

NUMÉRO 50 | MARS 2024

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



DOSSIER

LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

ET AUSSI

GEODIS, BIOMÉRIEUX, DOCKINN...

**FOCUS SUR LA CONNECTIVITÉ
ET LES JOP 2024**

LAHAYE
Global Logistics



SELF**I** salon
européen
logistique
froid
innovation
»»» by FROIDNEWS



RUNGIS
MARCHÉ INTERNATIONAL

MERCREDI 29 & JEUDI 30 MAI 2024

INFO : LESELF.COM

aye

blueSeal®

le rideau d'air haute performance

Maintenir la chaîne du froid, protéger vos marchandises et économiser du carburant, avec une barrière d'air efficace et sans contact.



Respect de la chaîne du froid

BlueSeal maintient la température du chargement même lorsque les portes sont ouvertes, ce qui permet de conserver vos produits sensibles lors de nombreux arrêts.



Économique en carburant

BlueSeal peut-être rentabilisé en seulement 8 mois, grâce aux économies considérables de carburant pour le refroidissement.



Sans contact pour les livreurs

BlueSeal offre une solution confortable, hygiénique et sûre. Les conducteurs ne sont pas gênés par une obstruction ennuyeuse de la porte tout en (dé)chargeant.

Conçu pour s'adapter à tous les véhicules :



KEEP YOUR COOL

La technologie du rideau d'air BlueSeal est protégée par un brevet. Découvrez nos tests et nos analyses sur www.brightec.fr



PROJECTEUR



LE CHOIX DE LA RÉDACTION : Froid News met à l'honneur une personnalité qui œuvre en faveur de la filière de manière éco-responsable.

« LE SELFI NOUS PERMET DE RASSEMBLER L'ENSEMBLE DES PROFESSIONNELS DE LA FILIÈRE. »

STÉPHANE LAYANI,
PRÉSIDENT DU MARCHÉ DE RUNGIS.

ÉDITEUR : Nouveaux Horizons Sarl
4 route de Fontainebleau, 77690 Montigny-sur-Loing
SIRET 394 263 552 00033

Froid News, Profession Carrosserie, transportssi-mo.com, TOP ! Truck Occasion Premium, TRM Le Guide, SELFI sont des marques déposées de Nouveaux Horizons.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Pierre Besomi, pierre.besomi@froid-news.com
Tél. : 06 11 84 13 47

ÉDITRICE : Sylvie Warnet
sylvie.warnet@froid-news.com

JOURNALISTES (ayant collaboré à ce numéro) :
Pierre Besomi, Slimane Boukezzoula, Charlotte Cousin, Erick Demangeon, Loïc Fieux.

RÉDACTRICE-EN-CHEF ADJOINTE :
Elodie Fereyre, elo.fereyre@gmail.com

ÉDITRICE DÉLÉGUÉE,
PUBLICITÉ & PARTENARIATS :
Laurence Emery, froidnews@defis-regie.com
Tél. : 06 11 87 20 61

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

ABONNEMENTS :
Carole Dubbeld, carole.dubbeld@froid-news.com
CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur
PHOTOS : DR - DÉPÔT LÉGAL : MARS 2024
IMPRIMÉ EN FRANCE

ÉDITORIAL

ZONES ROUGES

La tension monte à l'approche des JOP pour les transporteurs-logisticiens impliqués dans l'approvisionnement de la Capitale et de ses nombreuses communes satellites. Nourrir chaque jour environ 12,5 millions de Franciliens auxquels s'ajouteront 1,6 million de visiteurs (répartis sur plusieurs semaines) a de quoi préoccuper la filière ; surtout si les tensions sociales continuaient à perturber la vie de la cité avec à peine plus d'une journée de réserves alimentaires pour Paris intra-muros. Lire aussi les propos de Denis Bertin, Directeur général chargé du développement du Groupe Jacky Perrenot (p.46).

Bonne nouvelle avec la montée en puissance de la nouvelle édition du SELFI, le salon de la filière logistique du froid, qui se présente sous les meilleurs auspices au Marché International de Rungis (voir le dossier de présentation p.4). À noter l'intérêt croissant de nouveaux exposants issus d'un éco-système élargi, démontrant l'intérêt de créer un carrefour de tous les métiers concernés par la chaîne du froid. Placé sous le signe de la décarbonation, la communication du SELFI (augmentée très fortement) vise en particulier les artisans-commerçants des métiers de bouche, les chargeurs agroalimentaires ainsi que les transporteurs et organisations impliqués dans l'approvisionnement quotidien de produits alimentaires.

Mais Paris n'est pas la France et il existe, par exemple, d'irréductibles Bretons, comme le Groupe Lahaye Global Logistics qui nous a fait confiance à travers le dossier consacré à cette très belle entreprise familiale. Ici comme ailleurs, on ne lâche rien dans la logistique du froid.

PIERRE BESOMI

SOMMAIRE

4



SELFI REVIENT À RUNGIS

22



DOSSIER LAHAYE GLOBAL LOGISTICS UN GROUPE BIEN ANCRÉ DANS SON SIÈCLE

38



FOCUS CONNECTIVITÉ : INTEROPÉRABILITÉ ET QUALITÉ D'ABORD

44



SOLUTION TRANSITION ÉNERGÉTIQUE INTERVIEW DE YANN VIGUÏÉ (AUTF)

49



SOLUTION FROID : CARRIER, THERMO KING

ACTUALITÉ

COOL NEWS !

SITL 2024 : les voies du changement

Le SITL (Salon International du Transport et de la Logistique) ouvrira ses portes du 19 au 21 mars 2024 à Paris Nord Villepinte, Hall 7. On y découvrira deux nouveautés : « Le métamorphose center », espace de plus de 3 000 m² au cœur du salon, dédié à l'innovation et au networking pour accompagner la transformation de l'ensemble de la filière, et le Campus, espace dédié à l'attractivité et aux besoins RH. Avec 400 exposants, dont les leaders du marché, répartis sur 9 secteurs et 110 conférences, le salon veut redevenir le point de rencontre de référence pour l'ensemble des acteurs français et internationaux de l'industrie du transport et de la logistique.

EFB rejoint le groupe Sofrilog



La société EFB vient d'être reprise par le groupe Sofrilog.

Depuis plus de 33 ans, la société Entrepôts Frigorifiques de Bressuire (EFB) met au service de ses clients 20 000 m³ de froid négatif et deux tunnels de congélation en apportant, avec son équipe, tous les services de la logistique de proximité. Récemment rachetée par Sofrilog, EFB vient renforcer son maillage dans l'ouest de la France et permet à ses clients de s'appuyer sur les capacités logistiques et transport du groupe Sofrilog.

> RAPPROCHEMENT

PETIT FORESTIER PARTENAIRE D'EUROCOLD

Le groupe Petit Forestier annonce l'acquisition d'une participation importante dans Eurocold, société australienne située dans la région de Brisbane. Cette dernière, fondée en 2021 par Avraam Solomon, est spécialisée dans la location de véhicules frigorifiques, avec une flotte de 260 véhicules et une équipe expérimentée de 35 personnes.

INTERNATIONALISATION

Avec ce partenariat, le groupe Petit Forestier, entreprise familiale dirigée

par Léonard Forestier, part à la conquête de nouveaux territoires et renforce sa position de spécialiste mondial du froid. Le groupe réalisera désormais 50 % de son activité de location de véhicules en dehors de son marché domestique et affiche ainsi clairement son ambition de devenir le leader mondial de la location de véhicules frigorifiques durables. Eurocold et le groupe Petit Forestier partagent la même culture d'entreprise et les mêmes valeurs, en mettant l'accent sur le service, la satisfaction du client et des relations de travail étroites. ■

> GESTION DE FLOTTE

ECR ET KRONE UNISSENT LEURS FORCES

La société allemande ECR Solutions, spécialiste de l'optimisation des process opérationnels, en particulier pour les flottes, vient d'être intégrée à la holding du groupe Krone. « L'intégration d'ECR dans le groupe Krone est une étape logique et judicieuse pour deux entreprises qui s'orientent vers l'avenir de manière créative et numérique, a notamment déclaré le fondateur et directeur général Fred Schäfer d'ECR. Depuis 2016, Krone et ECR travaillent ensemble avec beaucoup de succès sur l'orientation stratégique du Krone Service World, qui a été renforcée par la première prise de participation en 2022. Nous mettons maintenant en commun notre expertise afin de développer ensemble



De gauche à droite, Karsten Küwen, Sascha Gebhardt (CIO), Ole Klose (CFO), Fred Schäfer, Philip Häusler et Dr. Goy-Hinrich Korn (CDO) se réjouissent de travailler ensemble sur des solutions durables pour les clients.

des solutions clients durables encore plus rapidement et plus efficacement à l'avenir. En tant qu'entreprise familiale responsable, dotée d'un grand potentiel d'innovation et d'une forte solidité financière, Krone, l'un des leaders mondiaux dans le domaine des services, est le partenaire idéal pour sécuriser le modèle économique d'ECR. » ■

A D V A N C E R™ e
ALL-ELECTRIC, ALL-ADVANCER

**Fiabilité sans compromis.
Zéro émission.**

Bénéficiez de la réfrigération zéro émission pour vos semi-remorques avec le premier **Advancer tout électrique !** En combinant la **puissance frigorifique de référence de l'Advancer** avec un **fonctionnement entièrement électrique**, l'A-500e est votre partenaire idéal dans votre évolution vers une flotte neutre en carbone.

Compatible avec **plusieurs sources d'énergie alternatives**, tel qu'AxlePower, EnviroDrive ou le pack batterie Energ-e, l'A-500e vous aide à convertir votre flotte pour un **avenir plus durable**, sans compromettre la puissance frigorifique ou les performances opérationnelles.



→ DES ÉCHANGES CONSTRUCTIFS



« Le SELFI est une belle opportunité. Il y a une véritable dynamique portée par le prisme des acteurs des métiers agroalimentaires et il se démarque ainsi d'autres salons plus généralistes. Nous avons pu avoir des échanges constructifs avec les acteurs de ce secteur sur les enjeux de décarbonation ainsi que les contraintes du dernier kilomètre qui affectent nos métiers. Le lieu est également chargé de symbole. De plus, le SELFI a été l'occasion de rencontrer un confrère situé à l'autre bout de la France, avec lequel nous avons entamé une collaboration à l'issue du salon. »

Thomas Barbier, directeur général de Lapeyre Logistique.

→ RUNGIS EST LE LIEU DU VÉHICULE FRIGO



« Nous étions présents dans le cadre d'un partenariat avec Lamberet avec lequel nous avions un stand commun. Pour nous, c'était intéressant de participer en s'associant à un partenaire carrossier frigoriste. En ce qui concerne le lieu, le marché de Rungis est une bonne idée, puisque c'est le lieu de France et l'un de ceux en Europe où l'on voit le plus de véhicules frigorifiques rouler, qu'il s'agisse de poids lourds ou d'utilitaires. De plus, nous avons chez Renault Pro+ une présence forte et historique sur le Min de Rungis, qui nous rend légitime et présente un intérêt supplémentaire au Selfi. »

Dominique Guilluy, senior manager Centre National Renault Pro+.

› INTERVIEW

SELFI REVIENT À RUNGIS

« La précédente édition du Salon Exclusif Logistique Froid Innovations a été un franc succès et c'est avec une très grande joie que nous accueillerons la deuxième édition de ce salon dans l'enceinte du Marché International de Rungis », déclare Stéphane Layani, président du Marché de Rungis.

Froid News : Vous accueillerez à nouveau le SELFI à Rungis les 29 et 30 mai prochains, en quoi le Marché International (MIN) de Rungis constitue-t-il un environnement privilégié pour la tenue de ce salon à vocation nationale et européenne ?

Stéphane Layani : La première édition du Salon Exclusif Logistique Froid Innovations a été un franc succès et c'est avec une très grande joie que nous accueillerons la deuxième édition de ce salon dans l'enceinte du Marché International de Rungis. Pour les professionnels de la logistique alimentaire, le Marché de Rungis est incontournable. Grâce à sa position géographique stratégique, ses infrastructures, ses volumes et les projets de développement que nous portons pour la prochaine décennie il est impossible de trouver un autre acteur économique plus pertinent que le MIN de Rungis pour accueillir le SELFI.

F. N. : Qu'apporte de son côté ce salon sur la logistique du froid au marché de Rungis ?

S. L. : A l'heure de la transition énergétique, qui nous oblige à repenser et décarboner la supply chain, il est essentiel de créer les conditions adaptées pour favoriser et accompagner cette transition grâce à l'innovation, la formation, le recrutement... Le SELFI nous permet de rassembler l'ensemble des professionnels de la filière au cœur d'une des plus grandes plateformes logistiques alimentaires. Les innovations portées par les exposants du SELFI aux acteurs du Marché de Rungis sont au cœur de la dynamique de croissance de nos entreprises.

F. N. : Les différentes innovations et les enjeux du secteur du froid font-ils également partie des problématiques des acteurs de la logistique ?

S. L. : La logistique des produits frais est très spécifique. Le parcours d'un produit frais est jonché d'obstacles et d'impératifs. Année après année, Rungis est devenu le point central des principaux axes logistiques alimentaires. Ainsi nous perfectionnons toujours plus notre logistique pour remplir notre mission de service public. Mais cet écosystème logistique complexe doit se réinventer en permanence pour face à de multiples enjeux : la résilience de la chaîne logistique, la transition énergétique, la décarbonation du dernier kilomètre. Ces sujets sont tellement au cœur de nos préoccupations que j'ai rédigé un livre blanc pour « adapter la logistique à la zone à faibles émissions » dont l'objectif est de porter nos enjeux de façon collective aux plus hauts niveaux de l'État,



« LE SELFI NOUS PERMET DE RASSEMBLER L'ENSEMBLE DES PROFESSIONNELS DE LA FILIÈRE. »
STÉPHANE LAYANI, PRÉSIDENT DU MARCHÉ DE RUNGIS.

afin de pouvoir nous préparer aux mois et aux années à venir. Je tiens à rappeler que 60 % des produits alimentaires frais consommés dans la région Île-de-France transitent par le Marché de Rungis avant de terminer dans les assiettes des consommateurs. Notre logistique est d'importance vitale ! ■



→ NOUS SERONS AU RENDEZ-VOUS EN 2024

« Notre renouvellement est la première preuve de notre satisfaction du SELFI à Rungis l'an dernier. Rungis reste une place clé en France, ce qui assure le succès du salon. De plus, c'est l'occasion pour nous de démontrer notre capacité d'innovation, notamment en ce qui concerne l'électrification, et de présenter les solutions élaborées par nos ingénieurs afin de répondre aux attentes de nos clients. Il y a enfin une dimension humaine, Pierre Besomi a su nous convaincre, par sa passion et son enthousiasme. »
Héloïse Mollé et Patrice Deschamps, équipe commerciale Thermo King.

→ UNE BELLE VISIBILITÉ



« Nous y étions l'an dernier pour présenter notre gamme de caissons, c'était une bonne expérience, le salon était bien organisé. Nous avons eu un bon nombre de clients et de prospects qui sont passés sur le stand, même si cela ne s'est pas forcément concrétisé commercialement, cela offre une belle visibilité. Nous revenons cette année puisque nous avons eu de bons contacts et nombre de nos concurrents participants, il faut donc que nous soyons présents. De plus, le Selfi est un bon moyen pour nous de toucher un nouveau segment, celui de l'agroalimentaire, où nous souhaitons nous développer. »

Julien Chardonay, responsable commercial aftermarket Eberspächer.

→ UN ACCÉLÉRATEUR DE CONNEXIONS



« Le SELFI, c'est un salon où nous aimons être présents, car il est plus confidentiel, dans le bon sens du terme, que d'autres foires d'expositions auxquelles nous avons l'habitude de participer.

Nous avons plus de temps pour présenter ce que nous souhaitons mettre en avant auprès de nos interlocuteurs. Et à chaque fois, nous avons de belles surprises, des personnes que nous rencontrons et que nous n'attendions pas forcément mais qui correspondent parfaitement à notre cible. Nous en ressortons satisfaits, c'est un accélérateur de connexions et donc un lieu où il faut être. »

François Gaonac'h, responsable Frappa Locations.

→ UN SALON NOVATEUR



« C'est un salon très intéressant pour nous car nous avons pu rencontrer énormément de monde, il y avait un bon tissu relationnel. C'est bien que des salons comme celui-ci puissent exister, car dans le domaine du froid, cela reste assez novateur et il reste à taille humaine, ce qui est appréciable. Les différentes conférences organisées étaient très intéressantes avec de nombreux témoignages sur des sujets d'actualités et beaucoup de participants. En bref, le SELFI 2023 était vraiment une belle édition. »
Sandra Olano, directrice générale du groupe Olano.

→ AUPRÈS DE NOS CLIENTS AU CŒUR DU MARCHÉ !



« L'an passé, nous avions fait un stand commun avec notre partenaire Renault, et nous avons été très satisfaits de nos contacts. L'avantage du SELFI par rapport à d'autres salons, c'est la qualité des échanges, nous avons pu prendre le temps de discuter avec chaque personne venue nous rendre visite sur le stand. Nous avons beaucoup communiqué en amont, tout comme Froid News, et nous avons ainsi reçu de nombreux dirigeants, des donneurs d'ordre... Enfin, le marché de Rungis est un village et le salon respirait cette bonne ambiance. »
Lucie Lescieux, responsable communication Lamberet.

> INTERVIEW

SELFI SE FOCALISE SUR LES SOLUTIONS DE TRANSPORT FROID DÉCARBONÉES

À trois mois de la tenue du Salon Européen Logistique Froid Innovation, Pierre Besomi, directeur de Froid News et du SELFI détaille les principaux temps forts de l'événement.

Froid News : Pour la deuxième année consécutive, le SELFI se tiendra sur le Marché International de Rungis. Qu'est-ce qui a de nouveau motivé le choix de ce lieu ?

Pierre Besomi : Le Marché International de Rungis, c'est le cœur palpitant de toute la filière agroalimentaire française, européenne et internationale. Il est apparu naturel et évident en 2023 de réaliser une première édition à Rungis. Fort du succès rencontré, nous avons décidé d'y reconduire le SELFI en 2024.

F. N. : Les conférences du salon auront pour ambition de répondre aux différents enjeux des acteurs de la logistique du froid. Pouvez-vous nous en dire plus ?

P. B. : Le SELFI souhaite avant tout se présenter comme un lieu d'échanges et de rencontres permettant d'améliorer ses connaissances et ses réflexions stratégiques pour mieux préparer l'avenir à quelque niveau hiérarchique que ce soit. Dans ce cadre, le fil conducteur sera naturellement celui de la transition énergétique qui préoccupe et concerne l'ensemble de l'écosystème. Le thème de la transition numérique lui est également associé, le tout dans le contexte des JOP 2024 et leur problématique de logistique du quotidien. Seront aussi abordés les sujets liés à l'intelligence artificielle, mais aussi à la livraison urbaine, avec la cyclo logistique.

F. N. : Niveau fréquentation, combien de visiteurs et d'exposants attendez-vous ?

P. B. : En 2023, le salon a accueilli 60 exposants et 900 personnes. Cette année, nous visons 70 exposants et 1 200 visiteurs en sachant que nous préférons privilégier la qualité à la quantité. Parmi les innovations importantes, nous avons mis en place un plan de communication avec la Semmaris [l'entreprise chargée d'administrer le marché international de Rungis] pour faire venir un plus grand nombre d'opérateurs de Rungis au SELFI. Nous souhaitons également voir une représentation plus importante des chargeurs et des grossistes sur le salon.

F. N. : Quels messages souhaiteriez-vous faire passer auprès des exposants et visiteurs ?

P. B. : Nous construisons un SELFI plus éclectique afin de donner satisfaction aux exposants et visiteurs. Le plan de communication cible les grandes typologies de visiteurs au national : transporteurs-logisticiens, chargeurs, distributeurs-grossistes ; et en grand régional : opérateurs de Rungis, métiers de bouche franciliens en quête de solutions décarbonées. Par ailleurs, je tiens à remercier tous les exposants et visiteurs qui ont participé au SELFI depuis sa création en 2017. Enfin, preuve de la qualité de l'offre du SELFI, la Chaîne Logistique du Froid (dont Transfrigoroute France) pourrait tenir ses conseils d'administration dans le salon. ■

Propos recueillis par Charlotte Cousin.

