopost transporte quotidiennement 600 000 colis.

alimentaires en zone rurale. Nous avons construit des chambres froides en frais (0°C / +4°C) et surgelé (-18°C). Chaque jour nous assurons une centaine de livraisons avec 300 véhicules dédiés », explique Christophe Desgens.

Partie d'Ile-de-France, l'offre Delifresh s'appuie sur un entrepôt de 1 800 m² sous température dirigée dédié au frais au MIN de Rungis, et sur 1 000 m² de stockage de surgelés à Ballancourt. Sur

place, les équipes de Delifresh assurent la préparation de commande et la livraison du dernier kilomètre au moyen d'une centaine de véhicules dédiés à la livraison urbaine. Ce modèle est décliné au MIN de Toulouse depuis septembre 2020 avec cinq véhicules réfrigérés et à Lyon Corbas. Une plate-forme de 2 500 m² dédiée aux produits frais et située à proximité du hub Chronopost traitera ses premières commandes au deuxième semestre 2021. ■



« NOTRE DÉVELOPPEMENT VA S'ACCÉLÉRER EN FRANCE, EN ESPAGNE ET EN BELGIQUE DÈS CET AUTOMNE. »

**CHRISTOPHE DESGENS,
PRÉSIDENT CHRONOFRESH.**

livrer les particuliers et cette crise a engendré des surcoûts de 15 à 20%. Hausse que nous avons décidé de ne pas répercuter à nos clients et d'assumer », affirme Christophe Desgens. À l'opposé, des industriels confrontés aux grandes difficultés de certains de leurs transporteurs, ont dû trouver une solution alternative pendant la crise. « Picard a débuté avec Delifresh pendant cette

période. La crise a également inversé le rapport en Ile-de-France. Avant, nous avions 90% de clients btoc et depuis ce printemps, 90% de nos clients sont des professionnels, poursuit le dirigeant. Nous livrons les restaurants qui proposent des plats à emporter, les grossistes, l'industrie agroalimentaire, la grande distribution. La consommation de produits frais en ligne va perdurer.

Les Français savent désormais qu'il est possible de se faire livrer sur l'ensemble du territoire. » ■

Nathalie Bureau du Colombier



Piek

*Rideau d'air
RKair Alimentaires & Pharma*



Notre nouvelle équipe de mécaniciens se déplace partout en Europe en respectant les mesures de sécurité Covid-19. Ils posent nos rideaux d'air dans vos véhicules frigorifiques de votre parc existant et dans vos véhicules neufs pour pouvoir vous garantir un prix, tout compris, inégalé. Ils sont également habilités pour l'installation de nos rideaux d'air **Industrie** entre les zones climatiques/ plateforme/ stockage/ quai de chargement/déchargement.

RKcom

F - 35500 St. M'Hervé
+33 (0) 632 15 41 84
roland.klingen@rk-com.fr



Porteur avec nos rideaux d'air RKair au-dessus des portes arrière, au-dessus de la porte latérale à l'arrière à gauche et au-dessus de la porte latérale à l'avant à droite, tous dirigés par la Kbox.

COOL NEWS !

Mutual Logistics s'étend



Attignat Bourg-en-Bresse : 7 000 m² supplémentaires pour Mutual Logistics.

Quatre ans seulement après un premier agrandissement de 8 000 m² réalisé pour soutenir la croissance de ses activités avec Système U, Mutual Logistics augmente à nouveau les capacités de son centre de distribution multi-distributeurs et multi-industriels de produits surgelés d'Attignat (Ain). Le logisticien prévoit l'extension d'environ 7 000 m² qui sera livrée au second semestre 2021. À cette échéance, ce centre de distribution de produits surgelés s'étendra sur 28 000 m², et sera le plus important de France. La cellule supplémentaire permettra de stocker jusqu'à 11 000 palettes en allées étroites.

Scandale des HFC !

Le Comité technique européen sur le fluorocarbure (EFCTC) révèle que le trafic pourrait représenter jusqu'à 34 millions de tonnes équivalent CO₂, soit 33 % du quota légal autorisé en 2018. Ces HFC pénètrent sur le marché européen via des canaux d'approvisionnement clandestins qui contournent le Règlement F-Gaz de l'UE. L'EFCTC appelle à une application plus rigoureuse du Règlement F-Gaz. Une nouvelle réduction du quota est prévue en janvier 2021.

Dartess rive droite

Le spécialiste du stockage et de la logistique des vins et spiritueux, Dartess a annoncé en juillet 2020 l'ouverture d'une douzième plate-forme de 7 000 m² à Saint-Loubès, confortant sa présence sur la rive droite de la Garonne. Le groupe qui a réalisé 18,9 M€ de chiffre d'affaires en 2019 a accru de 12% sa capacité de stockage en un an.

> EXPÉRIENCE

DELANCHY POURSUIT DANS L'ÉLECTRIQUE

Le transporteur commande le tout-premier modèle Renault D Z.E. de série.



Parmi les 1 000 véhicules que compte le groupe, ce premier Renault Trucks D Z.E. intègre un parc de 340 porteurs destinés à des opérations de distribution.

« **T**ransporteur convaincu en matière d'électromobilité, nous avons à cœur de participer au développement d'une solution de livraison frigorifique zéro émission au cœur des villes, explique Yannig Renault, directeur technique du groupe Delanchy. Grâce au prototype Renault Trucks D 100 % électrique, nous avons pu tester et valider cette technologie, qui nous a donné satisfaction tant au niveau de son utilisation que de son entretien. Nos collaborateurs et nos clients en sont tout aussi convaincus. C'est pourquoi le groupe Delanchy confirme son engagement dans l'électrique avec la commande du tout premier Renault Trucks D Z.E. de série. Ce deuxième porteur électrique vient

rejoindre notre flotte et participe ainsi à la construction d'un véritable mix énergétique dans nos solutions de transport. »

Le groupe Delanchy étudie encore l'affectation de ce nouveau porteur 100 % électrique qui rejoindra Paris ou la région lyonnaise pour des tournées d'environ 110 kilomètres.

À PROPOS DU GROUPE DELANCHY

Depuis 1968, Delanchy est un groupe familial et indépendant, spécialisé dans le transport et la logistique de produits de la mer et de produits frais sous température dirigée positive. Son réseau de 41 agences (France, Italie, Espagne ; services grand export aérien et maritime), emploie 3 200 collaborateurs et exploite un parc de près de 1 000 véhicules. ■



RENAULT
PRO+

 **DIDIER**
POISSONNERIE
**CIRCULE MALGRÉ
LES PICS DE POLLUTION**

**ZE
ELECTRIC**

**Avec son véhicule électrique,
Didier peut rouler partout⁽¹⁾ et tout le temps,
sans rien changer à ses habitudes.**



**Avec Renault PRO+, changez d'énergie
sans rien changer à votre business.**

N°1⁽²⁾
DES VÉHICULES
ÉLECTRIQUES
EN FRANCE

(1) Depuis le 1^{er} juillet 2019, seules les automobiles affichant une vignette Crit'Air 0 à 4 peuvent circuler à l'intérieur des zones à faibles émissions. La vignette Crit'Air 0 s'applique aux véhicules électriques. Source : www.avere-france.org. (2) Avec 44% de part de marché véhicules électriques VP pour Renault ZOE et 48% de part de marché véhicules électriques utilitaires pour Renault KANGOO Z.E. sur l'année 2019. Sources : Renault/AAA DATA.

COOL NEWS !

Au Mans, Heppner accélère



Nouvelle agence Heppner du Mans de 5 200 m².

Heppner a inauguré en juin une nouvelle agence au Mans. D'une superficie de 5 200 m², dont 1000 m² de bureau et 70 portes à quai, cette plateforme localisée à Yvre L'Èvêque, se situe au cœur de la zone d'activités d'Auvours (72), lui permettant de desservir la Mayenne (53) et le Loir et Cher (41). L'agence axée principalement sur ses activités nationales et internationales terrestres compte un nouveau convoyeur et accepte les véhicules GNV. Le site du Mans emploie 95 collaborateurs et ambitionne une croissance de 10 à 15 % par an. Légende Nouvelle agence Heppner du Mans de 5 200 m².

UTA roule pour Repsol

Le fournisseur de cartes de carburant UTA (filiale d'Edenred) consolide son réseau en Espagne en signant un partenariat avec l'Espagnol Repsol. Les clients UTA peuvent désormais utiliser leurs cartes de carburant dans 80 stations-service situées sur les axes stratégiques des transporteurs routiers. Le réseau devrait s'étoffer l'année prochaine. Repsol qui aligne 3 500 stations-service en Espagne couvre ainsi plus de 30% du réseau espagnol.

> DIVERSIFICATION

TRANSARCO REJOINT TRED UNION

Transarco lance son activité logistique et rejoint le groupement Tred Union.



Les transports Transarco renforcent leur offre de logistique en température dirigée dans le Grand Est.

Constitué de deux structures (Transarco et STR), le groupe marnais Transarco a toujours travaillé pour plusieurs secteurs d'activités dont l'agroalimentaire. Le transporteur s'est également spécialisé dans le transport frigorifique en mono et bi-température, et dans les livraisons avec chariot embarqué. Il assure notamment l'approvisionnement de la grande distri-

bution du Grand Est. En parallèle, Arnaud Colin, son dirigeant, a développé depuis fin 2019, une activité logistique avec l'acquisition d'un bâtiment de 7600 m² pour le stockage entièrement racké, de marchandises et la préparation de commandes, à Saint-Martin-sur-le-Pré (51). L'équipe est aujourd'hui composée de 63 collaborateurs et 53 moteurs. ■

SW



SOLEXIA CHANGE SA PRODUCTION FRIGORIFIQUE

Solexia a fait appel à CertiNergy & Solutions pour la refonte des installations frigorifiques sur trois sites de productions agroalimentaires : les salaisons Maison Chillet (69), Salaison du Val d'Allier (43) et Allier Volailles (03). Solexia a décidé de n'utiliser que des gaz naturels (Ammoniac, Propane, CO₂) et a mis en place un système de récupération de chaleur sur la centrale de produc-

tion de froid. Celui-ci sert à chauffer les étuves, les séchoirs et la décongélation dans les salaisons ou encore pour chauffer l'eau des échaudoirs et l'eau de nettoyage. À terme, les économies générées par la réduction de la consommation énergétique globale sur les trois sites devraient atteindre 11% minimum et assorties d'une réduction de 60 T d'émissions de CO₂.



Axxès remercie ses clients pour leur confiance. Notre badge est officiellement certifié pour circuler sur les autoroutes allemandes.

**OFFRE DE LANCEMENT
RÉSEAU LKW MAUT
FRAIS DE GESTION 0%**

AXXÈS, -SPÉCIALISTE DU TÉLÉPÉAGE PL



**POUR + D'INFORMATION, APPELEZ LE +33 (0)4 26 29 75 20
WWW.AXXES.EU**

* Offre valable jusqu'au 31/12/2020. Voir conditions Axxès

Axxès
TAKE THE LEAD

> WEBFLEET SOLUTIONS

LECLAINCHE CHOISIT LE DEUX EN UN

Les Transports Leclainche ont choisi l'offre Webfleet Solutions pour le suivi des véhicules, assortie du plugin Sopac pour la maîtrise de la chaîne du froid.

