

NUMÉRO 36 | MAI 2021

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



**DOSSIER
CONNECTIVITÉ
LE FROID
EN PREMIÈRE LIGNE**

**CARROSSIER
SAINTE MARIE
VEUT ÉTENDRE
SON RÉSEAU**



**LOCATION
À L'HEURE DE
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**



PETIT FORESTIER

Spécialiste de la location frigorifique

Avec Petit Forestier, louez un véhicule frigorifique, un meuble réfrigéré ou une chambre froide, et bénéficiez de notre expertise au quotidien.



**Une expertise
dédiée au froid**



**Une offre
Full Service**



**Un réseau
proche et réactif**



**Une gamme
éco-responsable**

petitforestier.com

N° Vert 0 800 100 296

PETIT FORESTIER
Le Loueur de Froid



Tous en route pour Le Village du Froid by SELF1 à la SITL, ainsi que pour Solutrans !

ÉDITEUR : Nouveaux Horizons
4 route de Fontainebleau
77690 Montigny-sur-Loing
SIRET 394 263 552 00033 · NAP 5814Z ·
ISSN 2492-6345

Froid News, Planète Utilitaires, Profession Carrosserie, transportissimo.com, TRM Le Guide, SELF1 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

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO :

Nathalie Bureau du Colombier, Renaud Chasle, Erick Demangeon, Franck Beauvillain, Loïc Fieux, Marc Horwitz, Michel Grinand.

ÉDITRICE DÉLÉGUÉE,

PUBLICITÉ & PARTENARIATS :

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

CHEF DE PUBLICITÉ :

Maëla Vercoustre : maëla-froidnews@defs-regie.com
Tél. : 06 07 36 24 33

ASSISTANTE MARKETING-COMMUNICATION :

Matthie Beristain : matthie.nh@gmail.com

ABONNEMENTS :

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

CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur

PHOTOS : DR · **DÉPÔT LÉGAL :** mai 2021

M PRIMÉ EN FRANCE

UNE FILIÈRE CONNECTÉE

Qui aurait pu imaginer il y a tout juste un an, les conséquences et évolutions liées à la pandémie sur la Supply Chain et le transport en température dirigée ? Côté B2C, l'e-commerce s'est développé avec les commandes en ligne de produits alimentaires. Même si les livraisons au domicile des particuliers ne représentent pas le cœur de l'activité dans la filière logistique du froid, les habitudes des clients ont eu le temps de changer de façon significative en un an. Une tendance probablement durable. Les Français se sont rendu compte de l'importance de la logistique et du transport, notamment dans le domaine de la chaîne du froid chargée de l'approvisionnement de denrées alimentaires ou de produits médicaux. Le logisticien STEF (par lequel transitent 50 % des produits alimentaires consommés en France), appelait d'ailleurs les autorités à reconnaître toute la chaîne logistique comme Opérateur d'Importance Vitale. Malgré les perturbations, les enquêtes font ressortir que les donneurs d'ordre sont majoritairement satisfaits de la mobilisation de leurs transporteurs. On constate aussi la contribution des outils digitaux et des logiciels qui permettent le pilotage des transports à distance, et qui facilitent le télétravail ; ce qui est d'autant démontré par des solutions web ou SaaS : planification et suivi de l'exécution du transport, remontée des statuts et preuves de livraison en temps réel... La crise sanitaire aura donc favorisé la digitalisation de process encore trop souvent papier (voir notre dossier exceptionnel).

PIERRE BESOMI

Sources : BP2R, Descartes, FEVAD.

SOMMAIRE

10



SOFRILOG S'ASSOCIE AVEC SUPPLYFRESH

30



CARRIER SE DÉPLOIE EN MODE ÉLECTRIQUE

40



LA TÉLÉMATIQUE AU CŒUR DU FRIGO

50



CHABAS SANTÉ TRACE LES VACCINS

60



ALSALOPHARMA EN PLEINE SANTÉ



affaires après une année de calme ?

T. D. : La dernière édition date tout de même de 2019 ! Les clients nous expriment le besoin de se retrouver et d'échanger avec les acheteurs. L'objectif en 2021 est encore un peu plus marqué par le fait de générer de belles mises en relation et de valoriser leurs solutions les plus innovantes. Je tiens à rappeler la stratégie de la SITL : il s'agit d'un événement multisectoriel et omnicanal. Dans ce contexte, Le Village du Froid by SELFI s'inscrit complètement dans cette stratégie.

Froid News : Est-il encore possible d'exposer en septembre ?

T. D. : Absolument ! Nous disposons encore de quelques espaces en particulier pour les opérateurs de la filière logistique du froid. A noter, la SITL organise plus d'une centaine de conférences et ateliers et nous avons décidé de créer une journée dédiée aux conférences du froid : Cold Chain day. Ces thématiques seront abordées mercredi 15 septembre. Mais auparavant, Pierre Besomi animera une visio-conférence le 18 mai prochain, en collaboration avec l'association Certibruit, dédiée aux livraisons urbaines de nuit, avec un gros focus pour les produits alimentaires et pharmaceutiques.

Froid News : Avez-vous déjà une date au niveau du groupe Reed Expositions pour 2022 ?

T. D. : Dans quelques semaines, on annoncera la prochaine édition SITL 2022 qui se tiendra à Villepinte et qui est déjà fortement attendu par le marché. ■

> SALON

VIVEMENT SEPTEMBRE !

La généralisation des mesures de confinement et de couvre-feu, renforcée par le déploiement de la vaccination, devrait permettre le retour à la « vie d'avant » ou presque puisque la digitalisation des salons s'est désormais invitée dans notre quotidien. Le point avec Thomas Desplanques, Directeur de la SITL et de SCE.

Froid News : Quelles sont les chances que la SITL et Le Village du Froid By SELFI se tiennent en septembre ?

Thomas Desplanques : Les dernières informations émanant de l'UNIMEV et du ministère des nous confirment que le calendrier semble favorable en septembre. Le 31 mars, Emmanuel Macron a parlé

d'ouverture du secteur de l'événementiel. Enfin, l'état des lieux commercial à date de la SITL est bon puisque nos clients seront très nombreux sur la prochaine édition (13 au 15 septembre).

Froid News : Pourquoi la SITL offre-t-elle des possibilités de relance des



« FROID NEWS, TRANSPORTISSIMO.COM ET TRM LE GUIDE, SONT PARTENAIRES DE LA SITL 2021. CES TITRES DE PRESSE FONT PARTIE DU PORTFOLIO DE L'AGENCE NOUVEAUX HORIZONS. RETROUVONS-NOUS SUR NOTRE STAND DANS LE VILLAGE DU FROID BY SELFI ! »

PIERRE BESOMI, WWW.NOUVEAUXHORIZONS.INFO

SELFI EST UNE MARQUE DE LA SARL NOUVEAUX HORIZONS.

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 Cemafroid



**VÉHICULES
«RESPONSABLES»**

véhicules à énergies
alternatives,
certification PIEK,
normes Euro...



VÉHICULES FRIGORIFIQUES
à énergies alternatives disponibles

Découvrez nos solutions : www.fraikin.fr

0820 16 15 15

Service 0,12 € / min
+ prix appel

FRAIKIN
YOU DRIVE, WE CARE

MERCI

À NOS
ANNONCEURS
QUI NOUS FONT
CONFIANCE
DEPUIS 2014 !

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



ADD:SECURE[®]

Air Liquide



DESCARTES[™]



JUNGHEINRICH

Kässbohrer



MASTERVOLT

MAXICARGO



PAKI



Rkeom



SOFRIGAM
GROUP



strada
On the move



FROID NEWS



VESNA
BY ESC



alertgasoil
fuel cost killer

Allison
Transmission

ALSTEF
GROUP

AndSoft
Transportation & Logistics Software

ar racking
SOLUTIONS DE STOCKAGE

Carrier
TRANSICOLD

CHEREAU
INNOVATION DRIVES YOU FORWARD

clovis
LOCATION

COLD & CO
Cold Chain Expert

COMBiLiFT
LIFTING INNOVATION

DKV

DOMETIC

Eberspächer

ECLER
Economie Circulaire, Logistique, Ecologique et Responsable

ecolotrans
véhicule vos valeurs

eurotoll
une société d'Abertis

EZA ENERGIE ZEN ALTERNATIVE

FIAT
PROFESSIONAL

forankra
Secures everything in transit

FRAIKIN
YOU DRIVE. WE CARE

Gruau

GT solutions
GLOBAL TRANSPORT SOLUTIONS

Heppner
Transport & Logistics

idem telematics
A member of the Daimler Group

IVECO

KLSGROUP
La French Logistique

KÖGEL

kratzer
AUTOMATION

KRONE
We Deliver the Future

LAMBERET

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

MESSER
Gases for Life

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Norfrigo

NOVACOM
CLS SERVICES

PETIT FORESTIER
Le Loueur de Froid

PEUGEOT

PTV GROUP
the mind of movement

RENAULT
PRO+

RENAULT
TRUCKS

SAROUL
l'expertise froid

SAVOYE

SCANIA

SCHMITZ
CARGOBULL
The Trailer Company.

SECURIRACK
FRANCE

Sofripa
LOGISTIQUE

SOPAC
à la mesure de vos exigences

SSI SCHAFFER

STAF

Groupe Stars
service

T&W
LIVING LOGISTICS

THERMO KING
FRIGOBLOCK

TIP

Trimble
Transport & Logistics

TROUILLET
L'EXPERT AU MEILLEUR PRIX

VOLVO
VOLVO TRUCKS

VULCO

Webasto

webfleet
solutions
a Bridgestone company

> INTERVIEW EXCLUSIVE

SOLUTRANS, UNE ÉDITION EXCEPTIONNELLE EN PERSPECTIVE

Les Français ayant choisi le camp de la raison en plébiscitant la vaccination, il y a fort à parier que la nation gagnera la guerre contre la Covid à la rentrée. C'est bon pour les salons. Revue de paquetage avec Patrick Cholton, Président de la FFC



Pierre Besomi : Quelles sont les chances de Solutrans 2021 en cette période ?

Patrick Cholton : Nos chances de succès sont très grandes. D'abord, l'horizon de la période de Covid va s'éclaircir dans les mois qui viennent grâce à la vaccination. Le gouvernement va autoriser la tenue des salons en fonction du nombre de vaccinations, la barrière étant de 30 millions de personnes vaccinées. Je fais

donc preuve d'un enthousiasme raisonné et c'est pour cette raison que nous réalisons de nouveaux investissements en 2021.

P.B. : Sous quelle forme se traduisent ces investissements ?

P. C. : Par l'agrandissement du salon, puisque Solutrans disposera d'un hall supplémentaire, soit 10 000 m² de plus. Pour cette édition, nous inaugurons une première mondiale : ce salon est

cumulé à un Solutrans Digital Show. La nouveauté, c'est une box digitale offerte aux exposants physiques qui leur sera exclusivement réservée, afin de toucher le monde entier. Chaque exposant va pouvoir prendre sa liste de clients dans le monde entier et leur dire quand ils seront sur le salon Solutrans. Les visiteurs virtuels pourront également se connecter sur la box en ayant un badge identique à celui des visiteurs physiques.

>>>





PRENEZ LE CO₂NTRÔLE

Un système modulaire unique pour personnaliser votre véhicule.



BIODIESEL



BIOGAZ



BIOÉTHANOL



xTL



HYBRIDE



ÉLECTRIQUE



www.scania.fr/carburants-alternatifs

SCANIA

>>> **P.B. : Est ce qu'il y aura d'autres innovations ou événements pendant Solutrans ?**

P.C. : Autre innovation, nous organiserons une conférence de presse inédite le 19 mai puisqu'on va la faire en direct de notre studio TV depuis le siège de la FFC à Paris. Tous les journalistes seront présents. Cette conférence sera retransmise en direct à tous les exposants et les prospects de Solutrans et les visiteurs.

P.B. : Quel est le taux d'inscription et est-ce un taux de remplissage standard ?

P.C. : On dépasse les 70%. Les sociétés veulent attendre pour certaines, la fin du semestre pour être sûres que Solutrans aura lieu. Mais tous les principaux exposants se sont déjà inscrits. On peut même dire que Irizar, le fabricant

espagnol de camions électriques, vient pour la première fois.

P.B. : Quel va être le fil conducteur de cette édition ?

P.C. : Déjà, il y a un slogan qui va apparaître : « tous acteurs » parce que tout le monde va devoir être à l'union pour pouvoir avancer et gagner des parts de marché. On va aussi mettre en avant les énergies de demain.

P.B. : Comment appelez-vous cette définition de « tous acteurs » dans les énergies nouvelles ?

P.C. : C'est faire en sorte que tout le monde prenne conscience que c'est son salon. Il faut que chacun mette sa pierre à l'édifice pour que ça soit une super édition.

P.B. : Enfin, quelles nouveautés nous

réservez-vous ?

P.C. : Tout ce que je peux dire, c'est que la piste d'essai derrière le hall 4 va devenir la plus grande piste d'essai d'Europe où l'on va pouvoir faire rouler les véhicules avec les nouvelles énergies. On incite les professionnels du froid à faire également énormément d'essais. Il y aura aussi un nouveau prix au niveau des Innovations Awards, dans un nouveau lieu.

P.B. : Quel message voulez-vous adresser à nos lecteurs ?

P.C. : On souffre tous depuis un an. On voit le bout du tunnel aujourd'hui, et ce bout du tunnel, c'est Solutrans dans notre filière. Solutrans va être vraiment axé sur le retour de la convivialité, ce qui manque beaucoup aujourd'hui à tout le monde. ■

> ACQUISITION

LE GROUPE MOUSSET JETTRANSPORTE ACQUIERT TRANSAVOIELAIT



Le Groupe Mousset Jettransporte (280 millions d'euros de CA, 2 850 collaborateurs) fait l'acquisition du transporteur Transavoielait (4,4 millions d'euros de CA, 48 conducteurs). Créé il y a exactement 20 ans, TRANSAVOIELAIT s'est démarqué au fil des années comme le spécialiste incontournable de la collecte de lait en région Savoie, Haute-Savoie et

Ain. Située à Musièges près d'Annecy, l'entreprise familiale a développé un grand savoir-faire pour délivrer une prestation sur mesure à ses clients - principalement des fromageries industrielles et fruitières - et transporter toutes les catégories de lait (AOP, lait cru, etc.). Pour Frédéric Leblanc, P.-d.g. du Groupe Mousset-Jettransporte, « cette croissance externe est très importante pour notre groupe en raison du grand savoir-faire qu'elle va apporter dans l'activité collecte de lait. Alain Descombes et son équipe de conducteurs, ont une approche axée sur le produit et le service, afin de s'adapter à toutes les spécificités des clients et de l'environnement. Transavoielait vient conforter le Groupe Mousset-Jettransporte dans son activité historique en cour de ferme ». ■

CHIFFRES CLÉS

55 ANNÉES D'EXISTENCE

2 millions
DE VOLAILLES TRANSPORTÉES CHAQUE JOUR

N° 1 FRANÇAIS DU TRANSPORT
DE VOLAILLES VIVANTES

290 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES

160 AGENCES EN EUROPE ET AU MAROC

1 900 MOTEURS

2 850 COLLABORATEURS

De la maîtrise de la consommation de carburant à la réduction des coûts d'exploitation

Découvrez WEBFLEET, la solution de gestion de flotte numéro un en Europe



Réduisez les coûts de carburant. Assurez la sécurité sur la route. Respectez la réglementation. WEBFLEET vous aide à faire tout cela. C'est pourquoi plus de 50 000 entreprises dans le monde font confiance à notre solution pour emmener leurs camions, leurs chauffeurs et leurs entreprises là où ils le souhaitent.

Let's drive business. Further.

> STRATÉGIE

SOFRIOLOG INNOVE POUR AIDER SES CLIENTS À SURMONTER LA CRISE

En première ligne face à la crise sanitaire, Sofrilog lance une nouvelle offre en logistique urbaine et confirme sa stratégie autour de plusieurs axes : la mutualisation et la massification des flux, les services à valeur ajoutée, la transition énergétique et l'international.

C'est sur ses terres normandes que Sofrilog avec sa filiale Oofrais a lancé sa nouvelle offre en logistique urbaine. « Il s'agit d'une solution logistique et de livraisons en centre-ville mutualisée en produits frais, secs et surgelés à destination des professionnels et des particuliers », présente Rui Pereira, directeur général du groupe (1 100 collaborateurs). Dans l'immédiat, elle est proposée à Caen et à Rouen à partir de deux sites urbains ouverts le 2 janvier. « Cette prestation de proximité est une réponse au contexte sanitaire actuel et de fermeture des restaurants. Elle s'adresse aux producteurs, commerçants dont les métiers de bouche, acteurs de la RHF et collective, aux particuliers des villes de Caen et de Rouen et leurs alentours pour passer facilement commande et réserver leurs horaires de livraison en ligne », explique le directeur général. Dans ce cadre, les deux plateformes assurent des services de cross-dock, de préparation

de commandes ainsi que de stockage et de mise à disposition de surface.

SERVICES CAPILLAIRES À VALEUR AJOUTÉE

Cette innovation confirme les ambitions du spécialiste de la chaîne du froid en logistique urbaine. « Présente à Caen et Rouen et aussi à Lille, Orly-Rungis près de Paris, Bordeaux, Lyon et à Avignon, notre filiale Oofrais porte cette ambition grâce à son expertise dans la livraison du dernier kilomètre en température dirigée et l'accompagnement de ses clients ». Sa nouvelle offre en centre-ville capitalise en effet sur l'expérience acquise avec plusieurs distributeurs (Picard, Carrefour et Auchan) dans la livraison BtoC sur le dernier kilomètre en sortie de caisse ainsi que dans le réassort de distributeurs automatiques. « Pour notre client Picard, nous gérons 100 % de cette logistique depuis les préparations de commandes sur notre plateforme aux transports qui réapprovisionnent les automates avec



Ouverture l'an passé de la plateforme de 90 000 m² à Trappes (78) pour l'hébergement des produits surgelés de Picard, U-Log, Lenôtre, Häagen-Dazs et de la filiale logistique de Système-U.

des conducteurs ayant reçu une formation et des outils mobiles spécifiques ».

L'offre lancée en 2021 vise notamment à répondre aux difficultés rencontrées par les acteurs de la RHF depuis le début de la crise sanitaire. Chez Sofrilog, cette activité a chuté de 37 % l'an passé. « Cette baisse a été compensée par la hausse de 8 % environ de nos activités logistiques en froid négatif pour le compte de la GMS et d'industriels agro-alimentaires. Ces activités sont à l'origine de 80 % de notre chiffre d'affaires ». Si Oofrais affiche un développement de 12 % porté par de nouveaux flux e-commerce, le pôle transport de Sofrilog a également été impacté dans son ensemble par la crise avec un repli d'environ 15%. Au final, « notre chiffre d'affaires 2020 sera autour de 145 M€ grâce à la diversité de nos activités et de nos clients ».