→ UN CARREFOUR D'ÉCHANGES



« Le SELFI est intéressant à plusieurs titres, tout d'abord, pour Sofrilog, cela a été un véritable carrefour d'échanges avec nos partenaires, nos sous-traitants, nos confrères et bien entendu nos clients. C'était une expérience riche d'être rassemblés et de partager autour de thématiques pertinentes comme l'innovation, la réglementation, la RSE ou encore les véhicules propres, qui ont été abordées lors des conférences. Aussi, le fait de se situer au cœur de Rungis, qui est le marché emblématique de l'alimentaire frais, est un vrai plus. »
Sébastien Bossard, directeur commercial de Sofrilog.

→ NOUS SERONS À NOUVEAU PRÉSENTS CETTE ANNÉE



« Le SELFI a été une belle expérience pour Carrier Transcold, et c'est d'ailleurs la raison qui nous pousse répondre présents à la nouvelle édition qui se déroulera au cœur du MIN de Rungis au mois de mai. Bien évidemment, le salon a été l'occasion de rencontrer nos clients et prospects : le visitorat était au rendez-vous ! De plus, nous avons apprécié le choix des thématiques abordées lors des conférences, sur les problématiques actuelles auxquels nos métiers sont confrontés, ainsi que la qualité des intervenants. »
Jean-Pascal Vielfaure, directeur général Région Sud Europe de Carrier Transcold.



> TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

PETIT FORESTIER VEUT FAIRE PASSER 40 % DE SA FLOTTE À L'ÉLECTRIQUE D'ICI 2030

À travers son Electric Roadshow, conçu pour présenter sa gamme électrique à ses clients dans onze pays, Petit Forestier s'engage dans la transition énergétique. Il ambitionne de faire passer 40 % de sa flotte et 70 % de ses commandes de nouveaux véhicules à l'électrique à l'horizon 2030.

Le spécialiste européen de la location frigorifique Petit Forestier souhaite accélérer ses ambitions en matière de développement durable et de transition énergétique. Cette stratégie s'illustre avec l'annonce de plusieurs

objectifs : celui de faire passer 40 % de sa flotte en électrique, mais aussi 70 % de ses commandes de nouveaux véhicules et réduire son empreinte carbone de 25 % par camion d'ici 2030, par rapport à 2021. « Nous avons à l'heure actuelle

environ 80 000 véhicules en gestion, qui fonctionnent majoritairement au diesel, tout l'enjeu est de les faire progressivement transitionner vers une flotte plus durable », indique Jérôme Payonne, directeur marketing et innovation de Petit Forestier. Objectif : atteindre les 10 000 véhicules électriques d'ici 2030, alors que 1 150 sont déjà déployés.

UNE « NOUVELLE LANGUE À APPRENDRE »

Si toutes les énergies auront « potentiellement leur place dans le parc Petit Forestier », le groupe a la conviction que l'électrique va lui permettre d'adresser une majorité des usages de ses clients (au nombre de 15 000), du petit artisan au grand groupe : « La plupart d'entre eux opèrent surtout de la distribution urbaine et régionale, soit des distances n'excédant pas 300 à 400 km, cas pour lesquels l'électrique va être en mesure d'apporter une réponse appropriée. En France, un véhicule électrique représente des économies substantielles de CO₂ pouvant aller jusqu'à 80 à 90 % sur la durée de vie d'un véhicule. Il produit zéro émission de combustion, peu d'émissions de freinage et seulement quelques émissions de particules fines associées à l'usure des pneus », détaille Jérôme Payonne. Pour atteindre ses objectifs de décarbonation, tout l'enjeu pour Petit Forestier consiste dès lors à emmener ses clients avec lui dans cette démarche en les convainquant que cette technologie est susceptible de répondre



De gauche à droite : Jérôme Payonne, directeur marketing et innovation de Petit Forestier, Sylvain Dupont, directeur général de Petit Forestier et Laurent Parmeggiani, directeur grands comptes de Petit Forestier Location.



Petit Forestier compte neuf types de véhicules configurables dans sa gamme électrique.

© PETIT FORESTIER

à leurs besoins. « Cette transition ne va pas se faire en claquant des doigts. C'est quasiment une nouvelle langue qu'il faut apprendre et nous devons créer toutes les conditions favorables pour l'atteindre ». Pour ce faire, Petit Forestier a entrepris un « Electric Roadshow » de six mois dans 25 villes et 11 pays, en commençant par la France, à Rungis (94) : « Ce Roadshow va nous permettre de communiquer avec le marché. Notre ambition est de faire comprendre à l'ensemble de nos clients que cette transition énergétique n'est pas incompatible avec une performance opérationnelle », déclare Sylvain Dupont, directeur général de Petit Forestier.



© PETIT FORESTIER

« NOTRE AMBITION EST DE FAIRE COMPRENDRE À L'ENSEMBLE DE NOS CLIENTS QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE N'EST PAS INCOMPATIBLE AVEC UNE PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE. »

SYLVAIN DUPONT,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE PETIT FORESTIER.

PRODUITS, SERVICES, FORMATION

Dans cette mission d'évangélisation, le groupe entend s'appuyer sur trois piliers : produits, services et formation. Côté produits, Petit Forestier a œuvré au développement de sa gamme électrique depuis de nombreuses années et compte déjà neuf types de véhicules configurables parmi lesquels des petits utilitaires comme le Ligier Pulse 4 ou le Renault Kangoo E-Tech Maxi, des utilitaires plus classiques comme le Iveco eDaily ou le Renault Master E-Tech, mais aussi des poids-lourds avec le 16 tonnes de Renault E-Tech D ou encore sa remorque frigorifique K-Ryole associé à un vélo pour la logistique urbaine. « Le cœur de notre marché va surtout se faire en véhicule léger et le best seller annoncé est l'Iveco eDaily qui a été carrossé chez Lecapitaine », estime Sylvain Dupont. Niveau services, Petit Forestier a formalisé son offre à travers Smart Connect, une solution télématique permettant d'optimiser la gestion de flotte tandis que Smart Elec se présente comme un service de recharge 100 % mobile et modulable, avec en option

le Smart trolley, une borne mobile permettant de recharger un véhicule jusqu'à 80 kW : « Le fait de pouvoir brancher leur véhicule sur cette infrastructure va permettre à nos clients de ne pas se soucier de toute la problématique d'ingénierie et de s'engager rapidement », juge Laurent Parmeggiani, directeur grands comptes de Petit Forestier Location. Enfin, le groupe a défini des objectifs de formation de ses équipes à l'utilisation de l'électrique, plus de 140 collaborateurs en ayant déjà bénéficié depuis 2022 sur des opérations

d'intervention, de dépannage et de remorquage. « Il s'agit d'un enjeu stratégique et nous allons accélérer dans cette voie-là, le deuxième point consistant à former les collaborateurs de nos clients », poursuit Sylvain Dupont. A l'heure actuelle, 6 % des véhicules en commande concernent l'électrique, alors qu'ils étaient 3 % l'année dernière, « ce qui amène à 410 véhicules électriques en location en 2024, donc le développement est palpable sur le terrain », termine-t-il. ■

Charlotte Cousin



Avec l'Electric Roadshow, Petit Forestier va effectuer une tournée de 6 mois dans 25 villes de 11 pays d'Europe pour aborder la question de l'électrique et présenter ses dernières innovations.

© DR

> SILENCE, ON LIVRE !

PARIS MISE SUR LES LIVRAISONS EN HORAIRES DÉCALÉS

À l'occasion d'un Meet Up à l'Académie du Climat, la Ville de Paris, le Club Déméter et Certibruit ont planché sur la question des livraisons en horaires décalés. Des acteurs du secteur étaient venus témoigner de leurs pratiques et de leurs solutions pour des acheminements en cœur de ville plus silencieux et plus durables.

La question de la logistique urbaine dans la capitale française n'est pas neuve. Dès 2006, la Ville de Paris publiait sa charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises. Actualisée en 2013 sous le nom de « Charte en faveur d'une logistique urbaine durable », elle visait à optimiser le flux des marchandises, tout en maîtrisant les nuisances générées par

place des livraisons silencieuses à horaires décalés dans le 13^e arrondissement d'avril à juillet 2021 (en fin de soirée ou tôt le matin), avait montré ses bénéfices. Deux ans plus tard, le sujet, toujours d'actualité, était l'occasion d'un Meet Up, organisé à l'Académie du Climat à Paris, autour de la thématique : « Livraisons en horaires décalés : une solution pour livrer, plus vite, plus sûr et plus silencieux ». Une édition

« NOUS SOMMES LARGEMENT EN DESSOUS DES CRITÈRES PIEK, NOUS POUVONS DONC LIVRER LA NUIT. NOUS NOUS BAPTISONS "LE FROID DÉCARBONÉ AUTONOME DU 21^E SIÈCLE". »

GILLES LABRANQUE, PRÉSIDENT DU GROUPE SOFRIGAM.

ce transport (émissions de gaz à effet de serre, gêne sonore...). Pour fluidifier la livraison en ville, Paris a également mené un travail d'expérimentation autour de la logistique urbaine afin de tester, en situation réelle, de nouvelles solutions en matière de logistique, de distribution, d'enlèvement de marchandises et de stationnement sur l'espace public. Parmi ces expérimentations, l'une d'elle (co-pilotée avec la Mairie du 13^e, le club Déméter, l'association Certibruit et l'observatoire Bruitparif), ayant consisté à mettre en

destinée notamment à mettre en relation des spécialistes de la livraison silencieuse avec des commerçants parisiens.

LE DÉFI DES JEUX OLYMPIQUES

« Entre janvier et octobre 2023, nous avons reçu plus de 800 sollicitations pour nuisances sonores dont 17 % concernaient les bruits d'activité professionnelle et 1,2 % ceux de livraison », indique Justine Monnerau, responsable du pôle média du Centre d'information sur le bruit (CidB). Si le pourcentage paraît mince il n'en cache

pas moins une vraie préoccupation en matière de logistique urbaine, avec un défi à court terme, celui des Jeux olympiques, et leurs flux de marchandises entrantes amenés à transiter durant cette période. Pour mener à bien cette logistique durant les JOP, l'une des principales pistes évoquées est de réaliser des livraisons la nuit. Et pour soutenir les professionnels dans leur équipement vers un matériel silencieux, une nouvelle subvention était annoncée par David Belliard, adjoint à la Mairie de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie : alors qu'une aide financière de 3 000 € était accordée par la Ville, elle est désormais passée à 10 000 € pour accompagner les investissements en vue de livraisons silencieuses, « par exemple la création de sas ou l'usage de matériaux permettant d'amoindrir les nuisances sonores pour l'ensemble des riverains. Cette aide financière permettra, je l'espère, d'avancer avec l'ensemble des parties prenantes et des acteurs économiques vers des solutions essentielles pour la collectivité et majeures pour l'ensemble de l'écosystème ».

DES SOLUTIONS POUR LIVRER SANS NUISANCES

À l'occasion de cette réunion, Eric Devin, président de l'association Certibruit soulignait que décaler les livraisons tôt le matin ou tard le soir en limitant les nuisances sonores se présentait comme une solution logistique efficace car adaptée aux enjeux du dernier kilomètre, offrant la possibilité de livrer les produits en l'absence du client et permettant « d'améliorer l'efficacité des véhicules, y compris pour la production de froid : moins d'embouteillages, température ambiante plus basse ». Était venue témoigner sur le sujet Vanessa Marcelino, manager RSE chez Carrefour, en tant que membre historique du label Certibruit dès sa fondation : « Aujourd'hui nous avons 44 magasins labellisés sur toute la France (17 parisiens) et 750 véhicules roulant au biométhane », Carrefour ayant fait le choix de convertir sa flotte de véhicules à ce carburant alternatif l'amenant à acheminer

ses produits « avec 50 % moins de bruit comparé à un véhicule diesel. Cela nous permet de livrer propre et silencieux nos magasins en horaires décalés ». Avec sa solution connectée pour un accès sécurisé au magasin, Kwikwink se présente de son côté comme « un facilitateur de la livraison de nuit », ayant « disrupté le contrôle d'accès » expliquait Pascal Laurence, cofondateur de la société qui a développé un système permettant une livraison en toute sécurité en l'absence du réceptionnaire. Niveau véhicule, François Gaonac'h, responsable de Frappa Locations, carrossier constructeur de véhicules frigorifiques, était venu témoigner des innovations apportées par l'entreprise pour la réduction des émissions sonores avec le déploiement depuis une quinzaine d'années de solutions cryogéniques : « Nous nous qualifions d'opérateurs de froid durable. Nous avons développé des groupes frigo qui ne font pas de bruit. Notre promesse : des livraisons sans nuisances sonores, sans odeur, sans particules avec une décarbonation multipliée par dix », décrivait-il. Toujours dans le domaine du froid, Gilles Labranque, président du groupe Sofrigam, spécialisé dans la livraison réfrigérée, urbaine, décarbonée et autonome, était venu présenter son entité Coldway Technologies qui conçoit, teste et fabrique des groupes de réfrigération autonomes destinés à être assemblés sur des conteneurs isothermes. Le tout repose sur la technologie française de production de froid (ou de chaud) Coldway Inside qui se déploie sur le principe de la sorption solide-gaz et possède l'avantage de fonctionner sans bruit, « de n'émettre aucun CO₂ », et d'être rechargeable à l'infini : « Nous sommes largement en dessous des critères PIEK (60 dB(A) à 7,5 mètres de la source de bruit, ndlr), nous pouvons donc livrer la nuit. Nous nous baptisons "le froid décarboné autonome du 21^e siècle" ». À l'heure actuelle, la technologie est présente sur des petits véhicules électriques, vélos cargos, rolls, avec « déjà plus de 1 000 véhicules qui tournent », indiquait Gilles Labranque. ■

Charlotte Cousin



La rencontre sur les livraisons silencieuses organisée par la Ville de Paris avait pour mission de faire travailler ensemble des spécialistes de la livraison silencieuse avec des commerçants parisiens.



La mise en place de livraisons silencieuses, en horaires décalés, se présente comme une solution pertinente pour diminuer les nuisances sonores, le risque de congestion et la pollution.



La Ville de Paris a lancé une aide de 10 000 € à destination des professionnels désireux d'investir dans du matériel silencieux.

> LOGISTIQUE URBAINE

InTerLUD+ À L'HEURE DE LA PÉRENNISATION DES ACTIONS

Dans la cadre de sa rencontre nationale 2023, le programme InTerLUD+ est venu partager les résultats des expérimentations et actions mises en place dans les territoires, avec 41 collectivités déjà engagées dans l'élaboration d'une charte de logistique urbaine durable. L'occasion également de présenter sa démarche collaborative LUJOP pour préparer les Jeux olympiques et paralympiques 2024.



Le programme InTerLUD+ est doté d'un budget de 20 millions d'euros répartis sur une période de quatre ans et attribués dans le cadre des CEE (Certificats d'Économie d'Énergie).

Portée par l'Ademe, le Cerema, ROZO et Logistic Low Carbon, le programme InTerLUD+ (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) a réuni, lors de sa dernière rencontre nationale plus de 400 acteurs du secteur. Un rendez-vous annuel avec pour mission de rapporter les avancées du programme, ses pistes d'action et ses questionnements, avec la participation de tout un écosystème réuni autour du sujet de la logistique urbaine durable.

DÉPASSER LE STADE DE L'EXPÉRIMENTATION

L'édition 2023 était présentée comme celle du « passage à l'action » en soutenant et pérennisant les initiatives menées dans le cadre d'InTerLUD+ reconduit pour quatre

ans, début 2023. Doté d'un budget de 20 millions d'euros attribué dans le cadre des CEE (Certificats d'Économie d'Énergie), le programme consacre 50 % à l'accompagnement de 61 territoires urbains dans la mise en œuvre de chartes et de 120 actions opérationnelles, 35 % à l'accélération des transitions à travers l'innovation, la formation, les rencontres ou encore les études, et 15 % à l'évaluation, communication et pérennisation des ressources du programme. À ce jour 41 EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) sont engagés dans l'élaboration d'une charte de logistique urbaine durable et 150 collectivités sont sensibilisées. InTerLUD+ a pour vocation d'adresser 20 nouveaux territoires, visant en priorité ceux devant mettre en place des ZFE-m (Zones à Faibles Émissions-mobilité). Pour mener

à bien cette démarche, le programme a également mené des changements dans sa gouvernance « pour un lien encore plus direct avec ses partenaires dans le territoire » : les représentants des collectivités et les confédérations, fédérations, associations professionnelles ne sont plus uniquement des bénéficiaires, formant désormais les comités techniques de liaison, qui seront consultés quatre fois par an pour participer aux discussions internes.

LUJOP AU SERVICE DES JEUX 2024

Difficile de ne pas mentionner les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 dans le cadre de cette rencontre nationale dédiée à la logistique urbaine durable. Pour l'occasion, le programme InTerLUD+ a participé à la création du groupe de travail LUJOP en partenariat avec le Club Logistique en Or, la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et 28 fédérations professionnelles. Agissant « pour la logistique du quotidien durant les JOP », sa mission consiste à aider les acteurs de la filière à anticiper les impacts de ces Jeux sur le transport de marchandises en Île-de-France avec 185 km de voies olympiques réservées. Sur le sujet, il peut déjà se fonder sur les cartes dévoilées fin novembre par la préfecture de police de Paris, indiquant en rouge les accès motorisés interdits, en bleu les accès motorisés réglementés et en noir les sites de compétition. « C'est sur les zones bleues que nous allons beaucoup travailler pour voir com-

ment on peut faciliter leur accès. Nous allons notamment tester un dispositif sur l'obligation de réserver une aire de livraison », détaille Xavier-Yves Valère, chef de la mission fret et logistique à la DGITM (Direction Générale Infrastructures Transports et Mobilités). Pour ce faire, le LUJOP s'appuie sur 10 copilotes (trois à la Métropole du Grand Paris, quatre chez InTerLUD+ et trois à la Ville de Paris) se partageant trois groupes de travail : 1/« Réglementation et dispositifs : circulation et zones sécurisées », 2/« Production de messages : bonnes pratiques, support de com, cartographie... », 3/« Outils d'accompagnement et d'information pour fluidifier la logistique au quotidien des Jeux ». Prochaines étapes ? « Rentrer dans la définition des modes opératoires via le développement des outils d'information et de fluidification des trafics avec près de 90 personnes dans les groupes de travail pour apporter des réponses ciblées »,



Le LUJOP est structuré en trois groupes de travail alliant acteurs publics et privés et animés par des représentants des secteurs professionnels concernés.

indique Jean-André Lasserre, directeur du programme CEE InTerLUD+ chez Logistic Low Carbon. Parmi ces outils, le ministère des Transports a notamment lancé le projet TDM (Travel Demand Management) qui doit, à travers un site internet, donner toutes les indications en termes d'impacts des transports générés par les JOP en

apportant des conseils adaptés selon les usages. Dans le même sens, l'outil DeliveryPark développé par InTerLUD+, pour la gestion des aires de livraison, sera enrichi, offrant la possibilité aux livreurs de préserver des emplacements dans les zones sécurisées. ■

Charlotte Cousin



Des solutions télématiques innovantes pour optimiser la productivité de votre flotte



Gestion de la chaîne du froid

- ✓ Enregistreur homologué EN 12830
- ✓ Traçabilité de la température en temps réel
- ✓ Création de la documentation attestant l'intégrité de la chaîne du froid
- ✓ Alarmes de température
- ✓ Données des groupes frigorifiques et contrôle bidirectionnel
- ✓ Surveillance du niveau de carburant

Contrôle de la pression des pneumatiques

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

Suivi en temps réel

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

Verrouillage et capteurs de portes

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

Données EBS (compatible toutes marques)

- ✓ Réduction des coûts et des usures
- ✓ Maintenance préventive



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

- À la demande, ou bien reçus automatiquement et périodiquement par mail :
- ✓ Comportement de conduite : Analyse du comportement de conduite, freinage brusque et d'urgence, déclenchement du système ABS et RSS
- ✓ Distance parcourue en charge / à vide, tonnes par kilomètre
- ✓ Taux d'utilisation des véhicules
- ✓ Rapport de température numérique et graphique
- ✓ Rapport de maintenance

La plate-forme TCC

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

> JOP 2024

CERTIBRUIT ACCOMPAGNE LES PROFESSIONNELS

La démarche engagée par Certibruit avec la ville de Paris pour approvisionner les commerces alimentaires de la ville tout en limitant les externalités négatives du transport de marchandises (en particulier des véhicules frigorifiques), devient un enjeu pour faciliter la cohabitation des professionnels en ville et les prochains Jeux Olympiques.