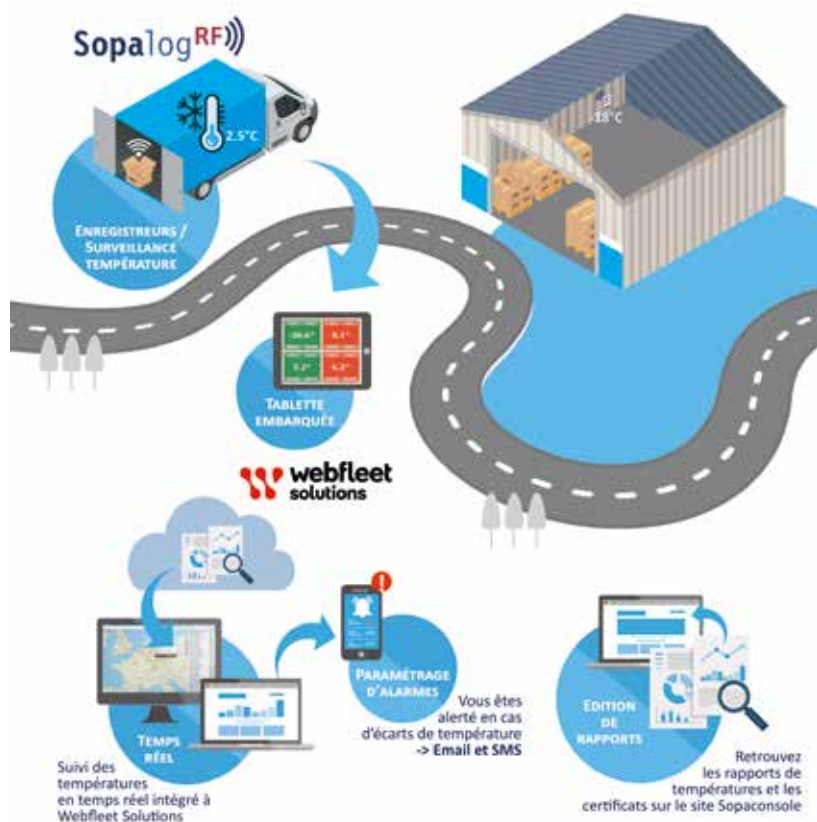
TLC est spécialisé dans la distribution de produits frais, au départ du hub de Pont-Saint-Martin, près du M.I.N. de Nantes, et couvre les départements de Loire Atlantique et de Vendée. Le logisticien exploite une flotte de 32 VUL frigorifiques ainsi que 4 semi-remorques frigorifiques et de véhicules de transport de matières dangereuses avec chariots embarqués. TLC est aussi spécialisé dans le transport express en France, en Europe commu-

nautaire, et dans une moindre mesure, en Afrique du Nord. « Nous cherchions une solution qui nous permettrait de suivre les véhicules en temps réel avec une remontée de la consommation des véhicules, des incidents de conduite, et la traçabilité des températures, explique Frédéric Leclainche, le dirigeant. Nous souhaitons également visualiser le trafic en temps réel et anticiper les bouchons pour demander aux conducteurs de dévier leur parcours, en particulier pour

ne pas prendre de risque d'excursion des températures. »

UNE SOLUTION GLOBALE

En raison de l'agrément HACCP obtenu en 2015, il était important pour TLC de pouvoir enregistrer et suivre une température en direct. Le choix de TLC s'est porté sur Webfleet Solutions, assortie de la plate-forme de gestion des températures Sopac. « Nous sommes revenus sur cette solution pour l'avoir testée 4 ans auparavant, car nous avons eu des interlocuteurs compétents qui ont su nous accompagner pour la mise en place de ce nouveau système Webfleet Solutions, détaille Frédéric Leclainche. En



« AVEC WEBFLEET SOLUTIONS ET SOPAC, NOUS SOMMES ARMÉS POUR PÉNÉTRER DE NOUVEAUX MARCHÉS. »

FRÉDÉRIC LECLAINCHE.

collaboration avec Sopac, nous avons choisi le Pro 20/20. Ce terminal permet d'identifier le conducteur, d'enregistrer les temps de travail et de service, et de profiter d'un coaching adapté à l'éco conduite. Nous avons réduit notre consommation



de carburant grâce à l'amélioration du comportement routier de nos conducteurs, et avec la maîtrise des moteurs tournants en livraison. Nous avons amélioré le service client grâce à une réactivité et un temps de réponse très court. Le service RH utilise Webfleet Solutions pour contrôler les temps de service déclarés par les conducteurs. Ces solutions nous ont apporté des gains

de productivité et une crédibilité vis à vis de nos clients. »

LA TEMPÉRATURE EN TEMPS RÉEL

« Sopac est partenaire de Webfleet Solutions depuis 3 ans, explique Xavier Lowenbach, dirigeant de Sopac. Le groupe Leclainche nous a sollicités pour mettre en place un

système de suivi des températures dans les camions et dans les entrepôts. » La solution Sopalog apporte la technologie indispensable au respect de la chaîne du froid. Chaque enregistreur est fourni avec un certificat d'étalonnage de sécurité sanitaire. Grâce à la solution Sopalog, on a connaissance des températures à n'importe quel moment de la chaîne logistique. Les plugins permettent d'intégrer des données Sopac dans Webfleet Solutions à deux niveaux. Une vue cartographique permet d'associer les températures aux véhicules et une vue à travers un plugin. Le plugin permet un accès direct à Sopaconsole, qui est en fait la plateforme d'administration des différents enregistreurs. Elle permet de paramétrer les alertes en cas d'excursion de température et d'éditer des rapports de gestion. « La technologie déployée chez TLC garantit la sécurisation des produits transportés et stockés et, in fine, apporte des économies en évitant toute perte de produits donc de pertes financières. » ■

Pierre Besomi



Daikin intègre la chaîne logistique du froid

Daikin est désormais présent en France à toutes les étapes de la chaîne du froid, de la production à la surface de vente.

Avec l'expertise de Zanotti, Daikin propose des groupes pour transport frigorifique et services, personnalisés selon vos besoins.

Découvrez notre gamme transport frigorifique Daikin.fr/transportfrigorifique



MÉTIER DIRIGEANT

> PROSPECTIVE

MODÈLE PATERNALISTE VS TRANSFORMATION DIGITALE

Les entreprises sont aujourd'hui confrontées aux défis de la transformation digitale. Gagner en agilité et en flexibilité est devenu un impératif pour réduire le time-to-market et accélérer l'innovation, mais aussi pour attirer les talents de demain.

Dans les ETI et grandes PME, où le modèle paternaliste domine encore souvent, le succès s'est bâti autour d'un homme ou d'une femme et de sa vision. Les responsabilités sont peu partagées et la transversalité peine à exister. Il y a pourtant nécessité et urgence à faire évoluer ce modèle, en prenant garde à préserver ce qui fait sa force : la stabilité

ses avantages. Dans ces entreprises, la fidélité au dirigeant conduit à un turn-over très faible. L'ancienneté des collaborateurs assure à l'organisation la présence à long terme d'expertises précieuses. Mais chaque médaille a son revers. Dans ce type d'organisation, les salariés peuvent être réfractaires au changement. La peur de perdre la maîtrise de leur domaine de compétences les conduit à craindre



« ÊTRE UN BON DIRIGEANT NE SIGNIFIE PAS DÉTENER LES RÉPONSES À TOUS LES PROBLÈMES. »

**AÏDA COLLETTE-SÈNE,
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE GENERIX GROUP.**

et l'expérience des collaborateurs. Un changement qui passe par une remise en question du dirigeant lui-même.

QUAND L'ANCIENNETÉ PRÉVAUT SUR LA COMPÉTENCE

Dans une période hyper tendue en matière de recrutement, le modèle paternaliste a

l'évolution de leur métier, tuant dans l'œuf toute tentative de transformation. Dans le contexte actuel où repenser ses pratiques n'est plus une option, cette situation fait courir des risques certains à l'entreprise. D'autant que cette ancienneté des salariés peut générer une prévalence de la dimension émotionnelle sur l'analyse objective des



performances. Le « favoritisme » peut alors être de mise entre collègues de longue date, se traduisant par le fait de privilégier ou de promouvoir des personnes dont le mérite est fonction de l'ancienneté plus que de la performance. Des pratiques qui peuvent générer frustration, sentiment d'injustice et démotivation, notamment chez les nouveaux entrants. Ces derniers éprouvent des difficultés à trouver leur place du fait d'une culture de l'oral très marquée, dont seuls les initiés ont la clé. Ces obstacles d'intégration compliquent la rétention des talents dans un contexte de l'emploi tendu.

POSER UN CADRE ET DÉCENTRALISER LA PRISE DE DÉCISION

Dans une entreprise de type « paternaliste », il n'est pas rare que les collaborateurs aient pris l'habitude de déborder du cadre qui



leur était alloué, au risque d'empiéter sur le périmètre d'un collègue et, *in fine*, de créer des tensions. La formalisation d'un parcours d'intégration, de fiches de poste précises autour d'un périmètre de responsabilités clairement énoncé et d'une grille d'évaluation impartiale doivent être mis en place. Une évidence dans beaucoup d'entreprises qui se heurtent encore à une forte culture de l'oral. Une situation d'autant plus perverse qu'elle a tendance à rendre les personnes « irremplaçables ». À leur départ, en effet, celles ou ceux qui reprendront leur périmètre ne pourront s'appuyer sur aucune base documentaire pour appréhender leurs nouvelles fonctions.

Enfin, et c'est sans doute le plus critique dans le cadre d'une transformation, la prise de décision est généralement entièrement déléguée au dirigeant et à sa garde rapprochée, ce qui concourt fortement à

reproduire les mêmes effets et à déresponsabiliser les managers, qui n'ont plus qu'à appliquer ce qui a été décidé. Ce procédé freine également la production d'idées neuves. L'entreprise doit donc s'ouvrir à un modèle plus participatif, où les prises de décisions sont décentralisées, où la remontée d'informations est encouragée et où les managers jouent pleinement leur rôle.

LA RESPONSABILITÉ DU DIRIGEANT EN QUESTION

Les freins de cette organisation pyramidale ne deviennent réellement tangibles pour le dirigeant que lorsque celui-ci cherche à transformer son entreprise ou, dans d'autres cas, à la céder ou trouver des investisseurs. Sans toujours s'en rendre compte, le dirigeant a lui-même cultivé cette dimension paternaliste, en prenant l'habitude d'être consulté tout le temps

et sur tout, sans que personne jamais ne challenge ses décisions. Or, être un bon dirigeant ne signifie pas détenir les réponses à tous les problèmes. Son rôle est d'abord de porter une vision et de savoir s'entourer d'experts dans leurs domaines, à les écouter et à les accompagner pour faire appliquer leurs recommandations et ainsi accélérer la transformation. Privilégier l'intérêt collectif au détriment de ce sentiment personnel d'être indispensable demande au dirigeant un certain courage managérial. C'est pourquoi dans les entreprises paternalistes, la gestion du changement devrait constituer à elle seule un programme de la transformation. Il s'agit ni plus ni moins de porter un projet d'entreprise où régnera la culture de l'excellence, de l'innovation et de la rigueur, propice à la transformation et à la performance. ■

COOL NEWS !

Thermo King et BPW font route ensemble



(De g. à d.) : Thore Bakker (BPW), Dr Markus Kliffken (BPW), Francesco Incalza (Thermo King), Bernd Lipp (Thermo King).

Thermo King et BPW unissent leurs expertises pour faire évoluer le mode d'alimentation des semi-remorques frigorifiques. La collaboration, engagée à l'automne 2019, arrive à un tournant significatif. Les partenaires sont convaincus de parvenir à une solution zéro-émission pour le transport en semi-remorques frigorifiques. « Ce partenariat répond à nos objectifs de développement durable à l'horizon 2030 ainsi qu'à notre ambition de réduire les émissions moteurs, l'impact CO₂, et les nuisances sonores », commente Francesco Incalza, président de Thermo King EMEA. « En associant nos compétences, nous pouvons rendre les systèmes de contrôle de la température plus respectueux de l'environnement grâce à de nouveaux concepts énergétiques dans les semi-remorques. Cela aura également une incidence positive sur le coût total d'exploitation du transporteur tout au long de la chaîne du froid », ajoute Thore Bakker, directeur général de Trailer Solutions & Mobility Services chez BPW.

ÉCOUTEZ NOTRE PODCAST SUR FROID-NEWS.COM ONGLET ACTUALITÉ !



> ÉTUDE BIPE - FFC

L'INNOVATION MOTEUR DE CROISSANCE

Après avoir freiné les activités du secteur frigorifique, la pandémie reportera aussi le renouvellement des véhicules jusqu'à fin 2021, estiment les carrossiers ; raison pour laquelle ils misent sur les innovations énergétiques et technologiques pour relancer la demande.

L'impact de la pandémie de Covid-19 a été moins brutal pour la carrosserie frigorifique que pour d'autres secteurs industriels, mais il durera jusqu'en 2022. L'étude menée par le BIPE et BDO Advisory pour la Fédération Française de la Carrosserie explique cela par le fait que « la crise sanitaire a provoqué une crise à la fois d'offre et de demande impactant directement l'économie réelle ». Le BIPE calcule donc qu'en 2020, seuls 19 000 tracteurs, 17 200 porteurs et 18 000 semi-remorques seront immatriculés. L'année 2021 connaîtra un léger regain avec 24 000 tracteurs, 20 000 porteurs et 21 000 semi-remorques. Les VUL, eux, auront chuté en 2020 de 24%, avec 362 000 véhicules immatriculés et ne rebondiront que de 16% en 2021, approchant ainsi les 420 000 immatriculations. Le secteur de la carrosserie, qui connaissait déjà un ralentissement de l'activité porteurs frigorifiques, subit donc sur 2020 une récession qui ne cessera qu'à la fin du 3^{ème} trimestre, laissant l'année 2021 entamer le vrai redémarrage : « Les transporteurs avaient déjà beaucoup investi en 2019 et ils prolongeront d'un an leurs vieux porteurs frigorifiques et de distribution, estime Eric Aubineau, Directeur commercial de Carrosserie

Aubineau. En plus, les constructeurs ne livreront les premiers véhicules commandés qu'à la fin du 3^{ème} trimestre ».