PARTENAIRE D'ALDI, PREMIERS PAS AU MAROC

Malgré cet environnement difficile, Sofrilog maintient ses investissements. En transport, de nouvelles agences sont en projet en Bretagne et en Nouvelle Aquitaine en sus de la dizaine de sites existants. Le groupe poursuit en parallèle le renouvellement de sa flotte en favorisant les



Véhicule frigorifique léger d'Oofrais, filiale de Sofrilog.

© SOFRILLOG

motorisations au gaz. Son parc propre et en affrètement dédié en compte une cinquantaine sur 250 moteurs.

En logistique, Sofrilog surfe sur la bonne tenue des surgelés. « Avec 40 plateformes totalisant 1,4 million de m³ en froid négatif

en France, nous avons pu répondre aux demandes de stock de débord au plus fort de la crise, lors du premier confinement,

KEEP YOUR COOL*

Empêchez l'air froid de s'échapper de votre véhicule lors de l'ouverture des portes grâce à une barrière climatique efficace qui protège les marchandises des températures extérieures.

* Gardez la tête froide | Gardez votre calme
BlueSeal air curtains sont fabriqués en Hollande
Découvrez nos tests et analyses sur www.brigttec.fr
Info@brigttec.fr

blueSeal
le rideau d'air haute performance

brigttec



© SOFRILLOG

Préparation de commandes réalisée par Sofrilog.

DÉPLOIEMENT E-COMMERCE AVEC SUPPLYFRESH

Sofrilog capitalise sur l'expertise d'Oofrais, sa filiale spécialisée en logistique de proximité, pour développer l'e-commerce. Oofrais déjà prestataire de Carrefour, Auchan et Picard en livraisons à domicile, a ouvert deux plateformes logistiques urbaines (PLU) à Caen et à Rouen, début 2021. Sofrilog et Oofrais se sont associés avec Supplyweb, référence de la logistique du e-commerce pour créer Supplyfresh, spécialiste de la e-logistique alimentaire. « La crise que nous vivons est un accélérateur de tendances et Sofrilog se donne les moyens d'être au rendez-vous, commente Rui Pereira, directeur général de Sofrilog. En créant Supplyfresh avec Mathieu Desramé, fondateur de Supplyweb, cette nouvelle structure a pour vocation d'être un acteur logistique du e-commerce en température dirigée qui répond aux besoins du e-commerce alimentaire. »

en particulier ». Le développement de ce réseau logistique est guidé « par la volonté de créer des sites multi-clients capables de massifier et de mutualiser des ressources ainsi que d'optimiser les coûts de nos clients et d'équilibrer leurs

rachat de Leader Price, la réorganisation logistique du distributeur fait intervenir 4 de ses plateformes. Cet été, Sofrilog via sa filiale La Marocaine Frigorifique et Logistique, détenue à parité avec un partenaire local (famille Lorabi), débutera

d'une plateforme de 90 000 m³ à Trappes, l'an passé, hébergeant les produits surgelés de Picard, d'U-Log, filiale logistique de Système-U, d'Häagen-Dazs et Lenôtre. En Vendée, à la Monthe-Achard, Sofrilog a créé une co-entreprise avec La Fournée Dorée pour aménager un nouveau site mécanisé sous température dirigée. « Il jouxte l'usine de La Fournée Dorée. En sortie de chaînes de fabrication, ses produits frais sont transférés sur navettes vers les tunnels de congélation. Une fois congelés, les produits sont stockés puis prélevés en fonction des commandes. Jusqu'au stockage des palettes, toutes les opérations sont automatisées » avec les équipements d'AB Process et de Legras Industries.

Les investissements de Sofrilog concernent aussi ses systèmes d'information. Doté de directions d'exploitation Transport & Logistique depuis peu, le groupe déploie le logiciel de gestion des approvisionnements Fluid-e édité par Fide pour ses activités GMS et RHF, ainsi que l'outil de planification des rendez-vous Optidock d'Inetum (ex GFI). « Les deux sont interfacés à notre WMS Tesfri ». ■

Erick Demangeon



« NOTRE CHIFFRE D'AFFAIRES 2020 SERA DE 145 M€ ENVIRON GRÂCE À LA DIVERSITÉ DE NOS ACTIVITÉS ET DE NOS CLIENTS. »

**RUI PEREIRA,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DU GROUPE.**

saisonnalités ». Dans ce cadre, plusieurs extensions ont été menées ces 18 derniers mois dont à Lognes (150 000 m³) et à Vire (20 000 m³). En 2021, la plateforme de La Verrie sera agrandie à 50 000 m³ (un investissement de 12 M€) et deux autres extensions viennent d'être validées. L'année sera placée aussi sous le signe de la collaboration nouée avec Aldi. Après le

aussi la construction d'une plateforme tri-température près de Casablanca. De 45 000 m³ (8 000 m²), cet investissement de 10 M€ entrera en service d'ici le 1^{er} semestre 2022.

MÉCANISATION ET DIGITALISATION

De nouveaux sites sont également inaugurés en France. En témoigne l'ouverture

> PARTENARIAT

SOFRILOG VIRE STOCKE L'ALIMENTATION ANIMALE

Sofrilog agrandit le site de Vire-Normandie avec un entrepôt d'une capacité de 18 200 m³.



L'entrepôt de Sofrilog et l'usine de La Normandise sont situés à 4 km de distance, ce qui permet d'alimenter le site de production d'environ 40 000 tonnes par an.

Partenaires depuis 1994, Sofrilog et La Normandise ont décidé de construire un nouvel espace de

stockage. Société spécialisée dans la fabrication d'aliments pour animaux, la Normandise connaît une forte croissance

« NOUS AVONS À CŒUR DE NOUER DES RELATIONS DE CONFIANCE AVEC DES ACTEURS PRÉSENTS SUR NOS RÉGIONS D'IMPLANTATION. »

**RUI PEREIRA,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE SOFRILOG.**

depuis son arrivée sur le marché chinois. Ainsi, ce nouveau bâtiment est dédié au stockage de viandes congelées, matières premières des produits fabriqués par cette entreprise normande. Conçue dans le respect de la norme environnementale ISO50001, équipée de palletiers mobiles, cette extension optimise l'espace et les dépenses énergétiques. ■



TOGETHER WITH PASSION

NOUS VIVONS LOGISTIQUE

NOS CLIENTS AU CŒUR DE NOS OPERATIONS

Nous avons mis les besoins et les souhaits de nos clients au cœur de nos activités quotidiennes. Pour nous, chaque client, chaque produit et chaque demande sont différents, c'est pour cela que nous devons nous adapter à chacun des besoins en proposant des opérations sur-mesure et parfois complexes. //



© STLVIE WARNET

> UNE MARQUE, UNE HISTOIRE

SAINTE MARIE, POUR VIVRE HEUREUX...

Rencontre avec Pierrick Péchambert, président de Sainte Marie qui souhaite développer son activité dans la distribution sous température dirigée grâce à des solutions de productivité en livraison urbaine.

« AVEC NOS CLIENTS, ON TRAVAILLE EN CONFIANCE ET ON PROGRESSE ENSEMBLE. »
PIERRICK PÉCHAMBERT, PRÉSIDENT DE SAINTE MARIE.

Cenouveau Carnet de Routenous a conduits chez Sainte Marie (Sainte-Marie Constructions Isothermes) pour découvrir une pépite industrielle nichée dans le terroir de Gascogne, à Astaffort¹, Lot-et-Garonne. Au premier abord, le Gascon est méfiant. L'homme jauge son interlocuteur avec prudence. Mais après quelques minutes,

la confiance aidant, cette visite se transforme en belle rencontre. « Notre cœur de métier, c'est le froid depuis 1968 avec tout d'abord le fournisseur Kléber (Colombes) et la marque Klégécell, rappelle le dirigeant. L'évolution de la réglementation de l'époque avait nécessité la création d'un réseau de carrossiers spécialistes dans le froid. » Tout a commencé en 1934 lorsque Armand

Sainte Marie, né en 1910, quitte la société Farman (célèbre pour ses automobiles de luxe et ses avions). Il crée alors son entreprise de carrosserie pour camions utilitaires. À l'époque, l'atelier était situé dans le centre d'Asstaffort. En 1974, le fondateur établit l'entreprise sur le plateau de Bordeneuve. On y trouve divers emplois spécialisés allant de menuisiers bois, alu, chaudronniers, électriciens, ingénieurs en bureau d'études. L'entreprise travaille pour un grand nombre de transporteurs nationaux et internationaux. Plusieurs brevets d'aménagements de caisses isothermes sont déposés au cours des années. « J'ai pris la succession de ma mère Françoise, qui avait elle-même succédé à mon grand-père Armand Saint Marie. » Ingénieur matériaux formé à l'École de Physique de Grenoble, et riche d'une expérience dans le secteur pétrolier, le jeune Pierrick Péchambert commence par diversifier l'activité de Sainte Marie en déclinant ses compétences vers des applications à haute température,

MODULARITÉ

Les cloisons longitudinales relevables brevetées répondent aux besoins de modularité et de productivité du camion et de la livraison. Présentée au salon de la carrosserie de Karlsruhe, cette innovation rencontre un vif succès auprès de clients français et allemands qui recherchent davantage de modularité. La combinaison de la productivité de la surface du plancher (avec son taux de remplissage), et de la fluidité de la livraison, produisent le profit. Sainte Marie l'a bien compris en optimisant l'organisation du cheminement du livreur et des colis dans le véhicule.

exigées dans le domaine de l'offshore pétrolier : « Nous avons déposé un brevet pour un panneau-sandwich utilisé pour monter des modules sur des plates-formes offshore, en 2008. Autoportant et léger, ce panneau est capable de supporter des poids importants tout en étant exposé à des températures de plus de 1 000 degrés. » Parmi les autres innovations figure la mise au point, en partenariat avec la Sovam de Parthenay (Deux-Sèvres), d'un véhicule d'avitaillement pour l'A380. Sainte Marie a imaginé

la carrosserie et le système de pivotement, qui permet à la cellule de passer au-dessus de l'aile de l'avion. La société intervient aussi dans l'industrie pharmaceutique, avec des panneaux spécifiques destinés à fabriquer des modules résistant au feu et adaptés au protocole de nettoyage de la pharmacie.

« NOTRE SPÉCIALITÉ, C'EST LA DISTRIBUTION ! »

« Les niveaux de commandes n'ont pas baissé en 2020. 250 véhicules sont produits >>>

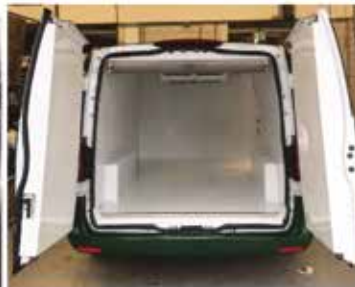
RIDEAU D'AIR RKair CONÇUS POUR PRÉSERVER VOTRE CAPITAL

EXIGEZ LA QUALITÉ RK COM !



En 12V et 24V pour carrosseries isothermes. En 220V et 380V pour portes de quai et zone de préparation de commandes

Aliments
&
Pharma



30% de carburants économisés pour les véhicules frigorifiques

< GAINS CONSTATÉS >

60% de réductions des coûts d'électricité dans l'entrepôt

RKcom

35500 St. M'Hervé, France

Tél +33 (0) 632 15 41 84 email roland.klingen@rk-com.fr

COOL NEWS !

Loi montagne RSC, des chaînes à « rud » éprouvée

Un nouveau décret complète la loi Montagne déjà existante en obligeant le port d'équipements de sécurité des véhicules de catégorie N et M en période hivernale. Du 1^{er} novembre au 31 mars, il devient obligatoire d'être équipé en chaînes, en chaussettes ou en pneus neiges en zones montagneuses. Dès l'automne 2021, les manufacturiers risquent de ne pas pouvoir répondre à la demande, il est donc nécessaire d'anticiper les commandes de ces équipements. Entreprise familiale située au cœur des Alpes, RSC est spécialisée dans le développement et la vente de solutions d'aide à la traction sous la marque RUD.

Rhenus s'installe à Bordeaux



Nouvel entrepôt Rhenus à Cestas (Gironde).

Rhenus Logistics France vient d'ouvrir un site multi-clients dans une cellule de 6 000 m² au sein d'un entrepôt neuf de dernière génération situé à Cestas, au sud-ouest de Bordeaux. Grâce à ce nouveau site, Rhenus prend pleinement pied dans une région où le potentiel de développement est certain. « L'accompagnement sur le long terme de nos clients, fait partie de l'ADN de Rhenus », explique Mercedes Ortiz Garcia, Directrice Business Développement chez Rhenus Logistics France, en particulier lorsqu'ils sont en phase de forte croissance et ont besoin de rationaliser leurs schémas logistiques tout en améliorant le service qu'ils apportent à leurs propres clients. « Dans ce cas précis, cela nous a également permis de renforcer notre maillage du territoire français avec un site multi-clients moderne. Nous continuons à étudier avec attention toute opportunité de développement sur la région Nouvelle-Aquitaine. »

UNIJECT

Sainte Marie est actionnaire d'Uniject, une société issue du GIE Klégé France, spécialisé dans la fabrication d'ouvertures : portes latérales et arrières. Uniject a mis au point un process qui fait appel à une machine à injection de polyester selon la technique Resin Transfer Molding (injection en moule ferme sans émanations) à Bapaume (80). « Des entreprises comme Uniject, Pommier, Pastor et Lombardi, pour ne citer que celles-ci, apportent la souplesse et la technologie dont tous les carrossiers ont besoin. »



© SYLVIE WARNET

dans nos ateliers avec une proportion de 30% de VUL et 70% de VI, plutôt de 12 à 19t (21 palettes). Nous avons réalisé un chiffre d'affaires de 5,2 millions d'euros en 2020 avec 50 salariés. La R&D chez Sainte Marie représente 3 % du C.A. » Parmi quelques-uns de ses clients, Pierrick Péchambert cite à la volée Alpagel (réseau Relais d'Or du groupe Unilever), avec un parc de 200 véhicules. Pro à Pro, la filiale de distribution de Metro, basée à Montauban ou encore des franchisés Clovis à Tarbes, Castres, Albi, Pau. Sans oublier Guasch (viande

pendue), spécialiste de la charcuterie industrielle, à Perpignan qui possède aussi son restaurant et sponsor de « la seule équipe professionnelle de rugby à 13 en France jouant dans la ligne professionnelle anglaise. » Enfin, GT Solutions vient de commander 20 porteurs 16 et 19 t carrossés par Sainte Marie. ■

Pierre Besomi
Photos : Sylvie Warnet

1. Connue également comme le fief du célèbre chanteur Francis Cabrel.

DIRIGEANT DE RK COM, ROLAND KLINGEN A ÉTÉ L'ARTISAN DE CETTE BELLE RENCONTRE CHEZ SAINTE MARIE. FOURNISSEUR EXCLUSIF DES RIDEAUX D'AIR RK AIR, IL PROPOSE UNE SOLUTION DOTÉE DE SEULEMENT 2 VENTILATEURS À LA FIABILITÉ RECONNUE PAR LES CLIENTS DE SAINTE MARIE.

RENAULT KANGOO FRIGO E-TECH

100 % électrique

© d'ango

Pavillon du **BIO**



découvrez Renault Kangoo Frigo E-Tech 100 % électrique, l'utilitaire électrique garanti « sans émission¹ » et bénéficiez du bonus écologique de 5 000 €² et de la prime à la conversion de 5 000 €³.

conçu pour faciliter vos livraisons en centre-ville, sans restriction d'accès, Renault Kangoo Frigo E-Tech 100 % électrique propose jusqu'à 230 kilomètres wltp d'autonomie⁴, sur la route comme en stationnement, préservez votre autonomie et gardez vos livraisons au froid jusqu'à 10 heures sans rupture.

concessions et ateliers ouverts sur rendez-vous

(1) émissions de CO₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. (2) jusqu'à 5 000 € de bonus écologique pour l'achat d'un Renault kangoo frigo e-tech 100% électrique neuf, le montant de l'aide est fixé à 27% du coût d'acquisition ttc du véhicule électrique neuf, augmenté du coût de la batterie si elle est prise en location (selon décret n° 2020-656 du 30 mai 2020), en vigueur jusqu'au 30 juin 2021. conditions disponibles sur le site www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/entreprises/bonus-ecologique. (3) jusqu'à 5 000 € de prime à la conversion pour l'achat d'un Renault kangoo frigo e-tech 100% électrique neuf, et sous condition de mise au rebut d'un véhicule particulier ou camionnette diesel immatriculé avant 2011 ou essence immatriculé avant 2006 (selon décret n° 2020-955 du 31 juillet 2020) et d'éligibilité : dans la limite des 200 000 premières primes à la conversion, voir détail sur www.primelaconversion.gouv.fr. (4) jusqu'à 230 kilomètres d'autonomie wltp (worldwide harmonized light vehicles test procedures), selon version et équipement.

Renault kangoo frigo e-tech : consommation électrique combinée (wh/km) : 180. émissions de CO₂ : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.

Renault Pro+



> TCO RECORD

PETIT FORESTIER TESTE LE VOLTA ZERO

Le premier véhicule de 16 tonnes 100 % électrique existe, il a été présenté à Paris et les clients sont, potentiellement, légion parce qu'il innove à... 200 % avec un TCO équivalent à celui d'un diesel.

Il y a indéniablement du Elon Musk dans l'air et d'ailleurs Carl-Magnus Norden, le fondateur suédois de Volta Trucks raconte, non sans fierté, ne venir ni du monde de l'automobile, ni de celui de l'engineering. Il ne trouve rien à redire quand on lui dit que le Volta Zéro a quelque chose d'une Tesla. Le parallèle peut sans doute être aussi dans l'histoire de l'entreprise et l'ingéniosité qui a permis au projet d'émerger. « *Volta Trucks vise le même coût total de possession qu'un véhicule équivalent à moteur thermique, un argument majeur pour les entreprises qui veulent réussir leur transition énergétique vers le tout-électrique et pour cela, nous avons réduit de 90 % le nombre de pièces mécaniques* », explique Carl-Magnus Norden. En « mode start-up », il faut savoir

neutre en carbone, dans les panneaux de carrosserie extérieurs. Cette technique a été développée en collaboration avec l'Agence Spatiale Européenne, une référence ! Volta Trucks est également le premier constructeur européen de véhicules industriels à utiliser un essieu électrique innovant pour une efficacité accrue et une autonomie de 160 kilomètres maximum selon la puissance – de 165 - 248 kWh – des batteries lithium-fer-phosphate choisies.