Le contexte particulier des Jeux Olympiques 2024 et les mesures de restriction d'accès proposées par la préfecture de police de Paris imposent de réfléchir à une généralisation de la mesure de décalage des horaires de livraison. Le programme Certibruit en France est aujourd'hui reconnu comme un moyen efficace de réaliser des livraisons nocturnes de produits alimentaires frais, sans nuisance pour les riverains. Les premiers acteurs impliqués dans la

démarche ont été les professionnels de l'alimentation, les restaurateurs et les transporteurs sous température dirigée. La logistique du fret de produits frais comporte plusieurs étapes de transport de marchandises depuis le lieu de production ou de stockage jusqu'au lieu de distribution (supermarchés, cash and carry, etc.) ou de consommation (restaurants, hôtels, etc.). Lorsque la dernière étape de ce mouvement de marchandises se déroule au cœur des

grandes villes, on constate un manque d'espace et des intérêts différents selon les acteurs. Le transporteur cherchera à massifier les flux de marchandises afin de rentabiliser ses livraisons en regroupant les tournées ou en mixant les types de marchandises (utilisation de véhicules multi-températures, multi-compartiments pouvant transporter simultanément des produits frais, surgelés et secs en quantités variables). Les sites livrés tentent de faire coïncider les horaires de livraison avec leurs "besoins de service" (livraison avant l'ouverture des restaurants aux clients, en présence des employés, etc.). Les autorités locales prendront des mesures réglementaires pour limiter la congestion urbaine et la durée de présence des véhicules de livraison (par exemple, limitation de la durée des livraisons à 30 minutes à Paris). Pour promouvoir un déplacement des heures creuses de livraison en horaires décalés, il faut donc agir sur les facteurs (la localisation du site, le type de livraison, l'activité commerciale du lieu de livraison et le type de transporteur) qui déterminent la programmation des heures de livraison.

Ces contraintes liées à la réception du fret et à la nature de l'activité définissent les horaires préférentiels pendant lesquels les livraisons seront naturellement effectuées. À noter que les créneaux de livraison choisis ont tendance à chevaucher les heures de pointe dans les grandes villes (livraison le matin entre 7 et 10 heures). Dans ces conditions, le décalage des livraisons tôt le matin ou tard le soir nécessite le volontariat de tous les acteurs.

DES LABELS POUR ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES

L'objectif principal de l'association Certibruit est de développer les conditions d'une participation volontaire des professionnels et d'une incitation du secteur public à aligner les intérêts privés et publics. Cette démarche repose sur la valorisation des entreprises qui s'engagent dans la démarche à travers plusieurs labels qui permettent aux

entreprises d'une part et aux transporteurs d'autre part de démontrer leur engagement dans une démarche de développement durable. La ville de Paris outre de nombreuses initiatives pour sensibiliser les professionnels à entrer dans le schéma Certibruit, a adopté des mesures volontaristes comme le fait de subventionner les professionnels pour réaliser des travaux d'insonorisation ou pour s'équiper de véhicules silencieux. A ce jour, l'association a délivré le label sur près d'une centaine de sites à Paris, Bordeaux, Lyon et dans d'autres villes moyennes en France. Les principaux acteurs concernés sont les grandes surfaces alimentaires mais aussi les chaînes de restauration rapide. La ville de Paris, qui a fait du développement des livraisons nocturnes une priorité de sa politique de logistique urbaine à l'horizon 2023, donne une nouvelle dimension à ce projet notamment à l'approche des Jeux Olympiques 2024. Ainsi, le nombre d'acteurs engagés et des approches spécifiques aux petits commerces ont été menées en 2023 pour augmenter le nombre de sites labellisés, adapter les exigences des chartes aux métiers visés et accompagner les professionnels.

Une subvention spécifique a été créée par la ville de Paris pour aider les commerces à investir dans des travaux d'insonorisation. Les expériences menées dans d'autres pays montrent que les mesures de soutien économique sont plus efficaces pour promouvoir l'acceptation des livraisons en horaires décalés qu'un cadre purement contraignant et qu'une bonne combinaison d'incitations peut augmenter l'acceptation globale des livraisons nocturnes par les sites livrés jusqu'à 40 %.

D'autres exemples montrent que les « événements perturbateurs de la ville », tels que l'organisation des Jeux Olympiques à Londres, ont pu également constituer une incitation forte pour les entreprises à accepter les livraisons de nuit en raison de l'impact de ces événements sur la régularité des livraisons de jour. A cet égard, les labels Certibruit constituent une



des solutions pour faciliter les livraisons pendant la période des Jeux Olympiques organisés à Paris dans quelques mois. Conséquence du fort impact de ces jeux, l'association travaille sur le développement d'outils de sensibilisation et de formation en ligne afin d'offrir à tous les professionnels les éléments clés pour décaler leurs livraisons sans nuire à la qualité de vie des riverains.

LE BRUIT, PRINCIPAL OBSTACLE AUX LIVRAISONS NOCTURNES

L'interdiction des livraisons nocturnes a souvent été le résultat de la pression des autorités locales et des propriétaires qui considèrent le transport de marchandises comme un problème pour la qualité de vie dans la ville. Pour traiter la question du bruit, le Cemafroid a mis en œuvre un programme de certification PIEK pour les véhicules de transport, en coopération avec la RAI PIEK-KEUR. Le système de certification PIEK a développé un protocole de mesures spécifique aux véhicules frigorifiques (considérés comme les plus bruyants en raison des groupes frigorifiques), pour les matériels

peu bruyants afin de respecter les exigences de 62dB (A) et rendre possible les livraisons tôt le matin ou tard le soir. Depuis la première certification délivrée en France, le catalogue des engins de manutention silencieux n'a cessé de s'enrichir, avec une gamme de produits suffisamment large pour ne pas freiner les professionnels souhaitant développer les livraisons de nuit. Après la question de l'atténuation du bruit des groupes frigorifiques ou du bruit de manœuvre des portes des camions frigorifiques, la principale nuisance provient de l'activité de déchargement des marchandises elles-mêmes. Il est donc devenu important, en plus de la certification Piek des équipements de transport, de développer des chartes spécifiques qui prennent en compte les méthodes appliquées lors de la livraison de produits frais ou surgelés. Ces chartes Certibruit imposent d'autres exigences en matière de formation du personnel, de respect des bonnes pratiques et des recommandations relatives aux lieux de livraison eux-mêmes ainsi qu'à l'aménagement de l'espace public. ■

> TEMPÉRATURE DIRIGÉE

API : LE CLUB DÉMÉTER DÉVOILE DEUX DES PROJETS LAURÉATS

Au sein du Club Déméter, l'innovation est un point central pour accompagner les expérimentations. C'est un facteur essentiel à la mobilisation et à la dynamique de projets portés par les membres. Focus sur les lauréats 2024 des API (Appels à Projets Innovants) dans le secteur du froid.



L'association s'évertue à rapprocher et à simplifier l'émergence des idées et des solutions d'un côté, avec les opportunités d'expérimentations que peuvent offrir les entreprises membres de l'autre côté. C'est pour cette raison qu'en 2014, l'association lance les API (Appels à Projets Innovants). L'initiative s'adresse à toutes personnes, entreprise, start-up ou collectivité qui souhaitent soumettre une solution ou un projet innovant en lien avec la supply chain durable nécessitant

un retour d'expérience opérationnelle ou une contribution organisationnelle. Ils bénéficieront ensuite d'un terrain d'expérimentation pour tester grandeur nature leurs projets au sein des entreprises membres qui vont collectivement sélectionner des projets. Cette sélection s'opère par le truchement d'une commission composée de représentants du Club Déméter et qui analyse chaque année les dossiers candidats et évalue la pertinence des dossiers proposés. Le choix final de

la sélection étant guidé tant par l'intérêt marqué de la solution que par la capacité à construire une expérimentation.

10 BOUGIES POUR LES API

Les API Déméter ont donc 10 ans ! Dès l'origine, cette initiative visait à permettre la rencontre entre offreurs de solutions, désireux de tester et déployer leurs innovations, et acteurs de la chaîne logistique, en recherche d'expérimentations pour accompagner leurs engagements RSE. Force est de constater que la formule fonctionne ! Depuis 10 ans, les API Déméter ce sont 150 dossiers soumis et 45 projets lauréats donnant lieu à des sujets et des temporalités d'expérimentations hétérogènes au gré des solutions proposées. Un dispositif qui permet de faire bénéficier aux lauréats d'un terrain d'expérimentations assez unique et de bénéficier de retours d'expériences collectifs. Les API Déméter, c'est aussi un formidable tremplin pour des start-up en développement, de faire connaître leurs projets, de les tester auprès d'une communauté bienveillante et engagée d'industriels, de prestataires et de distributeurs. C'est aussi une opportunité de déployer à plus large échelle pour certains. Nous pouvons citer de belles réussites comme Everysens, Dashdoc, GMR Safety ou encore CRC Services. Signe de convergence, pour les 10 ans des API Déméter, 10 projets ont été sélectionnés par les membres. Un choix final qui s'est fait sur le critère de la capacité des membres à s'investir dans les expérimentations proposées. Cette année, les 16 dossiers candidats étaient pertinents

sur le plan de l'impact RSE Logistique, preuve d'une bonne dynamique auprès des start-up !

Cette année encore, les membres auront l'opportunité d'expérimenter des projets très différents, grâce à un panel de thématiques adressées riches et variées (nouvelles technologies, emballage, social, digital, énergie...) et répondant à de vrais besoins métiers.

« Nous sommes très satisfaits de cette 10^e édition des API Déméter, qui, tant par l'implication des membres que de celle des porteurs de projets, démontrent l'intérêt de

dans sa consommation d'énergie pour le froid, il s'agit d'une solution portée par l'entreprise Créawatt. Créawatt Group est un acteur industriel français, qui conçoit et fabrique des solutions solaires innovantes. Son module photovoltaïque ultraléger Luxsiol permet d'équiper tout type de matériaux sans travaux préalables, notamment les 100 millions de m² de toitures en France qui ne peuvent pas supporter le poids des panneaux solaires traditionnels. Luxsiol a été codéveloppé avec la société chinoise Sunman, dont la ligne de production va être relocalisée à

électrolyse de l'hydrogène et de l'oxygène qui sont incorporés à l'admission d'air du moteur. Les performances associées à un moteur Euro6 ont été certifiées par les TÜV (organisations allemandes travaillant à la validation/certification des produits de tous types pour protéger l'environnement et la santé humaine) dans le cadre de mesures selon le protocole #WHTC, (World Harmonized Transient Cycle) et font apparaître les indicateurs suivants :

- Jusqu'à 21 % de baisse de NOx
- Jusqu'à 9,6 % de baisse de CO₂ (avec utilisation de gazole B7 EN590)
- Jusqu'à 57 % de baisse de HC (Hydrocarbures imbrûlés)
- Jusqu'à 55 % de baisse de particules fines (g/kWh)
- Jusqu'à 90 % de baisse du nombre de particules fines (p/kWh*10)
- Jusqu'à 21 % de baisse de CO (monoxyde de carbone)
- Jusqu'à 47 % de baisse de NH₃ (Ammoniac)

Les expérimentations consisteront à installer et tester des boîtiers sur des véhicules de catégories différentes et d'analyser les résultats obtenus : TCO, l'entretien et la maintenance des véhicules (FAP, lubrifiants, encrassements, disponibilité des matériels...). ■



« NOUS SOMMES TRÈS SATISFAITS DE CETTE 10^E ÉDITION DES API DÉMÉTER. »

VICTOR RAWYLER
EN CHARGE DES OPÉRATIONS
DU CLUB DÉMÉTER.

cette initiative. La richesse et la diversité des 150 projets candidats, ainsi que la mobilisation des membres depuis 10 ans reflètent un secteur dynamique en pleine transformation, poussé par l'innovation pour atteindre ses challenges RSE. Je tiens ainsi à remercier chacun des 16 porteurs de projets qui ont candidaté cette année, et tout particulièrement les 6 qui n'ont pas été retenus par les membres, mais dont les projets, tous pertinents, répondaient tous à des vraies problématiques RSE Logistique. », Victor Rawyler, en charge des opérations du Club Déméter.

DEUX LAURÉATS EN TEMPÉRATURE DIRIGÉE

Parmi les lauréats de cette 10^e édition, on retrouve deux solutions applicables au transport sous température dirigée.

1 - CRÉAWATT

La première vise à équiper des semi-remorques frigorifiques de panneaux solaires souples afin d'alimenter le groupe froid en énergie et rendre la remorque autonome

Amilly (45), créant à terme 300 emplois. Ces modules ont aussi une application dans la mobilité avec la réalisation de containers autonomes (base vie), et de remorques frigorifiques. Le projet déposé par Créawatt et lauréat des API Déméter 2024 concerne l'équipement de remorques frigorifiques. Ce projet consiste à industrialiser la pose d'un kit standard capable de rendre autonome la remorque dans sa consommation d'énergie pour le froid. Cela représente 70m² de panneaux solaires répartis sur les 2 côtés et le dessus, associés à un pack de batteries pilotées par un onduleur chargeur situé dans le rack à palettes. Cet investissement doit permettre d'économiser 6 500 litres de GNR et doit s'amortir en moins de 5 ans.

2 - HYDRAGEN

La deuxième, Hydragen est une solution d'hybridation hydrogène des moteurs diesel développée par DynaCERT. La solution se matérialise par un équipement associé à un moteur diesel (compatible B100 et HVO100) qui produit à la demande par



Le projet Créawatt consiste à industrialiser la pose d'un kit standard capable de rendre autonome la remorque dans sa consommation d'énergie pour le froid.



Hydragen est une solution d'hybridation hydrogène des moteurs diesel développée par DynaCERT.

COOL NEWS !

Stéphane Espinasse prend la direction de l'activité VU/VI d'Iveco France



Stéphane Espinasse succède ainsi à Emilio Portillo, qui travaillait à ce poste depuis 4 ans.

Stéphane Espinasse, président d'Iveco France, a pris la direction de l'activité vente et après-vente de véhicules utilitaires et industriels pour le marché national. Il succède à Emilio Portillo (en poste depuis quatre ans) qui est appelé à de nouvelles fonctions au sein de l'organisation Iveco Truck EMEA. Titulaire d'une licence de droit international public et diplômé de l'IUP de management et de gestion de Clermont-Ferrand, Stéphane Espinasse a passé plus de 25 ans dans l'industrie automobile, à la fois sur le marché français et à l'international et est, depuis huit ans, en charge du département commercial pour Iveco Bus en Europe et dans le monde. « Je tiens tout d'abord à remercier Emilio et à lui souhaiter le meilleur pour la suite dans ses nouvelles fonctions. Je suis impatient de relever ce nouveau défi avec l'ensemble des équipes d'Iveco France, notre réseau de concessionnaires, nos partenaires et nos clients. Tous ensemble nous pourrions nous appuyer sur notre gamme, qui vient d'être entièrement renouvelée », a déclaré Stéphane Espinasse, président d'Iveco France.

> DÉCARBONATION

XPO LOGISTICS COMMANDE 165 CAMIONS ÉLECTRIQUES

Le logisticien XPO a annoncé une nouvelle commande sans précédent de 165 poids lourds électriques à Renault Trucks, « ce qui représente le plus gros investissement dans ce type de véhicules en France ».

Les nouveaux camions électriques sont destinés à remplacer la flotte diesel de XPO sur les courtes distances. L'entreprise prévoit d'effectuer environ 25 % de ses livraisons en France avec des véhicules électriques d'ici 2030, réduisant ainsi ses émissions de CO₂ de plus de 26 000 tonnes.

VERS UNE FLOTTE DURABLE

Avec son partenaire Renault Trucks, XPO transforme sa flotte pour se conformer aux prochaines réglementations sur les livraisons en zone urbaine, tout en accompagnant ses clients dans l'atteinte de leurs propres objectifs de décarbonation. Au total, XPO vise à réduire ses émissions de gaz à effet de serre en France de 25 % d'ici 2025, par rapport à 2019. Bruno Kloeckner, managing director - France, XPO Logistics, a déclaré : « Il s'agit de notre deuxième commande importante de camions électriques après celle annoncée en janvier 2023, ce qui démontre à quel point XPO est profondément engagé dans la réduction de son empreinte carbone. Notre stratégie de transition multi-énergie repose sur un ensemble de solutions et d'initiatives qui se complètent, notamment en matière de carburants. Depuis notre premier essai en électrique en 2021, nous avons été impressionnés par cette technologie, qui a également été très appréciée par les conductrices et conducteurs. Nous



Une commande de 165 camions électriques a été passée à Renault Trucks par XPO.

renouvelons également nos véhicules roulant au gaz et renforçons l'utilisation des biocarburants. En outre, nous développons des solutions innovantes telles que le transport multimodal ferroviaire et fluvial, et nous avons récemment lancé un projet basé sur l'hydrogène. Nous pensons que cette approche fait de XPO un partenaire attractif, en aidant également nos clients dans leur parcours de décarbonation. Elle permet également à nos collaborateurs de se sentir fiers d'appartenir à une entreprise qui joue un rôle majeur dans la transformation de notre secteur ». De son côté, le directeur général de Renault Trucks France, Christophe Martin, a ajouté : « C'est une grande fierté pour Renault Trucks d'accompagner XPO dans sa transition écologique. En investissant massivement dans des solutions de transport électrique, indispensables à la décarbonation des flux logistiques, XPO fait preuve d'un engagement social fort. Cette nouvelle collaboration marque une étape importante dans le développement durable du transport, qui demeure essentiel au bon fonctionnement de la société ».

> TEMPÉRATURE DIRIGÉE

ECOOOLTEC CERTIFIÉE ISO 9001

La société allemande Ecooltec, qui développe des technologies respectueuses de l'environnement dans le domaine du transport à température contrôlée vient d'être certifiée ISO 9001:2015 par l'organisme Bureau Veritas Allemagne. « Le fait qu'Ecooltec ait déjà reçu la certification ISO 9001:2015 pour son système de gestion de la qualité si peu de temps après la création de l'entreprise est



La société allemande Ecooltec vient de recevoir la certification ISO 9001.

une grande réussite d'équipe et n'a été possible que grâce aux efforts combinés de tous les employés. Nous avons ainsi franchi une nouvelle étape dans le développement de l'entreprise », déclare Henning Altebäumer, PDG d'Ecooltec. De son côté, Dr Jürgen Süß, directeur de la technologie d'Ecooltec a déclaré : « Dès le début, Ecooltec a mis l'accent sur la haute qualité de ses produits et services. Le certifi-

cat confirme aujourd'hui que nous garantissons cette qualité de manière constante. Toutefois, si des écarts par rapport aux attentes devaient survenir dans la production en série, nous disposons des moyens appropriés pour les reconnaître et les corriger immédiatement ». Le certificat ISO 9001 concerne le développement, la production, la vente et le service de machines frigorifiques de transport. ■

acteos

Acteos TMS

Répondre à des enjeux d'affrètement et de flottes dédiées

- 100% SaaS
- Architecture modulaire
- Simple d'utilisation et intuitive
- 100% API

N'hésitez pas à consulter acteos.fr pour plus d'informations

> ACQUISITION

LE GROUPE PRIMEVER RACHÈTE LES TRANSPORTS MESGUEN



Primever officialise le rachat des Transports Mesguen, à la suite d'un partenariat de longue date.