SOLUTIONS ALTERNATIVES

Pourtant, les carrossiers n'ont suspendu leurs activités que peu de temps. Aubineau n'a fermé que deux semaines pour réorganiser son site et former le personnel aux consignes sanitaires. Le carrossier a ainsi fini les véhicules du mois de mars. En accord avec le CSE et ses conducteurs, Chéreau a aussi rouvert le 6 avril pour, tout en respectant les consignes sanitaires, livrer les commandes, réparer les matériels des clients et limiter l'impact de la crise sur son activité commerciale : « En aménageant les paiements, nous avons maintenu les commandes à 25% du niveau normal, avec 80% de semi-remorques et 20% de porteurs, commente Christophe Danton, Directeur commercial de Chéreau. Mais jusqu'à la reprise de la restauration hors domicile, la demande de porteurs sera à l'arrêt. Nous nous attendons donc à une baisse de notre activité globale de 30% pour 2020 et à un rebond de 15% en 2021 ». Le moins touché sera peut-être Lamberet : « Nos sites étant grands et nos ouvriers disposant de leur propre outillage, nous n'avons pas eu de soucis de proximité, explique Quentin Wiedemann, directeur



de la Communication de Lamberet. Nous avons donc maintenu l'activité en gérant l'accueil du public et en pratiquant le télétravail. Grâce à ces mesures, les activités VUL et réparations se sont poursuivies et la crise a surtout impacté les porteurs. Cependant, 2020 sera au même niveau qu'en 2008-2009 et nous n'envisageons de reprise qu'à la fin 2021 ».

CONCOURS D'ÉPINES

Dans un climat de concurrence exacerbée, les carrossiers français se jettent des piques sur les innovations gadgets ou la mise au point laborieuse de solutions audacieuses. Ils tentent de rester cependant optimistes pour 2021 malgré des carnets de commandes en berne. Les innovations pourront-elles aider à relancer les ventes ? « Comme les villes veulent des véhicules propres, nous

recevons beaucoup de commandes pour des porteurs propres et des VUL au gaz, constate Eric Aubineau. Le problème est que le surpoids des bonbonnes et des batteries électriques nous oblige à alléger nos carrosseries ». Au micro du podcast de Froid News, Damien Destremau, président de Reefer Group et Chéreau, faisait part de sa satisfaction d'apprendre la joint-venture entre Daimler et Volvo pour construire des tracteurs à pile, à combustible, à hydrogène à l'horizon 2025. Un marqueur fort des deux géants mondiaux qui confirme le bien-fondé du programme Chéreau Hydrogen Power H2. « Depuis le 3 juillet, nous appelons l'ensemble de la chaîne du froid à utiliser les fonds de soutien de l'État pour décarboner la filière avant 2030, reprend Christophe Danton, Directeur marketing de Chéreau. Il faut

créer pour l'avenir en particulier avec notre semi-remorque Hydrogen et non relancer une technologie dépassée ». Pour sa part, Lamberet misera lui aussi sur les innovations qu'il a conçues : son nouveau groupe frigorifique électrique eCoolJet 106 pour les VUL, le multiplexage complet du véhicule interconnectant le smartphone du conducteur à son véhicule et permettant une traçabilité des températures et son nouveau rideau automatique souple fonctionnant à l'air comprimé. C'est pourquoi le constructeur poursuit ses projets : « Pour 2021, nous construisons sur notre site de St-Cyr-sur-Menthon une ligne de fabrication de porteurs, un atelier de fabrication de châssis et de faux-châssis de semi-remorques pour nos distributeurs à l'étranger et un atelier de production de notre nouveau rideau souple ». ■

Michel Grinand



© DAIMLER

> MAINTENANCE CONNECTÉE

ÉCHANGE DISPONIBILITÉ CONTRE CAPTIVITÉ

En exploitant pleinement le potentiel technologique, la maintenance prédictive est désormais capable d'éviter la plupart des pannes sur la route. Or ce potentiel, seul le constructeur du véhicule est en mesure de le révéler totalement. Il le fera dans le cadre d'un contrat qui liera le transporteur à son réseau.

Uptime : c'est le mot à la mode pour dire plus simplement disponibilité. Et afin de tenir sa promesse, le constructeur doit disposer d'un réseau suffisamment dense pour exister sur le marché français. Le ticket d'entrée correspond à cent points de service par marque, un par département. Ce réseau étant en place, il faut le faire vivre par la vente de véhicules, assortie de multiples contrats de mainte-

nance, pièces de rechange, financement voire assurances ; et bien sûr, d'heures de main d'œuvre. L'importance du parc roulant est évidemment déterminante, mais il convient également d'être en mesure de le conserver dans les ateliers de la marque. Après la période de garantie, nombreux sont les transporteurs qui se tournent vers les garages et réseaux indépendants comme AD Poids Lourds, Alltrucks, G-Truck/Top Truck, MP Truck

(anciennement, Précisium PL et Partner's VI), Todd ou TVI. La compétitivité de ces derniers se fonde sur leur recours aux pièces de rechange « indépendantes », calquées sur celles des constructeurs.

CONSERVER LES VÉHICULES DANS LES RÉSEAUX DE LEURS MARQUES

Qualitativement, les réseaux des constructeurs ont l'avantage de disposer d'un personnel formé aux spécificités de la marque, mais aussi d'outils de diagnostic complets et à jour. Ils captent donc les cas difficiles, mais sont facilement exclus de l'entretien tout-venant et rémunérateur. Un constructeur dispose de plusieurs moyens pour conserver son parc roulant dans son propre réseau. Le plus visible est le contrat d'entretien dont le périmètre ne cesse de s'étendre et concerne aujourd'hui les véhicules d'occasion, particulièrement intéressants pour les ateliers. Moins évident, mais promis à un bel avenir, l'entretien fondé sur les systèmes de maintenance connectée établit un lien fort entre le transporteur et le constructeur.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Le véhicule est équipé de capteurs et plus il y en a, plus l'information est complète. Leurs données sont transmises par la télématique du véhicule aux serveurs du



La gamme lourde Mercedes profite de la maintenance prédictive depuis 2017. Elle a été étendue aux moyens-tonnages de la gamme Atego en 2019.



Renault Trucks a lancé son offre de service de maintenance prédictive Predict fin 2019, après deux ans d'essais en flotte. La base de données utilisée cumule les informations de 120000 véhicules

© RENAULT TRUCKS

constructeur qui analysent le comportement de l'intégralité du parc roulant. Dans le cas de véhicules non connectés en permanence, leurs données sont récupérées par le constructeur lors de la connexion d'un outil de diagnostic par l'un de ses ateliers. Le constructeur cumule ainsi trois sources d'information. Évidemment, il connaît parfaitement la conception de ses véhicules. Ensuite, il suit finement le comportement de chaque organe de tous ses véhicules sur la route. Enfin, il a connaissance des avaries traitées par ses ateliers. À partir de tout cela, il est possible de déterminer les contextes qui provoquent une panne et de créer des « lois » d'anticipation de pannes. Le nombre de ces lois ne fait que croître puisque le système s'enrichit en permanence des nouvelles données du terrain et recourt à l'apprentissage automatique. Il s'appuie pour cela sur les 'systèmes' Apache Mahout ou Spark's MLib. Grâce à ces lois, le constructeur peut, par l'intermédiaire de son réseau, informer le transporteur de l'imminence d'une panne avant une immobilisation en bord de route. Bien menée, cette maintenance prédictive dirige le camion vers l'atelier qui dispose de la pièce nécessaire et se trouve à proximité de son itinéraire, tout en choisissant convenablement le moment de l'intervention selon le degré



Chez Volvo, la maintenance connectée est commercialisée en tant que Truck Monitoring.

© VOLVO TRUCKS

d'urgence. La vitesse commerciale est ainsi préservée.

TOUTES LES MAINTENANCES CONNECTÉES NE SE VALENT PAS

Soyons directs. Seul le constructeur du camion dispose de l'intégralité des informations pour mettre en place la meilleure maintenance connectée possible.

Il existe pourtant différents boîtiers multimarques qui prétendent assurer une maintenance connectée, voire prédictive. Ces solutions alternatives se heurtent à deux limites. Tout d'abord, elles ne récupèrent généralement que les données de la prise FMS, données dont la nature dépend de ce que le constructeur veut bien communiquer. Ensuite,

COOL NEWS !

Livraison 32 Actros 5 chez Guéry



Ce transport spécialisé dans la logistique du froid vient de prendre livraison de 32 Actros 5 de toute dernière génération le même jour, chez Hamecher, le distributeur Mercedes-Benz Trucks d'Agen. Les Transport C. Guéry de Bon-Encontre (47) renouvellent une partie de la flotte actuelle (100 cartes grises), très largement étoilée. Ces Actros - sacré « Truck of the Year » 2020 - sont tous de type 1845 avec cabine StreamSpace de 2,5 mètres de large. Au programme, un bloc 6 cylindres en ligne type OM 471, d'une cylindrée de 12,8 litres, développant 330 kW/449 ch et proposant un couple de 2 200 Nm à 1 100 tr/mn. C'est en 1964 que le père de Patrick Guéry et de sa soeur Joëlle Gazda, les actuels dirigeants, ont créé l'entreprise. Une spécialité : le transport et la logistique du froid. Et une entreprise sans cesse en expansion, avec l'adhésion au réseau Flo en 2010, l'ouverture d'une agence à Perpignan en 2013 ou encore l'ouverture prochaine d'un nouvel entrepôt de logistique qui s'ajoutera aux 55 000 m² actuels. Prochaine étape, le passage de relais à la troisième génération... déjà dans l'équipe de l'entreprise agenaise !

ÉCOUTEZ NOTRE PODCAST SUR FROID-NEWS.COM ONGLET ACTUALITÉ !



et même si le système accède à toutes les données du véhicule, un prestataire indépendant n'a pas une vision du parc roulant aussi large que celle dont profite le constructeur. Rappelons que celui-ci appartient à un groupe mondial et que ses moteurs et boîtes sont utilisés sur plusieurs continents avec des cas d'usage variés. Ces circonstances lui assurent une connaissance sans équivalent sur le comportement de son matériel.

Cela n'empêche pas d'autres prestataires de proposer leurs services. Les fabricants d'outils de diagnostic sont évidemment légitimes. Parmi eux, la coentreprise Wabcowürth (créée en 2010 par Wabco et Würth) récupère les données du camion à travers les ordinateurs de bord TX-Sky

de Transics. Texa propose pour sa part le dongle eTruck qui envoie les données de la prise diagnostic à l'atelier, au chauffeur ou au chef de parc.

Dans ses versions simples, la maintenance connectée consiste simplement à consulter l'état du véhicule et à ajuster les échéances de maintenance périodique selon l'usage fait du véhicule. Les dispositifs les moins élaborés se contentent de suivre les kilométrages parcourus et de déclencher des alertes, sans valeur ajoutée par rapport à un système de gestion de flotte. Si les capteurs correspondants sont en place, il devient possible de signaler des défauts pénalisants, par exemple, un colmatage de filtre à air, ou autre. Dans sa version la plus avancée à ce jour, la

Iveco a établi des partenariats stratégiques afin de mettre en place la maintenance prédictive.



Les actualisations de gamme sont l'occasion de développer la connectivité ainsi que les services associés, notamment la maintenance connectée. La gamme MAN 2020 ne fait pas exception à ce principe.

FRAIKIN VOTRE LOUEUR DE VÉHICULES FRIGORIFIQUES

ARTISANS

PROFESSIONNELS DE LA RESTAURATION

GRANDE DISTRIBUTION

TRANSPORT PHARMACEUTIQUE



QUELLE QUE SOIT VOTRE ACTIVITÉ,
FRAIKIN vous apporte une solution personnalisée et adaptée à vos besoins



**RESPECT
DE LA CHAÎNE
DU FROID**



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



**RENOUVELLEMENT
DES ATTESTATIONS
ATP**

21 agences habilitées
par le Cemaroid



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



VÉHICULES FRIGORIFIQUES
à motorisation GNV disponibles

Découvrez nos solutions : www.fraikin.fr

0820 16 15 15

Service 0,12 € / min
+ prix appel

FRAIKIN
YOU DRIVE, WE CARE

GESTION DE FLOTTES

maintenance connectée est prédictive puisqu'elle informe d'une forte probabilité de panne en comparant l'état du véhicule concerné aux informations collectées depuis l'ensemble du parc roulant.