PETIT FORESTIER, UN PARTENAIRE QUI CRÉDIBILISE LE PROJET

Conçu pour les livraisons du « dernier kilomètre » au cœur des villes, le Volta Zéro est un « outil de travail » exceptionnel : tout a été pensé pour faciliter la vie des



de nombreux capteurs, radars et caméras. Il est aussi sûr pour les autres usagers de la route, les piétons en particulier. S'il intéresse des start-ups comme Swoopin, le spécialiste de la création de solutions de logistique et de livraisons durables, sur-mesure pour les acteurs de l'e-commerce, il a aussi comme premier partenaire, en France, Petit Forestier qui, début 2022, bénéficiera d'un véhicule carrossé en version frigorifique par Lecapitaine, dans le cadre d'un accord de co-développement avec Volta Trucks. « *Nous nous sommes intéressés au Volta Zéro parce qu'il répond aux attentes de nos clients et nous permettra de leur proposer des solutions sur ce segment des 16t, dans les délais que nous souhaitons*, explique Léonard Forestier, Président du directoire de Petit Forestier. Avec le Volta Zéro, nous avons trouvé la possibilité, pour ne pas dire l'opportunité, d'aller plus loin et plus vite, mais aussi d'être plus impliqués dans la dynamique du projet. C'est important pour nous qui sommes le leader européen de la location

« NOUS NOUS SOMMES INTÉRESSÉS AU VOLTA ZÉRO PARCE QU'IL RÉPOND AUX ATTENTES DE NOS CLIENTS ET NOUS PERMETTRA DE LEUR PROPOSER DES SOLUTIONS SUR CE SEGMENT DES 16T, DANS LES DÉLAIS QUE NOUS SOUHAITONS. »

**LÉONARD FORESTIER,
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE PETIT FORESTIER.**

être pionnier et le Volta Zéro utilise pour la première fois au monde un composite de lin et de résine biodégradable, presque

utilisateurs. Ils peuvent monter et descendre sans effort et conduire avec un maximum de sécurité grâce à l'assistance

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



« Avec le soutien technique et financier du programme ECLER j'économise du temps, de l'argent et de l'énergie en bénéficiant de formations pour mes conducteurs-livreurs et de solutions digitales innovantes pour mes véhicules et leur hayon. »



Petit Forestier et Volta Trucks parlent d'une commande historique de 1000 véhicules du loueur en Europe.

© PETIT FORESTIER



Léonard Forestier à la manoeuvre sur tous les fronts.

© PETIT FORESTIER

de véhicules frigorifiques et qui avons un modèle intégré avec Lecapitaine, d'être en avance sur le véhicule de demain. C'est ce que nous permet notre partenariat avec Volta Trucks ». Une association qui semble être gagnant-gagnant. « Elle crédibilise notre projet », conclut Carl-Magnus Norden particulièrement optimiste quant à l'avenir de son entreprise qui, d'ici fin 2022, devrait produire 500 véhicules sur mesure, « quelque part en Europe continentale ».

Marc Horwitz

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.



www.programme-ecler.fr



> INNOVATION ET RÉSEAU D'AGENCES

OLYMPIC LOCATION TIRE SON ÉPINGLE DU JEU

En six ans seulement, Olympic Location s'est hissé au rang de plus gros loueur indépendant de Provence avec 1 200 véhicules particuliers et professionnels et un réseau d'agences qui ne cesse de se densifier en Provence-Alpes Côte d'Azur.



© NBC

Olympic Location emploie une cinquantaine de collaborateurs dans onze agences en Provence Alpes Côte d'Azur.

« **N**ous possédons une vingtaine de véhicules frigorifiques mais nous avons du mal à les récupérer tellement ils sont prisés. Nous allons en racheter une douzaine de plus en 2021 car le système s'est emballé », souligne Stéphane Soto, président d'Olympic Location, un brin amusé, qui s'appuie sur le réseau Froid & Services (Thermo King). Avec une signalétique qui rappelle les couleurs de l'Olympique de Marseille, les véhicules blancs et bleus d'Olympic

Location ont commencé par investir les rues de la Cité phocéenne en 2006 pour élargir le périmètre à la région Provence-Alpes Côte d'Azur.

A la tête d'un réseau de onze agences sur le territoire, le loueur poursuit son développement tambour battant. En dépit de la crise, il affiche une santé presque insolente avec une croissance de 15% du chiffre d'affaires en 2020 pour 12 M€ dans un contexte où « le marché a perdu 76% en valeur du fait de la crise ». Certes, le rythme de croissance, qui était de 30 à 40% par an, avant crise, s'est

ralenti mais pourrait très vite regagner des couleurs. « Nous avons ouvert une agence à Toulon en novembre dernier, Marseille Valentine en décembre et Aix Nord en février 2021. Nous envisageons de nous déployer également à Salon de Provence, Martigues et Fos-sur-Mer », annonce Stéphane Soto. Quand ses concurrents, les pure players internationaux de la location se sont retrouvés au tapis, le loueur a tiré son épingle du jeu en maintenant deux agences ouvertes au plus fort de la crise pour permettre aux professionnels de poursuivre leur activité. « Nous avons été investis d'une mission de service public en mettant nos véhicules à disposition des infirmiers et des livreurs. Bien entendu, les conditions sanitaires les plus strictes ont été mises en place pour garantir l'hygiène des véhicules et des bureaux. Nous avons fidélisé nos clients et capté de nouveaux professionnels », commente Stéphane Soto. Parmi eux, les livreurs, sous-traitants des e-commerces, activité qui a littéralement explosé en 2020.

ASSOCIÉS À HUTCHINSON SUR LE PROJET « HIBELT »

Olympic Location place la relation client et le service au centre de sa stratégie, et n'hésite pas à mouiller le maillot pour des manifestations sportives, culturelles et sociétales. Depuis le début de la pandémie, l'entreprise a mis gracieusement à disposition ses véhicules pour l'Hôpital Saint-Joseph, La Croix Rouge, le Secours Populaire, les Restos du Cœur et des associations d'insertion. Cette implication de longue haleine dans la vie de la Cité finit par payer. « Un véhicule sur deux loué en Provence porte les couleurs d'Olympic Location. Nous sommes passés d'une logique de suiveur à une logique de leader. Nous misons avant tout sur le conseil aux clients. Nous revendiquons nos racines provençales », souligne le chef d'entreprise.

Sur les 1 200 véhicules proposés à la location, 65% de la flotte sont composés de VUL et 35 % de VP. Olympic Location s'adresse à 70% aux professionnels. Parmi eux, les métiers de bouche, avides des

>>>

SITL

Créons
les nouvelles
**connexions
logistiques**

13 Sept.
2021

15 Porte de Versailles
Paris, France, Pav 1

Chaîne du froid

BY SELF I



**Nouveau
secteur**

votre badge gratuit*
sur www.sitl.eu avec le code **APF4**

550
exposants

30 000
professionnels

100
conférences
et ateliers

40 000 m²
d'exposition

>>> fourgons de 3, 6 et 13 m³ avec hayon et même des remorques frigo proposées à la location.

L'innovation, inscrite dans l'ADN d'Olympic Location, se porte à la fois dans le soutien à des start-up à l'image de Tchek, société marseillaise spécialiste de l'inspection automatisée des véhicules et dans les partenariats. Ainsi, Olympic Location collabore avec Hutchinson, filiale du groupe pétrolier Total spécialisée dans les élastomères au développement du projet baptisé HiBelt. « Ce projet porte sur l'installation d'un écran LCD sur la portière du conducteur qui délivre au loueur des informations sur sa location. Nous avons équipé en juin 2020 une quinzaine de véhicules d'HiBelt. L'objectif étant d'améliorer l'expérience utilisateur et de remonter des informations comme



« UN VÉHICULE SUR DEUX LOUÉ EN PROVENCE PORTE LES COULEURS D'OLYMPIC LOCATION. NOUS SOMMES PASSÉS D'UNE LOGIQUE DE SUIVEUR À UNE LOGIQUE DE LEADER. »

STÉPHANE SOTO,
PRÉSIDENT D'OLYMPIC LOCATION.

par exemple l'état d'usure des pneus, des plaquettes, etc. » Actuellement, ce sont des prototypes qui circulent dans le but de sonder les utilisateurs. Avec un parc composé à 30% de véhicules hybrides électriques, le président d'Olympic Location s'étonne encore de l'insuffisance de bornes électriques dans les villes et interpelle les constructeurs

quant aux réponses apportées s'agissant des VUL appelés à desservir les ZFE à compter de 2022. Enfin, Olympic Location s'apprête à ouvrir sa propre carrosserie en septembre prochain. Aménagée dans le 16^{ème} arrondissement de Marseille, elle recrutera cinq mécaniciens chargés d'entretenir la flotte. ■

Nathalie Bureau du Colombier

> MULTI-TEMPÉRATURE

VIA LOCATION ACCOMPAGNE DAUPHITRANS

Le logisticien renouvelle sa flotte avec 38 véhicules roulant au GNV et au biodiesel pour Metro.

Début 2019, Dauphitrans s'était rapproché de Via Location (groupe Fraikin) et de son partenaire CM-CIC afin de souscrire un contrat de LOA incluant l'entretien pour un camion 19t multi-températures. Satisfait des compétences du loueur, Vincent Perroud, Président de Dauphitrans, s'est à nouveau tourné vers Via Location fin 2019 pour la location en moyenne durée de 4 véhicules dans le but de soutenir un pic d'activités saisonnier. Puis à l'automne 2020, Dauphitrans a choisi la LLD) afin de répondre aux besoins de son client Metro. D'ici juin



Spécialiste de la Location Longue Durée de véhicules professionnels depuis plus de 110 ans, Via Location s'appuie sur un réseau de 55 agences avec ateliers intégrés et un parc de 8 000 véhicules.

2021, Metro pourra s'appuyer sur cette flotte de 38 VUL frigorifiques multi-températures roulant au GNV et de poids-lourds frigorifiques multi-températures de 12t, 14t

et 19t fonctionnant au biodiesel. Laurent Garnier, Directeur Général de Via Location se félicite du choix de Dauphitrans et des solutions techniques retenues. ■



THE COOL EXPERIENCE

Digital Event



Revivez l'évènement du 15 avril et découvrez les dernières innovations de Carrier Transicold pour une chaîne du froid saine, sûre et durable :

- **Nos solutions électriques** : Le nouveau Vector® eCool™ et toutes nos sources d'énergie électriques
- **Nos solutions pour une chaîne du froid connectée** : Lynx® Fleet™

Visitez www.carriertransicold.eu

COOL NEWS !

Test en conditions réelles
du Renault Truck D Z.E.
par l'équipe du Fraikin Lab



Ce 16T est adapté pour les livraisons urbaines doté d'un groupe Carrier Iceland. Tandis que la pandémie a renforcé les préoccupations sanitaires liées aux livraisons de denrées périssables, celles relatives à l'environnement demeurent une tendance de fond sous l'influence des chargeurs. Avec le Fraikin Lab, le loueur teste et recommande les solutions frigorifiques compatibles avec des véhicules plus propres et plus silencieux adaptés à la logistique urbaine.

Froid & Services
Illico Dispo



Sous son label Illico Dispo, le réseau Froid & Services propose la vente de véhicules utilitaires frigorifiques neufs ou d'occasion prêts à rouler. Idéal pour une surchauffe d'activité. A noter, le premier distributeur Thermo King de France maintient, en particulier, une offre d'une dizaine de châssis avec caisse rapportée frigorifique de 2 à 20m² en location moyenne ou longue durée sur l'ensemble du territoire. Suivant les modèles : mono ou multi-température, étagères, rideau à lanières, rail d'arrimage, porte latérale, penderies, plancher intermédiaire, avec ou sans hayon, etc.

> VÉHICULE AUTONOME

LE DÉFI DE LA DISTRIBUTION URBAINE

UNE TRIBUNE D'OLIVIER DUTRECH,
DIRECTEUR INNOVATION DU GROUPE FRAIKIN

Le véhicule autonome en livraison, bientôt une réalité ? S'il est d'ores et déjà employé à des fins logistiques sur certains sites à périmètres restreints, son utilisation en livraison dans des espaces ouverts pose toutefois plusieurs défis à son déploiement dans l'immédiat.



Tandis que le véhicule autonome est déjà une réalité sur des sites fermés au public, son arrivée à des fins de livraison dans des espaces non clos impose des systèmes d'une grande complexité. En 2014, la SAE International définissait les six niveaux de la conduite autonome, depuis la conduite traditionnelle sans fonction autonome (niveau 0) jusqu'à l'autonomie totale (niveau 5). C'est cette dernière à laquelle on fait communément référence en parlant de conduite autonome. D'ores et déjà, c'est une réalité là où elle est compatible avec les réglementations locales comme aux USA. Dans ce pays, la start-up Nuro a lancé le premier véhicule de livraison autonome en 2018. La question de fond demeure la responsabilité en cas d'accident corporel quand il n'y a pas

de conducteur. À cela s'ajoute le cyber-risque, puisque ces véhicules s'appuient largement sur des systèmes informatiques.

D'IMPORTANTES ENJEUX DE SÉCURITÉ EN LIVRAISON

Les véhicules autonomes sont capables d'assurer un service permanent, indépendamment des prises de poste par les opérateurs humains. C'est le cas dans les mines, carrières, intérieur des entrepôts, mais aussi sur les terminaux portuaires de conteneurs. Dans tous ces environnements, le véhicule autonome évolue sur une zone circonscrite où toutes les intrusions d'autres usagers sont contrôlées et limitées au strict nécessaire. À l'opposé, la distribution urbaine lui impose la prise en considération de multiples actions aléatoires de la part d'autres usagers, souvent vulnérables et non forcément respectueux de la signalisation. Outre la sécurité, cela représente ainsi un vrai défi de développement. Il s'agit donc de pouvoir autoriser la mise à la route de ces véhicules sans pour autant mettre en danger les autres usagers de l'espace public.

LE VÉHICULE AUTONOME S'ADAPTE À LA VILLE

En l'état, un véhicule autonome doit donc impérativement faire appel à de nombreux

équipements pour pouvoir se déplacer. Un GNSS (GPS, Galileo, etc.) l'aide à se situer, mais ce dernier peut être aveuglé par l'environnement. C'est pourquoi la scrutation permanente des abords du véhicule sert à la fois à la détection des obstacles et à l'apprentissage du territoire de circulation. Lidars, radars et caméras sont ainsi employés dans ce but. Leurs informations sont ensuite traitées par des logiciels afin d'adapter la conduite autonome du véhicule tout en assurant la sécurité de tous. 95 % des accidents ont pour cause un comportement humain, ce qui justifie l'arrivée des systèmes électroniques de sécurité. Jamais déconcentrées de leurs tâches, électronique et informatique ne sont pas parfaites pour autant. L'erreur de codage ou l'aveuglement d'un capteur sont toujours possibles. Face à ces enjeux capitaux pour le développement du véhicule autonome, la perspective de la desserte du dernier kilomètre et les défis de la logistique urbaine incitent à la recherche de solutions.



En 2018, l'équipementier allemand ZF a levé le voile sur un camion de livraison urbaine. À la manière d'un chien tenu en laisse, ce camion suit le livreur tandis que celui-ci livre des paquets à deux adresses voisines. Il est également capable d'aller se garer seul à un emplacement qu'il aura identifié. La technologie est donc en mesure de fournir les solutions nécessaires à la conduite autonome en distribution urbaine.

Si le développement du véhicule autonome en livraison n'est pas forcément pour demain, des signaux encourageants émergent un peu partout dans le monde. En 2019, le géant américain de la distribution Walmart annonçait ses premiers tests de livraisons en véhicules autonomes ; cette année, une nouvelle phase de tests démarrera en Arizona. ■




SOLUTIONS DE TRANSPORT FRIGORIFIQUE

adaptées à vos contraintes logistiques pour le respect de la chaîne du froid.

CAISSON FRIGORIFIQUE 450 L

- Adapté aux véhicules utilitaires
- Homologué ATP



Besoin d'une solution de réfrigération ?

Demandez-nous conseil :

06 20 03 06 91



RÉFRIGÉRATEURS PORTABLES À COMPRESSION

- De 12L à 130L
- Jusqu'à -20°C

GRUPE FRIGORIFIQUE V- BOX

- Système 100% intégré
- Ultra léger et performant
- Développé et fabriqué en France

VESNA by ESC

11, Rue des Bois Rochefort 78500 Sartrouville
 Tel : +33 (0)6 20 03 06 91 Site : vesna-france.fr



Master Red Edition frigorifique proposé à la location par Clovis Location.



Utilitaires loués à Thiriet par Clovis Location équipés du groupe froid ventilé conçu par Saroul et Mitsubishi.



Le réseau Clovis est prêt à répondre à la demande de véhicules électriques qui va s'intensifier avec le déploiement des ZFE.

© CLOVIS LOCATION

> RÉSEAU

CLOVIS LOCATION INNOVE DANS LE FROID NÉGATIF AVEC THIRIET

Courte et de longue durée, la location de véhicules sans conducteur permet d'ajuster sa flotte selon l'évolution de l'activité. Clovis Location propose cette souplesse, appréciable en temps de crise, sur le marché du transport frigorifique et l'enrichit d'innovations.

Pour remporter le contrat avec le groupe alimentaire Thiriet, producteur et distributeur de plats préparés surgelés et desserts glacés haut de gamme, Clovis Location a proposé une solution innovante. « La soixantaine d'utilitaires frigorifiques loués par Thiriet sera équipée d'un groupe

froid ventilé électrique issu de la collaboration entre Saroul et Mitsubishi. Cette nouvelle technologie garantit de meilleures performances et une plus grande précision des températures par rapport aux systèmes à partir de plaques eutectiques », explique Nathalie Taillefer, directrice générale de Clovis Location. Ce nouvel

équipement vient enrichir le catalogue de solutions de Clovis Location pour la production de froid « composé également des marques Carrier Transicold et Thermo King. Avec l'appui de nos conseillers, nos clients disposent ainsi d'un large choix de groupes en fonction de leurs besoins et caractéristiques logistiques. »

FLOTTE FRIGORIFIQUE SUR-MESURE

Cette profondeur de gamme concerne aussi les véhicules destinés au marché du transport sous température dirigée allant de l'utilitaire aux semi-remorques et aux porteurs. « En 2020, notre flotte a franchi les 20 000 véhicules proposés à la location (20 500 cartes grises). Sur ce parc âgé de moins de trois ans, 5 % est frigorifique, conforme aux règles ATP et à la certification PIEK ». Selon les configurations souhaitées, cette flotte frigorifique peut recevoir un hayon élévateur, des capacités de gestion du froid mono ou multi-températures, des portes latérales, des cloisons de séparation ainsi que des enregistreurs de températures.

PARTENAIRE DANS LA CRISE

Ce choix vaut aussi pour les carrosseries réalisées sur la base des cahiers

des charges des clients. « L'une des forces de notre réseau est en effet la proximité et la réactivité grâce à 300 agences, ateliers et points de service sur l'ensemble du territoire. Ce réseau propose des solutions de location en courte, moyenne et longue durée full-services garantissant une continuité d'activité en toutes circonstances ».

Près de 90 % de la flotte de Clovis Location destinée au transport frigorifique est louée auprès d'acteurs du secteur agroalimentaire et de la RHD ; le solde intervenant dans la filière pharmasanté. « La crise sanitaire a eu des impacts variables selon les activités et spécialités de nos clients. Dans tous les cas, nous avons joué notre rôle de partenaire en optimisant leur coût global de possession et en allongeant parfois les durées de contrat avec report de loyers ».