Situé sur la chaîne de valeur entre les producteurs (coopératives, expérimentateurs) et les distributeurs (GMS, grossistes, spécialistes), Primever est spécialiste du transport et de la logistique au service des filières fruits et légumes et

industrielles. S'appuyant sur 3 000 salariés déployés sur une soixantaine de sites en France, en Europe et à l'international, le groupe a récemment annoncé avoir mis la main sur les Transports Mesguen ainsi que de ses filiales. Un rachat qui fait suite à un

partenariat de longue date avec la PME de transport et de logistique sous température dirigée. Les deux entreprises familiales ont déjà eu l'occasion de collaborer sur les générations précédentes et avaient déjà noué, il y a dix ans, un partenariat stratégique sur la Bretagne. Spécialisé dans les produits frais et congelés tels que fruits, légumes, viandes et produits de la mer, Transports Mesguen est dotée d'un siège social à Saint-Pol-de-Léon dans le Nord Finistère et compte parmi ses filiales Frigo7, Systrans et Mesguen UK. Son équipe de près de 300 salariés est répartie sur huit sites : six en France et deux au Royaume-Uni, disposant d'une flotte de 120 tracteurs et de 160 remorques frigorifiques. Outre leur histoire commune, Primever et Transports Mesguen partagent des métiers en commun (le transport de fruits et légumes en France et en Europe, la logistique, le transport à charge complète et l'international) leur permettant de collaborer au quotidien. De quoi permettre une intégration sans rupture lors de cette opération de rachat qui voit d'autre part l'équipe dirigeante des Transports Mesguen rester aux opérations, Primever comptant s'appuyer sur son implantation historique en Bretagne et sa connaissance fine du territoire. ■

> NOMINATION

LAURENT DE ROSNAY, PDG DU GROUPE STERNE

Le Groupe Sterne a récemment nommé Laurent de Rosnay au poste de PDG (Président Directeur Général). Déjà Directeur Général depuis 2020, il succède à la présidence du groupe à Daniel Desage, qui conserve la Présidence du CS. Une nomination qui s'inscrit dans la volonté de poursuivre le développement de Sterne à l'international et de pérenniser les engagements RSE pris lors de son passage en société à mission.

Âgé de 54 ans et fort de son expérience à l'international, il a accompagné le développement du groupe dans sa croissance, notamment externe, avec l'acquisition du Groupe Nox NachtExpress en Allemagne. Ce rachat a permis à Sterne de se positionner en tant que champion européen de la logistique d'urgence, et notamment de la livraison de nuit à destination des professionnels de l'after-sales. Deuxième jalon qui a marqué la mission de Laurent

de Rosnay à son poste de Directeur Général ces 4 dernières années, le passage récent du groupe en société à mission. Une étape clé qui concrétise à la fois son engagement et sa maturité en matière de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE), et renforce le groupe dans son positionnement « de leader de la logistique premium bas carbone ». Laurent de Rosnay est diplômé de l'ECAM, école d'ingénieur basée à Rennes et titulaire d'un MBA obtenu à la Duhram University Business School. Avant de rejoindre le groupe Sterne, il a occupé différentes fonctions de direction générale au sein de l'équipementier automobile Treves et du groupe Kalhyge, spécialiste de la location et de l'entretien du linge. ■

> INNOVATION AGROALIMENTAIRE

CFIA RENNES : LE PLEIN DE NOUVEAUTÉS

Les 12, 13 & 14 mars 2024, le CFIA (Carrefour des Fournisseurs de l'industrie Agroalimentaire) Rennes ouvre ses portes au Rennes Parc Expo. Pour cette 27^e édition, il se renouvelle et s'agrandit en surface et en offre avec désormais 1 700 fournisseurs parmi lesquels Carrier, Daikin, Smartflow, Jungheirich, Sopac, Aconstruct, Fenwick et Zetes. Ce rendez-vous incontournable s'adresse à l'ensemble des professionnels du secteur, de tous horizons. Il permet de découvrir pas moins de 500 machines en fonction-

nement, de goûter les produits phares de demain, de toucher et prendre en main les emballages toujours plus respectueux de l'environnement. Le salon est construit autour de 3 thématiques : les produits alimentaires de demain, l'éco-conception des emballages et enfin la gestion de l'eau et le décret REUT (Réutilisation des eaux usées traitées). Complètement repensés cette année, les Trophées de l'Innovation avec de nouvelles catégories et la création d'un prix RSE ont suscité l'adhésion avec 113 dossiers déposés (un record !). Enfin,



1 700 fournisseurs seront réunis cette année, soit 100 supplémentaires, dont 300 nouveaux.

le programme de conférences et les espaces thématiques décrypteront les enjeux futurs des IAA. ■

› STRATÉGIE

LAHAYE GLOBAL LOGISTICS, UN GROUPE BIEN ANCRÉ DANS SON SIÈCLE

Avec ses 243 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2022, Lahaye Global Logistics appartient aux belles ETI (Entreprise de Taille Intermédiaire) de la logistique et du transport made in France, sous le prisme de ses deux spécialités, la température dirigée et le general cargo. Focus sur ce groupe qui s'est converti au multimodal et à la réduction de son empreinte carbone depuis des années.



« NOUS AMBITIONNONS DE RÉDUIRE NOTRE CONSOMMATION D'ÉNERGIES DE 40 % À L'HORIZON 2030. »

**MATTHIEU LAHAYE,
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DU GROUPE LAHAYE
GLOBAL LOGISTICS.**

Le groupe Lahaye Global Logistics a célébré ses 70 ans en 2023. Il s'est hissé au fil du temps au rang des plus belles pépites du TRM hexagonal. Solidement ancré en Bretagne aux côtés des poids lourds de l'agroalimentaire français, il est devenu l'un des acteurs les plus innovants de la logistique et du transport sous température dirigée. Sa flotte de 300 semis - aux toits équipés de panneaux photovoltaïques - s'est ouverte au mix énergétique (gaz, biocarburants, électrique) même si, au sein de la direction incarnée par Matthieu et Jean-Baptiste Lahaye aux côtés de leur père Patrick, on estime que le premier levier de la décarbonation repose sur la massification tous azimuts des flux quotidiens et la lutte contre les retours à vide. Une « doctrine » qui repose également, depuis 2011, sur le recours au combiné rail-route, mode alternatif avec lequel Lahaye demeure l'un des seuls acteurs du « froid » en France à opérer des flux ferroviaires (4 lignes) sous température dirigée.

Le groupe breton, qui est également présent à l'international, a inauguré en septembre dernier une nouvelle desserte entre Rennes et Lille. Deux mois plus tard, il officialisait l'extension de l'un de ses deux sites frigorifiques, celui d'Étrelles (35), dont la surface a été portée à 8 200 m² contre 5 250 m² auparavant. Ce site traite près de 7 000 mouvements de

chariots par jour et possède une capacité de stockage de 7 400 palettes, selon les dirigeants. À l'image de celui de Brécé (35), il est doté de panneaux photovoltaïques pour la production d'électricité. Les deux entrepôts frigorifiques sont équipés de technologies destinées à la réduction de la consommation d'électricité (objectif de -100 000 kW/h par an). « Sur l'ensemble de notre périmètre opérationnel, nous ambitionnons de réduire notre consommation d'énergies de 40 % à l'horizon 2030 », déclare Matthieu Lahaye, le directeur général du groupe implanté à Vern-sur-Seiche (35).

DIVERSIFICATION

Ces dernières années, Lahaye Global Logistics a engrangé les certifications labellisant ses activités de transport et logistique en frigo mais également dans le general cargo (340 moteurs). Le groupe breton a mis le turbo sur la féminisation de ses effectifs (7 % de conductrices) et sur l'inclusion. Il s'est doté d'équipes de formateurs et de préventeurs pour l'écoconduite et la réduction des accidents. Soucieux de diversifier l'activité du groupe, les dirigeants se sont ouverts à une activité de tri et de réparations de palettes (100 000 Epal/an) réparties sur 3 sites. Et, depuis 2022, ils se sont dotés de leur propre station de lavage, laquelle est équipée d'un dispositif de recyclage des eaux usées. ■

Le groupe implanté à Vern-sur-Seiche (35) emploie 1 700 salariés.

> RESSOURCES HUMAINES

UNE POLITIQUE RH SOLIDE DANS SES CONVICTIONS

Lahaye s'active fortement pour la féminisation de ses effectifs et pour le respect d'une conduite écologique et économique par ses chauffeurs.



Les femmes représentent 7 % des effectifs de conducteurs.

« Le groupe est animé d'un principe de convictions fort dans le domaine de la RSE, une réalité maison depuis plus de 30 ans. Intégrer les enjeux sociétaux et environnementaux dans le monde du transport correspond à une vraie volonté de la part des dirigeants », souligne Sophie Lemoine. La DRH du groupe breton assure que ces enjeux sont fortement ancrés chez les deux générations qui sont en train de se succéder à la tête du groupe, celle incarnée par Patrick Lahaye, le père, et celle représentée par Matthieu et Jean-Baptiste, ses deux fils, respectivement directeur général et directeur des achats du groupe. Outre le recours à des modes de transport alternatifs (le rail-route et, depuis peu, le fluvial) et à des motorisations plus « propres » (électrique,

HVO, gaz), ainsi qu'à une stratégie quotidienne de massification des expéditions, Lahaye Global Logistics déploie de gros moyens en termes d'écoconduite. « Près de 98 % de nos conducteurs sont formés à l'écoconduite, affirme Sophie Lemoine. Nous disposons d'une équipe de formateurs qui les accompagne sur le terrain. Ils mesurent, chaque mois, leurs performances au moyen d'une application maison (« L'appli Lahaye »). Les chauffeurs sont dotés d'un passeport de compétences qui leur permet d'appréhender leurs points forts et, à l'inverse, ceux sur lesquels il existe des points d'amélioration. Des tuteurs prennent le relais des formateurs au sein des agences du groupe (24 sites) pour encadrer les conducteurs. Et, chaque année, les meilleurs d'entre eux sont invités aux 24 Heures du Mans Camions au cours

desquels une remise de prix est organisée par la direction. Le groupe revendique un taux d'accidentologie très faible. Un préventeur HSE (sécurité et santé au travail) intervient auprès des chauffeurs dans le cas d'accidents ainsi qu'en prévention auprès des formateurs.

FÉMINISATION DES EFFECTIFS

Chez Lahaye Global Logistics, les femmes représentent 16 % des effectifs totaux (1 700 collaborateurs), selon Sophie Lemoine. Elles sont 7 % à tenir un volant sur les 900 conducteurs que compte le groupe. Elles ont également investi les métiers de la logistique et de l'exploitation notamment dans la température dirigée. « L'évolution des moyens techniques dans le TRM a permis un recul de la pénibilité dans certains métiers, lesquels deviennent accessibles à la population féminine. Par exemple, les outils de chargement-déchargement, le maniement des transpalettes, le bâchage-débâchage sont davantage opérés avec le concours de l'énergie électrique », précise Sophie Lemoine. Au sein du groupe, les femmes sont également aux manettes sur les postes d'encadrement, jusqu'au comité de direction. Pour entretenir la féminisation de ses effectifs (les vêtements de travail sont adaptés à la morphologie féminine), Lahaye participe à certaines opérations comme celle, récente, pilotée par l'AFT Aquitaine et baptisée La route au féminin. « Il s'agissait de la mise en place d'un titre professionnel sur porteur avec une promotion 100 % féminine », indique la DRH du groupe. Lequel est également engagé dans la campagne annuelle pour la lutte contre le cancer du sein (Octobre rose) et se prépare à l'organisation, en 2024, d'une grande opération pour la Journée des Droits de la femme.

LE SOUCI DE L'INCLUSION

Chez Lahaye, l'inclusion constitue un levier fort dans la gestion des ressources humaines.



« LE GROUPE EST ANIMÉ D'UN PRINCIPE DE CONVICTIONS FORT. »
SOPHIE LEMOINE,
DIRECTRICE DES
RESSOURCES HUMAINES
DU GROUPE LAHAYE GLOBAL
LOGISTICS

« Nous sommes animés par le souci de la diversité, le respect de chacun », affirme Sophie Lemoine. Entre autres exemples, la DRH du groupe tient à rappeler que Lahaye a été à l'origine du recrutement du premier conducteur paraplégique en France. « Cet homme avait réussi à passer toutes les habilitations et les visites médicales pour mettre en place son projet dans l'entreprise qui l'accompagnait. Mais celle-ci a connu des difficultés et Patrick Lahaye a pris le relais avec l'Agefiph (association pour l'emploi des personnes handicapées, ndlr) et Cadremploi. Nous avons acheté un camion et fait adapter son poste de travail avec les commandes manuelles qui lui convenaient », explique Sophie Lemoine. Sur un plan plus global, Lahaye s'active sur tous les fronts pour le recrutement de ses conducteurs. Ses recruteurs arpentent les salons professionnels et certains événements. Exemple avec ces « jobs bowling » qui rassemblent, à l'aveugle, des demandeurs d'emploi et des RH maison. ■

> TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

COMMENT S'ADAPTER DANS LE MONDE DU TRM ?

La décarbonation du TRM a un coût, elle doit être « mutualisée » avec les clients, estiment les dirigeants du groupe Lahaye.

« Pas toujours une mince affaire cet engagement vers la décarbonation, reconnaît Matthieu Lahaye. « Ce sujet est très dépendant de la santé économique du pays, de celle de nos clients et du marché en général. Lorsque la conjoncture économique est favorable, tout le monde est disposé à mettre la main à la poche pour financer la transition énergétique, souligne le directeur général de Lahaye Global Logistics. A l'inverse, lorsque les volumes sont orientés à la baisse et que s'exerce une volonté d'aller chercher des prix sur le transport, l'envie de solutions alternatives et leur financement se réduisent comme peau de chagrin ». Matthieu Lahaye voit dans l'attitude de l'industrie et de la grande distribution le schéma du « un pas en avant, deux pas en arrière ». La faute ces derniers

mois au regain d'inflation et aux aléas d'une croissance devenue atone. Le TRM est trop souvent perçu comme un acteur de deuxième division dans le concert économique hexagonal. « Nous sommes la variable d'ajustement. Tant que les chargeurs n'auront pas admis que le transport fait partie intégrante de la vie de leurs produits, qu'il a un coût, qu'il convient de l'intégrer et le partager si l'on veut atteindre les objectifs de décarbonation de ce transport. Sinon, cela ne fonctionnera pas », affirme Matthieu Lahaye. Le dirigeant estime que le premier levier à actionner pour décarboner le transport est celui de la massification des chargements et de la diminution des kilomètres à vide. Une démarche qui doit à ses yeux, associer l'industriel, le transporteur et le destinataire final. ■

Le financement de la transition énergétique doit être partagé, estime-t-on au sein du groupe Lahaye.



LAHAYE GLOBAL LOGISTICS EN CHIFFRES

CRÉATION
1953

ACTIONNARIAT
100 % FAMILIAL

CHIFFRE D'AFFAIRES 2022
243
MILLIONS D'EUROS

EFFECTIF
1 700
COLLABORATEURS
(900 CONDUCTEURS) DONT
500 POUR LE « FRIGO »

FLOTTE
640
MOTEURS
DONT 300 « FRIGOS »

1 900
CARTES GRISES

4
LIGNES
FERROVIAIRES

NOMBRE
D'AGENCES
24

NOMBRE DE PALETTES
EUROPE RÉPARÉES
100 000
/AN

> MASSIFICATION

UN PRÉREQUIS POUR DIMINUER L'EMPREINTE CARBONE

Chez Lahaye Global Logistics, la massification des flux de marchandises, notamment dans le « frigo », représente une offre à part entière.



La massification de l'offre est un prérequis chez le groupe breton.

« C'est d'emblée le schéma logistique que nous proposons à nos clients industriels, notamment en température dirigée », indique Matthieu Lahaye, le directeur général du groupe implanté à Vern-sur-Seiche (35).

Le plan de transport maison mis à la disposition des plateformes de la grande distribution (dans certains cas des points de vente également) en température dirigée se nourrit de cette recherche permanente de la massification au quoti-

dien, au départ des principales bases du groupe - surtout de Bretagne - vers tout le territoire national. « Nous allons à la rencontre des industriels qui ne disposent pas forcément des volumes suffisants pour constituer un camion complet et nous leur proposons de massifier leurs flux avec ceux d'autres industriels pour la livraison des plateformes de la grande distribution », déclare Matthieu Lahaye qui tient à souligner la nécessité, au préalable, que les centrales de distribution accordent leur feu vert pour la livraison de plusieurs fournisseurs dans un seul et même camion. « Le développement d'entrepôts automatisés ne plaide pas en faveur de cette démarche car il en résulte une rigidification dans le cadencement des livraisons, estime le dirigeant breton. En effet, si le destinataire final tient à ce que les produits laitiers lui soient livrés à telle heure et que les produits carnés lui soient livrés à une autre heure, on ne sera pas en mesure de regrouper l'ensemble des marchandises dans un même camion et, en conséquence, de massifier avec d'autres flux ». Matthieu Lahaye plaide, dès lors, pour une unification des horaires de livraison, « une des réponses essentielles à la diminution de l'empreinte carbone du TRM », selon le directeur général. ■

> COMBINÉ RAIL-ROUTE

LA TEMPÉRATURE DIRIGÉE COMME UNE ÉVIDENCE

Le groupe Lahaye a pris le virage du rail-route il y a déjà près de 13 ans. La grande majorité des flux sur ce mode concerne la température dirigée.

Lahaye Global Logistics s'est converti au combiné rail-route dès 2011. Ce mode de transport alternatif s'est alors imposé comme une évidence aux yeux des dirigeants. « On ne voyait pas forcément de technologies viables pour rendre le transport plus propre, alors que le combiné présente davantage de vertus en termes de RSE, aussi bien sur le plan écologique - la traction ferroviaire s'effectue



Grâce au combiné rail-route, Lahaye Global Logistics déclare avoir économisé 18,7 millions de litres de gazole entre 2011 et 2023.

par l'énergie électrique - que sur le plan économique - une tonne transportée sur le ferroviaire consomme moins d'énergie qu'une tonne véhiculée par la route du fait d'une traînée mécanique moindre - », souligne Matthieu Lahaye, le directeur général du groupe. Au total, à septembre dernier et depuis 2011, Lahaye déclarait avoir éliminé 60 millions de km par la route, économisé 18,7 millions de litres de gazole et réduit ses émissions de CO₂ de 57 000 tonnes. Le groupe breton, qui a relancé un courant d'affaires avec le fromager Bel sur le multimodal, demeure l'un des seuls acteurs français du transport sous température

dirigée à recourir au rail-route pour ses prestations logistiques. Il exploite même des flux à l'international vers l'Espagne, l'Italie, le Benelux et, surtout, l'Angleterre (13 000 camions/an). « Pour apporter la démonstration que le ferroviaire reste compatible avec la logistique sous température dirigée, nous sommes engagés dans un processus de certification IFS (label en rapport avec la maîtrise de la sécurité des produits alimentaires destinés aux enseignes de la grande distribution, Ndlr) », déclare Matthieu Lahaye. Le groupe opère aujourd'hui les lignes Rennes/Lyon, Lille/Lyon, Lille/Bordeaux, Lille/Marseille et, depuis septembre dernier, Rennes/Lille. ■

> DÉCARBONATION

LE CHOIX DU MIX ÉNERGÉTIQUE

Le groupe Lahaye est engagé sur tous les fronts du moment pour la décarbonation de ses flottes. Jusqu'au multimodal.



Les groupes de froid des semis frigos sont engagés dans l'après GNR.