TOUS LES CONSTRUCTEURS N'AVANCENT PAS AU MÊME RYTHME

Mercedes a été le premier à commercialiser, dès 2017, la maintenance prédictive MB Uptime. Lors de Solutrans 2019, Renault Trucks a levé le voile sur Predict qui exploite les données de 120 000 véhicules connectés. Chaque constructeur a sa propre approche et il faut être très attentif au périmètre effectivement couvert par leurs maintenances connectées. Chez MAN,

elle s'appelle ServiceCare et correspond, selon le constructeur, à une « gestion proactive de l'entretien au travers d'une planification anticipée et d'un regroupement intelligent des visites d'entretien ». Chez Volvo Trucks, le Truck Monitoring « augmente la disponibilité des véhicules en anticipant les problèmes éventuels ». Grâce à la maintenance connectée, Scania peut garantir la disponibilité d'un parc dans le cadre d'un contrat Fleet Care. Ce constructeur apporte également de la flexibilité à la maintenance. Il l'a réorganisée et l'a faite sortir du cycle SMSL (short, medium, short, large), c'est-à-dire la succession des petites, moyennes et grosses opérations. Scania remplace ce cycle par 32 modules d'entretien optimi-

sés techniquement et commercialement. Ils sont appliqués au véhicule selon les exigences de son utilisation réelle suivie par télématique.

En 2019, lors du lancement de sa génération « Way » (S-Way, T-Way, X-Way), Iveco a annoncé son intention de développer la maintenance prédictive. Les nouveaux véhicules sont donc connectés et des partenariats ont été noués (notamment avec Microsoft) pour le traitement de leurs données. Il s'agit là d'un travail préparatoire qui rappelle que la maintenance prédictive ne se met pas en place instantanément. Elle nécessite couramment plusieurs années de développement avant d'atteindre un stade opérationnel et crédible.

La maintenance prédictive augmente le taux de rendement global (TRG) du matériel auquel elle s'applique. Elle réduit ses coûts de réparation et d'intervention tout en améliorant la prédictibilité et la qualité de ce matériel. L'IoT est bien sûr un puissant levier de développement de la maintenance prédictive. Celle-ci apporte la fiabilité et la disponibilité du matériel à son utilisateur, au prix d'une dépendance vis-à-vis du constructeur. Enfin, DAF Connect ne propose pas encore de maintenance connectée. ■

Loïc Fieux

La carrosserie se dote peu à peu d'une maintenance connectée. C'est le cas des hayons Dholandia.



© LOÏC FIEUX

La maintenance connectée, qu'elle soit prédictive ou pas, nécessite l'envoi des données du véhicule. Elle utilise donc la télématique de ce dernier. Depuis 2017, tous les camions MAN sont équipés en série du boîtier télématique RIO.



Grâce à la maintenance connectée, Scania peut remplacer le cycle d'entretien traditionnel (SMSL) par 32 opérations élémentaires. Elles sont effectuées avec le meilleur compromis entre réduction du TCO et adaptation à l'usage réel. Elles peuvent évidemment être regroupées pour limiter le nombre de passages en atelier.

© SCANIA



© MAN



WWW.CLOVISLOCATION.COM

PLUS PRO :

Parce qu'une rupture de la chaîne du froid peut compromettre une production entière, parce qu'il est naturel de trouver chaque jour ses produits frais dans son magasin de quartier... CLOVIS LOCATION investit toujours PLUS dans des matériels spécifiques répondant aux exigences de la chaîne du froid.

PLUS PROCHE de vous :

Notre réseau de 200 sites vous assure un service de proximité à moins de 30 mn de chez vous, un large choix de véhicules les plus récents du marché, PLUS fiables, PLUS économiques, PLUS écologiques.

clovis[®]
LOCATION

La Force
d'un réseau

MERCI

À NOS
ANNONCEURS
QUI FONT
CONFIANCE À
FROIDNEWS
DEPUIS
6 ANS !

DÉSOLÉ, ON N'A PAS PU METTRE TOUT LE MONDE !

DÉFIS RÉGIE

Laurence Emery
froidnews@defis-regie.com
Maela Vercoustre
maela-froidnews@defis-regie.com

NOUVEAUX HORIZONS

Pierre Besomi
Éditeur de FROIDNEWS
pierre.besomi@froid-news.com
www.froid-news.com

 Air Liquide

 alertgasoil
fuel cost killer

 elovis
LOCATION

 COLD & CO
Cold Chain Expert

 ECLER
Economie Circulaire, Logistique, Ecologique et Responsable

 ECP

 frappa
CARROSSERIE DURABLE

 G7
ENVIE DE FRAÎCHEUR

 Kässbohrer

 KLS GROUP
La French Logistique

 MASTERVOLT

 MAXICARGO

 PAKi

 PETIT FORESTIER
Le Loueur de Froid

 SCHMITZ
CARGOBULL
The Trailer Company.

 SECURIRACK
FRANCE

 STAF

 Groupe
Stars service

 Trimble
Transport & Logistics

 TROUILLET
L'EXPERT AU MEILLEUR PRIX





AGILENVILLE

livraisons fraîches, urbaines et responsables

CRÉATION : 2018 MARSEILLE

AGILENVILLE

MICHAËL MAHUT - FONDATEUR

8 RUE CURIOL

13001 MARSEILLE

POURQUOI SMART ?



Créneaux de livraison déterminés au 1/4h près.



Livraisons en sacs réutilisables.



Récupération des bouteilles plastiques recyclables.

- **Agilenville** est une société de logistique urbaine spécialisée dans les livraisons fraîches et responsables.
- **Agilenville** effectue chaque mois plus de 5 000 livraisons de courses alimentaires avec des véhicules électriques sans rupture de la chaîne du froid.
- **Agilenville** innove sur le trajet aller comme sur le trajet retour, afin de devenir un acteur incontournable de la logistique circulaire de demain.

DES VÉHICULES INNOVANTS ET ÉCOLOGIQUES

Agilenville s'est dotée d'une flotte variée de véhicules électriques ou à assistance électrique pour répondre plus efficacement au flux de marchandises : triporteurs et vélo-cargos pour courtes distances, utilitaires électriques pour les livraisons plus éloignées.

UNE DÉMARCHÉ SOCIALE D'INSERTION RESPONSABLE

Une équipe de 20 livreurs, tous embauchés en CDI. Partenaire des associations d'insertion locales, une majorité des salariés est issue des quartiers prioritaires de la ville.

UNE CHAÎNE DU FROID MAÎTRISÉE

Agilenville traite sa chaîne du froid au plus près du produit, grâce à ses glacières et ses plaques eutectiques, recongelées après chaque utilisation. La chaîne du froid est ainsi garantie jusqu'au palier du client livré. Soucieuse de privilégier des filières d'approvisionnement locales, Agilenville a conclu un partenariat stratégique avec SARL Cool / la Boîte Isotherme, basée à La Voulte (07), qui lui a fourni plus de 100 glacières GN1/1.



RETROUVEZ L'INTERVIEW DE MICHAËL MAHUT SUR LE PODCAST N°2 DE FROID NEWS !
FROID-NEWS.COM
>>> ONGLET PODCASTS

POUR VOTRE COMMUNICATION :
PACK FICHE STARTUP & PODCAST CONTACT
LAURENCE EMERY

froidnews@defis-regie.com

VECTOR® HE 19 MT PIEK

**La précision mérite
la plus haute efficacité**



Equipez votre flotte du plus efficace des systèmes de réfrigération.

Le modèle Vector® HE 19 - High Efficiency - est le dernier né des systèmes de réfrigération pour semi-remorque de Carrier Transicold. Cette nouvelle génération de groupes allie une technologie éprouvée, à l'image de l'architecture tout électrique E-Drive™, à des innovations conçues pour améliorer significativement performance et efficacité.

Découvrez dès maintenant le modèle dans sa version multi-température et certifié PIEK (-60dB(A)).

BÉNÉFICES CLÉS*



Performance de réfrigération



Faibles émissions sonores -3db(A)



Sources d'énergie multiples



-30 % de consommation de carburant



Maintenance /2



Poids -10%



Certifié Piek

E-DRIVE®

*Liste non exhaustive. Bénéfices clés en comparaison avec le Vector® 1950.

Carrier Transicold, un maillon essentiel dans la chaîne de la vie.

> LOGISTIQUE URBAINE

SCANIA FAIT COUP DOUBLE DANS L'ÉLECTRIQUE

Le constructeur pose les jalons de la logistique urbaine du futur avec son offre de véhicules commerciaux électriques BEV et hybrides rechargeables PHEV.

« **A**u cours de la période à venir, nous lancerons chaque année des véhicules électriques pour l'ensemble de la gamme de produits et nous réorganisons actuellement notre production dans ce sens, a déclaré Henrik Henriksson, président et p.-d.g. de Scania. Il est particulièrement important pour nous d'introduire à brève échéance des camions électriques long courrier qui puissent être rechargés rapidement pendant les périodes de repos obligatoires que doivent

observer les conducteurs. » Le camion tout électrique Scania, proposé avec les cabines des séries L et P, est équipé d'un pack de batteries de 165 à 300 kWh pour le moteur électrique de 230 kW, soit l'équivalent de 310 ch. Les clients peuvent choisir entre cinq ou neuf batteries, avec une autonomie allant jusqu'à 250 km pour cette dernière formule. Pour sa part, le camion hybride rechargeable de Scania, également disponible avec les cabines des séries L et P, offre la possibilité de parcourir de longues distances en mode thermique et de parcourir ensuite jusqu'à

60 km en mode électrique, si nécessaire. En combinaison avec du carburant renouvelable, les exploitants peuvent ainsi réduire considérablement leur impact climatique. Ces deux technologies s'appuient sur le système modulaire de Scania avec des composants éprouvés dans toute la gamme de camions du constructeur. « Bien que les véhicules électriques, à certains égards, représentent une nouvelle technologie, nous avons pris toutes les mesures possibles pour nous assurer d'appliquer les mêmes critères de disponibilité absolue que pour nos autres camions », a précisé Anders

Scania continuera à développer sa gamme de véhicules électriques pour toutes les applications, y compris le transport long courrier et la construction.



Henrik Henriksson, président et CEO de Scania.



BEV : le temps de charge est inférieur à 55 mn pour l'option à cinq batteries et inférieur à 100 mn pour l'option à neuf batteries.



© SCANIA

Lampinen, directeur nouvelles technologies. Grâce au mode silencieux des deux types de camions, l'accélération du camion tout électrique est remarquable grâce à ses 2 200 Nm de couple. ■

Pierre Besomi

UNE BATTERIE DE SOLUTIONS

Les camions tout électriques sont disponibles au choix avec cinq batteries pour un total de 165 kWh ou neuf batteries pour une capacité installée de 300 kWh. Une fois le moteur thermique retiré, une batterie est placée dans l'ancien tunnel moteur, les quatre ou huit batteries restantes étant placées le long du châssis. Les batteries peuvent être facilement chargées en CC 130 kW à l'aide d'un connecteur CCS (Combined Charging System). Le temps de charge est inférieur à 55 minutes pour l'option à cinq batteries et inférieur à 100 minutes pour l'option à neuf batteries. Entre-temps, les batteries sont rechargées en continu pendant les déplacements grâce à la récupération de l'énergie au freinage. Étant donné que le camion hybride rechargeable dispose également d'un moteur thermique, l'espace disponible pour les batteries est moindre. Il est donc équipé de trois batteries pour une puissance installée de 90 kWh alimentant le moteur électrique de 115 kW. Le temps de charge de zéro à 80 % est d'environ 35 minutes et outre la recharge via la récupération de l'énergie au freinage, la batterie peut être rechargée pendant les opérations de chargement et déchargement. Le groupe moteur électrique est associé à un moteur thermique de 280 à 360 ch. L'autonomie en mode électrique seul est de 60 km.

idem
telematics

**Vous avez besoin de suivre votre flotte à tout moment ?
Et d'être informé en cas de problème ?**



Grâce aux alarmes paramétrables depuis le portail **Cargofleet 3**, vous êtes avertis en temps réel de la moindre défaillance et vous gardez votre flotte de véhicules sous surveillance.



Fixez vos conditions, **les destinataires désignés reçoivent un message par mail et/ou SMS** en cas de problème.