Erick Demangeon

DE NOUVELLES ATTENTES ENVIRONNEMENTALES

Les clients de Clovis Location, acteurs de la logistique urbaine, sont et seront de plus en plus confrontés au durcissement des règles de circulation dans les villes et sur le dernier kilomètre. Depuis plusieurs années déjà, sa directrice générale, Nathalie Taillefer, constate une demande de location plus forte en faveur de véhicules utilitaires sur ce marché boosté par le développement du e-commerce BtoC. « En courte et en longue durée, notre offre locative en matériels légers 100 % électriques est disponible depuis 2019, sur le segment frigorifique compris, avec le Master ZE. Ce véhicule est déjà à sa deuxième génération avec une charge utile de 1,5 tonne ». Clovis Location propose aussi des porteurs électriques frigorifiques jusqu'à 16 tonnes dont des exemplaires sont loués à Pro à Pro et Delanchy. « Pour ces tonnages 100 % électriques, nous sommes encore dans une phase de démonstration. Notre offre est en revanche plus complète sur les motorisations aux biocarburants comme le B100 ou au gaz naturel ». Toutes énergies alternatives confondues, le loueur déclare une centaine de modèles dans son réseau et prévoit de monter en puissance au rythme des demandes de ses clients.



« NOTRE PARC S'ENRICHIT D'UN MILLIER DE VÉHICULES NEUFS CHAQUE ANNÉE. »

NATHALIE TAILLEFER,
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE CLOVIS LOCATION.


POMMIER
innovative solutions for trucks

Expert des
ouvrants du
véhicule
industriel



OUVRANTS

POWERLIFT 6S

Une nouvelle génération de releveurs de cloison
pour encore plus de confort et de sécurité



- > Une gamme remaniée et améliorée
- > Une modularité accrue pour des configurations répondant à tous les besoins
- > Une série de dispositifs et d'accessoires complémentaires

NOUVEAUTÉ



Voir la vidéo

www.pommier.eu

> TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

TIP CONFIRME SON ENGAGEMENT DANS LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

TIP anticipe la demande à venir en véhicules électriques en spécifications standards, en effectuant des achats dits *spéculatifs*, confirmant son engagement dans la transition énergétique avec un parc d'une centaine d'utilitaires électriques.

L'actualité de TIP, c'est la récente nomination de Frédéric Notté au poste de vice-président pour la France, l'Italie et l'Espagne, après avoir été directeur

Autre point d'actualité, TIP Trailer Services avait également annoncé il y a quelques semaines, le lancement de sa nouvelle gamme de services numériques et connectés basés sur la télématique, sous le nom de



« TIP SE DOIT DE RÉPONDRE AU MARCHÉ SUR L'AXE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. »

CHARLES-HENRI DEMOURES,
DIRECTEUR MARKETING & COMMUNICATION EUROPE DU SUD.

général adjoint depuis 2015. La région Méditerranée, dont le siège se situe au Plessis Pâté, dans le sud de Paris, représente un total de 24 ateliers et possède une flotte diversifiée d'environ 8 000 semi-remorques, citernes, véhicules d'assainissements et véhicules électriques pour servir les clients opérant sur la livraison du dernier kilomètre. En outre, plus de 5 000 actifs appartenant aux clients font l'objet d'un contrat de maintenance et de réparation. A noter, TIP loue désormais également des amplirolls.

TIP Insight. Cette offre a été développée pour rendre les flottes plus compétitives en proposant aux utilisateurs une visibilité en temps réel, des connaissances avancées et



TIP France compte environ 500 cartes grises en température dirigée, principalement des semi-remorques, soit 13 % de son parc France.

une évaluation basée sur les données pour prendre des décisions plus intelligentes dans la gestion des flottes.

Plus récemment encore, le loueur avait annoncé que les unités télématiques pouvaient dorénavant être équipées de modem FleetBeat. Ceux-ci permettent la géolocalisation en temps réel et les clients peuvent, à partir d'1€ par jour (en option), visualiser l'ensemble de leur flotte, que ce soient les véhicules en location longue durée ou en location courte durée.

TEMPÉRATURE DIRIGÉE

« Outre les Kangoo électriques qui servent déjà dans nos 15 ateliers, explique Charles-Henri Demoures, Directeur Marketing & Communication Europe du Sud, TIP consolide son parc VE comme avec la mise en location du MAN eTGE, d'une durée de 12 à 60 mois. Nous prévoyons une cinquantaine de nouveaux VE en location, toutes marques confondues, principalement auprès des logisticiens du dernier kilomètre et des expressistes d'ici la fin de l'année. Le VE est récent chez TIP, en réponse à la demande de notre client La Poste avec Colissimo et nous sommes résolument engagés sur le développement durable avec l'embauche d'un VP Europe sur ce sujet. Le TCO des véhicules utilitaires électriques est désormais compétitif avec des prix tarifs plus accessibles et des batteries garanties jusqu'à 8 ans. » Quant au marché du transport en température dirigée, TIP France annonce environ 500 cartes grises en température dirigée, principalement des semi-remorques, soit 13 % de son parc France. ■

Pierre Besomi





Livraison multi-températures au cœur des villes.



Une gamme complète de réfrigérateurs portables.

> SOLUTIONS DE FROID

VESNA AU COEUR DE LA VILLE ET EN SILENCE

Vesna, département d'Electric Station Climatisation (ESC), spécialiste de la réfrigération pour véhicules utilitaire, propose une large gamme de groupes frigorifiques intégrés et de glacières pour le transport sous température dirigée et la livraison du dernier kilomètre.

Produit phare de la marque commercialisée depuis 3 années, le V-Box est l'une des unités frigorifiques électriques les plus puissantes et légères du marché. « Ce groupe électrique écologique performant et peu bruyant est un véritable succès auprès de nos clients et de nos partenaires loueurs, acteurs de la grande distribution avec service livraison à domicile ou carrossiers », se félicite Ghislain Beauhaire, directeur commercial de Vesna.

DES GLACIÈRES HAUTES PERFORMANCES

Vesna propose également plusieurs gammes de glacières à compression fonctionnant en 12 et 220 Volts :

- la SMART au format 12L ou 20L dotée d'un design compact élégant et pilotable à distance via l'application mobile CAR FRIDGE (Android) connectée en Bluetooth ;
- la STEEL, de 45L à 130L, adaptée aux VUL, vélo cargo et tricycle, dédiée aux plus gros volumes.

« Ces produits particulièrement adaptés à la logistique du dernier kilomètre répondent aux nouveaux besoins de logistique alimentaire à domicile ou de médicaments en pharmacie, renforcés par la pandémie de Covid-19 », explique Ghislain Beauhaire.

UN CAISSON MODULAIRE

Vesna a aussi conçu un caisson frigorifique pour VUL ou tricycle dédié à la logistique du dernier kilomètre. D'une capacité de 450L pour un poids de 90 kg, le caisson frigorifique permet de transporter tous types de marchandises sous température dirigée. Cette solution simple, peu onéreuse et silencieuse, fonctionne en 12 et 220 Volts.

DES PROJETS AMBITIEUX

Vesna a équipé près de 4 500 véhicules depuis sa création, assure le constructeur. La marque dispose d'un réseau de 100 points d'entretien et connaît une croissance de 20 % du CA chaque année. En 2021, Vesna continue d'innover avec le développement d'une nouvelle gamme de groupe pour le marché du châssis/plancher-cabine ou encore avec l'expérimentation de solutions cyclologistiques réfrigérées auprès d'acteurs de la grande distribution dans le cadre du programme Urban Lab de mobilité innovante en région parisienne. ■



Groupe frigorifique 100% intégré V-box.

« V-BOX EST L'UNE DES UNITÉS FRIGORIFIQUES ÉLECTRIQUES LES PLUS PUISSANTES ET LÉGÈRES DU MARCHÉ. »

www.vesna-france.fr

« Nous pensons que le Vector eCool représente l'avenir de la technologie des unités de réfrigération pour semi-remorques », a déclaré Victor Calvo, président de Carrier Transicold International Truck & Trailer. « C'est l'un des nouveaux produits les plus incroyables que nous ayons eu la chance de commercialiser. Le lancement fait suite à des années de recherche et de développement, dont une longue phase de tests concrets reposant sur des prototypes utilisés dans les flottes de clients. »

CARRIER TRANSICOLD CONCLUT UN ACCORD STRATÉGIQUE AVEC ADDVOLT

Cette collaboration va faire avancer le développement des batteries électriques pour la réfrigération des transports.

Carrier Transicold va accélérer et faire progresser ses capacités d'électrification grâce à un nouveau partenariat stratégique avec une société technologique portugaise AddVolt. L'accord permet à Carrier d'utiliser largement la technologie éprouvée et agnostique d'AddVolt pour développer des solutions de réfrigération de transport durables et innovantes pour ses clients en Europe. De plus, le système est compatible avec la télématique et avec la nouvelle plateforme numérique Lynx™ de Carrier, qui permet aux clients d'utiliser les données pour prendre des décisions plus rapides afin d'améliorer l'efficacité, l'efficacité et la durabilité de leurs chaînes d'approvisionnement.



Carrier et AWS (filiale d'Amazon.com) s'attaquent à la complexité et à la fragmentation de la chaîne du froid pour offrir aux clients de la chaîne d'approvisionnement la transparence, la flexibilité et les données dont ils ont besoin pour réduire les risques et fournir de la nourriture, des médicaments et des vaccins quand et là où ils en ont besoin. La nouvelle plateforme numérique de Carrier, baptisée Lynx™, offre une série d'outils pour une connectivité accrue et des informations exploitables dans l'ensemble des opérations de la chaîne du froid.

« Grâce à notre accord avec AddVolt, nous franchissons une étape importante vers l'adoption commerciale généralisée des systèmes de réfrigération électrique pour remorques à travers l'Europe, ce qui contribue en fin de compte à créer une voie viable pour les clients afin de passer des unités à moteur diesel à des solutions plus durables, déclare Victor Calvo, président de Truck Trailer International, Carrier Transicold. Nous n'avons cessé d'être les pionniers de la technologie électrique depuis le développement du premier système E-Drive™ entièrement électrique il y a deux décennies et nous sommes prêts à franchir une nouvelle étape. Nous sommes ravis de collaborer avec AddVolt pour fournir la technologie

éprouvée qui change la donne et que nos clients attendent. »

AddVolt a mis au point le premier système électrique rechargeable au monde pour les marchés du transport, qui évite l'utilisation de carburant et réduit les principales émissions, notamment le bruit, les particules, l'oxyde d'azote et le dioxyde de carbone (CO₂). En octobre 2020, Carrier Transicold avait annoncé que l'unité Vector® eCool™ était le premier système au monde de remorque réfrigérée sans moteur entièrement autonome à entrer en production de série. Le Vector eCool utilise une récupération d'énergie de pointe et le système d'alimentation d'AddVolt pour convertir l'énergie cinétique générée par la remorque en électricité.

Cette énergie est ensuite stockée dans un bloc de batteries pour alimenter le groupe frigorifique. Cette boucle crée un système entièrement autonome qui ne produit aucune émission directe de CO₂ ou de particules.

Éléments différenciateurs du système électrique à batterie AddVolt

- Une technologie éprouvée, indépendante du moteur,
- Large compatibilité avec les remorques, les camions, les camionnettes et les conteneurs,
- Connectivité télématique en temps réel pour le suivi, le contrôle et le diagnostic des performances,
- Compatibilité avec la plateforme numérique Lynx de Carrier. ■

COOL NEWS !

Batterie Li-ion
de Thermo King :
transport frigorifique
100 % électrique et durable



La nouvelle batterie Li-ion permet de conserver la puissance frigorifique, de réaliser des économies de carburant et de maintenir la chaîne du froid pendant les livraisons en centre-ville. Fabriquée par Thermo King, la batterie au lithium-ion (Li-ion) est disponible en versions 1,8 kWh et 3,6 kWh, spécialement conçue pour les groupes frigorifiques 100 % électriques E-200, l'ensemble batteries crée une solution de transport frigorifique sans émission qui garantit une chaîne du froid ininterrompue, même lorsque le chauffeur s'arrête pour une livraison, fait une pause ou doit arrêter le véhicule plus longtemps.

« L'électrification représente une tendance amenée à continuer, avec le perfectionnement des groupes frigorifiques qui n'utilisent pas un moteur thermique pour entraîner le compresseur, mais un système à batterie » estime Eneko Fernandez, responsable de la gestion des produits chez Thermo King.

> TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

LAMBERET LIVE²PURE

Lamberet a reçu une délégation de la Préfecture de l'Ain pour la remise du label « France Relance » au sein de son site de Saint-Cyr sur Menthon (01).



Le projet de recherche et développement industriel Live²Pure de Lamberet est en effet lauréat du fond de modernisation automobile initié par le gouvernement. Le projet de Lamberet, en lien avec la transition écologique des véhicules industriels et utilitaires, vise à mettre sur le marché à court terme des solutions de distribution de produits frais en zone urbaine et

résidentielles à la fois écologiquement viables et économiquement réalistes. Le projet Live²Pure se décline en 3 volets : l'électrification, l'allègement et la connectivité des carrosseries frigorifiques. Ce projet a nécessité un investissement de plus de 4 millions d'euros sur trois ans pour Lamberet. Les premiers développements seront dévoilés par Lamberet à Solutrans. ■

VION FOOD EN RECHERCHE D'ÉCONOMIES

« Vion a opté pour la semi-remorque fourgon Schmitz Cargobull S.KO COOL de dernière génération contenant le groupe frigorifique S.CU2 avec un entraînement à rampe commune à haut rendement. Ce concept de remorque réduit la consommation de carburant jusqu'à 8% et les émissions de CO₂. Il est complété par les composants aérodynamiques du système Betterflow », explique Frank Reppenhagen, Sales Manager Europe de l'Ouest chez Schmitz Cargobull.

De g. à d. : Sven Janfsen (Logistics Director Vion Move), Dirk Sieprath (Managing Director Betterflow), Thomas Schmitt (Key Account Manager Mercedes-Benz Trucks), Frank Reppenhagen (Sales Manager Western Europe Schmitz Cargobull)



CENTRALES RF404 & RF452

Recyclent et réinjectent le réfrigérant
dans les groupes

Certifié NF E35-421

Votre métier évolue
notre outillage aussi



> CERTIFICATION CO₂

WLTP IMPACTE LES CARROSSIERS

Alors que les référentiels WLTP (VP et utilitaires légers) et VECTO (utilitaires lourds) sont rentrés en application - respectivement dès 2017 et 2019 - et poursuivent leur déploiement, la Commission Européenne travaille sur une 2^e phase de mesures pour réduire les émissions de CO₂ du parc européen de VUL. Si les constructeurs de véhicules sont les premiers concernés, les carrossiers, notamment du froid, sont impactés par ces nouvelles contraintes, qui modifient déjà quelques pratiques.

Défini par les règlements CE 2017/1151 & 2018/1832 et appliqué aux utilitaires Light Duty (LD) des catégories N1 (PMA ≤ 3,5 t) et N2 (3,5 t > PMA ≤ 12 t) de moins de 7,5 t, WLTP se substitue au protocole NEDC élaboré dans les années 80. Il mesure les consommations et émissions de CO₂ et polluants (NOx, particules) de façon plus réaliste et complète les nouveaux cycles d'essais sur banc par des mesures en conditions réelles de circulation (tests RDE aléatoires sur véhicules post production). Outre la chaîne cinématique du véhicule, le dispositif WLTP prend en compte son aérodynamique et la résistance au roulement des pneumatiques. Le carrossage (masse et volume) est ainsi intégré dans les calculs, particulièrement pour les véhicules "incomplets" (châssis et planchers cabine).

Les constructeurs mettent à cet effet à disposition des carrossiers des "calculettes CO₂" pour intégrer les résultats des carrossages effectués avec 2 facteurs clés, la surface frontale et le poids du véhicule après transformation. La valeur d'émissions CO₂ de chaque véhicule est consignée dans son certificat de conformité eCoC requis en France depuis le 1^{er} mars 2020 pour les immatriculations de VP et VU N1.

Ces valeurs servent de base de calculs à une taxation appliquée aux constructeurs sur les valeurs de CO₂ de leurs productions (objectifs CAFE) et utilisateurs de VP à l'immatriculation (bonus/malus écologique, dont les VU sont - pour l'instant - exemptés.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

Le dispositif WLTP est lié aux normes de dépollution Euro, qui distinguent 2 catégories de VUL, les LD (VUL avec homologation moteur "véhicules légers" selon le règlement CE 715/2007) et les Heavy Duty - HD - (VUL ou véhicule lourd avec homologation moteur "poids-lourds" selon le 595/2009).

Les véhicules peuvent être homologués (selon leur masse de référence en ordre de marche) dans une de ces catégories -voire les deux à la fois- par leur constructeur. Seuls les LD -actuellement soumis à la norme Euro 6d TEMP sont visés par les contraintes WLTP, les HD relevant de la norme Euro VI moins contraignante (mais émettant plus de CO₂).

Les émissions CO₂ des véhicules vendus par chaque constructeur étant taxables à l'avenir, tous ont restructuré leurs gammes, retravaillant les motorisations - avec quelquefois des limitations de vitesse maxi -, éliminant modèles (ou versions) très émetteurs, certains ayant supprimé toute offre HD.



Le choix du véhicule (modèle et marque) se restreint en conséquence en caisses sur châssis cabine, un tel carrossage (1,1 à 1,2 t pour une caisse 15 m³ avec groupe et hayon et une surface frontale accrue) étant rédhibitoire sur un LD. La demande glisse donc vers des modèles HD (avec des PTC jusqu'à 7,5 t) pour les transformations lourdes et des CU maxi ou des planchers cabines (plus bas et plus légers) et des isolations intégrées de fourgons, qui bénéficient d'une dérogation neutralisant la prise en compte de la surface frontale des groupes.

Les conséquences des transformations étant drastiques (la non-conformité aux valeurs d'émissions CO₂ du véhicule rendant impossible l'édition du certificat de conformité et l'immatriculation), constructeurs et carrossiers limitent donc au maximum les prises de risques en termes de poids



et de hauteur, conduisant à la disparition de carrossages proches des limites technico-réglementaires. WLTP mène ainsi à la standardisation, avec des profils "moyens" ne favorisant pas la productivité des matériels, malgré la poursuite de l'allègement structurel des cellules. Financièrement responsables, les constructeurs encadrent les carrossiers à travers leurs caulettes et délivrent des instructions (hauteurs réduites, bannissement de roues jumelées), voire des interdictions de carrossage. Des carrosseries (penderies, grandes longueurs) et équipements (plaques eutectiques, voire hayons, etc.) disparaissent ainsi des catalogues d'options de certains VU, dont les aménagements peuvent être réduits. Les carrossiers mettent aussi l'accent sur l'alourdissement des charges administra-

tives (accès aux systèmes constructeurs, agréments, etc.) et du temps passé, tant sur les caulettes - spécifiques à chaque marque - qu'en recherches d'information et calculs pré-vente, qui requièrent une connaissance précise de chaque véhicule et de ses options. Les ventes sont aussi rendues moins fluides par la difficulté à établir les estimations de prix avant devis détaillé et à comparer différentes versions. Bref, WLTP ne fait donc pas que des heureux. ■

Pierre Yves Patrick

- WLTP** : Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures.
- VECTO** : Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (outil de simulation de consommation d'un véhicule).
- NEDC** : New European Driving Cycle.
- RDE** : Real Driving Emission.
- CAFE** : Corporate Average Fuel Economy.