Plus de 90 % des moteurs de la flotte poids lourds de Lahaye (640 moteurs tracteurs et porteurs dont 300 « frigo ») roulent à l'Euro VI. Sur ce total de 90 %, le mix avec les biocarburants (XTL et HVO) est déjà opéré et devra concerner 15 % des véhicules d'ici 2024. « Nous achetons le XTL et le HVO en vrac et le faisons livrer dans nos stations. En contrepartie, le fournisseur de ces biocarburants nous délivre des certificats de compensation carbone que nous mettons à la disposition de nos clients pour décarboner leurs flux », explique Jean-Baptiste Lahaye, directeur des achats du groupe breton. Lequel a fait entrer sur parc, fin novembre 2023, ses premiers porteurs électriques. Le gaz appartient également au mix énergétique maison (30 camions sur parc), tout comme



« FACE AU MANQUE DE STATIONS ÉLECTRIQUES, NOUS SOMMES OBLIGÉS DE NOUS DOTER D'INFRASTRUCTURES MAISON. »
JEAN-BAPTISTE LAHAYE, DIRECTEUR DES ACHATS DU GROUPE LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

le multimodal. Lahaye a, en effet, engagé un nombre élevé de flux logistiques, y compris dans le transport sous température dirigée, sur le combiné rail-route (lire

l'article dédié). Il a tout récemment ouvert une nouvelle ligne entre Rennes et Lille. Aux yeux de Jean-Baptiste Lahaye, le mix énergétique n'est pas sans poser quelques contraintes : « Face au manque de stations électriques, nous sommes obligés de nous doter d'infrastructures maison (chargeurs de grosses capacités) lesquelles nécessitent de gros investissements. Pour le gaz, d'une station à l'autre, les prix sont disparates, y compris d'un fournisseur à l'autre. Tout

cela est assez lourd en gestion pour les conducteurs et les exploitants », souligne le directeur des achats. Avec les groupes frigo de ses véhicules, Lahaye a fait le choix du biocarburant pour sortir du GNR. Un virage qui vient en complément de l'énergie électrique produite sur batterie par les panneaux photovoltaïques posés sur le toit (carrosserie Chéreau) de l'ensemble de la flotte de semis « frigo ». ■

> ENTREPÔTS

VERS UNE CONSOMMATION PLUS VERTUEUSE

Des moyens d'actions ont été déployés pour réduire de 100 000 kWh/an la consommation électrique des bâtiments. Une station de lavage, qui recycle les eaux usées, a été ouverte en 2023.

Pour réduire sa consommation d'électricité dans ses entrepôts frigorifiques, le groupe breton a



La station de lavage de Buléon recycle les eaux usées.

entrepris deux actions d'envergure : la mise en place de variateurs de vitesse sur les centrales de traitement de l'air des chambres froides - économie potentielle en kWh/an : 89 300 - et l'augmentation de la fréquence de remplacement des filtres des centrales de traitement de l'air (CTA), une démarche qui doit générer une économie annuelle de 21 000 kWh, selon Olivier Marchadour, le responsable du service QSE. Lahaye a, en outre, installé des sous-compteurs pour piloter plus finement les différents postes consommateurs d'électricité. Le groupe

est également passé au relamping (LED) dans ses bâtiments. Lahaye déclare l'ensemble de ses consommations de gaz et d'électricité sur la plateforme Operat de l'Ademe (Plateforme de recueil et de suivi des consommations d'énergie du secteur tertiaire). Il y a formalisé son ambition de réduire de 40 % sa consommation d'énergies à l'horizon 2030, 50 % en 2040 et 60 % en 2060.

Depuis l'an dernier, l'entreprise exploite une station de lavage sur son site de Buléon (56). Celle-ci est dotée d'un dispositif de recyclage des eaux usées. ■

> ÉNERGIE

LE SOLAIRE EN SOUTIEN DES GROUPES « FRIGO »

Que ce soit pour alimenter les groupes froids de ses entrepôts ou ceux de ses remorques, le groupe breton mise sur l'énergie solaire.



Le groupe souhaite porter la part de son autoconsommation à 25 % de ses besoins.

Le groupe Lahaye Global Logistics dispose de deux sites frigorifiques (+2°/+4°) implantés à Brécé, près de Rennes, et Etreilles, près de Vitry. Sur ces deux sites (15 000 palettes au total), dont les groupes frigorifiques tournent non-stop, les dirigeants ont souhaité se doter de moyens visant à réduire leur consommation d'énergie.

Des panneaux solaires photovoltaïques ont été déployés sur les toits afin de réduire la consommation d'électricité et de tendre en partie vers l'autoconsommation. « Notre ambition vise à réduire notre consommation d'électricité à hauteur de 25 % chaque année et à porter la part de notre autoconsommation à près de 25 % de nos besoins »,

indique Matthieu Salmon, directeur du pôle activités frais du groupe.

Ce recours à l'énergie solaire, Lahaye l'a également étendu aux groupes frigo de ses remorques. Il a recours à la technique dite du biberonnage à travers un partenariat conclu avec son fournisseur Thermoking. « Un panneau photovoltaïque a été installé sur les véhicules de transport frigorifique. Lorsqu'ils sont sur site, grâce à cette énergie, nous sommes en mesure de recharger directement la batterie de leur groupe froid dont la consommation d'énergie est ainsi réduite, en moyenne, de 30 % », souligne Matthieu Salmon.

Selon ce dernier, Lahaye veille à acquérir des équipements qui soient neutres en carbone. Le groupe assure travailler en mutualisation avec ses fournisseurs constructeurs dans le but de « créer une chaîne de valeur qui soit vertueuse à la fois pour les équipements utilisés et pour la prestation rendue aux clients ». ■

PRODUITS ALIMENTAIRES SOLUTIONS INTRALOGISTIQUES OMNICANAL

Nos solutions automatisées de stockage et de préparation de commandes pour la distribution et l'e-com de produits alimentaires vous aident à optimiser vos processus de gestion des commandes au meilleur coût et de manière flexible. Adaptées à toutes les températures (ambiante, fraîche et négative), elles vous permettent d'être toujours en mesure de répondre à vos besoins et contraintes.

Contactez-nous au 01 77 01 87 70 ou à france@tgw-group.com



www.tgw-group.com



> DIVERSIFICATION

100 000 PALETTES EPAL TRIÉES À L'ANNÉE

Lahaye Global Logistics exploite trois sites de revalorisation des palettes. Un « business » à part entière au sein du groupe.



Parce que « nous ne sommes pas uniquement transporteurs, nous avons d'autres savoir-faire », dit Patrick Lahaye (le père de Matthieu et Jean-Baptiste), le tri et la revalorisation des palettes constituent un véritable complément d'activité pour Lahaye Global Logistics. Au total, pas moins de 5 millions de palettes sont traitées chaque année sur trois sites, au Grand Fourgeray (35), à Valence-en-Poitou (86) et à

Le tri et la revalorisation des palettes sont opérés sur trois sites différents.

Cleden-Poher (29). Le premier de ces sites a reçu l'agrément Epal (palettes Europe). Il occupe 5 trieurs réparateurs ainsi qu'un cariste. « Nous y réparons près de 2 000 unités par semaine soit un volume moyen de 100 000 à l'année, indique Pascal Mariault, responsable d'agence au sein du groupe breton. Nous les remettons en état dans le but de les réintroduire dans le circuit ». Environ 85 % de ces palettes Epal retransitent par le circuit interne, le solde est cédé à des industriels clients. Pour mener à bien le travail de revalorisation, le groupe a investi dans des démonteuses de palettes et dans un calibre. « Le premier de ces outils nous permet - lorsqu'une palette est trop usée - de la démonter totalement afin de récupérer les éléments encore viables que nous destinons à d'autres palettes, souligne Pascal Mariault. Quant au second outil - chaque palette est analysée par un système de palpeurs et de rayons lasers - il nous permet de répondre à l'attente de clients automatisés ». ■

> ECOVADIS

DES CERTIFICATIONS POUR UNE OFFRE PLUS VERTUEUSE

Charte Objectif CO₂, Label Objectif CO₂, référencement sur la plateforme d'évaluation RSE Ecovadis : le groupe multiplie les démarches vertueuses.



Le groupe engage de gros moyens pour déployer les bons réflexes pour l'écoconduite.

Lahaye Global Logistics assure être au-dessus des standards requis pour le Label Objectif CO₂. « L'ensemble de nos tracteurs sont aux normes Euro VI, notre démarche éco-conduite se veut exigeante, notre vigilance sur l'optimisation des flux logistiques demeure permanente, notre engagement, depuis 2011, dans le transport multimodal pèse sensiblement dans l'amélioration de nos performances en matière d'émissions de CO₂ (4 % sur les 3 dernières années) », assure Olivier Marchadour, responsable du service QSE du groupe. Sur Ecovadis, Lahaye détient la notation « Silver ». Cette plateforme d'évaluation RSE - « un élément différenciant dans les appels d'offres », selon Olivier Marchadour - permet au transporteur, à la demande de ses clients, d'effectuer sa déclaration de documents sur la base des éléments RSE (environnement, social, sociétal, loyauté des pratiques, gouvernance). ■

> INTRALOGISTIQUE

SSI SCHAEFER PRÉSENT AU SALON SITL

Le fournisseur et fabricant mondial de solutions intralogistiques annonce sa participation au Salon International du Transport et de la Logistique (SiTL) 2024, qui se tiendra du 19 au 21 mars à Paris Nord Villepinte. Pour cette nouvelle édition, SSI Schaefer sera présent à travers deux stands, L014 et H028, et fera découvrir aux visiteurs ses dernières innovations et son expertise en matière de logistique automatisée. A commencer par la navette polyvalente SSI Flexi,



SSI Schaefer présentera ses innovations au salon SITL sur deux stands.

conçue pour la manutention de multiples supports de charges : bacs, cartons et plateaux, jusqu'à 50 kg. Mais aussi l'AMR RackBot d'aide à la préparation de commandes, qui peut transporter jusqu'à huit bacs simultanément, réalisant entre 35 et 45 doubles cycles par heure. Ou encore, l'AGV Weasel, le véhicule autoguidé idéal pour la première étape d'automatisation du transport

des petites charges dans l'entrepôt. Très adaptable, il peut supporter des charges jusqu'à 35 kg sous différents conditionnements (en penderie, carton ou bacs) en changeant simplement son caisson haut. Enfin, sur le stand H028, il sera possible de plonger dans l'univers de la logistique automatisée grâce à une expérience immersive en réalité virtuelle. ■

RKair by Rkcom

NOUS REMERCIONS NOS CLIENTS POUR LEUR LOYAUTÉ ET LEUR CONFIANCE, HEUREUSEMENT NOS RIDEAUX D'AIR RKAIR LE LEURS RENDENT BIEN. AVEC PLUS DE 80 000 OUVERTURES DE PORTES PAR CAMION SUR 6 ANS, LEUR FONCTIONNEMENT RESTE IRRÉPROCHABLE !

Dans l'ombre de nos rideaux d'air, Rkcom vous propose sa gamme de détecteurs inductifs dont le très convoité M30 avec une détection de 20 mm, nos convertisseurs étanches 12V-24V et vice-versa, nos variateurs de vitesse et bien d'autres accessoires nécessaires à la bonne marche de vos projets avec l'avantage de pouvoir passer par un fournisseur.



Rkcom
35500 Saint-M'Hervé
France
Tél. : +33 (0) 632 15 41 84
email : roland.klingen@rk-com.fr

> INTERVIEW

« RENFORCER LE PÉRIMÈTRE D'AFFAIRES DE GANDON », STÉPHANE CASSAGNE, PRÉSIDENT DE GEODIS FRANCE

Le premier groupe français de transport (13 Mds€ de CA) est également présent dans la température dirigée, sur le produit « healthcare ». Depuis le rachat de Gandon Transports en 2021, il nourrit de solides ambitions sur le 2-8°C et le 15-25°C. Tour d'horizon avec son directeur général France, Stéphane Cassagne.

Froid News : Comment l'acquisition, en 2021, de Gandon s'inscrit-elle dans la stratégie actuelle de Geodis ?

Stéphane Cassagne : Nous sommes depuis longtemps bien engagés sur la logistique du *healthcare* (préparation de commandes, gestion de la traçabilité...) pour le compte des laboratoires pharmaceutiques. Nous disposons de 150 000 m² d'entrepôts dédiés à la santé. Pour répondre à la demande de nos clients sur la partie sortie d'entrepôts, il nous a paru opportun de nous doter de moyens roulants et, plus particulièrement, d'un réseau de distribution de produits santé en température dirigée (2-8°C et le 15-25°C). C'est la logique qui a présidé à l'acquisition de Gandon.

Par ailleurs, nous sommes partis du constat que nous possédions un volume d'affaires important en messagerie avec des laboratoires pharmaceutiques en ambient. Sur la base de l'évolution des normes, ces laboratoires nous ont sollicités pour des solutions en température dirigée. Gandon Transports nous permet,

à ce titre, de satisfaire la demande sur les deux spectres, de l'ambient et de la température dirigée.

F. N. : Cette force de frappe Gandon sur la température dirigée vous suffit-elle ou êtes-vous à l'affût de nouvelles opportunités ?

S. C. : Nous déployons tous nos efforts sur le renforcement du périmètre d'affaires de Gandon, par le déploiement de quelques agences supplémentaires en 2-8°C et en 15-25°C. Nous misons, en outre, sur le développement de nos solutions de commissions de transports aériens pour le produit pharmaceutique. Nous exploitons un site en température dirigée dans la zone de Roissy (95, *ndlr*). Il nous permet d'offrir à nos clients laboratoires pharmaceutiques des solutions à l'export.

F. N. : Comment votre groupe appréhende-t-il la conjoncture économique France et monde du moment, ainsi que les prévisions qu'on en établit ?

S. C. : Dans un monde fragilisé par de

nombreuses crises, nous sommes contraints de nous adapter aux demandes de nos clients et, surtout, à la modification de leur *supply chain*, comme nous avons dû le faire en 2022 lors des tensions sur les capacités dans le transport maritime. C'est également le cas au regard de certains de nos clients engagés dans des mouvements de rapatriement de stocks en Europe, voire en France. Il nous revient alors de repenser de nouvelles solutions logistiques sur fond de rapprochement vers les zones de consommation, également une refonte des mouvements de marchandises, un raccourcissement des délais...

F. N. : Que peut-on dire de la décarbonation de la supply chain chez Geodis ?

S. C. : C'est un sujet multi-facette chez nous. Il s'agit, avant tout, de livrer nos clients de façon plus efficiente en termes de consommation et d'émissions de CO₂ ; il convient dès lors d'effectuer le moins de kilomètres possible pour livrer le même nombre d'expéditions. Nous nous appuyons, pour ce faire, sur des outils qui visent une optimisation maximum en termes de kilomètres parcourus.

Le deuxième sujet touche à la décarbonation de la flotte. On évoque ici les véhicules fonctionnant à l'énergie élec-



« GANDON TRANSPORTS NOUS PERMET DE SATISFAIRE LA DEMANDE SUR LES DEUX SPECTRES, DE L'AMBIANT ET DE LA TEMPÉRATURE DIRIGÉE. »

STÉPHANE CASSAGNE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE GEODIS FRANCE.

trique ainsi qu'au gaz et biogaz. A ce titre, nous ambitionnons de livrer, à horizon fin 2024, les 50 plus grandes métropoles françaises avec des moyens décarbonés ou à faibles émissions. A la fin de 2023, nous avons déjà déployé une flotte de plus de 400 véhicules « propres » pour la desserte des centres villes.

Le troisième volet de notre stratégie de décarbonation vise à recourir à l'écosystème de la livraison douce. Je fais allusion à la cyclo logistique (B2B/C) ainsi qu'à l'utilisation du fleuve, comme à Lyon, afin d'entrer au plus près des centres villes contraints. Il s'agit pour nous d'agir en combinaison de ces deux modes de transport lorsque la situation s'y prête.

F. N. : Compte-tenu de votre appartenance au groupe SNCF, le ferroviaire ne peut-il devenir une solution supplémentaire ?

S. C. : Le transbordement, le temps de transbordement amont et aval et celui du transport des marchandises demeurent des éléments pénalisants au travers du ferroviaire. Pour autant, nous expérimentons actuellement en messagerie une solution entre Lille et Avignon dans le but d'évaluer la manière dont on pourrait substituer une solution

ferroviaire à des semis qui prennent la route toutes les nuits.

F. N. : Que peut-on dire du chantier de la digitalisation chez Geodis France ?

S. C. : À nos yeux, la digitalisation doit venir à la fois de l'expérience clients et de celle du destinataire. Elle doit nous permettre de servir encore mieux nos clients. C'est ainsi que l'interaction avec eux est aujourd'hui presque exclusivement digitalisée au travers de notre plateforme E-space qui se veut un véritable outil d'échanges. Nous opérons également en digital pour nos clients e-marchands au bénéfice du consommateur final avec lequel nous établissons des relations connectées.

F. N. : Depuis 2023, vous avez pour feuille de route la responsabilité de mutualiser les livraisons dans la ville de Chartres à certains horaires. Comment cela se déroule-t-il ?

S. C. : Le processus se met lentement en place. Je le considère pour le moment comme un bon laboratoire sur le sujet de la livraison mutualisée du centre-ville.

Propos recueillis par Slimane Boukezzoula

GEODIS EN CHIFFRES

CA MONDE (2022)
13,7 Mds€

EFFECTIF FRANCE
12 600
SALARIÉS

PARC DE VÉHICULES EN PROPRE FRANCE
1700
(22 % AUX MOTORISATIONS ALTERNATIVES)

SURFACE TOTALE D'ENTREPOSAGE FRANCE
2 MILLIONS
DE M² ENVIRON
(8 % EN TEMPÉRATURE DIRIGÉE HEALTHCARE)

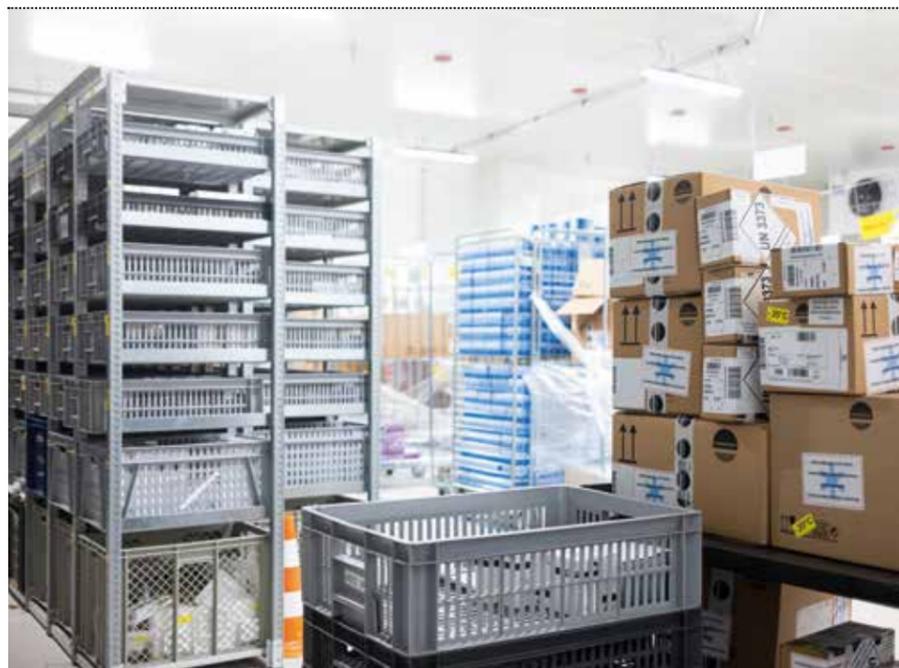
GANDON EN CHIFFRES

CA (2022)
37 M€

EFFECTIF
280
COLLABORATEURS

FLOTTE
420
VÉHICULES

NOMBRE DE SITES
12



Préparation de commandes sur palettes de réactifs sous températures négatives.



Préparation de commandes de colis mécanisée pour « réactifs 2-8°C ».



Préparation de commandes sur palettes de « réactifs 2-8°C ».

> INTERNATIONAL

BIOMÉRIEUX MONITORE SES « RÉACTIFS »

Les réactifs thermosensibles de Biomérieux diagnostiquent maladies et contaminations dans le monde entier. Leur distribution, sur la zone EMEA, s'appuie sur une logistique au départ d'un centre, international et multi-températures, à Saint-Vulbas dans l'Ain.