Exemples d'alertes paramétrables :

- ✓ Entrée / Sortie de zone
- ✓ Ouverture des portes
- ✓ Pression et température des pneus
- ✓ Alarmes EBS / Groupe frigo
- ✓ Températures
- ✓ Et bien plus encore...



Besoin de renseignements ou d'une démonstration ?
Contactez-nous tcontrol-info@bpwfrance.fr

Les marques du Groupe BPW :



www.bpwfrance.fr

Le TGM est disponible en différentes versions jusqu'à 26 t. Au sein de la gamme MAN, c'est le camion frigorifique de distribution par excellence.



© MAN

> DISTRIBUTION ET LONGUE DISTANCE

MAN TG PRÉSENTE SA RÉVOLUTION INTÉRIÈRE

Les nouveaux MAN surprennent par leur gain en qualité perçue et par de multiples détails ergonomiques souvent inédits. L'architecture électronique et la connectivité évoluent en profondeur.

Avant d'être chahutés par l'épidémie de Covid-19, les transporteurs européens cherchaient des dizaines de milliers de chauffeurs. Ces derniers peuvent donc choisir leur employeur et il faut les convaincre en leur proposant un outil de travail à la fois bien conçu et valorisant. La gamme TG 2020 reprend les chaînes cinématiques Euro 6d montées depuis septembre 2019 ainsi que la cabine TG. Extérieurement, les appendices esthétiques et aérodynamiques ont évolué afin d'affirmer la personnalité des véhicules tout en réduisant leur consommation. Dès l'ouverture de la portière, un détail

saute aux yeux. Des boutons se trouvent en bas de la contre-porte afin d'être utilisés depuis le sol. Ils commandent notamment les feux de détresse et les phares arrière de travail. Au premier regard, la cabine surprend par sa qualité perçue, MAN a remplacé le bloc d'instruments et de nombreux boutons par une paire d'écrans. Celui placé face au conducteur résume les informations utiles à la conduite tandis que celui qui se trouve à sa droite réunit l'info-divertissement ainsi que les services connectés. La commande de ce second écran mérite qu'on s'y attarde. Elle fait appel à une grosse molette (Smartselect) protégée par un pommeau rabattable.

LES DÉFAUTS DU PRÉCÉDENT TG APPARTIENNENT AU PASSÉ

La précédente génération TG souffrait de l'angle mort formé par la juxtaposition du rétroviseur gauche et du montant de pare-brise. Sur ce point, la situation s'est notablement améliorée. On apprécie le champ visuel dégagé par le miroir grand angle ainsi que le témoin lumineux (Turn Assist) intégré au montant de pare-brise avant droit et chargé de signaler une présence à droite du véhicule. Les prises 5 V (USB-A), 12 V (180 W) et 24 V (360 W) sont nombreuses et réparties partout où elles sont nécessaires, y compris aux deux extrémités de la couchette supérieure.

La commande de boîte par bouton rotatif a enfin été abandonnée au profit d'un commodo partagé par la boîte et par le ralentisseur. Bien conçu, ce commodo inclut une molette de sélection du mode de conduite (manœuvres, économie ou performances). Conformément à l'habitude MAN, l'activation du ralentisseur s'obtient par impulsions successives. Le frein de stationnement est désormais à commande électrique.

LES AIDES À LA CONDUITE SE MULTIPLIENT

Les branches du nouveau volant multifonction accueillent des petits boutons qui basculent sous les pouces. Facilement



La molette Smartselect est protégée par un pommeau qui peut être rabattu sur elle. Déployé, il participe à une manipulation précise de cette molette qui contrôle les fonctions affichées sur l'écran secondaire.

© MAN



Les rétroviseurs, le tableau de bord « tout écran », le volant multifonctions et la molette Smartselect, sans oublier le commodo de boîte et de ralentisseur, sont nouveaux et s'inscrivent dans un environnement de conduite notablement revalorisé.

© MAN

trouvés au toucher, ils sélectionnent les fonctions du véhicule affichées sur ses écrans. Parmi les aides à la conduite, on trouve une nouvelle version du régulateur prédictif (Efficient Cruise) et adaptatif

ainsi que le maintien actif dans la voie (Comfort Steering). RIO reste la plateforme télématique dont les boîtiers sont montés en série sur tous les TG. Peu visible, la principale évolution concerne l'électro-

nique. Elle doit permettre le déploiement ou l'enrichissement des services de maintenance connectée et de gestion de flotte. ■

Loïc Fieux

Mobile living made easy.

DOMETIC

SOLUTION DE RÉFRIGÉRATION ÉLECTRIQUE INTELLIGENTE ET FACILE

INDÉPENDANT DU MOTEUR DU VÉHICULE

CONFORME WLTP



NOUVEAU ! DOMETIC FRIGO DC

Réfrigération entièrement intégrée 12 V - L'indispensable pour vos véhicules utilitaires !

- Aucun montage sur le toit pour un meilleur aérodynamisme
- Composants légers
- Installation facile grâce aux kits dédiés aux utilitaires légers
- Réfrigération jusqu'à 6 m3

dometic.com

automotive@dometic.fr

MÉTIER LOUEUR

> HYDROGÈNE

FRAIKIN FAIT LE PLEIN D'ÉNERGIES

Fraikin se prépare au nouvel enjeu de l'hydrogène. Entretien avec Olivier Dutrech, directeur de l'innovation.



Olivier Dutrech, directeur de l'innovation.

En quoi consiste l'innovation chez Fraikin ?

Olivier Dutrech : L'innovation, tout d'abord n'est pas uniquement focalisée sur le véhicule, même si elle occupe un pan important de notre activité. Notre approche consiste également à orienter l'innovation en termes de services. Que pouvons-nous proposer autour d'un véhicule pour en améliorer son usage avec différentes possibilités ? Il s'agit d'innover pour optimiser le coût de détention d'une flotte, d'améliorer la gestion du parc, les usages ou la consommation. Nous pouvons également travailler pour renforcer la sécurité et rendre plus sûr l'usage d'une flotte de véhicules, en travaillant notamment sur la protection des usagers vulnérables avec l'essor de la livraison du dernier kilomètre.

Comment verdir la flotte de véhicules en particulier avec l'hydrogène ?

O. D. : L'hydrogène fait partie du mix énergétique européen de l'énergie. Mais

ce ne sera pas un raz de marée à court terme, l'ambition de l'Union européenne étant de porter sa part de 2% aujourd'hui à 13% en 2050. Actuellement, 95% de la production mondiale de l'hydrogène provient des énergies fossiles et notamment du gaz naturel. Notons que la production d'une tonne d'hydrogène à partir du gaz naturel implique l'émission de 9 tonnes de CO₂. Dans le cas de la production d'hydrogène vert, fabriquée sous l'action de l'électrolyse, la vertu veut que l'électricité soit absolument la plus renouvelable possible (éolienne, solaire, etc.). Le bilan carbone sera alors extrêmement positif. Viendra ensuite la logique du coût économique de cette opération qui, aujourd'hui, malheureusement, comme toute énergie renouvelable, n'est pas encore aussi compétitive qu'une énergie issue du monde fossile.

Quelles sont les principales demandes et freins de vos clients ?

O. D. : Nous sommes au contact de nos

> CROISSANCE

TTAS S'AGRANDIT AVEC KÄSSBOHRER

TTAS élargit sa flotte general cargo avec trois véhicules frigorifiques Kässbohrer.

« **N**ous effectuons des transports frigorifiques à l'international, mais les trajets avec ces méga-camions auront lieu aux Pays-Bas », explique le directeur fondateur Wilfried Teunissen (Teunissen Transport and Auto Service). Le Néerlandais TTAS opère à travers le Benelux (et le Nord de la France, en particulier dans le secteur alimentaire avec des ensembles 44t). Fondée en 2002, TTAS exploite une flotte de 22 tracteurs et 34 remorques. « Nous sommes clients de Kässbohrer depuis environ sept ans », poursuit Wilfried Teunissen, qui a choisi la version K.SRI équipée d'un système d'enregistrement de données afin que les

clients puissent vérifier, en particulier, la qualité du froid du chargement. Le véhicule est proposé avec le relevage d'essieu. Les essieux sont équipés de freins à disque et de l'électronique EBS la plus récente. Le châssis du véhicule K.SRI est revêtu de la protection KTL. Naturellement, le constructeur-carrossier turc Kässbohrer emploie la technologie allemande des panneaux pour les parois latérales et les portes arrière. Les certifications FRC, HACPP et Pharma sont également disponibles. Enfin, le dirigeant espère utiliser les nouvelles remorques pendant au moins huit à neuf ans, principalement dans le transport de produits frais. ■



clients pour savoir de quelle façon ils abordent ces sujets-là. Est-ce que c'est une contrainte imposée par un donneur d'ordres, des collectivités ou un choix assumé ? Fraikin examine chacune des énergies en fonction des usages, s'il s'agit d'une livraison du dernier kilomètre, d'une tournée régionale voire du transport international. Au contact des énergéticiens et des constructeurs, nous nous forgeons notre propre opinion par l'intermédiaire du Fraikin Lab qui teste les véhicules en conditions opérationnelles.

On parle beaucoup de l'hydrogène mais qu'en est-il du marché pour un loueur ?

O. D. : L'offre actuelle des constructeurs est très limitée. Aujourd'hui, nous pouvons disposer de trois exemples concrets avec Renault Kangoo et Master Hydrogen (disponibles dans les prochains mois), et Hyundai qui propose ses premiers véhicules industriels à hydrogène. Les alliances entre Iveco et Nikola pour les véhicules électriques et, à terme, des véhicules à hydrogène et bien évidemment, d'une part, et Volvo-Mercedes pour la production de piles à combustible, d'autre part, sont de nature à accélérer le déploiement de cette technologie. L'offre produit aujourd'hui quand même essentiellement très limitée et autour d'un segment plutôt utilitaire / 3,5 T. Les premiers véhicules à hydrogène sur la gamme Distribution ou la gamme Lourde seront plutôt des démonstrateurs pour l'instant. ■



Un programme d'économies d'énergie dans la chaîne logistique du froid



LES OBJECTIFS



1,55 TWh_{cumac}*

ÉCONOMISÉ À ÉCHÉANCE
DU 31/12/2021
*cumulé actualisé

LES PILIERS



FORMATION

10 000
conducteurs
livreurs formés
aux bonnes
pratiques



DIGITALISATION

10 000
véhicules équipés
de solutions
digitales et de
hayons connectés



MARQUAGE

135 000
véhicules sous
température dirigée
marqués des
bonnes pratiques



Soutenu par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et l'ADEME et intégré au programme Objectifs de Développement Durable des Nations Unies.



> LOGISTIQUE

BRIDOR VEILLE AU GRAIN

Pour la logistique des produits 100% surgelés premium de la marque Bridor, l'industriel met en avant le mot confiance dans ses prestataires transporteurs et entrepositaires sous froid.