- 1.** WLTP favorise l'émergence des véhicules hybrides et électriques avec groupes électriques, comme ce Kangoo ZE transformé par Gruau, avec caisse frigorifique Lecapitaine pour Petit Forestier.
- 2.** La réaction des constructeurs est très variable. Renault a largement décliné son offre en Light et Heavy Duty, et mis en place un configurateur puissant permettant aux carrossiers de pré-valider leurs réalisations. Sa tarification intègre également des options facilitant - notamment sur Master (disponible en LD et HD) - les transformations lourdes. Iveco - qui dispose aussi d'un configurateur - a également adopté une stratégie de double homologation sur Daily (F1A 136 et 156 ch) et propose des châssis à PTC élevé.
- 3.** Le nouveau groupe Kerstner CoolJet 106 illustre les nouvelles tendances prenant en compte l'impact du WLTP. Il préserve l'aérodynamisme d'origine des fourgons avec l'installation du condenseur et du compresseur sous châssis et intègre l'évaporateur dans l'isolation.

Les groupes frigos sont aussi concernés (principalement sur les VUL compacts) par la norme WLTP. Ils font ainsi l'objet de nouvelles implantations (positionnement du condenseur en compartiment moteur ou soubassement...) et voient se développer modèles électriques et approches alternatives (cryogénie, etc.). Les équipementiers, qui travaillent sur les poids des groupes et leurs surfaces frontales - avec un effet sur les condenseurs - attirent l'attention sur les risques de dégradation de l'efficacité énergétique, les compresseurs étant plus sollicités. Le WLTP (qui accroît déjà de +25% les émissions CO₂ par rapport au NEDC) devrait ainsi alourdir le bilan carbone des véhicules TSTD tout en réduisant leurs capacités, avec un risque accru de pertes de marchandises.



› STRATÉGIE

KRONE MÉNAGE SES ARRIÈRES AVEC COOL LINER

Jean-Philippe Féjoz, directeur général de Krone France, depuis janvier 2020, consacre une grande partie de son énergie à poursuivre l'oeuvre accomplie par son prédécesseur, Philippe Lamberet.



RETROUVEZ L'INTERVIEW
DE JEAN-PHILIPPE FÉJOZ,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE KRONE FRANCE,
SUR LE PODCAST DE
FROID NEWS :
[FROID-NEWS.COM](https://www.froid-news.com)

ONGLET PODCAST + CLIC PODCAST N°1.



Jean-Philippe Féjoz, directeur général de Krone France.

Jean-Philippe Féjoz a travaillé pendant 17 ans au sein de Renault Trucks avant de rejoindre le groupe CNH (notamment Iveco). Il rejoint Krone France en 2019 pour prendre la succession de Philippe Lamberet. « Philippe m'a accompagné jusqu'à décembre 2019, et j'ai pris mes fonctions de directeur général de Krone France en janvier 2020. Philippe Lamberet est quelqu'un qui a un réseau formidable et des compétences, je pense, inégalées en France. » Dans un marché secoué par la crise sanitaire, le carrossier-constructeur allemand poursuit des objectifs mesurés sur le marché frigorifique en France. « Le

marché français a été monopolisé pendant de nombreuses années par les deux marques Française Lamberet et Chéreau qui sont l'ADN du frigo dans l'hexagone. Lorsque Krone France a présenté pour la première fois la gamme frigorifique, il a donc été difficile de lutter face aux habitudes ancrées de nos clients. » Il est vrai que le premier produit n'était pas réellement prêt pour ce marché de distribution. C'est ce pourquoi Philippe Lamberet a beaucoup travaillé avec nos bureaux d'études pour adapter notre semi-remorque et notamment développer son arrière renforcé. « Certains clients étaient également réticents quant à la

constitution de nos panneaux acier, nous avons donc prouvé à travers différentes présentations produit que cette paroi présentait de nombreux avantages en termes de facilité de réparation. » Pour répondre à cette problématique, Krone continue à former des partenaires à ces techniques de réparations. Le carrossier-constructeur met en avant la disponibilité rapide de ses semi-remorques frigorifiques car il dispose d'un stock important de matériels pouvant répondre à une demande souvent en flux tendu. Krone France a d'ailleurs lancé une opération de location financière sur ces stocks. ■

Pierre Besomi

GARANTIE DE REMBOURSEMENT SUR LES ÉCONOMIES DE CARBURANT



**Si l'Advancer n'atteint pas son
objectif d'économie de carburant
au terme de la première année,
nous réglons la facture**

LE TRU LE PLUS ÉCOÉNERGÉTIQUE
DU MARCHÉ AUJOURD'HUI
Rendez-vous sur TKAdvancer.com/fuel
et découvrez exactement à combien
s'élèveraient vos économies en carburant
en adoptant l'Advancer.

Trouvez le concessionnaire le plus proche
de chez vous sur dealers.thermoking.com

> VOLVO FM ET FH 2020

VOLVO HONORE LE CONDUCTEUR

L'heure de la refonte a sonné pour la cabine FH révélée en 2012. Pour sa part, le FM profite d'une cabine totalement nouvelle. FM et FH partagent un nouveau poste de conduite, toujours plus numérique.

Volvo remanie son tableau de bord autour de deux écrans, l'un pour la conduite, l'autre pour tout le reste. Et tout le reste, ça peut faire beaucoup si l'on considère que ce second écran est en fait une tablette Android où s'exécuteront des applis choisies par le transporteur dans le cadre de la numérisation de son exploitation. Ces nouvelles fonctions peuvent être contrôlées de diverses manières (écran tactile, volant multi-fonction), mais n'est-il pas plus simple donner vos consignes en les disant à votre Volvo ? C'est aujourd'hui possible grâce à l'intégration d'Alexa, la technologie Amazon de reconnaissance vocale. L'écran

secondaire peut également répéter des applis du smartphone connecté par l'une des trois prises USB-data (mirror link).

TOUJOURS PLUS D'ÉLECTRONIQUE

Un boîtier prévu à cet effet permet la connexion de huit caméras afin de surveiller l'environnement du camion. L'implanture du bras de rétroviseur côté droit contient une caméra qui élimine l'angle mort à l'aplomb droit de la cabine. La caméra frontale « lit » la signalisation et répète les panneaux sur l'écran face au chauffeur. Cette information n'est pas utilisée pour ajuster automatiquement la vitesse de consigne du régulateur. Grâce au BBIOM (bodybuilder input-output

module, module d'entrées-sorties pour carrossier), la carrosserie peut déclencher l'affichage de pictogrammes sur les écrans du véhicule. On évite ainsi l'ajout de boîtiers supplémentaires, ce qui est toujours appréciable. À la demande des chauffeurs, l'écran 12 pouces qui remplace le bloc d'instruments affiche le temps de conduite en permanence, indépendamment de son mode. Cet écran peut en effet afficher une vue « standard », « focus » (l'essentiel pour la conduite), « navigation » ou encore, les charges par essieu. Grâce à l'affichage dynamique, les pictogrammes grossissent et insistent sur une information sensible, par exemple un blocage, un différentiel. Sur les FH, les phares et les calandres sont nouveaux et surtout, les coins sont arrondis tandis que les affleurements de sous-ensembles ont été optimisés. Ces progrès aérodynamiques ajoutés à l'évolution logicielle du moteur et de la boîte provoquent ensemble une baisse de consommation de 2 % par rapport aux précédents FH Euro 6d. La nouvelle cabine du FM est plus silencieuse (-2 dB) et apporte 10 % de visibilité supplémentaire par rapport à la précédente version. Les utilisateurs profitent en outre d'un espace intérieur agrandi avec davantage de rangements (1 m³ de plus dans la cabine FM Globetrotter et 340 l de rangements supplémentaires).

Le régulateur prédictif i-See est plus simple d'emploi et délaisse ses précédents « eco level ». Ceux-ci sont remplacés par cinq modes (Eco, Standard, Performance, spécifique construction et spécifique transport lourd). Le régulateur adaptatif (ACC) a évolué et le maintien actif fait appel à la direction électrodynamique VDS. Hors logiciel, la mécanique Euro 6d n'évolue pas. On note toutefois la nouvelle compatibilité du moteur D13 avec le biocarburant B100 (diester, Oleo 100) en 460 et 500 ch.

Suspendue depuis mi-mars, la production de la gamme lourde Volvo a repris le 27 avril à Gand (Belgique). Initialement prévue à partir du 7 septembre, la production de la nouvelle gamme pourrait être retardée. ■

Loïc Fleux

Volvo suit la tendance du marché qui consiste à réorganiser le tableau de bord autour de deux écrans. Tactile, celui de droite pourra exécuter des applis Android, notamment celles connectées aux systèmes d'organisation du transport (TMS, FMS, ERP, etc.).



AXXES TRUCK MATE

Maîtrisez les informations de votre badge de télépéage satellitaire
Réservez votre parking sécurisé et anticipez vos temps de pause



“Bonjour, je suis
Axxès Truck Mate,
votre compagnon
de route.”



GAGNEZ EN SÉRÉNITÉ :

- Payez et réservez vos parkings.
- Prenez les bonnes décisions grâce aux alertes

Testez l'appli **gratuitement pendant 3 mois**, flahez le code !



WWW.AXXES.EU
+33(0)4 26 29 75 20



Axxès
TAKE THE LEAD



> VERS L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

LA TÉLÉMATIQUE AU CŒUR DU TRANSPORT CONNECTÉ

La connectivité étendue des véhicules via la télématique et les applications web ou mobiles améliore la gestion de la flotte et introduit le télédiagnostic pour la maintenance prédictive du parc.

Si la télématique pour poids-lourds existe depuis plus de 20 ans, elle est devenue depuis quelques années un élément central et incontournable des récentes générations de véhicules connectés. Elle est installée de série sur les camions neufs de toutes marques ou accessible en seconde monte sur les porteurs, tracteurs et remorques. Le marché, traditionnellement occupé par des prestataires spécialisés à

la fois fournisseurs d'informatique embarqué et éditeur de logiciels de gestion, a explosé avec l'arrivée des carrossiers, des équipementiers, des frigoristes, de startups de la mobilité et de l'industrie PL qui proposent différentes solutions de connectivité. Leur point commun est d'associer un boîtier embarqué à bord des véhicules à une plateforme logicielle de traitement des données. On distinguera les matériels intégrés en première monte

sur les camions ou remorques des boîtiers additionnels qui nécessitent une immobilisation du véhicule pour être installés. Ces appareils ont l'avantage d'être multimarques et permettent d'équiper toute la flotte hétérogène tandis que les solutions des constructeurs, par définition, sont limitées à leur marque. Néanmoins depuis environ 2 ans, les industriels cherchent à ouvrir leurs systèmes, à les rendre interopérables afin d'accepter la connexion des différents boîtiers télématiques à une seule et même plateforme de gestion. Grâce aux API et à la dématérialisation de la prise FMS (cf encadré rFMS), les données de gestion de flotte sont accessibles sur le Cloud par

différents logiciels et portails internet. Un transporteur peut ainsi choisir un logiciel préféré et y centraliser la gestion des véhicules, même équipés de télématiques hétérogènes.

UNE GESTION DE FLOTTE PERFECTIIONNÉE

Avec cette meilleure interopérabilité télématique, la gestion de la flotte se perfectionne. A la traditionnelle géolocalisation, aux données sociales ou à l'envoi des missions aux conducteurs s'ajoutent désormais les données de profil de conduite et de performance, les lettres de voiture dématérialisées, les données de péages, etc. L'écran embarqué existe toujours mais devient tablette mobile quand il n'est pas remplacé par le smartphone. L'intégration de systèmes Android depuis près de 5 ans permet d'ajouter différentes applications pour les conducteurs et d'étendre les fonctionnalités de l'informatique embarquée à l'extérieur de la cabine. Les logiciels sont

LE rFMS POUR L'OUVERTURE DES SYSTÈMES

Depuis 2002, le protocole FMS (fleet management system) précise les informations que les boîtiers télématiques peuvent capter lorsqu'ils sont branchés à la prise FMS des camions de toutes marques. En 2018, l'introduction du rFMS (remote FMS) est venue dématérialiser cette prise physique des camions au profit d'un accès via le Cloud aux données techniques. Le rFMS permet donc d'accéder aux données des camions sans avoir à y brancher un boîtier de connectivité. Il devient alors possible d'intégrer à presque tous les logiciels de gestion de flotte les informations issues de camions de modèles et de marques différents, directement depuis le Cloud. Tous les constructeurs V.I ont adopté le rFMS sur leurs véhicules depuis quelques années et commencent en 2021 à commercialiser le seul accès aux données, indépendamment de leurs offres de services connectés.

remplacés par des applications internet plus faciles à déployer ou interfacier avec le TMS par exemple et qui bénéficient de mise à jours régulières et à distance. Les exploitants ont accès à la cartographie pour positionner la flotte mais aussi aux temps d'activité des conducteurs, au suivi des missions et à des tableaux de bord

d'analyse du taux de service ou de la productivité par véhicule. La télématique est également connectée aux capteurs TPMS de pression des pneus ou à des caméras de surveillance qui filment à 360° autour des camions et remplacent les rétroviseurs à miroir. En 2020, les télématiciens parmi lesquels Trimble, Webfleet ou Astrata on

>>>

DESCARTES

GRÂCE À NOS SOLUTIONS SAAS,
SIMPLIFIEZ VOS PROCESSUS LOGISTIQUES
TOUT EN AMÉLIORANT L'EXPÉRIENCE CLIENT !



GESTION DES TRANSPORTS (TMS)



OPTIMISATION DU DERNIER KILOMÈTRE



CONFORMITÉ AUX RÈGLES DU COMMERCE INTERNATIONAL

DESCARTES

info@descartes.com
Descartes.com

>>> lancé des services de vidéo-télématique qui couplent les données de géolocalisation à des images de la route filmées par des dashcams. L'objectif est d'enregistrer le contexte routier en cas d'incident, de mieux former les conducteurs ou dans certains cas de surveiller leur fatigue pour déclencher des alertes en cas de somnolence par exemple. En parallèle la connectivité en usine des véhicules permet d'introduire la maintenance prédictive.

LE TÉLÉDIAGNOSTIC POUR PRÉDIRE LA MAINTENANCE

Afin de vendre les contrats d'entretien et capter une plus grande clientèle dans leurs réseaux après-vente, les constructeurs ont tous généralisé la maintenance prédictive sensée réduire les immobilisations et le coût total de possession des flottes. Les camions ne sont plus entretenus à échéance kilométrique mais plutôt en fonction du besoin ou de leur usure réelle mesurée en permanence. Pour cela la télématique transfère en continu des milliers d'informations issues des composants essentiels via le réseau électronique (bus CAN) et

des calculateurs, capteurs, radars, lidars ou caméras placés sur les équipements critiques. Les données techniques, les codes défaut, les alertes de maintenance, le kilométrage sont ainsi collectées par les transporteurs et par les ateliers d'entretien. Les datas, une fois traitées, permettent d'anticiper les interventions, de concentrer les réparations sur un seul rendez-vous ou d'optimiser les rotations du parc. Les constructeurs ont formé leurs réseaux d'entretien au télédiagnostic et s'appuient en complément sur l'intelligence artificielle pour pré-analyser les informations sur l'état de santé des camions. Ils reçoivent ainsi des rapports d'entretien et d'éventuelles alertes en cas d'anomalie. Mieux encore, les algorithmes sont capables de prédire un risque de panne imminente avec une fiabilité proche de 100% selon les constructeurs V.I. En théorie, les pannes et les arrêts en bord de route sont donc évités grâce aux alertes préventives. Le phénomène migre du tracteur vers la remorque désormais équipée de boîtier connecté au système de freinage électronique EBS et à des capteurs. Outre l'identification des positions

et des attelages, le contrôle à distance des kilométrages, de l'état des pneus, essieux ou plaquettes voire des bennes, toupies ou unités frigorifiques est désormais possible.

LES LOUEURS CONTRÔLENT L'USAGE DES FLOTTES

Chez les loueurs la télématique vise un double objectif : fournir un service complémentaire aux clients et disposer d'un outil de mesure de l'utilisation des véhicules loués. Depuis 2015 Fraikin propose l'offre mySmartFleet avec Masternaut, TIP Trailer s'est associé à Novacom et récemment à Wabco-Transics pour son offre TIP Insight de véhicules connectées tandis que Petit Forestier a intégré à son offre les outils de traçabilité des températures du frigoriste Thermo King. Grâce à ces systèmes ouverts, les transporteurs ont la possibilité d'intégrer les camions ou remorques loués à leur logiciel de gestion de flotte. Les loueurs utilisent parallèlement ces données pour mesurer l'utilisation de leurs véhicules, parfois adapter les tarifs à l'usage et proposer des services complémentaires aux transporteurs. ■

> TRANSPORT FRIGORIFIQUE

QUELLES SOLUTIONS POUR TRACER LES TEMPÉRATURES ?

Télématique, mobilité et IoT s'entremêlent pour digitaliser le suivi des températures en temps réel.

Longtemps réservés aux fabricants d'unité frigorifiques ou à quelques prestataires informatiques spécialisés, la traçabilité des températures via l'informatique embarquée se standardise chez

les carrossiers tels Chereau, Lamberet ou Schmitz qui proposent des remorques connectées et multiplexées, bardées de capteurs et de modules de communication de datas vers des applications internet ou mobiles. Ces solutions complètent ou remplacent les outils proposés par Thermo King ou Carrier Transicold en permettant de dépasser la seule télématique frigo pour atteindre la gestion des équipements, des systèmes de freinage, des portes, haillons, éclairages, etc.

En outre, les télématiciens historiques tels Wabco-Transics, Trimble, Astrata, Orbcomm ou AddSecure (ex-Vehco), ont ajouté à leur boîtier pour tracteurs des versions dédiées à la remorque intégrant des fonctions avancées de suivi des températures. Avec la géolocalisation, ces solutions permettent de suivre sur une carte la position des véhicules et d'afficher les courbes de températures qui sont ensuite archivées. Le conducteur dispose d'un écran en cabine qui indique

>>>

> TRAÇABILITÉ

JRI SIMPLIFIE LA SURVEILLANCE DES TEMPÉRATURES

Avec JRI-MySirius au cœur de la solution de traçabilité des températures la plus complète du marché, JRI associe une large gamme d'enregistreurs et d'instruments de mesure connectés multi-technologies à une suite applicative web ouverte et modulaire. Des solutions simples au service de la Qualité dans le respect des exigences réglementaires des secteurs de la Santé comme de l'Agro-alimentaire.