Bien qu'uniques, les 1 500 références de réactifs de Biomérieux sont classées « logistiquement » en trois gammes de températures : négative ou congelée à -25°C, 2-8°C et 15-25°C. Jusqu'en 2022, le centre international de Saint-Vulbas gérait la réception, une partie des stocks et les préparations de commandes, au colis et sur palettes, des réactifs congelés et « 2-8°C ». Pour cette dernière gamme, le site a été équipé, dès son ouverture, d'un transstockeur de 4 000 palettes, relié à une chaîne de préparation de commandes mécanisée de colis. Selon une logique « Man to Good », celle-ci fonctionne avec des systèmes Pick-to-light, ainsi que des dispositifs de

scan et de pesage pour éviter les erreurs. Depuis 1999, le centre est équipé, aussi, d'un quai de déchargement automatisé, capable de réceptionner plus de 500 palettes par jour. Quant aux « réactifs 15-25°C », ils étaient confiés à GXO, partenaire historique de Biomérieux. Le logisticien gérait aussi les expéditions internationales de tous les réactifs, une partie de leurs stocks et la logistique des équipements fabriqués et distribués par son client.

PROJET IDC 2040

Depuis fin 2023, une nouvelle organisation a été déployée à la suite de la mise en œuvre d'un plan baptisé IDC 2040, conçu avec les

consultants Citwell et Flow & Co (groupe Square). Représentant un investissement de 20 M€, ce projet stratégique a plusieurs objectifs, présentés par le directeur général de Biomérieux, Pierre Boulud : « IDC 2040 vise à accompagner notre croissance, à maintenir notre qualité de service, dans un contexte d'augmentation des commandes et de besoins, de plus en plus spécifiques, de la part de nos clients, et à améliorer les conditions de travail de nos collaborateurs ». Sa mise en œuvre s'est déroulée durant près de trois ans « en assurant la continuité de fonctionnement du centre. Une opération à cœur ouvert en sorte », image Alexis Monier, directeur logistique monde de Biomérieux. A l'issue de ce projet, le centre de Saint-Vulbas prépare désormais toutes les commandes de réactifs, quelles que soient leurs températures, ainsi que leur emballage. Il gère également les expéditions directes « same day », sur la France, la

Suisse, l'Italie, l'Espagne et l'Irlande, pour des commandes reçues jusqu'à minuit et livrées le lendemain. Ces envois sont remis à des expressistes et des entreprises, spécialisés dans le transport de produits de santé sous température dirigée, tels que Chronopost et Eurotranspharma.

EXTENSION ET AUTOMATISATION

Pour pouvoir réinternaliser les préparations de commandes, le centre a été agrandi de 4 500 m², portant sa superficie à 15 000 m². Achevée en 2022, « l'extension est composée de zones 15-25°C, 2-8°C et d'une chambre froide à -25°C. Elle est dédiée aux préparations de commandes manuelles sur palettes », précise son directeur, Jacques Martinon. Pour les préparations de commandes au colis des « réactifs 15-25°C », Biomérieux a choisi la solution robotisée Good to Man d'Exotec. Avec 12 robots, 6 000 bacs et 8 000 emplacements déployés sur 1 500 m², « cette automatisation multiplie par 3 la productivité de nos opérations, par rapport au système Pick-to-light en place, densifie l'espace, et améliore les conditions de travail des personnels », souligne Jacques Martinon. Sa flexibilité permet d'absorber plus facilement la variation et l'augmentation des commandes ».

NOUVEAU SYSTÈME D'INFORMATION

En lieu et place d'une informatique « maison » devenue obsolète, Biomérieux a opté pour

le Reflex WMS de Hardis, afin d'orchestrer les préparations de commandes de tous les réactifs, et le WCS d'Actemium, pour piloter ses équipements intralogistiques. En plus du quai automatique, du transstockeur ou de la chaîne mécanisée pour les « réactifs

de poids lourds frigorifiques. Le quai de réception du centre est équipé de prises électriques pour brancher le groupe froid des véhicules, voués à être électrifiés sous peu », confie le responsable. Pour stocker toutes les températures de



« CETTE AUTOMATISATION MULTIPLIE PAR 3 LA PRODUCTIVITÉ DE NOS OPÉRATIONS. »
JACQUES MARTINON,
DIRECTEUR DU CENTRE DE DISTRIBUTION INTERNATIONAL DE BIOMÉRIEUX À SAINT-VULBAS.

2-8°C », le WCS gère de nouvelles solutions d'emballage. Fournies par Savoye, « elles réduisent la consommation de cartons d'environ 30 % grâce à l'optimisation des hauteurs des colis », met en avant Jacques Martinon.

EXTERNALISATION REPENSÉE

À l'exception des palettes entreposées dans le transstockeur, le stockage de masse de tous les réactifs a été confié à GXO. A l'aide d'un site à proximité, le logisticien approvisionne le centre de Saint-Vulbas en continu, selon ses besoins. Ce « réasort » est effectué « par des navettes

réactifs, GXO a investi dans une chambre froide et a conservé les enlèvements ainsi que la gestion des expéditions internationales. Il traite toujours, aussi, la logistique des équipements de Biomérieux, dont la distribution est consolidée avec leurs réactifs. L'ensemble des approvisionnements et enlèvements, opérés par GXO, représentent une trentaine de navettes routières frigorifiques par jour à Saint-Vulbas. Toutes températures confondues, le centre prépare et expédie 5 000 colis et 300 palettes quotidiennement. ■

Erick Demangeon

> COUP DE CŒUR

DOCKINN.FR REMPLIT LE VIDE

Né du constat que la supply chain se devait d'optimiser son taux d'occupation des entrepôts, un petit génie du marketing a eu l'idée d'étendre Dockinn.fr à la filière logistique du froid.

Le ton est donné à l'occasion de l'inauguration du siège de la startup lyonnaise. Sur fond de concert rock and roll et de course de karts, l'ambiance festive correspond bien à la génération Y à laquelle appartient Augustin Dufaure de Lajarte, fondateur de Dockinn.fr. Sorti tout droit d'une école de commerce, avec quelques années passées au service de logisticiens via l'intérim, Augustin Dufaure de Lajarte est inspirant. D'ailleurs STG, Sodexo et d'autres ont été bien inspirés en faisant appel à l'offre Dockinn.fr qui semble vouée à une belle success story. Flash back : « Au cours de mon expérience au sein d'entreprises logistiques de renom, j'ai découvert la problématique du taux de remplissage des entrepôts secs et des entrepôts frigorifiques, en particulier. La phase de réflexion du projet a duré 6 mois en 2022 et nous avons structuré l'offre à partir de janvier 2023. C'est en septembre dernier que nous avons démarré la commercialisation. »

UNE VÉRITABLE PLACE DE MARCHÉ

Dockinn.fr propose plusieurs types de services pour les chargeurs qui ont des besoins de stockage excédentaires ou qui recherchent des partenaires pour du cross-docking, par exemple. La startup recense toutes les plates-formes qui ont des volumes de stockage disponibles. « On est les commerciaux déportés des logisticiens et les airbnb des chargeurs », poursuit Augustin. Ainsi, la bourse de la Logistique propose-t-elle la cartographie



« NOUS SOMMES LES COMMERCIAUX DÉPORTÉS DES LOGISTIENS ET LES AIRBNB DES CHARGEURS. »
AUGUSTIN DUFAURE DE LAJARTE, FONDATEUR.

des espaces et prestations logistiques, en temps réel qui permet de comparer et de choisir la meilleure solution pour sa supply chain. De plus, des experts du traitement de débord urgent savent effectuer une recherche pour le long terme. Le modèle économique fonctionne par abonnement qui permet aux clients de référencer leurs plateformes logistiques. « Je suis convaincu du potentiel du froid

mais nous avons encore peu d'offres des entrepositaires. » La croissance à 2 chiffres devrait permettre de poursuivre le déploiement de l'offre Dockinn.fr en 2024 et au cours des années suivantes. Aujourd'hui sur le marché on a toujours besoin du froid. « Nous voulons être l'acteur qui permet de remplir le vide et de connecter les chargeurs et logisticiens », conclut le dirigeant. ■

Pierre Besomi

> ÉTIQUETTES

INOTEC DÉVOILE SES SOLUTIONS INO-LEVER POUR CANTILEVERS

Ces étiquettes ino-lever identifient différents niveaux de stockage – du sol jusqu'à plusieurs mètres de hauteur – avec différents types de codes allant des codes-barres traditionnels aux QRcodes ou aux codes data matrix, assurant une identification complète des structures de stockage Cantilever. Ces dernières assurent en effet le stockage des pièces de grande longueur (barres en métal, plan de travail, tube PVC...). Les étiquettes ino-lever permettent d'identifier les emplacements afin de guider les opérateurs dans leurs opérations de stockage ou de picking. La diversité des modèles des bras-supports (forme, longueur, profil) a conduit Inotec vers le

développement d'une famille complète de solutions d'identification : ino-lever.

AVANTAGES D'UNE SOLUTION SUR-MESURE

Les étiquettes ino-lever pour rayonnages cantilevers sont conçues sur-mesure afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque client. Que ce soit en termes de formats, de couleurs ou de supports, ces solutions sont adaptées pour garantir une identification optimale. Elles offrent ainsi aux prestataires logistiques un maximum de flexibilité, elles peuvent être proposées en mode vertical ou horizontal, avec différents supports et types d'attache/fixation. « Dans des environnements exigeants,



Les étiquettes ino-lever seront présentées en avant-première au SITL.

la durabilité est cruciale. Nos étiquettes sont résistantes aux chocs et aux frottements répétés, assurant une longévité exceptionnelle dans toutes les conditions. En effet, grâce à une impression par le dessous, nos étiquettes garantissent un marquage inaltérable et une traçabilité fiable. Même dans des situations où la surface pourrait être sujette à des frottements, le marquage reste intact. », conclut Serge Lanot, directeur commercial chez Inotec France. ■



BEYOND
AUTOMATION



Notre mission est de créer des solutions intelligentes qui, au-delà de répondre aux besoins de nos clients, leur font bénéficier durablement d'un système automatisé sur-mesure, éco-conçu, performant, évolutif et innovant.

Retrouvez-nous au salon
SITL 19-21 mars
Stand K004

ALSTEF
GROUP

> INNOVATION

INTEROPÉRABILITÉ ET QUALITÉ D'ABORD

L'Internet des objets (IoT) est maintenant une évidence, pour le meilleur ? Pas sûr. En brassant et triturant des données tierces, les télématiciens, agrégateurs et plateformes découvrent que la froide donnée numérique n'est pas si fiable qu'elle le paraît. Après l'interopérabilité et avant la valorisation par l'IA, la qualité de la donnée est l'enjeu présent de l'informatique du transport.

Entre fin de l'anonymat des palettes échangeables avec l'arrivée de l'ePal QR, nouveaux boîtiers BlueBox chez Thermo King et B-Unic chez S3P Web, décollage de l'offre Connected Fleet de Michelin et atteinte du seuil des 1 % de parts de marché pour les camions électriques, l'année écoulée a été riche en évolutions. Toutes participent à la reconfiguration de notre environnement connecté où le TPMS ne sera plus une option avec l'entrée en vigueur du GSR II en juillet prochain. L'offre à l'attention du transport sous température dirigée s'étoffe avec toujours plus d'ouverture aux tiers pour les plateformes en ligne et davantage d'équipements embar-

qués. Parmi eux, le ColdLinc d'Astrata s'est fait remarquer à Solutrans 2023. Il complète l'offre du télématicien et assure l'enregistrement et la traçabilité des données de température au moyen de sondes sans fil.

DIVERSIFICATION DES ÉNERGIES

Jamais l'offre n'a été aussi variée quant aux énergies disponibles pour les groupes frigorifiques. Outre la cryogénie à azote indirect (Frappa Silencio) et les groupes poulie-moteur dont l'énergie est celle du moteur de traction, l'offre en groupes autonomes se décline en versions gazole/GNR/HVO, B100, GNC et électriques. Dans ce dernier cas, l'alimentation du groupe par un essieu générateur récupérant l'énergie

cinétique en phase de ralentissement met en place une forme d'hybridation au niveau de la semi-remorque. La télématique s'adapte à cette nouvelle donne. L'association AxlePower de l'essieu générateur BPW à un groupe Thermo King E-500e est suivie par la télématique Idem (BPW). Le gestionnaire de flotte connaît ainsi l'état de recharge des batteries et la consommation du groupe en kWh. Ces informations comprennent les émissions carbone évitées. Concurrent de BPW, SAF-Holland n'est pas en reste et s'est lancé dans la télématique avec son TrailerMaster. SAF est associé à Carrier Transcold pour offrir un ensemble

L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA CAPACITÉ À S'INSÉRER DANS L'EXISTANT EST LE PREMIER CRITÈRE DE CHOIX D'UN ÉQUIPEMENT COMMUNICANT.

réunissant essieu générateur et groupe électrique. Les carrossiers constructeurs s'inscrivent dans le même mouvement. Chez Schmitz Cargobull, la télématique TrailerConnect complète les semis S.KOe Cool munies du groupe S.CUe alimenté par essieu générateur. Dans le cas des porteurs à propulsion électrique, il est tentant de puiser dans les batteries de traction pour alimenter un groupe électrique (Carrier Syberia eCool, Frigoblock FK 25 i, etc.). Une télématique comme Mercedes Fleetboard s'adapte à ce cas d'usage et participe à la gestion d'une flotte frigorifique sur châssis eActros ou eEconic.

LA MAINTENANCE CONNECTÉE S'IMPOSE

Tous les fabricants de groupes disposent d'une télématique. Mitsubishi annonce une analyse prédictive du risque de panne. Daikin rassure en affirmant que sa télématique est compatible avec toutes les plateformes existantes. Comme celle d'un poids lourd, la télématique d'un groupe est susceptible de participer au diagnostic et à la maintenance à distance. Parmi les



Une semi-remorque frigorifique se contrôle à distance, smartphone en main, avec la télématique FrigoMatics de Lamberet.

© LAMBERET

carrossiers, ceux du froid sont pionniers en matière de maintenance connectée. ThermoKare 24/7 Fleet Monitoring de Thermo King et Lynx Fleet de Carrier Transcold offrent une brique maintenance connectée associée aux réseaux de maintenance en plus des informations de suivi du transport (localisation, courbe de température, taux d'humidité, etc.). Comme leurs fournisseurs de groupes, les carrossiers constructeurs proposent leurs télématiques. La semi-remorque SmarTrailer de Chéreau est connectée tandis que l'équipement Frigomatics de Lamberet est fourni par Novacom. A chacun son métier ; il est donc fréquent que les carrossiers intègrent des télématiques tierces. C'est le cas de Kässbohrer avec Transics (qui appartient à Wabco, donc à ZF).

INDISPENSABLE INTEROPÉRABILITÉ

Le renouvellement des parcs de véhicules, des boîtiers télématiques ou des sondes s'effectue souvent de façon partielle ou échelonnée. Il en résulte une grande hétérogénéité à laquelle s'ajoute celle des sondes TPMS et des multiples équipements

connectés liés à l'activité (contenants récupérables avec balises, etc.). Cette diversité fait de l'interopérabilité ou de la capacité à s'insérer dans l'existant le premier critère de choix d'un équipement communicant. Transics annonce une aptitude à communiquer avec 500 logiciels du marché. Trimble se déclare totalement ouvert. Leurs concurrents avancent des intentions similaires dont le degré de concrétisation dépend de l'antériorité sur un marché, du parc installé et des moyens consacrés à l'ouverture. A propos d'agrégation de données, la spécialité de S3P Web, il est nécessaire de l'envisager à plusieurs niveaux. A celui du véhicule, elle permettra de concentrer des sources de données diverses autour d'un même boîtier communicant afin de tenter de n'utiliser qu'un seul de ces boîtiers (avec carte SIM et abonnement) dans chaque véhicule. Au niveau des serveurs où les données remontées sont stockées, l'exploitation de leurs contenus par une plateforme



© BPW

Filiale de BPW, Idem Telematics équipera plusieurs marques de semi-remorques avec son TPMS, cet équipement devenant obligatoire en juillet prochain.

nécessite des échanges par API. Enfin, chez le transporteur, ses exploitants, son service RH ou son responsable de parc exploitent l'information issue des véhicules. Là, la chasse aux coûts cachés commence par l'identification des doublons

>>>

La plateforme de gestion de flotte Lynx de Carrier Transcold est désormais adaptée aux groupes électriques.



© CARRIER TRANSCOLD

>>> constitués par une même donnée remontée par deux sources différentes et payantes. Bien que l'informatique du transport se soit construite en silos disjoints et fondés sur des standards propriétaires, la standardisation des communications entre équipements de carrosserie connectée pourrait devenir réalité si la norme DIN 4630 (sur bus CAN SAE J1939) s'impose au marché. Elle est entrée en vigueur en 2022 et Bär Cargolift l'utilise déjà pour ses hayons connectés. Entre serveurs, les interfaces de programmation API autorisent théoriquement les échanges, mais ils sont à géométrie et formats variables selon les cas. Et même lorsqu'un standard comme le rFMS semble être adopté par les

L'HÉTÉROGÉNÉITÉ DES SOURCES DE DONNÉES EXPLIQUE EN PARTIE LES PROBLÈMES CONSTATÉS DE QUALITÉ DE L'INFORMATION.

ténors du marché, il est constaté à l'usage que chacun en a une interprétation toute personnelle. Une simple information de localisation GPS peut être présentée de diverses manières. Pour ne rien arranger chaque flux de données s'affiche à un tarif libre, entre 0 et 50 €/mois.

QUALITÉ D'ABORD

La donnée numérique issue de l'électronique apparaît objective, crédible, incontestable, hors défaillance patente du matériel. Les télématiciens ne partagent pas toujours cette opinion lorsqu'ils brassent des données d'origines diverses. Aussi surprenant que cela puisse paraître, la qualité de l'information numérique fait souvent défaut ! La question de la « qualité des données » ne se posait pas encore il y a quelques années. Elle devient aujourd'hui un problème, accentué par la demande d'un suivi en direct du fret par les chargeurs. L'hétérogénéité des boîtiers, des données à la source (par exemple, celles d'écoconduite) et des fréquences de transmission provoque une dégradation de la qualité lorsqu'il s'agit

WEBFLEET : UNE STRATÉGIE OUVERTE AUX PARTENAIRES

« Nos clients nous confrontent à une grande diversité de configurations et il est rare qu'un transporteur n'utilise qu'une seule télématique. Les API lui permettent de réunir les données de ses systèmes à sa guise, nous allons donc poursuivre notre démarche d'intégration de données liées au suivi du froid au moyen d'API. », précise Annick Mallet Renoux, directrice commerciale Webfleet France Bénélux qui ajoute « Notre plateforme est stable et nos données sont réputées précises. Certains de nos nouveaux clients ont quitté leurs précédents télématiciens en raison d'un manque de précision. » Webfleet ne se positionne pas en tant qu'agrégateur de données, mais le télématicien a des accords avec des solutions tierces. Ses revendeurs sont souvent également revendeurs de TMS et participent à l'intégration de la télématique aux TMS. D'autres services, comme les grandes bourses de fret ou la plateforme de visibilité transport Project44 utilisent les données Webfleet. Face aux problèmes très spécifiques, Webfleet recherche les partenaires capables de compléter son offre et travaille avec eux. Lorsqu'une demande se répète, elle fait l'objet d'un développement et donc d'une évolution de l'offre Webfleet. « Nous investissons massivement en R&D. Nous faisons une mise à jour avec évolution produit tous les trois mois », poursuit Annick Mallet Renoux. L'ensemble des données Webfleet est requêttable par une API simple d'emploi. Les transporteurs peuvent accorder à leurs clients chargeurs une visibilité temporaire sur leur fret. La plateforme conserve les données jusqu'à cinq ans. Chaque groupe frigo y apparaît comme un objet connecté. L'offre pour le transport sous température dirigée comprend, au choix, des sondes sans fil, des sondes filaires ou encore, la récupération par API des données remontées par les groupes Thermo King. A bord du véhicule, un hub de communication peut s'intercaler entre les dispositifs à connecter et le boîtier télématique.