« **N**otre métier consiste à produire des pains et viennoiseries premium pour l'ensemble des professionnels de la restauration à travers le monde. Bridor est donc bien

Simier, directeur logistique et services clients Bridor France. De plus, l'industriel approvisionne également la grande distribution et les enseignes de freezer centers. « La raison d'être de Bridor réside dans sa signature : Share the bakery cultures of the world. Nous nous

produits est réalisé dans le respect de quatre grands engagements : l'humain, l'environnement, la santé et la qualité avec une sélection rigoureuse des matières premières. »

UNE EXTERNALISATION SÉLECTIVE

Philippe Simier a en charge différentes fonctions qui sont le service clients, le transport, le stockage des produits finis, la préparation de commandes et le recouvrement ainsi que l'assurance-crédit. Dès la sortie des lignes, la production des sites de Louverné et Servon-sur-Vilaine, à côté de Rennes, est refroidie puis surgelée à -18°C à cœur. Les pains et autres viennoiseries seront désormais conservés sous température dirigée jusqu'à leur destination. « En amont de la production, nous recevons un large éventail de matières premières, en sec,

« CE QUI NOUS INTÉRESSE, C'EST LA CAPACITÉ DE NOS PARTENAIRES À MAÎTRISER LE FROID ET LA QUALITÉ DE LEURS SERVICES AUTOUR DE LA LIVRAISON. »

PHILIPPE SIMIER.

connue des professionnels de la RHF, des artisans, des restaurants étoilés et des hôtels de luxe, explique Philippe

efforçons ainsi de proposer des produits riches en savoir-faire et inspirés des traditions boulangères. L'ensemble de nos



HALTE AU MARCHÉ PARALLÈLE

Le casse-tête de tous, c'est bien la gestion des palettes et le marché parallèle. « Les palettes provenant des transporteurs ne sont pas réutilisées directement. Elles sont triées, réparées au préalable. Nous avons quasiment zéro déchet sur les palettes mais le vrai problème c'est la perte et l'évaporation, affirme Philippe Simier. C'est un vrai sujet car certains sites en France ou ailleurs ne rendent pas les palettes prétextant qu'elles sont cassées pour les revendre sur des marchés parallèles. »

des temps, l'équipe de Bridor travaille à une offre e-commerce destinée au BtoB.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

« Nous entretenons une relation de confiance avec nos prestataires. Pour chaque prestation, la qualité, le prix, la confiance sont également un élément majeur du contrat. » L'entreprise fonctionne avec un référentiel de cahier des charges sur lequel s'engage chaque prestataire sélectionné. Le référentiel

porte surtout sur les aspects de la qualité, avec une exigence spécifique quant à la maîtrise de la chaîne du froid, la sécurité en termes de protection contre la malveillance ou de protection des produits pendant la phase de transport. « Nous avons construit un historique, donc il y a effectivement un cahier des charges et un tarif. L'offre de nos prestataires doit remplir les conditions que l'on recherche. Chez Bridor, l'historique et la connaissance des partenaires est fondamentale car

>>>

ambient et surgelé, poursuit Philippe Simier. Nous achetons en franco à nos fournisseurs car ils s'assurent du respect des normes lors du transport de la marchandise jusqu'à la livraison dans nos installations ». Concernant la logistique aval, Bridor fait appel à des partenaires français, étrangers, grands groupes et PME pour le transport et le stockage. « Ce qui nous intéresse, c'est non seulement la capacité de nos partenaires à maîtriser le froid tout au long de la chaîne logistique, et aussi la qualité de services qu'ils vont être en mesure d'assurer autour de la livraison. Sans oublier une certaine agilité afin d'accompagner notre fort développement. » La production est consolidée sur le hub de Servon-sur-Vilaine qui dessert l'ensemble des plateformes des distributeurs-grossistes et la grande distribution, entre autres. Enfin, signe

Forankra | Votre équipementier de véhicules industriels et urbains

Barres de blocage pour fourgon & VUL

ERGOBAR

LES

- Ergonomique : poignée à hauteur de bras pour une mise en place à une seule main
- Option set d'arceau

Notre système breveté

SMARTBAR

LES

- Légère, facile et rapide à installer, équipée d'une poignée pour une mise en tension sans effort
- Compatible avec tous les rails d'armage et acier
- Option mousse ou tampon de protection

Notre système breveté

Forankra - 68780 MIONS | +33 (0)4 72 45 01 20
info@forankra.fr | www.forankra.fr



» nous avons besoin d'avoir un relais fort dans notre supply chain à la hauteur de la qualité que nous souhaitons vis à vis de nos clients. »

LA TECHNOLOGIE, EVIER DE LA RSE

La RSE, avec en particulier le volet transport éco-responsable, constitue un axe d'engagement majeur chez Bridor. Un engagement qui dépend cependant de l'évolution de la technologie. « Nous avons récemment investi dans un entrepôt automatisé grande hauteur qui nous a permis de réduire l'emprise foncière par trois ou quatre, et la consommation énergétique

par l'optimisation des volumes à traiter en température dirigée. Nous limitons aussi l'ouverture des portes à quai qui sont automatisées : fini les ouvertures intempestives de portes grâce au contrôle rigoureux des passages de chariots et des hommes. La conception-même du bâtiment a fait l'objet d'un soin particulier qui renforce aussi l'économie du froid puisque l'entrepôt, entièrement étanche, est exploité en oxygène appauvri pour limiter les risques d'incendie. » Autre volet RSE, c'est la qualité de vie au travail avec la réduction du temps de présence des opérateurs dans les enceintes en froid négatif, à l'exception des équipes

de maintenance ou d'intervention sur incident. L'installation fonctionne sans présence humaine. « Nous avons aussi enrichi la fonction de cariste en y ajoutant la mission de superviseur ou de conducteur de ligne, grâce à des moyens techniques plus avancés de pilotage informatique, de visualisation par caméra de ce qui peut se passer dans la chambre froide, etc. » Enfin, côté transport éco-responsable, Philippe Simier déplore être encore limité par l'offre technologique disponible sur le marché. « Nous recherchons des solutions reposant sur le gaz liquide (LNG), et son corolaire, à savoir le problème d'avitaillement. » ■

Pierre Besomi

> MANUTENTION

SILENCE, ON LIVRE !

Chez Bridor France, les chariots transpalettes ont muté au gré des évolutions technologiques tant dans la motorisation que dans l'ergonomie.

« L'ergonomie et l'accompagnement à la sécurité ont un rôle majeur chez Bridor et nos évolutions ont permis d'améliorer le confort des opérateurs tout en les accompagnant dans la maîtrise de leurs mouvements afin de vérifier qu'ils n'aient pas de conduites à risques, précise Philippe Simier. L'aide à la conduite et le suivi

de l'activité, jouent un rôle majeur pour réduire les TMS et les accidents. Nous avons profité des différentes évolutions techniques au gré du renouvellement de notre matériel avec pour bénéfice la réduction de la casse et la baisse des accidents. Métier de service, la logistique repose sur la confiance. En matière de RSE et d'environnement, nous agissons en fonction des solutions disponibles et économiquement acceptables. ■

FROM
road[®]
TO
REAL

DU CONCEPT ROAD À LA RÉALITÉ

➤ LA RÉFÉRENCE
DU MARCHÉ



+ L'INTELLIGENCE
CONNECTÉE



+ L'ISOLATION
AUGMENTÉE



+ L'ENVIRONNEMENT
PRÉSERVÉ



> TRANSPORT

DAIKIN CHALLENGE LA CHAÎNE DU FROID

Daikin lance sa gamme Zanotti de solutions de transport frigorifique VUL et Porteur en France.

« Le groupe Daikin, fort de 95 années d'expérience sur le marché du génie climatique, a fait le choix stratégique de développer son offre Chaîne du Froid, en investissant le domaine du transport frigorifique, annonce Anthony Bour, Responsable Développement Activité Transport, Daikin Europe. Daikin propose désormais une gamme compétitive de

solutions de réfrigération pour les VUL et porteurs, sous la marque Zanotti, en France. » Zanotti, société italienne rachetée par Daikin en 2016, dispose d'un savoir-faire reconnu en matière d'équipements de réfrigération. Zanotti dispose d'une gamme complète de solutions pour un large choix d'applications, de série en catalogue ou sur-mesure qui répondent à des besoins plus spécifiques (projets de solution pour livraison à domicile, transport

pharmaceutique, dernier kilomètre zéro émission, etc.). Depuis l'acquisition de Zanotti, le groupe Daikin a réalisé d'importants investissements dans l'activité réfrigération, un des piliers de sa stratégie, afin d'engager une politique d'innovation ambitieuse. Ce rachat confère à Zanotti des perspectives de croissance importantes, en bénéficiant des capacités de R&D, d'industrialisation et du support après-vente éprouvé de Daikin.

UNE STRATÉGIE ORIENTÉE CLIENTS

« Daikin entend s'appuyer sur la notoriété et l'expertise de Zanotti pour proposer une large gamme de solutions de réfrigération personnalisables, à des tarifs attractifs, tout en garantissant des délais de livraison optimisés grâce à la centralisation de son flux logistique, reprend Anthony Bour. Daikin et Zanotti s'engagent à optimiser les coûts de leurs clients par l'équipement de systèmes de réfrigération de leurs véhicules de

> BON POUR LA PLANÈTE

AVANCER, INNOVATION DE THERMO KING

Les séries A bénéficient d'un dispositif de débit d'air entièrement variable, au rendement énergétique optimisé, et promettent des coûts d'exploitation réduits.

« L'Advancer se décline en trois modèles A-360, A-400 et A-500 pour semi-remorques. Ils bénéficient d'une architecture totalement revisitée, a déclaré Francesco Incalza, président de Thermo King EMEA. Notre ambition vise à combiner une somme d'innovations sans



Froid & Services est le premier distributeur français de Thermo King à exploiter la nouvelle solution Advancer.

précédent sur le marché. De même, les performances de la gamme A-Series sont inégalées, avec un contrôle de température inédit, une meilleure protection de la cargaison et un rendement énergétique sans pareil. Ces fonctionnalités combinées sont la garantie d'une plus grande souplesse opérationnelle pour les clients, parallèlement à une amélioration

considérable du taux de disponibilité du matériel ainsi qu'un coût total d'exploitation réduit. » Les essais ont été réalisés pendant un million de kilomètres dans le monde. Ils démontrent que l'Advancer est jusqu'à 40 % plus rapide en descente de température et jusqu'à 30 % moins gourmand en carburant que la moyenne du marché. ■

« LE GROUPE DAIKIN, FORT DE 95 ANNÉES D'EXPÉRIENCE SUR LE MARCHÉ DU GÉNIE CLIMATIQUE, A FAIT LE CHOIX STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPER SON OFFRE CHAÎNE DU FROID, EN INVESTISSANT LE DOMAINE DU TRANSPORT FRIGORIFIQUE. »

ANTHONY BOUR,
RESPONSABLE
DÉVELOPPEMENT ACTIVITÉ
TRANSPORT, DAIKIN EUROPE.

haute efficacité énergétique, générant de faibles coûts d'entretien, associés à une offre plurielle de services et à l'accompagnement du Support Technique Daikin France. » ■

Sylvie Warnet



K

MEILLEURE CONSERVATION
DANS LE TRANSPORT DE PHARMA



Kässbohrer France SAS

ZI de L'Abbaye 45 Rue Louis Breguet 38790 Pont-Eveque, France T 0033 9 63 54 47 12
Lionel BIET T 06 47 86 09 84 - E: lionel.biet@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com

Kässbohrer

Enginuity, since 1893

COOL NEWS !

Transarco rejoint Tred Union



Les transports Transarco renforcent leur offre de logistique en température dirigée dans le Grand Est.

Constitué de deux structures (Transarco et STR), le groupe marnais Transarco a toujours travaillé pour plusieurs secteurs d'activités dont l'agroalimentaire. Le transporteur s'est également spécialisé dans le transport frigorifique en mono et bi-température, et dans les livraisons avec chariot embarqué. Il assure notamment l'approvisionnement de la grande distribution du Grand Est. En parallèle, Arnaud Colin, son dirigeant, a développé depuis fin 2019, une activité logistique avec l'acquisition d'un bâtiment de 7600 m² pour le stockage entièrement racké, de marchandises et la préparation de commandes, à Saint-Martin-sur-le-Pré (51). L'équipe est aujourd'hui composée de 63 collaborateurs et 53 moteurs. **SW**

Heppner accélère au Mans

La nouvelle agence dispose d'une superficie de 5 200 m², dont 1000 m² de bureau et 70 portes à quai. Cette plateforme localisée à Yvre L'Évêque, se situe au cœur de la zone d'activités d'Auvours (72), lui permettant de desservir la Mayenne (53) et le Loir et Cher (41). L'agence axée principalement sur ses activités nationales et internationales terrestres compte un nouveau convoyeur et accepte les véhicules GNV. Le site du Mans emploie 95 collaborateurs et ambitionne une croissance de 10 à 15 % par an.

> GRAND SUD

MEDIACO SE LANCE DANS LE FROID

Connu dans le levage, le vrac et la logistique dry, le Groupe familial Mediaco rejoint l'univers de la logistique sous température dirigée à la faveur de la reprise d'un entrepôt Seafrigo. Va-t-il réussir là où Léon Vincent (Sea Invest) et Seafrigo ont échoué ?

Avec sa nouvelle filiale Mediaco Frigo, le poids lourd français du levage plonge de plain-pied dans la logistique sous température dirigée suite au rachat, le 1^{er} juillet dernier, d'un entrepôt à Seafrigo. Ce dernier se désengage des opérations logistiques à Fos mais conserve sur place son activité de commissionnaire de transport de denrées agroalimentaires. Le bâtiment bénéficie d'un emplacement stratégique, puisqu'il est le seul à offrir du stockage de denrées périssables près des terminaux portuaires de Fos-sur-Mer. D'une superficie de 9 000 m², l'entrepôt est divisé en 7 cellules bi températures. « Cette acquisition était une opportunité pour nous lancer dans le froid négatif. En rachetant le bâtiment de Seafrigo, nous

des industriels locaux de l'agroalimentaire, des fruits secs, des fruits et légumes que le logisticien s'est positionné et entend remplir le site qui tourne aujourd'hui à seulement 50% et le rentabiliser avec des outils digitaux. « Nous exploitons des conteneurs réfrigérés qui sont expédiés dans les DOM TOM à destination de la grande distribution. Nous possédons de la place pour nous agrandir », ajoute Marc Liotta, directeur général de Mediaco Vrac.