Que ce soit par route, air ou mer, JRI trace les températures de tous types de transports frigorifiques depuis plusieurs années ! Avec le rachat récent de Naocom et le développement continu de solutions innovantes, JRI s'est positionné parmi les leaders mondiaux de la traçabilité des températures avec une gamme matérielle et logicielle complète reposant sur les technologies de télécommunication les plus modernes. A la base applicative web MySirius, ouverte par API aux TMS et systèmes d'informations des entreprises, JRI connecte une large gamme d'enregistreurs de température fixes ou sans fil et conformes à la norme 12830. Les technologies LoRaWan (transfert bas débit de données) et 2.4 GHz (haut débit) ou Bluetooth cohabitent pour s'adapter aux différents véhicules, contenants et colis de la logistique frigorifique.

« Notre objectif est d'aider les entreprises de la logistique frigorifique à automatiser la traçabilité en temps réel des températures à chaque étape d'un colis, à l'aide d'une solution à la fois complète et simple,

évolutive en fonction des besoins de chaque activité et 100% made in France », déclare Eric Cartalas, DG de JRI. En 2021, JRI continue d'innover avec l'intégration de la gamme NanoSPY à la plateforme Naocom, puis viendra la fusion avec l'application MySirius, cœur logiciel de la solution enrichie par différents modules de gestion et géolocalisation en fonction des besoins. La nouvelle application mobile

MySirius Alert remplace l'imprimante thermique en permettant de consulter les courbes de températures d'un véhicule ou d'un colis depuis un smartphone et de partager l'information avec le donneur d'ordre à réception des marchandises. Le conducteur peut l'utiliser pour changer lui-même les points de consigne des capteurs et donc les seuils d'alerte de son véhicule. ■



DOSSIER TÉLÉMATIQUE



» la température de la remorque et le niveau de carburant de l'unité frigorifique.

UNITÉS FRIGO INTELLIGENTES

Mieux encore, la connectivité autorise depuis peu une communication bidirectionnelle entre les unités frigorifiques et l'exploitation transport ou le conducteur. Un véhicule peut remonter les températures mais aussi recevoir des commandes ou instructions à distance. Il est possible de modifier les températures de consigne depuis un smartphone ou un portail web de gestion, d'effectuer des tests de maintenance lorsque le véhicule est à l'arrêt par exemple. Dans le cas de remorques multiplexées ou de services télématiques de pointe, les solutions permettent d'enclencher à distance le verrouillage digital des portes si une rupture de la chaîne du froid est avérée. L'intelligence artificielle est aussi utilisée dans les portails de gestion pour détecter automatiquement des ruptures de la chaîne du froid et alerter les exploitants afin de réagir le plus rapidement possible.

IOT POUR TPE

En complément de ces offres intégrées en première monte dans les remorques, l'internet des objets (IoT) apporte le suivi

ADDSECURE LANCE LE MODULE ALARMES TEMPÉRATURE

Le télématicien AddSecure Smart Transport vient de lancer un module d'alarmes de températures sur son application Co-Driver de gestion de flotte. Via le boîtier embarqué Asset Pro relié au groupe frigorifique et à des enregistreurs de température, AddSecure permet de tracer les opérations de transport frigorifique. Ce nouveau module ajoute une fonction d'alertes automatiques envoyées à l'exploitation transport et aux conducteurs en cas de détection d'un écart de température. « Les alarmes de température sont destinées à avertir les utilisateurs des écarts en temps réel afin que les problèmes puissent être résolus immédiatement pour éviter le gaspillage de marchandises sensibles à la température et des coûts inutiles », indique AddSecure. La solution permet de configurer différents types d'alarmes pour un véhicule ou un groupe de véhicules.

des températures à moindre coût aux TPE/PME qui n'ont pas de gros budgets à consacrer à la télématique. Des fournisseurs tels que JRI (qui a repris Naocom en 2020), Ekolis, Sopalog, Wiio, Newsteo ou Ticatag proposent des systèmes de traçabilité basés sur des enregistreurs de températures et une application mobile. On s'affranchit du boîtier télématique pour exploiter la communication sans fil du smartphone afin de collecter les mesures puis de les transférer vers des logiciels web de traitement et d'archivage. Certaines sondes, par exemple MySirius de JRI, utilisent les technologies à faible consommation Sigfox ou Lora Spy de transfert

bas débit avec des coûts nettement inférieurs à ceux des systèmes GSM et une autonomie pouvant aller jusqu'à 5 ans. Ces sondes sont déployées chez Transgourmet en remplacement de capteurs manuels mais aussi par DB Schenker, Delanchy, Sofrilog ou par Heppner depuis l'été dernier. Les températures sont stockées sur des serveurs et affichées sur des applications web ou mobiles sous forme de graphiques ou de rapports facilement exportables aux formats PDF et Excel. Le suivi de température s'affranchit même de la remorque pour concerner directement les emballages ou les palettes équipées de puces communicantes. ■

> AUTOMATISATION

WMS, TMS ET FMS À L'HEURE DES INTERFACES ET DE L'IA

Mieux intégrés à l'écosystème digital, les logiciels de gestion du transport ou de l'entrepôt gagnent en performance grâce à l'IA auto-apprenante et prédictive tandis que les équipements de manutention s'automatisent.

Parallèlement aux progrès des systèmes télématiques, les systèmes d'information évoluent et se perfectionnent, autant chez les transporteurs que chez les donneurs d'ordre ou dans les entrepôts. Les logiciels intègrent de nouvelles fonctionnalités grâce à une meilleure interopérabilité et aux outils d'analyse de données basés sur l'intelligence artificielle. Le TMS, axé sur la planification et la cotation du transport coté chargeur ou sur la réception des

commandes, l'organisation des tournées et la facturation côté transporteurs, devient prédictif. Désormais interfacé par API aux logiciels de gestion de flotte, il peut capter et traiter en continu les données issues des flottes, afficher les positions sur sa propre cartographie et traiter le flux continu d'information sur l'exécution des tournées (temps d'activité, ETA, taux de chargement, etc.). Les éditeurs ajoutent depuis plus de deux ans des passerelles de communication pour ouvrir leur logiciel aux systèmes

>>>

Gardez le contrôle de la route et laissez-nous gérer vos flux de données

Pilotez votre rentabilité avec CoDriver. Nos solutions Smart Transport™ vous permettent d'optimiser le traitement de vos données clés en temps réel et de maîtriser vos opérations de transport et de logistique. Vous améliorez ainsi votre service client et accélérez la transmission des informations. En savoir plus sur Smart Transport™ sur [Addsecure.fr](https://addsecure.fr)

ADD:SECURE

Faire de notre monde un endroit plus sûr et plus intelligent.



DOSSIER TÉLÉMATIQUE

» tiers. C'est le cas par exemple d'OMP qui a lancé en 2020 OMP Communication pour connecter à son TMS une multitude d'outils digitaux sans s'immiscer directement dans le système d'information des transporteurs et ainsi réduire les risques informatiques. Parallèlement les startups telles S3PWeb développent des connecteurs API entre les systèmes télématiques et les TMS. Ces interfaces permettent aux TMS de se connecter

« AUJOURD'HUI, AVEC LA COMPRÉHENSION QUE LE TRANSPORT DEVIENT UN ENJEU D'EXPÉRIENCE CLIENT, L'ATTENTION SE PORTE SUR LA VISIBILITÉ DES OPÉRATIONS ET LE PARTAGE D'INFORMATION ENTRE FOURNISSEURS, CHARGEURS, CLIENTS ET LE TRANSPORTEUR AU MILIEU. »
JÉRÔME BOUR,
PDG DE DDS LOGISTICS.

aux plateformes de visibilité telles que Shippeo, Join2Ship ou Project44 ainsi qu'aux commissionnaires digitaux du type sender, Fretlink, Chronotruck ou Uply. Grâce aux passerelles entre ces systèmes,



les logiciels traitent toujours plus de datas afin d'aider les gestionnaires dans leur prise de décision et d'automatiser un grand nombre de tâches. Pour cela les éditeurs ajoutent des fonctions de « business analyse » basées sur l'intelligence artificielle auto-apprenante. Le TMS peut ainsi presque tout seul organiser automatiquement les tournées, les envoyer aux conducteurs, tracer les missions et traiter les documents de transport pour enclencher la pré-facturation. Ces évolutions sont sensiblement les mêmes du côté du TMS chargeur dont

les fonctions de base (planification et achat de transport, édition d'étiquettes, contrôle des coûts et de pré-facturation) sont enrichies par des outils d'optimisation fine de tournées, de tracking des livraisons ou de prise de rendez-vous avec les transporteurs. A l'instar du TMS transporteur dont il s'inspire, le TMS chargeur généralise désormais le suivi des livraisons, soit via des plateformes de tracking ou visibilité, soit via des connexions directes à l'informatique embarquée des flottes de véhicules. « Aujourd'hui, avec la compréhension que le transport devient un enjeu d'expérience client, l'attention se porte sur la visibilité des opérations et le partage d'information entre fournisseurs, chargeurs, clients et le transporteur au milieu », analyse Jérôme Bour, PDG de DDS Logistics en ajoutant que le coronavirus a accéléré le phénomène.

LE YMS OPTIMISE LES OPÉRATIONS À QUAI

La digitalisation gagne les cours des sites logistiques. Interfacé au WMS d'un côté et aux TMS et applications mobiles des transporteurs de l'autre côté, le YMS (yard management system) commence à se répandre dans les entrepôts afin d'optimiser la gestion des quais et de réduire les temps d'attente des transporteurs. L'outil permet d'organiser et de superviser les chargements/déchargements sur site à l'approche des camions. Il assure la communication entre les transporteurs et les hubs afin d'automatiser la réservation de créneaux de passage, l'orientation des conducteurs vers les quais et la mise à disposition des palettes au bon moment. Ses principales fonctions couvrent la prise de rendez-vous, la gestion des arrivées et des départs sur site, la construction des plannings de chargements / déchargements et l'affectation des mises à quai puis le contrôle des temps d'opération.

LE WMS SE PERFECTIONNE

Dans l'entrepôt le WMS (warehouse management system) reste l'outil principal mais il évolue lui aussi pour répondre à la logistique omnicanal accélérée par la croissance du e-commerce. Le logiciel, désormais hébergé sur le Cloud pour plus de puissance de calcul, gère des flux plus complexes au regard de l'ato-



telles qu'une pandémie mondiale pour prédire les besoins logistiques puis adapter l'organisation de l'entrepôt en conséquence. La Covid-19 a accéléré le phénomène en obligeant bon nombre de commerçants à mettre en place de nouveaux services de livraison ou de click&collect tandis que les ventes e-commerce ont explosé pendant les périodes de confinement. La crise sanitaire crée une énorme variabilité tout en impactant les ressources humaines, nettement moins disponibles dans l'entrepôt. Le WMS doit donc devenir plus agile. Il se spécialise par métier et tend à quitter les quatre murs de l'entrepôt pour se retrouver dans les réserves de magasins, des sites de drive ou des mini-hubs urbains. Selon Pierre-Antoine Babski, directeur des opérations d'Infflux, le WMS intègrera d'ici 3 ans de l'intelligence artificielle pour aller plus loin dans les opérations prédictives de l'entrepôt automatisé, de la prévision de

>>>

mise en commande qui augmente le nombre de références à traiter. L'IA perfectionne sa capacité à optimiser le

stockage en modélisant les entrepôts. Le WMS analyse les flux de commande, l'historique et des contraintes hexogènes

> AU PAS DE CHARGE

MICROLISE VEUT ACCÉLÉRER SA CROISSANCE

« **D**e plus en plus, les chargeurs exigent de leurs transporteurs d'être équipés de solutions informatiques embarquées. C'est un pré-requis à toute forme de collaboration. Or souvent, les transporteurs travaillent avec des systèmes hétérogènes qui ne leur permettent pas de remonter des données consolidées à partir desquelles ils peuvent mesurer et améliorer de façon significative leur taux de service. L'offre de Microlise apporte à la fois une modularité et une large palette fonctionnelle qui permettent à un prestataire de démarrer par une solution de géolocalisation,

par exemple, et de l'étendre au fur et à mesure de ses besoins jusqu'à intégrer complètement son informatique embarquée à son TMS, entre autres. C'est une solution à la fois très complète et très flexible », explique David Champalle, nouveau responsable commercial. Microlise équipe les 15 plus grandes enseignes de distribution britanniques de même que JCB, MAN Truck & Bus UK et Tata Motors. Chaque année Microlise aide ses clients à économiser plus de 235 millions d'euros de carburant et à réduire leurs émissions de CO₂ de centaines de milliers de tonnes métriques. L'entreprise a été fondée il y a plus de 30 ans au Royaume-Uni. ■

« NOUS SOMMES DÉTERMINÉS À ACCÉLÉRER NOTRE CROISSANCE EN DÉPIT DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DIFFICILE. »
DAVID CHAMPALLE, RESPONSABLE COMMERCIAL.



DOSSIER TÉLÉMATIQUE

» la demande à la détection des anomalies et de la fraude. Il s'ouvrira plus à l'IoT (internet des objets) pour piloter un nombre croissant d'équipements. Pour répondre à ce besoin d'agilité et permettre aux logisticiens de gagner en performance et en productivité, le WMS s'oriente aussi vers le contrôle des systèmes robotisés. Le logiciel se dote de modules WCS (warehouse control system) qui assurent l'orchestration des équipements automatisés, AGVs, robots de manutention ou mobiles, shuttles ou convoyeurs mécanisés.

L'AVENIR À LA ROBOTISATION

Encore balbutiante, la robotisation des entrepôts monte en puissance

sous l'impulsion des géants du e-commerce tels qu'Amazon ou CDiscount et celle des startups de la robotique qui multiplient leurs gammes de produits. Le phénomène est marquant en Chine ou aux Etats-Unis où les entrepôts 100% robotisés poussent comme du chiendent pour absorber la croissance du e-commerce. En quelques années plus de 70 startups spécialisées dont Geek+, Quicktron ou Locus Robotics ont émergé et ont déjà déployé des dizaines de milliers de robots (AMR : autonomous mobile robots) dans les entrepôts d'Amazon, d'Alibaba ou des expressistes mondiaux. Le marché français n'est pas en reste côté

prestataire avec des fabricants tels que Balyo, Exotec ou Scallog qui ont commencé en 2020 à exporter leurs AMR à l'international et équipent de récents centre de distributions en France. Cette montée en puissance accompagne la création de micro-centres de distribution automatisés (MFC) pour la logistique urbaine. Selon le cabinet Interact Analysis, le marché des AMR devrait atteindre 7 milliards de dollars en 2022 contre un milliard de dollars en 2017. Le marché des solutions de picking automatisé est estimé à 1,67 milliards de dollars à l'horizon 2025, soit une croissance de 62,5% par rapport à 2019. En complément les équipementiers constructeurs de chariots et engins de manutention déploient des versions automatisés de leurs véhicules. Jungheinrich, Mecalux, Toyota Material Handling, Dematic, B2A Technology entre autres, ont transformé leurs chariots en véhicule autoguidés (AGV) capables d'évoluer sans conducteur dans les entrepôts en suivant des marquages au sol à l'aide de capteurs et de caméras. La robotisation va jusqu'aux systèmes de tri et engendre l'arrivée de convoyeurs intelligent ou même de systèmes de stockage cubique tels qu'Autostore basés sur des robots qui prélèvent des bacs sur des étagères. ■



> PANDÉMIE

DESCARTES EN MODE SAAS

La pandémie a eu un effet déclenchant dans la transition numérique de certains opérateurs qui ont fait appel, le cas échéant, à Descartes, éditeur de solutions logicielles pour la gestion du transport.

« **N**ous sommes éditeur de Solutions as a Service - SaaS - », commente Fabien Petitjean, Senior Solutions Consultant chez Descartes. Ce spécialiste mondial, originaire du Canada, s'appuie sur des équipes françaises pour accompagner les clients



transporteurs et chargeurs en local dans leur transition numérique. « Nous sommes focalisés sur les mouvements de marchandises dans le transport multimodal et du commerce international. Mais, nous sommes également spécialisés dans les solutions TMS et d'optimisation de tournées pour le dernier kilomètre. » Depuis l'apparition de la pandémie et la très forte croissance de l'e-commerce, l'éditeur constate une redistribution des cartes - pour ne parler

que du transport routier - entre les activités BtoC qui se portent plutôt bien tandis qu'à l'inverse, la messagerie en palettes a subi des baisses significatives. Dans ce contexte de crise, Descartes apporte des réponses expertes à l'accélération de la demande de digitalisation. De nombreuses entreprises de logistique ainsi que des chargeurs ont fait appel à l'éditeur pour renforcer ou renouveler leurs équipements et solutions de gestion du transport. ■

> EXPLOITATION

IDEM TELEMATICS CHEZ ULOG

La société ULog a signé un contrat avec la société BPW en 2016 pour le suivi de son parc de remorques qui, au démarrage, était composé de 350 semis.



Le parc de véhicules est composé de 450 fourgons, 15 tautliners et 40 frigos.



Laurent Gastinaud, Directeur Transport National chez U Logistique.

Plusieurs fonctionnalités étaient recherchées à l'origine, telles que le kilométrage mensuel par remorque, le nombre de jours d'immobilisation par an, par semi, pour les entretiens et contrôles

techniques, le suivi des connexions EBS, pour le freinage et la partie sécurité (suivi des défaut EBS, RSS et ABS), ainsi que le suivi des températures avec des alertes pour les frigos. Le parc de véhicules est composé

de 450 fourgons, 15 tautliners et 40 frigos. « Aujourd'hui, nous suivons des indicateurs hebdomadaires mais également les événements journaliers envoyés automatiquement par le portail », explique Laurent Gastinaud, Directeur Transport National chez U Logistique. En 2019, nous avons complété ces suivis par l'ajout de capteurs TPMS (pressions et températures des pneumatiques). Le poste pneumatique étant le plus significatif en entretien sur les fourgons. Les alertes sur la pression évitent des interventions sur route voire sur autoroute et donc des frais d'immobilisation et de dépannages. Grâce à l'application, les exploitants peuvent positionner un véhicule en temps réel sans avoir à contacter le conducteur. Cet outil fonctionne, à date, en marge de notre TMS. Le renouvellement de celui-ci en 2022 permettra la connexion des deux outils afin de bénéficier d'informations encore plus pertinentes et ainsi d'informer les exploitants sur des événements qui auront été paramétrés en amont. Cet outil évolutif répond à nos attentes et permet de créer des rapports d'analyses générés de façon automatique, selon une fréquence souhaitée, servant de support à notre référent Parc. » ■

> LOGISTIQUE PHARMA

CHABAS SANTÉ TRACE LES VACCINS ANTI-COVID 19



La télématique permet au transporteur de contrôler à distance les températures afin d'éviter toute rupture de la chaîne du froid.