« NOUS CONTINUONS D'ENRICHIR NOTRE OFFRE POUR LE FROID. »
ANNICK MALLET RENOUX, DIRECTRICE COMMERCIALE WEBFLEET FRANCE BÉNÉLUX.

d'homogénéiser l'ensemble, ce qui revient à écrêter, reformater, etc. Une uniformité des données à la source concernant leurs sémantique, format, protocole et fréquence de transmission limiterait la dégradation des données, à condition qu'elles soient initialement fiables. Or les acteurs du marché ne se sont pas encore accordés autour d'un standard. A ce propos, le chronotachygraphe numérique fait exception puisque ses fichiers légaux sont définis par une annexe de règlement européen. Devenu communicant, le tachy s'apprête à se substituer au badge de

télépéage (collaboration entre Axxès et Continental) et ambitionne de devenir l'unique boîtier télématique d'un véhicule. Cette évolution placerait VDO (Continental) dans une position hégémonique puisque ses serveurs verraient passer presque toutes les données du transport. Ce nouveau Big Brother de la donnée est-il envisageable ? Pour tout voir et tout savoir, il lui faudrait canaliser vers lui les données de la remorque. Pour l'heure, la télématique exprime la culture de son offreur de solutions. Le constructeur de véhicules moteurs, le fabricant de



Vous souhaitez maîtriser la chaîne du froid durant le transport ?

Avec Webfleet et son partenaire froid SOPAC, atteignez vos objectifs.



Retrouvez-nous sur le Stand F186 avec



Pour en savoir plus :
webfleet.com | +33 (0)1 57 32 40 78
Let's drive business. Further.



DOSSIER CONNECTIVITÉ



Tous les équipements d'une caisse frigorifique et de son environnement sont susceptibles d'être connectés, donc suivis et contrôlés à distance.

>>> pneus, le frigoriste ou le pur télématicien ont chacun leurs visions et leurs priorités en matière de télématique.

TENDANCE VERS L'IMMATÉRIEL

Cesser de vendre des boîtiers et d'autres équipements matériels est un objectif non dissimulé par de nombreux télématiciens, y compris Ekolis qui a lancé Infinity avec cette perspective. Le matériel nécessite du SAV et des remplacements lorsqu'il est alimenté par piles. Une tendance lourde consiste en une télématique installée en première monte par les constructeurs de véhicules moteurs et de semi-remorques. Elle fait évoluer le métier de télématicien. L'enjeu pour lui est de devenir la meilleure plaque tournante de l'information en apportant à ses clients transporteurs l'information la plus synthétique et la plus pertinente. La lutte contre l'infobésité passe par une sélection de l'information en amont afin de ne soumettre à l'humain que ce qui nécessite sa décision. Pour combien de temps ? Les données massives et l'intelligence de leur traitement avec apprentissage profond pourraient automatiser de nombreuses opérations liées à l'exploitation du transport. L'IA est sur toutes les lèvres, mais son déploiement nécessite des investissements qui sont actuellement pénalisés par les moyens que requiert le maniement de données hétérogènes. L'informatique du transport routier attend donc encore ses standards ouverts, pérennes et évolutifs afin d'être pleinement communicante et ce faisant, ouverte à l'IA.

Loïc Fieux

IDEM TELEMATICS : ÉVITER LES MATÉRIELS EN DOUBLONS

Filiale du fabricant d'essieux BPW, Idem Telematics fournit sa télématique à des carrossiers constructeurs qui l'installent en première monte. Il y a parmi eux des fabricants de semi-remorques, dont Kögel, et d'équipements, dont les hayons Bär. « Notre solution est l'une des plus adaptables du marché. Si un équipement existe déjà, nous nous y connectons et évitons ainsi les doublons », explique Romaric Bailly, responsable télématique France chez Idem telematics (BPW). Ses solutions dédiées au froid sont indépendantes des marques de groupes frigorifiques et de celles des enregistreurs de température. Si nécessaire, Idem propose ses propres sondes (conformes EN 12830, GDP, EIPL) ainsi que leur vérification périodique (conforme EN 13486). Le transporteur peut acquérir un boîtier télématique Idem ou exploiter l'ouverture par API de la plateforme Idem afin d'y retrouver les données remontées par des télématiciens tiers, indépendamment de leurs univers (pneus, froid, etc.). « Les données restent propriété du transporteur. Nous les collectons, nous les mettons en forme et les exploitons pour générer des alertes afin d'apporter l'information pertinente à la personne concernée au moment opportun », ajoute Romaric Bailly. Idem met également ses données à la disposition de tiers au formats PSON ou XML, au choix de l'intégrateur. Le TPMS Idem est, comme son boîtier télématique, installé en première monte par des constructeurs en raison de sa conformité au règlement 141 de l'UNECE (Commission économique pour l'Europe des Nations unies). Ce TPMS a la particularité d'être compatible à la fois avec les capteurs de pression cerclés sur la jante et avec ceux montés sur la valve. Les capteurs ont une durée de vie déterminée par leurs piles (5 à 7 ans). L'appariement initial des sondes TPMS à la télématique nécessite une manipulation. Il est automatique en cas de remplacement de roue dès que le véhicule roule. Le problème des TPMS est le recours à des protocoles propriétaires par certains acteurs du marché. Idem laisse le gestionnaire de flotte ajuster les seuils d'alerte des sondes TPMS à sa convenance.



« NOTRE SOLUTION EST OUVERTE À TOUS LES PROTOCOLES, QU'IL S'AGISSE DE CEUX DES EBS, DES TPMS CONNECTÉS AUX EBS, DES GROUPES FRIGO, DES SONDAS DE TEMPÉRATURE, DES JAUGES DE CARBURANT, OU DU VERROUILLAGE DES PORTES, ENTRE AUTRES. »

ROMARIC BAILLY, RESPONSABLE TÉLÉMATIQUE FRANCE CHEZ IDEM TELEMATICS, FILIALE DU GROUPE BPW.

VECTOR HE 17



VOTRE PARTENAIRE AU QUOTIDIEN



Meilleure consommation de carburant*



Réduction du bruit



Le plus léger du marché



Haute efficacité de refroidissement



Avec compresseur à vitesse variable



Le meilleur coût total de possession*



*Par rapport au Vector 1550

Le Vector HE 17 est une solution polyvalente pour vos besoins quotidiens. Le nouveau système est doté de la technologie d'entraînement à fréquence variable combinée à la technologie tout électrique E-Drive éprouvée, une architecture héritée du Vector HE 19. Atteignant le meilleur coût total de possession de sa catégorie*, le Vector HE 17 offre un rendement frigorifique amélioré tout en réduisant considérablement la consommation de carburant*. Il est idéal pour les livraisons longue distance, mais aussi pour les livraisons urbaines, ce qui en fait votre partenaire quotidien.



> INTERVIEW

« SI L'ON VEUT DÉCARBONER, IL FAUT LE FAIRE SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE »

Ancien secrétaire général Île-de-France de l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens), Yann Viguié a récemment été nommé au poste de délégué au développement durable à l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret). Il revient sur ses principales missions au sein de l'organisation des chargeurs, où il supervise notamment le dispositif Fret21 et le programme Remove.



« L'UNE DE MES MISSIONS CONSISTE À PERMETTRE LE DIALOGUE ENTRE TRANSPORTEURS ET CHARGEURS. »

YANN VIGUIÉ, DÉLÉGUÉ AU DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'AUTF.

Froid News : Quelle est aujourd'hui votre mission en tant que délégué au développement durable à l'AUTF ?

Yann Viguié : Elle est de nous permettre de nous développer notamment auprès des ETI (Entreprises de Taille Intermédiaire) qui

ont des problématiques transport et qui sont, comme tout un chacun, concernées par la décarbonation avec les enjeux importants de réduction des émissions de l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 et une décarbonation complète à l'horizon 2050. À ce titre, je dirige à l'AUTF une équipe

de cinq chargés de mission de transition énergétique, avec encore un ou deux recrutements en cours prévus pour étoffer l'équipe, afin d'accompagner les chargeurs dans le dispositif Fret 21. Aujourd'hui, les gros acteurs du CAC 40 sont déjà dans le dispositif mais beaucoup de chargeurs n'y figurent pas. Il y a un grand potentiel avec les milliers d'ETI existantes... Ce sont des entreprises intéressantes que l'AUTF n'avait pas prises au départ pour cœur de cible.

F.N. : Vous êtes également en charge de piloter le projet Remove, dont l'AUTF est porteur-associé...

Y. V. : Tout à fait, il s'agit d'un nouveau programme CEE (Certificats d'Économies d'Énergie) visant à accélérer le report modal. Signé l'année dernière, il a réellement démarré le 2 janvier 2024. Il faut valoriser chaque mode, notamment ceux alternatifs à la route, pour inciter le recours aux transports plus vertueux. C'est une aberration quand il n'y a pas d'impératifs ou de délais de livraison courts, de ne pas aller plus avant dans d'autres modes de transport. Il existe néanmoins aujourd'hui des freins au report modal. Notre rôle est donc, sur chaque liaison, trafic, d'accompagner les entreprises pour les inciter à tester d'autres alternatives comme l'ont déjà fait des entreprises comme Franprix ou encore Ikea avec la voie fluviale.

F.N. : Votre expérience professionnelle vous a amené à passer du monde des transporteurs au sein de l'OTRE à celui des char-

geurs à l'AUTF. Ressentez-vous une différence de sensibilisation à la question de la transition énergétique ?

Y. V. : Oui je les perçois assez différemment. Pour les grosses entreprises, notamment les chargeurs et les donneurs d'ordres, l'approche RSE fait partie des objectifs d'entreprise et la plupart d'entre elles réalisent des reportings en matière de responsabilité environnementale. Elles comprennent donc bien les problématiques et sont prêtes à s'engager. De leur côté, les transporteurs, notamment les PME, ont souvent des marges très faibles. Il est donc plus difficile pour eux d'entreprendre une transition énergétique, si ce n'est pas une exigence forte de leurs clients et de leurs chargeurs, compte tenu des surcoûts d'achat des véhicules et des difficultés économiques des entreprises aujourd'hui. L'une de

mes missions consiste justement à permettre ce dialogue entre transporteurs et chargeurs, ces derniers souhaitant une relation pérenne et durable avec les premiers.

F.N. : La question de la logistique urbaine s'avère un enjeu central, notamment chez les acteurs du froid, actuellement et à l'approche des Jeux olympiques de Paris 2024. Cela va-t-il faire l'objet d'une action spécifique à l'AUTF ?

Y. V. : Il est un peu prématuré d'en parler mais il y a des appels à projets qui sont en cours et sur lesquels nous avons postulé. Aujourd'hui l'AUTF n'est pas mauvaise dans la massification des flux, mais après s'être occupée de transition énergétique dans la logistique amont, notamment avec le report modal -voie d'eau, ferroviaire, etc.- une case reste

manquante aujourd'hui, celle de la logistique aval et du dernier kilomètre. Or si l'on veut décarboner, il faut le faire sur l'ensemble de la chaîne, de l'approvisionnement amont jusqu'au client final. Nous commençons notamment à discuter avec la fédération professionnelle de la cyclo-logistique pour être un peu plus apporteurs de solutions dans le domaine. Lorsque nous aurons entériné nos actions sur la livraison urbaine, nous devrions être plus « acteurs » dans le domaine du froid également. Nous comptons chez nos adhérents en compte propre une forte représentation d'acteurs issus de la distribution urbaine. Gérer cette question de la logistique urbaine constitue d'ailleurs une des raisons de mon arrivée au sein de l'association avec cette création de poste, afin d'accompagner les entreprises sur tous les maillons de la chaîne logistique. ■

Charlotte Cousin

A WORLD OF COMFORT

Découvrez nos caissons réfrigérés

Respect de la chaîne du froid
température -35°C à +40°C

Remontée des informations
en temps réel

Version autonome
(batterie intégrée)

Idéal pour les produits pharmaceutiques et alimentaires

Surveillance de la chaîne de froid

Sécurise le transport des produits sensibles à la température

Contrat de maintenance pour assurer le SAV

e-//connected

Nous serons exposants au SELFI 2024 à Rungis le 29 et 30 mai.

N'hésitez pas à nous contacter pour recevoir votre invitation !

Scannez moi

salon européen logistique froid



Pour les Jeux olympiques et paralympiques 2024, la STAF envisage de recruter environ 120 chauffeurs supplémentaires et a commandé plus de 80 véhicules, soit un investissement de 15 millions d'euros.

> LOGISTIQUE URBAINE

LE SECTEUR EN ORDRE DE MARCHÉ

Si des questions et des doutes subsistent sur les conditions de circulation des prochains Jeux olympiques et paralympiques 2024, les acteurs du transport et de la logistique du froid anticipent les différents scénarios et sont prêts à ajuster leur organisation en conséquence.

« C'est déjà tous les jours les Jeux olympiques pour nous ! Ce sont entre 250 à 300 camions de la STAF qui livrent Paris quotidiennement ». La réaction de Kara Mendjel, président de la Société de transports alimentaires et frigorifiques (STAF) illustre bien l'état d'esprit des acteurs de l'écosystème logistique à quelques mois de la

tenue de la compétition. Des professionnels soucieux d'éclaircir certaines zones d'ombre sur son organisation mais confiants dans leur capacité d'adaptation. Pour la STAF, prestataire de Carrefour et Sodexo (tous deux partenaires des JOP), les livraisons liées à la future tenue de l'événement ont même déjà débuté : « Nous commençons à observer une surcharge sur certains

magasins situés près des chantiers de l'organisation olympique », indique Kara Mendjel. De son côté, avec près de 150 camions livrant quotidiennement la couronne intérieure et extérieure parisienne sur 300 à 400 points de livraison attendus, le Groupe Jacky Perrenot, spécialiste de la température dirigée en secteur agroalimentaire, s'attend à être « perturbé fortement » par les secteurs d'interdiction de circulation : « C'est un dossier en veille depuis plus de six mois. Avant l'été, nous avons déjà commencé à nous entretenir avec nos partenaires chargeurs pour avoir une visibilité sur le plan d'organisation de circulation », décrit Denis Bertin, directeur général chargé du développement du Groupe Jacky Perrenot.

LA STRATÉGIE DES LIVRAISONS NOCTURNES

Pour mieux anticiper ces prochains JOP, la société NJS Faramia, spécialiste du transport et entreposage frigorifique sur mesure (adossée au groupe Sofrilog) adresse régulièrement des points de



« AVANT L'ÉTÉ, NOUS AVONS DÉJÀ COMMENCÉ À NOUS ENTREtenir AVEC NOS PARTENAIRES CHARGEURS POUR AVOIR UNE VISIBILITÉ SUR LE PLAN D'ORGANISATION DE CIRCULATION. »
DENIS BERTIN, DIRECTEUR GÉNÉRAL CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT DU GROUPE JACKY PERRENOT.

situation à ses clients pour lesquels elle sera amenée à livrer environ 200 points : « Ce que l'on sait, c'est que beaucoup d'entre eux, sur la partie GMS ou RHF, n'enregistreront pas d'accroissement des volumes, ou 10 % tout au plus, car ils considèrent que les Parisiens vont laisser place aux supporters et qu'il n'y aura pas de besoins supplémentaires », indique Jérôme Faramia. Le directeur transport et commercial de NJS Faramia note néanmoins un point de vigilance sur l'exploitation des moyens roulants : « Aujourd'hui, pour la distribution dédiée, nous travaillons beaucoup le réemploi des camions en les faisant tourner le matin, le midi, et le soir. Dans le cadre des JO, avec les contraintes d'accès et le projet d'opérer des livraisons sur des créneaux horaires donnés, cela va potentiellement empêcher ce réemploi camion qui, à volume constant, risque de demander des moyens additionnels ». La livraison nocturne apparaît, dans ce cadre, comme une stratégie envisagée par la plupart des acteurs bien que demeure >>>

> INTERVIEW

« CERTAINES ZONES D'OMBRE PERSISTENT »

Directeur délégué à l'Union TLF, Jérôme Douy est également en charge d'un groupe de travail au sein du programme LUJOP (Logistique urbaine du quotidien durant les Jeux olympiques et paralympiques). Il détaille les questionnements et les chantiers en cours à quelques mois de la compétition.



© ASTRID LAGOUGINE

Froid News : Quelles problématiques risquent d'affronter l'écosystème logistique durant ces JOP ?

Jérôme Douy : Aujourd'hui ce qui n'est pas très clair, parce que la réglementation avance petit à petit, c'est la manière dont les commerçants, les activités économiques, vont se maintenir pendant cette période. Il ne faut d'ailleurs pas oublier la tenue des Jeux paralympiques à la rentrée. Ces derniers sont un peu moins étudiés alors que le contexte reste le même en matière de sécurité et qu'ils auront lieu lorsque toute l'activité économique va reprendre en septembre avec la nécessité d'assurer les approvisionnements. On pense que c'est un point sur lequel la préfecture doit être extrêmement attentive parce que cela risque de « coincer » pas mal.

F. N. : Avec la création du projet LUJOP (Logistique urbaine du quotidien durant les Jeux olympiques et paralympiques), va-t-on dans le bon sens ?

J. D. : Oui, il s'agit d'une démarche essentielle qui se base sur un esprit collectif. LUJOP rayonne aujourd'hui autour d'une trentaine d'organisations professionnelles multisectorielles et a monté différents groupes de travail parmi lesquels je copilote le premier associé à la réglementation, en collaboration avec Christian Rose, responsable environnement transport et logistique de la CGF (Confédération des grossistes de France). Dans ce cadre, nous avons envoyé fin décembre une note de recommandation au Préfet avec notre cahier de doléances sur des points sur lesquels nous manquons de précision dans la gestion des périmètres de sécurité. Certaines zones d'ombre persistent. Par exemple, sur les zones rouges (périmètres d'interdiction de la circulation motorisée) : sur quels critères va-t-on obtenir un régime dérogatoire ? Est-ce que toutes les activités de livraison pourront l'avoir ou est-ce que la préfecture considérera qu'il y aura des livraisons essentielles et d'autre non ? Nous nous interrogeons également sur l'activité « froid » : est-ce que les produits frais seront considérés comme essentiels ?

F. N. : Comment l'écosystème transport et logistique que vous représentez au sein de l'Union TLF réagit-il à l'approche des Jeux ?

J. D. : Les entreprises ont besoin d'informations claires relatives aux règles de circulation afin d'anticiper leurs organisations logistiques et leur plan de transport. Elles s'attendaient à avoir un bloc d'informations alors que ces dernières risquent d'arriver au goutte à goutte. Des séquences sur les montages des sites éphémères devraient se mettre en place entre mars et juin impliquant un certain nombre de désagréments en matière de circulation. Et les JO vont se passer sur la Seine, ce qui obligera la préfecture à fermer des quartiers complets mais nous saurons la date au dernier moment pour éviter toute préparation terroriste. Au sein de l'Union TLF, nous déployons des outils de communication dédiés à nos entreprises membres, visant à les tenir informées de manière régulière sur l'évolution de la situation leur permettant ainsi de rester au fait des développements les plus récents. ■

Propos recueillis par Charlotte Cousin.

» la question de son acceptabilité par les riverains. Sur ce sujet des autorisations à circuler la nuit, Denis Bertin évoque l'importance du travail conjoint avec ses clients : « C'est le rôle des grands distributeurs de négocier avec ces copropriétés pour que, dans cette période, elles acceptent d'être un peu plus indulgentes sur les cadences de livraison ».