MISER SUR LES COLLABORATEURS ET PERSONNALISER « REFLEX »

Novice sur les problématiques de la chaîne du froid, Mediaco Frigo s'appuie sur l'expérience des 15 salariés repris à Seafrigo. Le logisticien entend augmenter



© NBC

« EN RACHETANT LE BÂTIMENT DE SEAFRIGO, NOUS PROPOSONS UN SERVICE SUPPLÉMENTAIRE À NOS CLIENTS DANS LA LOGISTIQUE DU FROID AVEC COMME AMBITION DE POURSUIVRE CE DÉVELOPPEMENT. »

ALEXANDRE VERNAZZA,
PDG DU GROUPE MEDIACO.

proposons un service supplémentaire à nos clients dans la logistique du froid avec comme ambition de poursuivre ce développement », souligne le Pdg du Groupe Mediaco, Alexandre Vernazza. C'est notamment pour répondre aux besoins

la productivité du site en investissant dans la customisation de « Reflex », le WMS d'Hardis. « Au sein du groupe Mediaco, deux développeurs proposent des modules correspondant à la demande des clients. Nous travaillons sur 'Identit',



« HISTORIQUEMENT PRÉSENTS DANS LA LOGISTIQUE PORTUAIRE AU HAVRE ET À FOS, NOUS AVONS BEAUCOUP DE DEMANDES POUR DU STOCKAGE SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE. »
GEOFFREY LIOTTA.

des modules avec une interface EDI afin d'automatiser et de tracer les opérations », explique Denis Liotta, directeur de Mediaco Logistic.

Geoffrey Liotta, entré chez Mediaco en 2018 - et qui incarne la nouvelle génération du groupe familial - prend la responsabilité et l'exploitation de ce premier entrepôt pour Mediaco Frigo : « Historiquement présents dans la logistique portuaire au Havre et à Fos, nous avons beaucoup de demandes pour du stockage sous température dirigée. »

En juillet dernier, le logisticien Mediaco Vrac a célébré la pose de la charpente d'un futur entrepôt de 70 000 m² dont la livraison a été retardée à mars 2021 en raison du Covid. En cours de construction, le bâtiment construit en blanc, a été légèrement modifié avec l'ajout de cellules tempérées (15°C à 25°C) pour le stockage de produits cosmétiques dont la logistique a été confiée à ID Logistics. Également locataire, Bolloré Logistics assurera pour sa part la logistique import de Maisons du Monde. Quant à Mediaco

CHIFFRES CLÉS DE MEDIACO

2 000 SALARIÉS

75 AGENCES

330 M€ DE CA CONSOLIDÉ EN 2019 DONT 270 M€ DANS LE LEVAGE.

Vrac, le logisticien se réserve quelques cellules, le groupe exerçant également les fonctions de commissionnaires de transport certifié OEA. ■

Nathalie Bureau Du Colombier



GAMME DE VÉHICULES AUTOGUIDÉS

Les innovations de transport pour petite et grande charge au service de vos processus de transport en zone réfrigérée.

ssi-schaefer.com

Think Tomorrow.

SSI SCHAER

SOLUTIONS INTRALOGISTIQUES

COOL NEWS !

Jungheinrich en fête



C'est la quatrième fois consécutive que Jungheinrich se voit décerner le célèbre prix de l'industrie dans la catégorie "Système d'entreposage et préparation de commandes". Jungheinrich a également obtenu la deuxième place dans la catégorie "Informatique pour la gestion d'entrepôts". Christian Erlach, membre du Directoire de Jungheinrich en charge du marketing et des ventes, déclare : « Recevoir quatre fois de suite le prix de la "Meilleure Marque Logistique" est un grand succès. Le fait que nous ayons également obtenu la deuxième place dans le domaine de l'informatique pour la logistique confirme le développement continu de Jungheinrich en tant que fournisseur global de solutions intralogistiques. Nous contribuons ainsi à sécuriser les chaînes d'approvisionnement pour le monde entier, particulièrement dans la période actuelle. » Au total, plus de 250 entreprises ont concouru cette année pour le titre de "Meilleure Marque Logistique". Les lecteurs de la revue spécialisée Logistik Heute et les membres de l'association fédérale allemande de la logistique - die Bundesvereinigung Logistik (BVL) ont voté pour les meilleures marques dans 12 catégories.

**ÉCOUTEZ NOTRE PODCAST
SUR FROID-NEWS.COM
ONGLET ACTUALITÉ !**



> MANUTENTION

MITSUBISHI FORKLIFT ELEVIA GRAND FROID

Mitsubishi Forklift Trucks commercialise sa nouvelle gamme Elevia, riche de sept chariots tri-directionnels pour un magasinage performant et d'options grand froid.

> SURGELÉS

METRO CHOISIT ICEDRY BOX DE MUNTERS

Metro s'est rapproché de son frigoriste CIC Réfrigération, à Plaisir (78), qui a sollicité la société Munters experte dans le traitement des chambres froides négatives.

Située à Chennevières-sur-Marne (94), cette plateforme du grossiste alimentaire dispose d'une chambre froide négative de 375m³ maintenue à une température de -24°C pour le stockage de ses produits surgelés. Cette chambre froide est soumise aux entrées d'air humide suite aux ouvertures fréquentes de la porte d'accès donnant sur un quai de réception à +1/+3°C (activité de 5 heures à 20 heures du lundi au samedi). Cet air humide, entrant en contact avec des surfaces froides comme le sol, les murs et les évaporateurs, engendre la formation de givre au sol et de neige au plafond, dus à la condensation de la



vapeur d'eau présente dans l'air. Cela se traduit par de la neige sur les cartons d'emballage, un sol glissant, l'augmentation de la consommation d'énergie pour maintenir la température, la dégradation du bâtiment liée aux nettoyages fréquents nécessaires aux dégivrages. Après analyse de la situation, Munters a proposé une solution spécifique pour les petits volumes : le système Icedry Box. Ce système de déshydratation de l'air, spécialement conçu pour les installations de stockage négatives, travaille en recyclage dans la chambre froide et fournit un air sec ayant un bas point de rosée, soufflé au niveau de la porte. Il permet alors de limiter l'entrée d'air humide et de sublimer le givre et la neige déjà présents. Les résultats sont probants, en particulier avec la diminution voire la disparition des désordres cités en début d'article. ■

Les véhicules sont conçus pour évoluer en allées très étroites et sont dotés de nacelles pouvant lever de 1,1 à 2,0 tonnes. Les besoins pouvant varier considérablement d'un entrepôt à l'autre, les Elevia sont complètement optimisés pour répondre aux besoins spécifiques de chaque client grâce à leurs conceptions modulaires. À noter la liste des options disponibles pour la modification grand froid, avec ou sans cabine : équipement du chariot pour guidage par induction 6.25 kHz, têtes tri-directionnelles et bi-directionnelles pour application grand froid, siège chauffant et chauffage cabine, le cas échéant. Avec une hauteur d'élévation pouvant atteindre 19 m. Chaque modèle est disponible avec un mât duplex pour toutes les hauteurs de

levée, offrant ainsi une vitesse de levage plus rapide et une meilleure stabilité. Des mâts triplex sont également disponibles lorsque les contraintes d'environnement les imposent. Le poste opérateur spacieux et confortable dispose d'un grand espace pour les jambes de toutes tailles, d'un plancher à revêtement en caoutchouc antidérapant et de plusieurs options de siège. Plusieurs consoles de commande sont disponibles, telles que les « twist control », le joystick, et une console fractionnée sur les accoudoirs. Cela permet d'adapter chaque chariot à chaque utilisateur. ■



Les modèles de 1,1 à 1,3 tonne sont disponibles en 48V ou 80V, et les modèles de capacité supérieure en 80V.

> INTRALOGISTIQUE 4.0

L'AGV INTELLIGENT

Alors que les AGV offrent la flexibilité et la transparence nécessaires, l'ActiveShuttle de Bosch Rexroth la fait entrer dans l'ère du 4.0.



Plug & Go : l'AGV intelligent ActiveShuttle s'intègre dans l'intralogistique rapidement et facilement, sans nécessiter l'adaptation de l'infrastructure existante. Equipé d'un double scanner-laser avant-arrière, il utilise les repères existants, supprimant la nécessité d'un marquage continu au sol. Une phase d'initialisation lui suffit pour cartographier son environnement de travail. ActiveShuttle est capable de contourner les obstacles se situant dans sa zone de déplacement. Il est conçu pour une utilisation en mode mixte homme/machine en continu 24h/24 et répond aux normes de sécurité : son scanner-laser est type 3, SIL2, niveau de performance PL_d.

Intralogistique et production interconnectées : l'interfaçage du logiciel de gestion AMS avec les solutions Rexroth ou avec des systèmes tiers, accroît la flexibilité de l'approvisionnement des lignes de production

FLUIDIFICATION ET GESTION OPTIMISÉE DES FLUX

La mise à jour automatique de la cartographie basée sur la technologie SLAM (Simultaneous Localization and Mapping) permet aux AGV d'une même flotte de privilégier les itinéraires les plus courts, quel que soit le scénario logistique, cyclique ou à la demande. Ils s'adaptent automatiquement aux déplacements d'autres types de véhicules ainsi qu'à toute présence humaine.

Le logiciel de gestion AMS (ActiveShuttle Management System) prend en charge tous les ordres d'approvisionnement ou de transport, manuels ou automatiques, même ceux émanant de systèmes tiers grâce à son interface standard. Les ordres de transport sont documentés, permettant l'amélioration continue des scénarios logistiques.

CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE, SANS MANUTENTION

La plateforme de levage d'ActiveShuttle est compatible avec les bacs et embases roulantes Euronorm 400 x 400 ou 400 x 600. ActiveShuttle peut transporter jusqu'à 260 kg de charge, à une vitesse de 1m/s, avec une précision de positionnement allant jusqu'à 10 mm. ■

SOLUTIONS INTRALOGISTIQUES

COOL NEWS !

Paki partenaire de l'EPAL



PAKI, prestataire de services pour la gestion et la relocalisation de palettes en Europe, optimise son positionnement d'entreprise éco-responsable et agit efficacement sur les sept piliers de l'économie circulaire proposés par l'association EPAL France. L'European Pallet Association assure la normalisation des produits, l'inspection constante de la conformité et garantit ainsi un niveau de qualité élevé. Elle contribue également à l'établissement des règles de gestion des porte-charges en pool ouvert, comme la classification de qualité et les bons d'échange de palette.

Solexia change sa production frigorifique



Solexia vise 11% d'économies assorties d'une réduction de 60 T d'émissions de CO₂.

Solexia a fait appel à CertiNergy & Solutions pour la refonte des installations frigorifiques sur trois sites de productions agroalimentaires : les salaisons Maison Chillet (69), Salaison du Val d'Allier (43) et Allier Volailles (03). Solexia a décidé de n'utiliser que des gaz naturels (Ammoniac, Propane, CO₂) et a mis en place un système de récupération de chaleur sur la centrale de production de froid. Celui-ci sert à chauffer les étuves, les séchoirs et la décongélation dans les salaisons ou encore pour chauffer l'eau des échaudoirs et l'eau de nettoyage.

> MANUTENTION

LE COMBI-CS RÉCOMPENSÉ

Combilift est cette année lauréat des IFOY Awards 2020 - l'un des prix internationaux les plus prestigieux et les plus disputés dans l'industrie de la manutention, qui récompense les meilleurs produits et solutions de l'année.



L'entreprise a remporté la catégorie Chariot d'entrepôt à élévation basse avec son gerbeur accompagnant Combi-CS. « C'est le seul gerbeur accompagnant qui fonctionnera dans une allée de chariot à mât rétractable conventionnel pour un gain de place, de stockage et une manutention productive »,

s'est félicité Martin McVicar, CEO and co-founder de Combilift. Il comprend le timon multi-positions unique de Combilift, primé et breveté à l'échelle internationale qui peut être tourné vers la gauche ou la droite de l'unité pour positionner la roue motrice arrière - permettant à l'opérateur de rester dans la position la plus sûre - sur le côté de la machine plutôt qu'à l'arrière comme c'est le cas avec les autres gerbeurs accompagnant. Cela garantit une visibilité optimale de la charge et de l'environnement et garantit une sécurité maximale dans les zones où d'autres membres du personnel ou du public peuvent être présents. ■ **PB**

> SECURIRACK

SOLUTIONS DE SÉCURITÉ INDUSTRIELLE INNOVANTES

Securirack France conçoit des systèmes qui permettent de prévenir les chocs contre les échelles des rayonnages métalliques ou de les réparer sans délai lorsqu'elles sont détériorées.