Pour Chabas Santé, filiale du groupe Chabas dédié au transport sous température dirigée de produits sanitaires et pharmaceutiques, l'informatique embarquée offre un avantage concurrentiel. « Aujourd'hui la traçabilité de la chaîne du froid est exigée par tous les donneurs d'ordre. C'est encore plus vrai dans le contexte sanitaire actuel pour le transport de produits sensibles », confirme Virgyl Bergiel, directeur de Chabas Santé. Lors de la création de l'activité santé il y a 6 ans, le transporteur a donc naturellement équipé sa flotte de 80 véhicules avec la solution TrailerMatics de Novacom. « Sur un marché déjà fortement concurrentiel, cet équipement nous a permis de remporter des appels d'offres face à des acteurs moins digitalisés. Nous distribuons par exemple pour Laphal Industrie, le logisticien de Santé Publique France, les vaccins anti-covid aux pharmacies dans la région Ile de France et tout le sud-ouest de la France ».



« AUJOURD'HUI LA TRAÇABILITÉ DE LA CHAÎNE DU FROID EST EXIGÉE PAR TOUS LES DONNEURS D'ORDRE. C'EST ENCORE PLUS VRAI DANS LE CONTEXTE SANITAIRE ACTUEL POUR LE TRANSPORT DE PRODUITS SENSIBLES. »

**VIRGYL BERGIEL,
DIRECTEUR DE CHABAS SANTÉ.**

TRAÇABILITÉ ET MAINTENANCE PRÉVENTIVE

La solution TrailerMatics, qui repose sur l'informatique embarquée de Novacom reliée à des enregistreurs de températures et des capteurs d'ouverture de porte, est interfacée avec le TMS Proxilog (Xyric) utilisée par les exploitants transport. Ils accèdent ainsi aux courbes de températures enrichies toutes les 5 minutes à chaque remontée de données, ainsi qu'à la géolocalisation en temps réel

de la flotte. « Outre la capacité de fournir la traçabilité à nos clients, la solution permet d'être très réactif en cas de rupture de la chaîne du froid afin par exemple d'envoyer un véhicule de remplacement si l'unité frigorifique est en panne », précise Virgyl Bergiel. Le transporteur peut programmer ses propres alertes si la température de consigne est franchie ou en cas de mauvais

réglage par le conducteur. Chabas collecte aussi les données techniques des remorques et groupes frigo afin d'anticiper leur maintenance et d'effectuer les entretiens au meilleur moment. En complément du boîtier TrailerMatics, Novacom met à disposition de Chabas une solution mobile déployée sur les véhicules occasionnellement loués pour répondre aux pics d'activité. ■

> MATÉRIEL EMBARQUÉ

IDEM TELEMATICS RENFORCE LA TRAÇABILITÉ ET L'EFFICACITÉ DE VOTRE FLOTTE

Spécialiste de la géolocalisation et des relevés de température à distance, idem telematics propose son unité télématique Gateway Pro, spécifiquement conçue par BPW et idem telematics pour le suivi des semi-remorques. La Gateway Pro apporte une plus grande flexibilité et intègre d'origine toutes les fonctionnalités nécessaires à l'exploitant.

Idem telematics appartient au groupe BPW, constructeur d'essieux de réputation mondiale. Cette filiale télématique simplifie la tâche des gestionnaires de flottes de semi-remorques multimarques par la remontée automatique des données essentielles de géolocalisation, de températures dans la caisse frigorifique et des données techniques (EBS / groupe frigo / pression des pneus), dans son portail Cargofleet 3. Ce suivi en temps réel est possible grâce aux capteurs disposés sur les pneus, les portes et les groupes frigorifiques. Ces capteurs installés en première ou seconde monte, transmettent

leurs données à la Gateway Pro qui les centralise sur le portail Cargofleet 3. Ce portail intègre l'ensemble des données, les affiche, les traite, génère des alertes en temps réel et permet la création de rapports pour analyse ultérieure et une parfaite maintenance du parc. Ainsi doté de cet outil de pilotage, l'exploitant est averti de la moindre défaillance et peut donc suivre la bonne marche des opérations. Enfin, le chef d'entreprise dispose d'une vision globale de son activité pour dimensionner et gérer sa flotte de véhicules. ■

*E IPL : European Institute for Pharma Logistics

MESGUEN, DE BPW À IDEM TELEMATICS

« Après de nombreuses années d'utilisation des essieux BPW, nous avons choisi la solution idem telematics pour le suivi de nos semi-remorques. Ainsi, nous pouvons localiser, connaître le trajet de nos véhicules et en informer nos clients à l'instant T si besoin est. De plus, cette solution nous permet de

connaître la température maintenue sur les marchandises durant les trajets, y compris sur nos flux vers la Grande-Bretagne et de nombreuses options peuvent améliorer le suivi de notre flotte. »

François Creac'h, Directeur Transport des Tps Mesguen, Saint-Pol-De-Léon (29). ■



« CONSCIENT QUE LE SUIVI DES MARCHANDISES EST DÉSORMAIS ESSENTIEL, NOUS METTONS À DISPOSITION UNE SOLUTION DE

DERNIÈRE GÉNÉRATION SIMPLE ET COMPLÈTE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES TRANSPORTEURS. »

ROMARIC BAILLY,
RESPONSABLE TÉLÉMATIQUE
FRANCE, IDEM TELEMATICS.

INTERFAÇAGE ET FORMATION

La base de données sécurisée est interfacée avec de nombreux systèmes télématiques du marché. Elle peut donc « pousser » des informations vers le système informatique embarqué tiers et/ou le TMS choisi par le client ; ou recevoir les données des solutions télématiques première monte constructeurs (télématique du véhicule / du groupe frigo). Concernant le déploiement, idem telematics propose à ses clients un programme de formation de leurs techniciens. De plus, une application smartphone leur est dédiée pour l'installation et la maintenance des unités télématiques. Enfin, celles-ci peuvent être aussi installées directement par les équipes de BPW.

© MICHELIN

1



> GESTION DE FLOTTE

LE PNEU CONNECTÉ À L'HEURE DE L'IoT

Progressivement, mais sûrement, les manufacturiers font entrer le pneu dans l'Internet des objets (IoT). Le transporteur y gagne l'optimisation du TCO et la réduction du risque d'avarie, mais il peut devenir captif de son fournisseur.

Pour les manufacturiers premium que sont Bridgestone, Continental, Goodyear ou Michelin, l'objectif n'est plus de vendre seulement des enveloppes. Il devient stratégique de les fournir avec un

bouquet de services. Au minimum, ces derniers se chargent du suivi précis de l'état du parc pneumatique des transporteurs afin d'ajuster les opérations d'entretien à l'utilisation réelle. Gonflage, permutation, recrusage, rechapage et remplacement

peuvent ainsi être effectués lorsque c'est pertinent. Ce suivi et l'entretien qui l'accompagne, optimisent le coût direct du parc pneumatique tout en réduisant les coûts induits que sont la consommation de carburant et le dépannage en cas d'éclatement. Le prix du service peut être indexé aux kilomètres parcourus (Michelin Effitires).

LES MANUFACTURIERS S'OFFRENT DES TÉLÉMATIENS

Les services s'étoffent en cumulant ceux des manufacturiers (Bridgestone Total Tyre Care, Conti 360 Fleet Service, Goodyear Proactive Solutions, Michelin Solutions) et ceux dont ils se dotent par croissance externe. L'année 2019 a été marquée par l'acquisition de Masternaut par Michelin, et par celle de Webfleet Solutions (ex TomTom Telematics) par



APRÈS MICHELIN, BRIDGESTONE ADOPTE LE MARQUAGE PAR RFID

Hégémonique sur le marché français, le pneu à profil « régional » a représenté 68% des ventes en 2019 sur le marché français des pneus PL de rechange. Celui-ci a absorbé 2 millions d'enveloppes, dont 800 000 rechapées. Parmi elles, 85% ont été rechapées à chaud. On sent là l'influence de Michelin qui, avec Michelin Remix, met en avant cette technique et ne laisse que peu de place au rechapage prémoulé (Bandag, Conti-Tred). Michelin a également habitué le marché français au rechapage nominatif grâce à l'identification de ses carcasses par RFID. À la différence de l'échange standard, le rechapage nominatif impose des délais de traitement longs. Avant fin 2020, toute la gamme PL en R22.5 de Bridgestone sera équipée d'étiquettes RFID. Un tel marquage évite la saisie fastidieuse des numéros d'enveloppes ou leur identification floue à partir du véhicule qui est censé les porter.

L. F.

Bridgestone. Il s'agit pour tous d'aller au-delà de la gestion du parc pneumatique en proposant un service complet de gestion de flotte. Quand un transporteur confie ses données à un prestataire, il s'engage fortement vis-à-vis de lui. Lors de la résiliation du contrat, le transporteur devra pouvoir récupérer l'intégralité des données collectées sous une forme intelligible. Ce point doit être déminé avant tout engagement.

A QUI CONFIER LE SUIVI DU PARC ?

Jusqu'à maintenant, le suivi du parc pneumatique était effectué par le mécanicien de l'atelier intégré au transporteur, ou bien par le technicien d'un réseau pneumaticien sous contrat. Leurs inspections visuelles, contrôles de pressions et mesures des profondeurs des sculp-

tures atteignent leurs limites lorsque certains véhicules ne sont pas dans la cour quand en font le tour. À propos des réseaux pneumaticiens, il faut avoir à l'esprit que beaucoup d'entre eux sont liés à des manufacturiers. Rappel : leader du marché, Euromaster appartient à Michelin, Bestdrive et Eurotyre sont contrôlés par Continental, First Stop est le réseau de Bridgestone tandis que Vulco est celui de Goodyear. Nonobstant leurs propriétaires, tous ces réseaux vendent toutes les marques premium et deuxième ligne (« marque standard »). Face à eux, Profil Plus est indépendant. Il en est de même pour Point S et Siligom rassemblés sous la marque commune Viasso. L'union faisant la force, l'enseigne FleetPartner réunit BestDrive, Eurotyre et Feu Vert afin d'augmenter la densité du réseau commun et donc la proximité vis-à-vis

1. Les pneus PL Michelin sont identifiés par une étiquette RFID qui ne pèse que 0,2 g et est noyée dans la carcasse.
2. Non content de poser sa marque sur des groupes frigorifiques, Schmitz Cargobull la place aussi sur les pneus de ses semi-remorques grâce à un partenariat avec Hankook. Le système Smart Trailer est relié au TPMS. Il transmet les pressions vers le smartphone du conducteur (appli BeSmart) et vers le portail web (Trailer Connect). D'autres informations comme la température ou le niveau de carburant du groupe sont également transmises.
3. Le scanner magnétique Michelin Quickscan mesure la profondeur des sculptures des pneus et récupère les pressions mesurées par les bouchons de valve communicants.
4. En 2017, Goodyear a acquis Ventech et sa technologie d'inspection des pneumatiques par simple passage sur un lecteur.

EKOLIS EN PREMIÈRE LIGNE

Ekolis s'est concentrée sur la simplicité de déploiement, la facilité d'installation et l'universalité de la solution TPMS. C'est-à-dire la capacité à équiper toutes marques et tous véhicules de capteurs de pression. La solution équipe 8 000 remorques et semis (soit quelques 30 000 capteurs actifs). Elle repose sur un capteur installé à la place du bouchon de la valve qui évalue automatiquement l'importance d'une perte de pression. Elle est connectée à un boîtier de transmission (GSM/4G) présent sur le véhicule, qui transmet les informations en instantané (via l'envoi de SMS, mail, notifications) aux gestionnaires de parcs et aux négociants spécialistes. Plutôt que vers le chauffeur, la solution d'Ekolis se concentre sur le management du pneumatique. Les capteurs présentent aussi l'avantage de s'auto-appaier au boîtier de transmission (GSM/4G) lors d'un changement de roue complet sur une remorque, ce qui permet de simplifier la gestion administrative. Ekolis propose une approche kilométrique pour le suivi des pneus. Le retour sur investissement étant largement avéré, la mise en place des solutions de contrôle de pression sera proposée dans le courant de l'année sous forme d'abonnement kilométrique. En parallèle, Ekolis élargira sa solution TPMS aux tracteurs et porteurs en cours d'année.

du client. Enfin, il existe aujourd'hui de nombreux dispositifs qui permettent d'alimenter automatiquement une base de données consacrée à la gestion du parc pneumatique lors des relevés manuels sur parc. Ils sont proposés par les fabricants (Michelin Tirecare) et par les réseaux, y compris les indépendants (Track+ de Profil+).

LE TPMS, PREMIER MAILLON DE LA GESTION DE FLOTTE

Les TPMS (Tire Pressure Monitoring System) relèvent les pressions automatiquement. Ils les envoient vers un écran en cabine, vers un smartphone ou vers un système distant. Dans ce dernier cas, le TPMS se place à l'origine d'une chaîne

d'informations qui participe à la gestion de flotte. Il fait alors partie de la télématique du véhicule, et les pressions sont associées à des données de géolocalisation ainsi qu'à d'autres informations. Elles peuvent concerner à la fois la situation technique du véhicule et l'état de la marchandise (relevé de température ou autre). Selon ce principe, le TPMS Optitire de Transics (Wabco) fonctionne avec la télématique remorque TX-TrailerGuard qui elle-même transmet ses données à la plate-forme back office TX-Connect. Pour sa part, le CPC, le TPMS de Continental, est déjà compatible avec des dizaines de systèmes télématiques dont Astrata, Fleetboard (Daimler), Webfleet (ex-TomTom), RIO ou encore, VDO TIS-Web et VDO Fleet

Visor (Continental). La sonde de pression du TPMS peut être collée à l'intérieur du pneu (Continental CPC), fixée sur la jante par cerclage (Goodyear, Michelin) ou simplement vissé sur la valve (Ekolis). Cette dernière solution est évidemment la plus simple à mettre en place puisqu'elle n'exige pas de déjanter le pneu.

RELEVER LES PRESSIONS EN ROULANT

Comme le Cyber Fleet Gate de Pirelli, le Tirematics de Bridgestone relève la pression des pneus quand le véhicule passe à proximité d'une borne qui peut être placée à l'entrée de l'entreprise de transport. Pour cela, chaque pneu doit être équipé d'une sonde TPMS compatible. En moins de vingt secondes, la surface de contrôle - créée par Ventech et cédée à Goodyear en 2017 - mesure ou récupère la charge par essieu, la pression des pneus et la profondeur des sculptures. Il suffit pour cela au chauffeur de passer avec son véhicule sur la zone de lecture (« drive over reader »). Tous ces dispositifs transmettent les pressions au système de gestion flotte (FMS). Ils perdent leur intérêt lorsque la flotte ne passe que rarement sur le site équipé. Face à ce constat, Michelin s'est associé aux sta-

5. Les pneus PL « régionaux » représentent plus des deux tiers des ventes sur le marché français de la recharge.
6. De nombreux TPMS utilisent un capteur fixé sur la jante par cerclage.
7. Le contrôle manuel de chaque pneu est une opération fastidieuse.



© MICHELIN



© GOODYEAR



© LOÏC FIEUX

© MICHELIN



© CONTINENTAL

- 8. Michelin pratique le rechape à chaud. Certains de ses concurrents préfèrent la technique « prémoulée ».
- 9. Continental étudie un pneu PL adapté aux camions électriques.

tions AS24 (Total) afin que les véhicules fréquentant ces stations profitent du service Michelin Fleet Diag 24 en passant simplement sur le Quickscan posé au sol. Issu de la R&D Michelin, le Quickscan mesure la profondeur des sculptures et récupère les pressions mesurées par des bouchons de valve communicants (disponibles fin 2020). L'identification du véhicule s'effectue par RFID. Fleet Diag 24 fournit aux flottes des analyses, des outils de diagnostic (état d'usure, sous-gonflage, véhicules non vus) ainsi que des recommandations (maintenance à prévoir, permutation sur jante, etc.). Quant aux problèmes urgents, ils provoquent l'envoi d'un SMS d'alerte. Outre les systèmes « Drive over reader » de Michelin ou de Goodyear, une autre tendance du marché est la maintenance prédictive des pneus. Renseignées par les TPMS, les ProActive Solutions de Goodyear incluent un algorithme prédictif (G-Predict) qui annonce un incident jusqu'à cinq jours avant sa survenue, selon le manufacturier. Voilà de quoi satisfaire l'aversion au risque qui caractérise la plupart des décideurs. ■

Loïc Fieux

> OBJECTS CONNECTÉS

TPMS CHEZ IDEM TELEMATICS

Le département mécatronique de BPW est en charge de la réduction de la taille de l'équipement électronique de l'ensemble de ses produits dotés de capteurs.



Le département mécatronique de BPW est en charge, en particulier, de la réduction de la taille des capteurs.

La nouvelle unité télématique BPW, la Gateway PRO permet désormais de connecter l'ensemble des données présentes sur le véhicule, quelle que soit la marque du véhicule, la marque des essieux, la marque de l'EBS. Et pour la partie froid, quelle que soit la marque du groupe frigorifique ou de l'enregistreur de températures. C'est effectivement dans le domaine frigorifique qu'idem telematics apporte toute son expertise de la gestion du froid via son portail CargoFleet3. BPW propose également le Brake Pad Monitor (mesure de l'usure et de la température des plaquettes de freins. Pour le TPMS, les ingénieurs ont intégré une antenne sur le récepteur – une solution très demandée aujourd'hui – pour la collecte d'informations liées à la gestion des pneumatiques. Cet objet connecté permet de collecter les données de pression et de températures des pneumatiques de l'ensemble des fabricants du marché, y compris en première monte. ■

> GESTION DE FLOTTES

EUROMASTER LANCE DE NOUVEAUX SERVICES PRÉDICTIFS ET FINANCIERS



© EUROMASTER

Euromaster dispose de 800 ateliers mobiles sur toute la France.

La crise sanitaire qui se prolonge oblige les entreprises à concevoir de nouvelles approches commerciales. En témoigne Euromaster qui lance une série d'innovations à l'attention de sa clientèle professionnelle et les transporteurs routiers en particulier. En plus de services prédictifs, plusieurs facilités de paiement leurs sont proposées.

Euromaster, réseau de service après-vente et de maintenance des véhicules, filiale du groupe Michelin, entend renforcer ses solutions d'entretien préventif. Sous la marque MasterCare, cette priorité s'appuie sur le déploiement de nouveaux outils digitaux et télématiques utilisés par ses 400 centres et 800 ateliers mobiles en France. D'ici à la fin de l'année, ses équipes professionnelles intervenant sur les véhicules industriels seront dotées d'un nouvel outil d'exploitation (Salix). Fixes ou mobiles, leurs techniciens seront équipés en outre de tablettes digitales permettant la transmission des données

et des comptes rendus de missions en temps réel.

NOUVELLE SOLUTION TPMS

Dès avril, les transporteurs routiers disposeront également d'une nouvelle offre géolocalisée de contrôle à distance des pressions et des températures des pneumatiques (TPMS). Proposée sous une forme locative, cette solution est développée avec Novacom et sa plateforme web multi-services Traileromatics. « Nos solutions d'entretien préventif visent à renforcer la sécurité des véhicules, à éviter leurs immobilisations non programmées et à optimiser leur rendement kilométrique. Nos



Euromaster dispose de 800 ateliers mobiles sur toute la France.