RÉORGANISATION LOGISTIQUE

Tous les professionnels du transport s'accordent d'autre part sur un point de vigilance, voire de tension, celui des ressources humaines, avec l'obligation de décaler les congés de leurs collaborateurs avant et après la période du 15 juillet au 15 septembre : « Un bouleversement total » pour Kara Mendjel, accompagné d'une « mutation de l'organisation avec le travail la nuit au lieu de la journée ». Face à ce changement d'organisation, l'accompagnement RH va s'avérer primordial chez l'ensemble des acteurs, en proposant des compensations financières, et en s'assurant de la disponibilité de ses équipes, souligne Denis Bertin : « Nous allons faire intervenir nos employés de préparation de commandes de nuit pour préparer et livrer avant 5 ou 6h du matin. Or pour l'instant nous n'avons pas connaissance de l'ou-



« NOUS AVIONS DÉJÀ UNE ACTIVITÉ DE NUIT, IL FAUT SEULEMENT QUE NOUS LA RENFORÇIONS AU NIVEAU EXPLOITATION ET QUE NOUS CONSERVIONS 100 % NOS EFFECTIFS ROULANTS SUR LA PÉRIODE. »
JÉRÔME FARAMIA,
 DIRECTEUR TRANSPORT
 ET COMMERCIAL DE NJS FARAMIA.

verture nocturne du réseau de transport urbain donc nous allons peut-être devoir accompagner nos collaborateurs pour qu'ils puissent se rendre sur leur lieu de travail... ». Pour répondre à la demande, la STAF envisage de son côté de recruter sur la période environ 120 chauffeurs supplémentaires et a commandé plus de 80 véhicules pour les JO, soit un investissement de 15 millions d'euros : « Sept camions seront 100 % électriques et dédiés à circuler dans le village olympique, les autres rouleront au gaz bio naturel et au colza », décrit Kara Mendjel. Si Jacky Perrenot ne prévoit pas de recrutements supplémentaires, son organisation s'en

trouve pour autant modifiée : « Nous allons réduire le temps livré dans Paris mais pas forcément le volume donc nous sommes, avec certains clients, en train d'augmenter le nombre de véhicules qui vont devoir travailler moins longtemps. Cela implique une réorganisation logistique assez significative », détaille Denis Bertin. « Nous avons déjà une activité de nuit, il faut seulement que nous la renforçons au niveau exploitation et que nous conservions 100 % nos effectifs roulants sur la période. Si nous parvenons à faire cela, nous passerons de bons JO ! », conclut Jérôme Faramia. ■

Charlotte Cousin

Jacky Perrenot réorganise sa logistique pour les JOP 2024, prévoyant d'augmenter, avec certains clients, le nombre de véhicules qui seront amenés à travailler sur une période plus resserrée dans la journée.

NJS Faramia s'entretient régulièrement avec ses clients pour anticiper au mieux les prochains JOP. Ceux-ci indiquent ne pas anticiper, durant la période, d'accroissement de volume, ou 10 % au maximum.

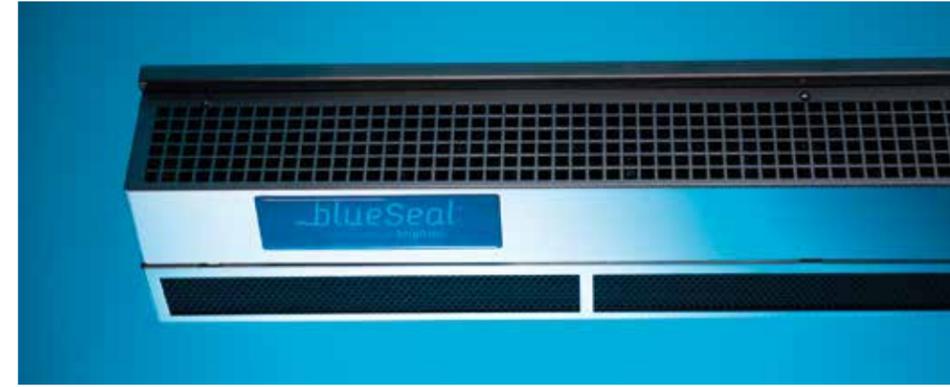


© JACKY PERRENOT

© NJS FARAMIA

> DISTRIBUTION

BRIGHTEC S'ASSOCIE À THERMO KING AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA



Les rideaux d'air BlueSeal seront exclusivement distribués par Thermo King aux États-Unis et au Canada.

Les rideaux d'air BlueSeal (Brightec) seront exclusivement disponibles à l'achat auprès des concessionnaires Thermo King aux États-Unis et au Canada, le reste du monde étant disponible à l'achat directement auprès de Brightec ou par l'intermédiaire de concessionnaires

et de carrossiers locaux. Hans Opdam, inventeur des rideaux d'air BlueSeal, a déclaré : « Nous sommes ravis de nous associer à Thermo King, qui a fait preuve d'un soutien extraordinaire, non seulement en distribuant BlueSeal à travers les États-Unis et le Canada,

mais aussi en assurant la promotion du produit auprès de son vaste réseau de concessionnaires. Thermo King jouit d'une solide réputation pour son engagement en faveur des solutions durables et nous sommes ravis de faire partie de leur offre ». ■

COMBILIFT 25
LIFTING INNOVATION 25 Years

SITL HALL 7 STAND: E146
SALON INTERNATIONAL DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE
19-21 MARCH 2024, PARIS NORD VILLEPINTE

Améliorer la sécurité, Optimiser l'entreposage, Augmenter l'efficacité

Chez Combilift, nous sommes passionnés par la fourniture de solutions de manutention qui augmentent l'efficacité, optimisent l'entreposage et vous permettent de travailler en toute sécurité.

Notre gamme de produits innovants comprend des chariots élévateurs multidirectionnels, des chariots articulés et des transpalettes gerbeurs, ainsi que des chariots cavaliers et des chargeurs de conteneur.

Adressez-vous à Combilift
et laissez-nous vous montrer comment tirer le meilleur parti de votre espace d'entreposage.

combilift.com



Initialement prévue pour le marché français, la nouvelle unité Vector HE 19 Carrier Transicold est disponible en configurations mono et multi-températures.

> INNOVATION

LA DÉCARBONATION SUR LA BONNE VOIE

Carrier, Fraikin et Martin Brower testent une solution compatible avec un nouveau réfrigérant et le biocarburant B100.

« La durabilité et la responsabilité environnementale sont au centre des projets de Carrier Transicold, c'est pourquoi nous sommes ravis d'accompagner Fraikin et Martin Brower dans cette démarche en faveur de la planète, avait déclaré en substances Victor Calvo, Vice-président et Directeur général, Truck Trailer International, Carrier Transicold, lors de la présentation de cette innovation.

Créée pour répondre aux besoins et aux ambitions de nos clients, à commencer par nos clients de longue date Fraikin et Martin Brower, cette innovation est un atout de plus pour aider chaque acteur du monde du transport à atteindre ses objectifs de décarbonisation. » L'association du nouveau réfrigérant à faible PRG et du carburant B100 de façon combinée ou séparément permet de réduire les émissions de CO₂ de 88 % par

rapport au réfrigérant standard R452A. Rappelons que le réfrigérant représente environ 15 % des émissions totales de CO₂ d'une unité de réfrigération conventionnelle (selon Carrier Transicold). Le biocarburant B100, généralement issu d'huiles végétales recyclées, de graisses animales ou d'huiles de cuisson, permet à lui seul de réduire les émissions de carbone du nouveau Vector HE 19 de 60 à 91 %, selon le type de B100 utilisé, par rapport à une unité diesel standard. Ainsi associée au réfrigérant à faible PRG, cette combinaison permet une réduction totale minimale de 73 % des émissions de CO₂ sur une année d'utilisation, assure le constructeur.

UNE COLLABORATION DURABLE

« Fraikin a toujours eu à cœur de proposer à ses clients des solutions innovantes dans le but de mieux répondre aux évolutions du marché, déclare Olivier Renard, CEO de Fraikin France. Travailler avec Carrier Transicold nous permet de nous

développer, de nous adapter au marché et de rester à la pointe de l'innovation en répondant aux exigences de projets complexes et en proposant des solutions innovantes à nos clients. »

Comme toutes les unités Vector HE 19 de Carrier Transicold, le système associe la technologie E-Drive entièrement électrique de la société à un moteur perfectionné à plusieurs vitesses. La conception de cette unité permet également d'optimiser la gestion des flux d'air pour maximiser les performances. Le système exploite l'effet Coanda - qui permet à l'air frais de "coller" au toit de la remorque - pour assurer un contrôle constant de la température dans l'ensemble du véhicule, contribuant ainsi à maintenir l'intégrité de la chaîne du froid. L'unité est également conforme à la certification PIEK pour un usage urbain de nuit. « Carrier Transicold a prouvé qu'il



(De g. à d.) : Pascal Gloaguen, Directeur Général Martin Brower France, Victor Calvo, Vice-président et Directeur Général, Truck Trailer International, Carrier Transicold, Olivier Renard, CEO Fraikin France.

pouvait toujours travailler avec nous pour relever de nouveaux défis, conclut Pascal Gloaguen, Directeur Général de Martin Brower France. Cette solution est une étape essentielle dans la poursuite de notre

engagement en faveur du développement durable, conformément à nos objectifs en la matière, et dans la construction d'un avenir plus responsable. »

Pierre Besomi

Stand L014

Découvrez la navette de stockage de SSI Flexi :

- Manutention de multiples supports de charges jusqu'à 50kg
- Travaille dans des environnements mixtes jusqu'à 0°C
- Système évolutif pour le traitement de flux importants

SiTL 19-21 MARS 2024 PARIS

Visitez un projet logistique multi-technologies
Stand H028

SSI SCHAEFER

> SYNERGIE

THERMO KING, BPW ET IDEM TELEMATICS PARTAGENT UNE MÊME VISION

Les utilisateurs de la plateforme d'idem telematics ont désormais accès en temps réel à toutes les données des groupes frigorifiques Thermo King et du système de production d'énergie AxlePower de BPW.

« **E**n collaboration avec Trane Technologies, la société mère, Thermo King souhaite réduire les gaz à effet de serre d'une gigatonne d'ici 2030, soit un milliard de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone. « Sur le point de commercialiser la solution Axle Power, Thermo King démontre son engagement

dans la décarbonation du transport en température dirigée. De même, nous améliorons nos opérations numériques, en essayant de mieux comprendre comment les unités sont utilisées afin de pouvoir optimiser la quantité d'énergie utilisée dans le système. » explique Claudio Zanframundo, Président Thermo King EMEA.

Les processus numériques jouent également un rôle important dans la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Ils permettent une meilleure connaissance des mouvements de charge. Entamée il y a plusieurs années, la collaboration se renforce entre Thermo King, le groupe BPW et sa plateforme idem telematics. Elle vise le partage et l'intégration de données dans le cadre de l'électrification du TRM. Cette collaboration souligne l'engagement de Thermo King à offrir à ses clients une visibilité entièrement intégrée de leurs

systèmes frigorifiques assortie des informations complètes sur les données de leurs tracteurs et semi-remorques au sein de leur plateforme télématique. En s'associant avec des experts dans leurs domaines, Thermo King crée une proposition de valeur en offrant une vue globale des opérations des semi-remorques frigorifiques.

UNE VISION GLOBALE

D'une part, la solution TrackKing e-Vision de Thermo King fournit aux clients des informations sur les performances du système AxlePower en combinaison avec le groupe frigorifique Thermo King, ainsi que des informations sur l'EBS et le TPMS de la semi-remorque. D'autre part, les clients utilisant la plateforme cargofleet 3 d'idem telematics auront également accès aux données de performance de

tous leurs groupes frigorifiques Thermo King et du système de production d'énergie intelligent AxlePower. Intelligent parce que le système AxlePower associe l'essieu ePower de BPW au groupe frigorifique pour semi-remorques (GF) Thermo King et à la technologie de gestion de l'énergie. Rappelons que le système fournit l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement du groupe frigorifique en convertissant l'énergie récupérée par l'essieu de la semi-remorque lors du freinage et des phases de conduite en descente. « Nous travaillons également sur des technologies alternatives pour garantir que, lorsque les opportunités se présentent, nous puissions exploiter la puissance du soleil pour créer plus d'énergie pour nos systèmes. Nous voulons nous assurer que nous faisons tout notre possible pour réduire les émissions



Claudio Zanframundo, Président Thermo King EMEA.

de nos unités et jouer notre rôle dans la réduction non seulement de notre empreinte carbone mais aussi de celle de nos clients », conclut le dirigeant. ■ **Pierre Besomi**



La plateforme cargofleet 3 d'idem telematics donne accès aux données de performance de tous les groupes frigorifiques Thermo King et du système de production d'énergie intelligent AxlePower.

SITL

Rendez-vous du
19 au 21 mars
Paris Nord Villepinte

HALL 7
STAND K032

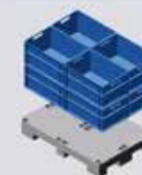
Your partner
in smart
packaging



www.gw-sf.com

PASSEZ AU GREEN AVEC DES EMBALLAGES
ECO-RESPONSABLES !

Gamma-Wopla
PLASTIC BOXES



Smart-Flow
PLASTIC PALLETS

info@gammawopla.com



info@smart-flow.com



SOLUTION CYCLOLOGISTIQUE



VelyVelo, qui s'appuie en France actuellement sur une équipe de 35 personnes à Paris, Lyon, Bordeaux et Marseille, a également ouvert un showroom à Casablanca.

> LEASER

VELYVELO MISE SUR LE FROID

Spécialiste de la location longue durée de vélos électriques, l'entreprise VelyVelo prend également en charge la partie frigorifique et compte développer son offre sur ce segment en croissance.

2017 : Jamil El Garti et Othman Razine, tous deux restaurateurs pratiquant la livraison à domicile, font le constat sur le terrain que le scooter thermique n'est pas le véhicule le plus approprié pour leur activité. Ils décident donc d'expérimenter le vélo électrique : « À l'époque, ils ont vraiment disrupté le marché car ce mode de transport n'était généralement pas utilisé par les coursiers », se souvient Asmaa Chakir Alaoui, venue rejoindre le duo, et lui apporter sa solide expertise financière. « Mon réflexe a été de dire : si cela a fonctionné pour vous, cela va également être le cas de tous ceux qui font le même métier que vous. C'est comme ça que VelyVelo est né », explique l'actuelle CEO de la société spécialiste de la location de vélos électriques.

UNE PROPOSITION DE LEASING

La start-up commence son activité autour de la « food delivery » (livraison de nourriture) et se tourne ensuite vers la partie « grocery » (livraison de courses) en 2019. « Nous avons alors observé la limite des



« LE SUJET DU FROID EST PRIMORDIAL. NOUS OBSERVONS UN ACCROISSEMENT DES DEMANDES CES 24 DERNIERS MOIS. »
ASMAA CHAKIR ALAOU,
COFONDATRICE ET CEO DE VELYVELO.

deux-roues en termes de poids et de volumes et nous sommes intéressés aux vélos cargos, biporteurs et tricycles avec

des capacités plus intéressantes ». VelyVelo se présente donc d'abord comme un leasur, opérant la location, la maintenance, la réparation et la gestion de flotte, avec pour partenaires notamment le fabricant de chariots et remorques électriques K-Ryole ou encore le spécialiste de la location de véhicules à destination des professionnels, Fraikin. « La première difficulté de nos clients ou de nos prospects, c'est de faire l'acquisition de véhicules qui s'avèrent

assez coûteux. Donc notre proposition de leasing leur permet de démarrer leur activité en cyclologistique plus facilement »,

Technologie Coldway®

Le système de réfrigération mobile, autonome et décarboné compatible avec la réglementation F-GAS

De 96L à 16m³, nous intégrons tous types de véhicules utilitaires :



AUTONOME

SILENCIEUX

COMPATIBLE F-GAS

La technologie Coldway® à base d'ammoniac (NH₃), représente une des seules molécules naturelles alternatives qui se substituent aux gaz à effet de serre fluorés dont l'interdiction est précisée dans le règlement européen F-GAS publié au JO européen en février 2024.

Découvrez le froid décarboné >



SOLUTION CYCLOLOGISTIQUE

poursuit la directrice. Et pour opérer, l'entreprise s'adosse à une équipe de techniciens en itinérance qui s'appuient sur un outil digital développé en interne, sorte de carnet d'entretien du véhicule.

UN PARTENARIAT AVEC COLD&CO

Si le démarrage de VelyVelo ne concerne pas la partie frigorifique, le sujet est mis sur la table lorsque la société se tourne vers les livraisons de courses : « Nous avons vu de premières demandes timides arriver avec les acteurs du "dark store" et Uber quand ils ont commencé à livrer du Picard », se souvient Asmaa Chakir Alaoui. VelyVelo poursuit alors sa collaboration avec K-Ryole : « L'entreprise propose des remorques en froid actif avec des volumes très intéressants de 2m³ ainsi que des plateformes pour transporter des palettes, détaille Jamil El Garti, directeur des ventes de VelyVelo. Nous souhaitons également adresser d'autres « use cases ». Certains prospects ou clients ont en effet besoin, dans le cadre de leur activité, de plus petits volumes et de caissons à froid passif. Nous nous sommes donc rapprochés de l'expert en froid Cold&Co qui propose un caisson de 800 litres et qui a notamment la capacité de rendre



« VELYVELO A L'AMBITION D'ADRESSER TOUS LES MÉTIERS DE LA LIVRAISON : DU REPAS À DOMICILE EN PASSANT PAR LE MÉDICAL OU LE BIOLOGIQUE. »
JAMIL EL GARTI, COFONDATEUR ET DIRECTEUR DES VENTES DE VELYVELO.

isotherme différents types de caissons ». Autre spécificité de Cold&Co, la capacité à conserver la température voulue en ouvrant 30 fois le compartiment lors de tournées de livraison. Fort de ce nouveau partenariat, VelyVelo s'apprête à tester ces derniers auprès de ses clients, pour un lancement espéré en mars.

2024, L'ANNÉE DU FROID

« Le sujet du froid est primordial. Nous observons un accroissement des demandes ces 24 derniers mois », explique Asmaa Chakir Alaoui. Devant les besoins de ce marché encore peu acclimaté à la cyclologistique « VelyVelo a l'ambition d'adresser tous les métiers de la livraison : du repas à domicile en passant par le médical ou le biologique, indique Jamil El Garti, c'est pour cela que

nous sommes constamment en veille pour pouvoir proposer les meilleurs outils à nos clients ». Avec 4 millions de chiffre d'affaires en 2023, la société a pour objectif de doubler son résultat tous les ans et sa CEO l'annonce : « 2024 sera l'année du froid ». Pour développer ce segment, l'entreprise finalise actuellement une levée de fonds sur laquelle elle compte également capitaliser pour muscler sa digitalisation en proposant un outil d'optimisation de trajet aux livreurs et pour se développer en dehors des frontières françaises. Actuellement présente, avec une équipe de 35 personnes, à Paris, Lyon, Bordeaux et Marseille, elle a ouvert, il y a un an, un showroom à Casablanca et compte désormais s'étendre à l'Espagne, l'Italie et au Portugal. ■

Charlotte Cousin

La société VelyVelo a enregistré 4 millions de chiffre d'affaires en 2023 et anticipe de doubler son résultats l'année prochaine, en misant notamment sur le développement de l'activité froid. VelyVelo gère la location, la maintenance, la réparation et la gestion de flotte auprès de ses clients.



© VELYVELO

© VELYVELO

La mobilité durable sur-le-champ !

- Energie végétale issue de colza 100% français, tracée et durable
- Soutien de la filière agricole et industrielle française
- Transition fiable, simple et immédiate de votre flotte
- Eligible à la vignette Crit'Air 1



Immédiateté

Facilité

Durabilité



Retrouvez-nous au SITL
Stand P046 - Hall 7



Contactez-nous
www.oleo100.com
01.40.76.01.00



Saipol
Avril

MERCEDES-BENZ APRÈS-VENTE UTILITAIRES

SEULS LES ATELIERS MERCEDES-BENZ PRÉSERVENT
L'EXCELLENCE DE VOTRE VÉHICULE UTILITAIRE AVEC
EXPERTISE, FIABILITÉ ET PRÉCISION.



Retrouvez votre Réparateur Agréé Mercedes-Benz Utilitaires sur www.mercedes-benz.fr

Au quotidien, pensez à covoiturer.
#SeDéplacerMoinsPolluer

Mercedes-Benz : Marques déposées de Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Allemagne.
Mercedes-Benz France - Société par actions simplifiée unipersonnelle - Capital 75 516 000 € - Siren 622 044 287 RCS - Versailles. Siège social : 7 avenue Niepce - 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Mercedes-Benz