Cette PME française est spécialisée dans la réparation et la protection des montants de rack de stockage. Elle a, entre autres, conçu, mis au point et fait breveter un système qui permet de réparer et de rétablir la capacité de charges des échelles des rayonnages métalliques détériorées sans dépalettiser. « Nous ajoutons une pièce sur-mesure faisant corps avec le montant grâce à un système exclusif qui sécurise le rayonnage, explique Bruno Barbey, le directeur développement de Securirack France. Nul besoin de tout démonter, de dépalettiser et de bloquer la zone d'intervention. Notre



intervention ne demande qu'entre 15 à 20 minutes. Dans les entrepôts frigorifiques, c'est évidemment une donnée essentielle ! L'économie réalisée peut aller jusqu'à 80 %. L'activité de l'entrepôt n'est pas perturbée, les équipes Securirack France s'adaptent au client. » ■

> AUTOMATISATION

GAMME AGV PAR SCHÄFER

SSI Schäfer présente une gamme d'AGV complète pour automatiser vos transports dans toutes les zones de l'entrepôt.



De plus en plus de sociétés reconnaissent que le moyen le plus simple, pour atteindre de nouvelles performances de productivité et d'économie, est l'automatisation et l'interconnectivité dans les processus intralogistiques. Ces dernières années, alors que les entreprises de production investissaient massivement dans

l'automatisation et la robotisation de leur chaîne de production, les processus de manutention et de transport étaient encore réalisés manuellement. Les véhicules autoguidés (AGV) sont non seulement une première étape abordable vers l'automatisation, mais également un bon allié des systèmes logistiques semi-automatisés. En

intégrant des AGV, l'entreprise se donne la possibilité de piloter facilement ces processus manuels ou semi-automatisés vers un nouveau modèle de performance. En effet, le nombre d'AGV peut être ajusté à tout moment et modifié pour s'adapter au besoin de l'entreprise ou à la situation du marché. ■

LAISSERIEZ-VOUS VOTRE RÉFRIGÉRATEUR OUVERT?

Installez une porte invisible à l'arrière de votre camion grâce au rideau d'air BlueSeal pour maintenir la chaîne du froid intacte.

blueSeal®
le premier rideau d'air pour véhicules

⚙️ Développé par des physiciens

✂️ Conçu et fabriqué aux Pays-Bas

⚙️ Flux d'air optimisé pour une efficacité maximale

Le rideau d'air BlueSeal est un produit Brightec - Découvrez nos tests et analyses sur Brightec.fr

[in](#) [t](#) [f](#) **brightec**

> ÉVÈNEMENT

LYON ACCUEILLERA LE TIPS

TIPS (Transport International Pharma Seminar) est le colloque annuel dédié à la Supply Chain Pharmaceutique « End to End ». Sa prochaine édition aura lieu les 17 et 18 novembre 2020 à la Cité Internationale de Lyon pour sa partie séminaire et sur le navire Hermès pour sa soirée de gala le 17 au soir.

« **N**otre objectif est d'offrir aux 500 participants inscrits, notamment aux laboratoires pharmaceutiques, une visibilité sur les tendances et évolutions en veille réglementaire et technologique, commente Serge Alezier, fondateur & délégué général du PLC. Cette année, ce seront 13

conférences thématiques et séances en plénière pour mettre en lumière la chaîne du médicament 'du chercheur au patient' qui seront animées par plus de 100 conférenciers venus majoritairement de France, mais aussi d'un pays invité d'honneur cette année : la Suisse. » Après un premier TIPS à Lille, un second à Lyon, puis un troisième à Tours, l'idée de revenir dans le Rhône est



apparue naturellement car Lyon est ville historique pour le médicament dont elle couvre un large spectre et à la fois, un nœud logistique Europe du Sud. Rappelons que cet évènement est organisé par l'association interprofessionnelle Pharma Logistics Club (PLC). Elle regroupe des experts actifs dans l'essentiel des métiers de la Santé (voir le site Internet PLC) : laboratoires pharmaceutiques, grossistes-répartiteurs, dépositaires, CRO, biotechs et une vingtaine de filières, fournisseurs de solutions pour leur Supply Chain Air/Mer/Route & Contract Logistics. Ces Experts représentent les ports, aéroports, compagnies aériennes & maritimes, commissionnaires de transport, transporteurs routiers spécialisés, fournisseurs de solutions de traçabilité, en data management, d'automatisations, la réglementation en douanes, en sécurité, en assurances et RSE, les spécialistes de la logistique contractuelle tels que les Dépositaires pharmaceutiques et Grossistes-Répartiteurs.

Sur d'autres volets intellectuels, on y retrouve des spécialistes en RH Supply Chain & Pharma, formateurs et certificateurs aux Bonnes Pratiques de Distribution, et divers fournisseurs et fabricants de matériels consommables ou réutilisables, etc. tels qu'emballages isothermes, enregistreurs

3 QUESTION À SERGE ALEZIER

Qui êtes-vous Serge Alezier ?

Je suis président fondateur du PLC fin 2015, puis délégué général depuis 2018. Le siège de PLC est situé à Lyon.

Que représente le PLC ?

Notre association interprofessionnelle accueille une centaine d'entreprises adhérentes. Nous avons accueilli plus de 300 entreprises et 1000 participants dans nos diverses manifestations (colloque, groupes de travail, visite de sites en logistiques des produits de santé). Nous avons aussi des échanges réguliers avec les institutions pour leur apporter de la visibilité sur les attentes et success stories des professionnels, notamment pendant cette crise sanitaire.

Comment résumer le TIPS ?

C'est l'évènement national qui devient incontournable pour quiconque souhaite s'informer et rencontrer les acteurs du transport pharma international et multimodal du chargeur au livreur end to end. Chaque année nous y accueillons de nouveaux experts et la présence des acteurs du transport frigorifique est toujours très appréciée au vu également des volumes de produits biologiques et thermo sensibles en croissance sur le marché. ■



3 QUESTION À FRÉDÉRIC DE GIRARD

Qui êtes-vous Frédéric de Girard ?

Je suis pharmacien industriel ayant eu plusieurs mandats de directeur général ou président de filiales dans le domaine de la production et distribution en gros des produits de santé à l'international.

Pharmacien responsable et directeur des affaires pharmaceutiques de Ceva Logistics France (Groupe CMA-CGM) et vice-président de la fédération nationale des dépositaires (Logsanté).

Quelles sont vos réflexions et orientations du PLC ?

Le PLC est un think tank indépendant qui regroupe tous les experts end to end du secteur pharmaceutique, les distributeurs et le point de transfert pharmacie et hôpitaux dans leur diversité et leurs fournisseurs.

Quelles sont vos motivations à titre personnel ?

En quelques mots, la transmission d'un savoir, les échanges intellectuels afin d'influencer des institutionnels, et favoriser la prise de conscience sur l'importance de la supply chain pharmaceutique. ■

de température & d'hygrométrie, des laboratoires « donneurs d'ordre » et leurs fournisseurs de services tels que CRO & CMO et complémentaiement, certains acteurs institutionnels « clé » de l'industrie pharmaceutique.

DES SUJETS D'ACTUALITÉS EN LIEN AVEC LE COVID-19

En résumé, maîtrise et contrôle de la chaîne logistique incluant le transport

deviennent une priorité pour les industriels et diverses autorités du domaine pharmaceutique. Tous ses acteurs sont mobilisés pour un même objectif : garantir la sécurité et la traçabilité du produit de santé de bout en bout jusqu'au patient, rendre robuste ensemble la chaîne de valeur du médicament. Le TIPS vise donc à échanger, rapprocher et anticiper en termes de compliance, d'efficacité et d'Innovation. Les organisateurs ont prévu

de traiter les sujets d'actualités en lien avec le COVID-19 :

- ses conséquences dans les 3 modes de transport internationaux,
- l'impact sur les Ressources Humaines
- les investissements pour assurer une traçabilité du médicament de bout en bout à travers les BPD, du principe actif (MPUP) à la sérialisation (FMD) du médicament ou la livraison à domicile. ■

Sylvie Warnet

INSCRIPTION : WWW.COLLOQUE-TIPS.COM

Serge Alezier,
Fondateur & Délégué Général du PLC.
Serge.alezier@pharmalogistics.club
Tél.: 06 44 15 30 83

Frédéric de Girard,
PhD - Président du PLC.
frederic.de.girard@pharmalogistics.club
Tél.: 06 09 59 79 82

Romane Cordier,
Bénévole Communication & Médias du PLC
romane.cordier@pharmalogistics.club.



PLATEFORME DE MUTUALISATION DES AUDITS ET D'ACCOMPAGNEMENT À LA QUALITÉ

DÉMULTIPLIEZ VOS COMPÉTENCES SANS DÉPENSER PLUS



La mutualisation et la valorisation des compétences

- De vos salariés expérimentés et auditeurs internes
- De nos experts métier

Un réseau international d'auditeurs qualifiés par secteur d'activités



La mutualisation des audits fournisseurs

Pour les Biens de Grande Consommation : agro-alimentaire, emballage, cosmétique, sport, agriculture et élevages.

Mise à disposition des rapports en vue de :

- Définir un indice de confiance et de sécurité des fournisseurs
- Évaluer et référencer en ligne



L'expertise QHSE

- Audits seconde partie
- Préparation certification (ISO, BRC, IFS, IAP...) et référentiels privés
- Accompagnement (audits de diagnostic, audits internes, audits blancs...)
- Veille réglementaire
- Formation inter & intra entreprises



VOTRE RÉSEAU À PORTÉE DE MAIN, MET À DISPOSITION SON SAVOIR-FAIRE ET SES OUTILS

- Plate-Forme Web
- Évaluation de la performance fournisseurs, planification des audits, achat en ligne des rapports, base de données protégée
- Suivi des contrôles obligatoires en entreprise
- Vente en ligne d'outils QHSE : Food Defense VACCP, HACCP, ISO 22000...
- Veille réglementaire

En partenariat avec



Mutual Audit SAS au capital de 140 000 €

Village by CA – 3 rue Louis de Broglie – 56000 Vannes – France

Tél : +33 (0)2 97 63 46 00 / +33 (0)6 86 69 98 11

www.mutualaudit.com

Contacts : Fabrice RIVAILLE (Directeur associé) / Adeline EYCHENNE (Assistante de coordination)

OFFRE SPÉCIALE **RELANCE**

-50%

45 € HT AU LIEU DE 90 € HT

SOIT 54 € TTC

OFFRE VALABLE JUSQU'AU 31 OCTOBRE 2020



PROFITEZ DE
LA VERSION NUMÉRIQUE
DE **FROIDNEWS** OFFERTE
POUR TOUTE SOUSCRIPTION
À NOTRE OFFRE
D'ABONNEMENT SOLIDAIRE !

ABONNEMENT
À LA VERSION IMPRIMÉE PREMIUM
(6 NUMÉROS PAR AN) :

90 € HT

+

ABONNEMENT NUMÉRIQUE
(À L'ADRESSE ÉLECTRONIQUE
DE VOTRE CHOIX) :

VALEUR : 60 € HT

=

45 € HT

SOIT UN AVANTAGE CLIENT
DE 105 € HT

SEUL MÉDIA FRANCOPHONE 100%
DÉDIÉ À LA FILIÈRE LOGISTIQUE
DU FROID ALIMENTAIRE ET PHARMA

—
UNE SOURCE INDISPENSABLE
D'INFORMATIONS INDÉPENDANTES,
EXCLUSIVES ET TRANSVERSALES

—
GAGNEZ DU TEMPS !
SOUSCRIVEZ EN LIGNE SUR
FROID-NEWS.COM
ONGLET BOUTIQUE

Vous préférez souscrire un abonnement sans passer par la Boutique en ligne ?
Dans ce cas, veuillez envoyer votre demande par mail avec les coordonnées du destinataire
et les coordonnées de facturation à sylvie.warnet@froid-news.com
Une facture vous sera adressée par retour avec un RIB de notre société.

FROID-NEWS.COM



PRENEZ EN CHARGE VOTRE FLOTTE

RENDEZ-LA DURABLE
GRÂCE À L'ÉLECTRIFICATION



En savoir plus sur notre nouvelle gamme
électrique sur www.scania.fr/bev

SCANIA