© EUROMASTER

innovations digitales apporteront à nos clients et à nos équipes des gains de temps et de fiabilité dans la planification ainsi que le suivi des interventions », explique Marc Frustié, directeur général d'Euromaster France.

MENSUALISER LES DÉPENSES D'ENTRETIEN

Au plan financier, Euromaster innove aussi avec deux nouvelles facilités de paiement. Sous le nom MasterCare BPR (budget prévisionnel révisable), la première propose aux transporteurs de mensualiser leur budget d'entretien dans le but de lisser leurs dépenses et d'éviter les à-coups de trésorerie. « En fonction du type de véhicule et du kilométrage estimé, Euromaster évalue avec son client ses dépenses d'entretien « Pneus et Services ». Une régularisation est effectuée en fin de période de 12 à 48 mois à partir des interventions réalisées que le transporteur peut suivre



« MALGRÉ LA CRISE SANITAIRE, LE MARCHÉ POIDS LOUR D'EUROMASTER A BIEN RÉSISTÉ EN 2020 AVEC UNE BAISSÉ D'ACTIVITÉ LIMITÉE À 9 %. »

MARC FRUSTIÉ,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
D'EUROMASTER FRANCE.

via un portail web dédié pour contrôler ses dépenses en temps réel ». Cette mensualisation est déclinée aux utilitaires sous la marque MasterControl Easyliiss.

DÉTENDRE LES TRÉSORERIES

Baptisée TyreLease, la deuxième facilité de paiement permet aux transporteurs d'acheter leurs pneus et services au moyen d'une solution de crédit et de location avec option d'achat (LOA). Si ce service financier est déjà proposé par les fournisseurs de pneumatiques pour leurs produits, celui d'Euromaster se différencie en couvrant toutes les marques d'équipements et tous les véhicules. ■

Erick Demangeon

RUD SAVOIE CHAINES



LOI MONTAGNE

Applicable dès
le 1^{er} novembre 2021



ANTICIPEZ,

ÉQUIPEZ-VOUS !



RSC
RUD SAVOIE CHAINES

www.rsc-chaines.fr

commercial@rsc-chaines.fr



COOL NEWS !

Atout Médical avec Fraikin



« Notre flotte se développe en même temps que nous ouvrons de nouvelles agences, commente Thomas Monnerie, directeur Logistique et Achats, Atout Médical. Nous avons choisi Fraikin à l'issue d'une étude de marché rigoureuse. » Créée par des pharmaciens, Atout médical est en capacité de desservir en 45 minutes le secteur de Dinan, Guingamp, Loudéac et Saint-Malo, soit un potentiel de 240 pharmacies. 35 établissements font déjà confiance à la SAS qui leur livre des lits médicalisés, des lève-personne, des fauteuils roulants, des appareils d'aide à la marche, des appareils respiratoires, du matériel d'allaitement, ainsi que du matériel pour la salle de bain ou les toilettes, plus généralement, ce qui permet le maintien à domicile. L'agence peut également, en liaison avec le pharmacien, livrer à domicile et montrer le fonctionnement des appareils. L'agence dispose également d'une salle de formation, accessible aux professionnels de l'intervention à domicile.



(De g. à d.) Frédéric Godet, technicien, Nicolas Le Bras, directeur général, Olivier Person, directeur du développement, et Yoann Pellan, chef de l'agence de Plestan (22).

> CONNECTIVITÉ

KUEHNE+NAGEL FRANCE

Le logisticien choisit la solution de télématique Trimble pour sa flotte de 1 100 poids lourds.



Frédéric Cavagnara, directeur douane France (à g.) et Simon Gauvry, directeur QSHE France.

L'objectif du programme « Net Zero Carbon » de Kuehne+Nagel, avec l'installation de la solution Trimble, est de collecter des données afin de renforcer sa politique d'éco-conduite partagée avec ses conducteurs. Cela devrait contribuer à réduire les émissions de CO₂ de -4% la première année puis -2,5% les années suivantes. Simon Gauvry, Directeur QSHE France chez Kuehne+Nagel, explique ce choix : « Nous avons choisi la solution Trimble car elle a démontré pendant la phase de test la qualité de l'analyse des données proposées et son expérience en matière de politique Eco-conduite. L'implémentation de cette solution s'inscrit dans notre plan Net Zero Carbon : Kuehne+Nagel s'engage pour la neutralité carbone et la solution de télématique contribue à réduire notre empreinte ».

Notons que ce partenariat entre Kuehne+Nagel et Trimble est le fruit d'une construction progressive depuis plusieurs mois. Une phase de test avait été effectuée en 2020 alors que la crise sanitaire battait son plein. Le choix ayant été validé suite à cette période d'essai, les boîtiers Trimble ont donc été installés début 2021 sur 100% de la flotte poids lourds de Kuehne+Nagel France, soit 1 100 tracteurs et porteurs. » ■

Notons que ce partenariat entre Kuehne+Nagel et Trimble est le fruit d'une construction progressive depuis plusieurs mois. Une phase de test avait été effectuée en 2020 alors que la crise sanitaire battait son plein. Le choix ayant été validé suite à cette période d'essai, les boîtiers Trimble ont donc été installés début 2021 sur 100% de la flotte poids lourds de Kuehne+Nagel France, soit 1 100 tracteurs et porteurs. » ■

KN PHARMACHAIN

L'offre de Kuehne+Nagel pour l'industrie pharma s'intitule KN PharmaChain. Le groupe dispose d'un réseau d'agences, plus de 240 dans le monde, qui répondent à une certification interne. Ce référentiel s'applique à tous les moyens logistiques, que ce soit du transport routier, aérien ou maritime. Cette certification est encadrée en interne par plus de 80 auditeurs de Kuehne+Nagel. Ils vont aider chacune des agences à rester conformes aux bonnes pratiques de distribution, alors que la réglementation évolue rapidement. Sur l'aérien, tout le réseau est certifié CEIV Pharma.



LA MAÎTRISE DE LA CHAÎNE DU FROID

SOLUTIONS D'EMBALLAGES AUTONOMES QUALIFIÉES POUR ASSURER LA CHAÎNE DU FROID DU PREMIER AU DERNIER KILOMÈTRE



Sofrigam conçoit et fabrique des solutions réfrigérantes autonomes pour assurer le transport de produits pharmaceutiques sous chaîne du froid. Elle accompagne depuis plus de 40 ans les plus grands industriels pharmaceutiques mondiaux.

Son expérience, son expertise technique et sa rigueur, lui permettent de développer des solutions innovantes, qualifiées et validées pour le transport de produits de santé, et adaptées à chaque maillon de la chaîne logistique.

L'objectif ? Faciliter la gestion de la chaîne du froid, réduire les coûts logistiques et limiter l'impact environnemental des expéditions.

Sofrigam garantit ainsi maintien de la température et maîtrise des coûts d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement, quelles que soient les conditions de transport.

in Sofrigam
 @Sofrigam
 @SofrigamFrance

SOFRIGAM
 1 rue de l'Union-C520137
 92565 Rueil-Malmaison Cedex
 France
 Tél. : +33 (0) 1 46 69 85 00
www.sofrigam.com

> ALLIANCE STRATÉGIQUE

ALSALOGPHARMA, 1^{ER} RÉSEAU SANTÉ 100% INTÉGRÉ

Les groupes Olano et Kessler viennent de s'associer pour lancer le premier réseau en propre de transport, de stockage et de logistique des produits de santé, conformément aux exigences de l'ANSM et de l'ANSV.



« LA LOGISTIQUE SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE
SIGNE L'ADN DES ASSOCIÉS. »
PHILIPPE KESSLER.

Le réseau gère l'intégralité des flux du petit colis à la palette, de la prise en charge à la distribution finale. Le réseau maîtrise l'intégralité de la Supply chain en température 100% dirigée (froid actif bi-température +2°C/8°C et +15°C/25°C). La sécurisation offre 100% de traçabilité (métrologie, intégrité des données). Les moyens sont 100% dédiés (véhicules et plateformes qualifiés worst case). La couverture est 100% nationale (J+1,

J+2, Corse J+3). La qualité est 100% GDP Compliance, certifiée SGS. « Nous mettons à la disposition du marché nos 40 ans d'expérience dans le domaine de la température dirigée et plus particulièrement l'expertise de la gestion des produits de santé, des produits à fortes contraintes et/ou à forte valeur, estime Philippe Kessler et Nicolas Olano. Cette culture de la maîtrise de la chaîne du froid et du respect des produits accompagne nos clients dans



toutes les opérations de transport des produits thermosensibles. »

Alsalogpharma assure toutes les activités de logistique dédiée et de distribution fine en totale conformité avec les exigences des Bonnes pratiques de distribution. Pour apporter tout le soutien nécessaire à la gestion de ces activités, l'organisme de formation en interne (Datadock) propose différents modules de formation pour les collaborateurs Santé des clients amenés à organiser et superviser leurs opérations de transport et de distribution. Au-delà des formations de base relevant des différentes certifications ISO qui encadrent ce fonctionnement, les collaborateurs sont sensibilisés aux règles et particularités des produits de santé et habilités



Les plateformes logistiques sont qualifiées selon la norme FDX 15.140 de même que la totalité du parc roulant.



aux règles de sûreté. « Nous intervenons également en matière de conseil et d'organisation du schéma logistique de vos produits afin de garantir une organisation en totale cohérence avec les exigences des autorités de Santé françaises et internationales (sites déclarés ANSM et FDA selon les produits et opérations », précise Nicolas Olano. Et Philippe Kessler conclut : « Nos plateformes logistiques sont qualifiées selon la norme FDX 15.140 de même que la totalité de notre parc roulant. Toute notre organisation est opérée sous température dirigée avec des étalonnages annuels des enregistreurs et une chaîne de traçabilité assurée par des moyens informatiques développés sur mesure et validés de manière à garantir une totale intégrité de vos données. Le suivi, la traçabilité des envois et les remontées d'alarmes en temps réel en cas d'anomalie ou de déviation de température sont assurés par un outil de géolocalisation 24/7 indispensable à la spécificité de vos produits. » ■

> COSMÉTIQUE

HEPPNER LANCE SA NOUVELLE MARQUE HEALTH AND BEAUTY

Heppner lance une nouvelle solution de transport dédiée aux acteurs des industries de la santé et de la beauté.

La nouvelle offre Health and Beauty permet de répondre intégralement aux besoins et de cibler tous les produits, qu'il s'agisse de médicaments, de produits cosmétiques ou encore de matériel médical. Cette marque regroupe une nouvelle gamme de services sur mesure selon la typologie des produits



« HEPPNER PROPOSE DIFFÉRENTS NIVEAUX DE SERVICES CONFIGURABLES SELON LES EXIGENCES DE CHACUN. »
FABIENNE BOURSEUL,
DIRECTRICE DE LA MARKETLINE
HEALTH AND BEAUTY.

acheminés. Elle inclut notamment des process spécifiques de livraison en milieu médical et sensible, des process dédiés de suivi et de traçabilité de température, le traitement prioritaire, une manipulation adaptée des marchandises, la sécurisation des flux, la livraison dans des environnements BtoB et BtoC et ce, dans le strict respect des Bonnes Pratiques de Distribution et de la certification Certipharm V7.1. « Ce qui rend cette offre unique, c'est qu'elle ne s'adresse pas seulement à nos clients mais aussi aux clients de nos clients, affirme Fabienne Bourseul, directrice de la Marketline Health and Beauty chez Heppner. Le travail commun effectué avec nos clients nous permet aujourd'hui de proposer différents niveaux de services configurables selon les exigences de chacun, qu'il soit donneur d'ordres ou destinataire final. » ■

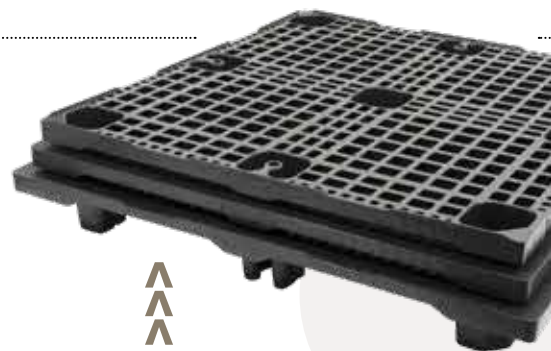


Le groupe Heppner renforce sa position sur le marché santé qui pèse aujourd'hui plus de 15% de son chiffre d'affaires.

SHOPPING



L'utilisation de la ceinture Craemer repose sur un principe modulaire. En fonction des besoins, on utilise 1, 2 ou 3 ceintures pliantes selon la hauteur et le volume du chargement. Le pliage et dépliage de la ceinture se fait très facilement, le système d'ouverture et de fermeture ergonomique a été spécialement étudié pour la sécurité et le bien-être des opérateurs.



Smart-Flow, spécialisée dans le développement, la fabrication et la commercialisation de palettes plastiques, innove avec sa nouvelle gamme de palettes emboîtables plastiques carrées, en 3 formats, de 1100 mm x 1100 mm, à la version SF1200L de 1200 mm x 1200 mm.



Savoie dévoile Odatio, sa nouvelle solution logicielle de gestion de la supply chain execution. Objectif : apporter une réponse innovante, évolutive et sur mesure aux nouvelles exigences d'un secteur en perpétuelle mutation.

L'e-Voucher Paki permet aux distributeurs et logisticiens de faire des économies substantielles (temps, matériel) et assure une transparence constante des dettes et créances de palettes. Les

numéros uniques des e-Vouchers sont sauvegardés numériquement et affichés automatiquement et de façon transparente sur le compte Paki du client.



Le magasin Lidl implanté Bld de Strasbourg, à Paris, souhaitait réduire la formation de glace sur les évaporateurs, de neige sur les produits et de brouillard dans la chambre froide négative. Il a équipé sa chambre froide du système Icedry Box de Munters.





Sofrigam présente Igloo, la seule pochette réfrigérante labellisée Certicold Pharma à destination du grand public,

qualifiée pour le maintien durant le transport de produits pharmaceutiques thermosensibles. Elle protège les vaccins ainsi que les médicaments et autres traitements nécessitant d'être maintenus entre +2°C et +8°C, sur les trajets entre la pharmacie et le domicile, puis entre le domicile et le cabinet médical.

La majorité des vaccins avant administration sont à conserver à une température de +5°C avec une tolérance de +/-3°C, soit une plage de température comprise entre +2°C et +8°C, y compris pour les vaccins anti-Covid-19. Igloo est réutilisable 100 fois sur des trajets courts (inférieurs à 1 heure) et peut-être utilisée par tous les membres d'une famille, tant pour des vaccins que pour tout autre médicament thermosensible.

Continental commercialise un assistant de virage à droite qui aide les conducteurs dans la situation souvent déroutante de tourner à droite.

Idéal pour limiter le risque d'accident avec les deux-roues ou les piétons.

Le nouveau radar à courte portée permet une détection plus précise de l'environnement du véhicule.



> PALETTISATION

SCOTT PAL 4.0 EN DOUBLE ENTRÉE

Ce projet de palettisation de fin de ligne en double entrée est conçu pour le compte d'un leader européen de l'agroalimentaire.

Le client a fait appel à Scott pour augmenter sa capacité de production, réduire l'intervention manuelle et améliorer la qualité des piles de palettes. Le tout avec un seul palettiseur au lieu de deux, ce qui conjugue fiabilité, moindre coût et utilisation plus efficace de l'espace au sol. Le projet a été conçu pour traiter automatiquement plusieurs produits différents tels que des caisses, des barquettes ou des emballages sous film rétractable. Le projet fait intervenir



Cette solution peut traiter jusqu'à 130 pièces par minute.

un système de convoyeur d'alimentation à double voie sans pression, ce qui permet un maniement délicat des produits. Le point essentiel du projet est le dernier palettiseur Alvey 4.0, équipé d'un système de dépose d'intercalaires. Le système fonctionne avec deux types de palettes, les palettes EURO et les palettes industrielles. Les palettes vides sont stockées dans des distributeurs qui alimentent automatiquement le palettiseur avec le type de palette souhaité, en fonction du produit à palettiser.

Puis un élévateur de palettes à grande vitesse place la palette juste en dessous du tablier, où elle est alignée avec précision par un dispositif de centrage électrique. Les produits sont transportés sur des convoyeurs AccuGlides, convoyeurs de caisses à zéro pression qui conjuguent manipulation délicate et optimisation des vides dans le flux des produits. Pour maximiser la capacité de palettisation, le chargement est assuré par deux lignes de convoyeurs parallèles qui convergent juste avant le palettiseur. ■

> PREMIÈRE EUROPÉENNE

XPO LOGISTICS TESTE UNE SOLUTION DE CHARIOT ÉLÉVATEUR AUTONOME EN FRANCE

XPO Logistics annonce un programme de tests d'une nouvelle technologie en collaboration avec Balyo, un développeur spécialisé dans la robotique pour les équipements de manutention de marchandises.



Balyo développe ses robots élévateurs autonomes en collaboration avec Linde Material Handling.

XPO est la première entreprise de logistique en Europe à tester le nouveau chariot à mât rétractable robotisé de Balyo en conditions réelles. Le premier test est en cours dans un centre de distribution de XPO près de Blois. Les chariots robotisés du projet pilote ont une portée de 11 mètres et sont capables de manœuvrer dans des allées étroites de seulement 2,9 mètres, tout en déplaçant 10 à 20 palettes par heure, selon leur utilisation. Ils fonctionnent en toute sécurité dans des entrepôts mixtes, aux côtés des employés et des chariots élévateurs traditionnels. « Nous travaillons en étroite collaboration avec XPO afin d'améliorer notre dernière technologie de robot à mât rétractable pour leurs entrepôts de pointe, affirme Pascal Rialland, CEO de Balyo. Notre collaboration permet de valider les performances de nos robots autonomes dans des applications spécifiques afin d'apporter le plus de bénéfices aux opérations logistiques de XPO ». ■

NOUVEAUX HORIZONS

AGENCE CONSEIL EN COMMUNICATION & MÉDIAS
PRINT - DIGITAL - EVENT - SERVICES



UNE ÉQUIPE D'EXPERTS
AU SERVICE DE VOTRE PERFORMANCE
www.nouveauxhorizons.info

COMPTEZ SUR VOTRE CAMION MAN



... ET GARDEZ VOTRE SÉRÉNITÉ.

Doublement fiables et pourtant uniques. Les nouvelles gammes MAN TGM et MAN TGL forment un solide doublet en termes de professionnalisme et de productivité. Elles apportent sur la route toutes les qualités qui font de MAN la marque synonyme d'une mobilité novatrice et fiable. Les MAN TGM et MAN TGL nouvelle génération séduisent par leur excellente qualité. Aujourd'hui, ces camions présentent une chaîne cinématique améliorée et des équipements adaptés à la distribution. La transmission devient encore plus efficace. Le poste de conduite gagne nettement en confort.

Pour en savoir plus :

