

NUMÉRO 51 | MAI 2024 | ÉDITION SPÉCIALE SELFİ RUNGİS

# FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



**SELFİ** salon  
européen  
logistique  
froid  
innovation  
»»» by FROIDNEWS

**RUNGİS**  
MARCHÉ INTERNATIONAL

29 MAI 2024 : 8H30-17H  
30 MAI 2024 : 8H30-15H

PAVILLON RUNGİS ÉVÈNEMENTS

QUELLES SOLUTIONS FROID  
POUR LE TRANSPORT DÉCARBONÉ  
ET LE DERNIER KILOMÈTRE ?

INSCRIPTION GRATUITE  
[leselfi.com](https://www.leselfi.com)

**OFFERT !**  
PÉAGE RUNGİS / PARKING / ENTRÉE SELFİ

ISSN : 2492-0845 / DÉPÔT LÉGAL : MAI 2024

Conçu et fabriqué aux Pays-Bas



RETROUVEZ-NOUS AU SELFI salon exclusif logistique froid innovation 29 ET 30 MAI

# 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.

Une économie prouvée de 30 à 45% de l'énergie de refroidissement dans les véhicules réfrigérés



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](http://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.

« FAIRE DU REPORT MODAL EN FRANCE PAR LE TRAIN OU LA VOIE D'EAU REQUIERT UNE SACRÉE MOTIVATION. »  
**GREGORY DEBUCHY,**  
DIRECTEUR DE LA SUPPLY CHAIN DE FERRERO FRANCE ET PRÉSIDENT DU CLUB DÉMÉTER.

**ÉDITEUR :** Nouveaux Horizons Sarl  
4 route de Fontainebleau, 77690 Montigny-sur-Loing  
SIRET 394 263 552 00033  
**Froid News, Profession Carrosserie, transportissi-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  
**RÉDACTRICE-EN-CHEF ADJOINTE :** Elodie Fereyre, elo.fereyre@gmail.com  
**JOURNALISTES** (ayant collaboré à ce numéro) : Pierre Besomi, Clovis Bordenave, Slimane Boukezzoula, Philippe Colombet, Charlotte Cousin, Loïc Fleux, Marc Fressoz.  
**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 : MAI 2024  
IMPRIMÉ EN FRANCE

## ÉDITORIAL

# FAISONS-NOUS CONFIANCE !

**B**ientôt les JOP 2024. Comme bon nombre de concitoyens, je souhaite la réussite totale de ce bel événement de portée planétaire qui - nous l'espérons tous - permettra aux athlètes tricolores de remporter de belles victoires. Faisons-nous confiance aussi dans l'organisation des livraisons urbaines pour approvisionner les villes concernées par un surcroît de visiteurs. Le Dernier Kilomètre sous froid décarboné, parlons-en justement puisqu'il en sera beaucoup question au SELFI, les 29 et 30 mai prochains à Rungis ; fil conducteur des pages de cette édition spéciale de Froid News. Confiance aussi des exposants du SELFI à Rungis et des intervenants de haut niveau qui nous font l'honneur de leur participation lors des conférences. Qu'ils en soient remerciés pour leur confiance et leur engagement à nos côtés (voir onglet PROGRAMME sur le site [www.leselfi.com](http://www.leselfi.com)).

J'ai rencontré récemment Rui Dos Santos, directeur général de GST Primever basé à Rungis qui était de retour du Japon. Il m'a expliqué que cette mégapole ne connaissait quasiment pas d'embouteillages (ce qui n'était pas le cas dans les années 80) ; que les véhicules de livraison roulaient tous à l'essence, y compris les porteurs semi-lourds. Qu'on n'y voyait pas de cyclo-logistique. Que les carrosseries frigorifiques et ambiantes s'ouvraient uniquement sur le côté du trottoir. Bref l'antithèse des choix de la filière logistique française. À méditer. Enfin, le nuage de pollution commun à nos agglomérations serait bien moins flagrant malgré des villes de 10 à 20 millions d'âmes. Ces sujets de transport & logistique décarbonés et du Dernier Kilomètre sous froid seront au cœur des conférences-tables rondes du SELFI au Pavillon Rungis Évènement, dans le Marché International de Rungis. Les exposants y présenteront leurs solutions pour tous : professionnels des métiers de bouche, grossistes et GASC (grossistes à service complet), transporteurs-logisticiens, spécialiste du Dernier Kilomètre et bien d'autres opérateurs. Un événement sous le signe de la transition énergétique en cours d'accélération.

**Pour participer au seul évènement 100 % dédié à votre besoin de mobilité propre et silencieuse, c'est simple : l'accès est offert sur [www.leselfi.com](http://www.leselfi.com) !**

**PIERRE BESOMI**

## SOMMAIRE

02



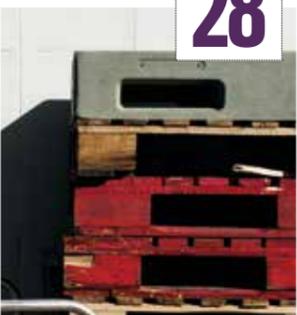
INNOVATION ET DÉCARBONATION AU CŒUR DU SELFI

16



MÉTIER CHARGEUR : MÉTRO, FERRERO, LIDL

28



SOLUTION LOGICISTICIEN : SORTIR DE L'ÉCHANGE PALETTES

48



DOSSIER : CHOISIR UNE ÉNERGIE, OUI, MAIS COMMENT ?

54



CYCLOGLOGISTIQUE : AVEC SOFRIGAM GROUP, VUF BIKES ÉVOLUE SOUS FROID DIRIGÉ

> ÉVÈNEMENT

# INNOVATION ET DÉCARBONATION AU CŒUR DU SELFI

SELFI est l'occasion idéale pour les professionnels de l'écosystème du transport et de la logistique sous froid, de se rencontrer, d'échanger et de s'inspirer des dernières évolutions du secteur.



Comment livrer sous froid en ville sans émissions ni bruit ? SELFI, le Salon Européen Logistique Froid Innovation, ouvrira ses portes les 29 et 30 mai 2024 au public, pour une nouvelle édition au Marché International de Rungis. « Cet événement sera riche

organisateur du SELFI, un événement produit par Nouveaux Horizons, société également éditrice des magazines Froid News, Profession Carrossier et TRM & Logistique. Devenu annuel, le SELFI présentera cette année un plateau de très haut niveau avec une cinquantaine d'exposants



« PRENEZ LE TEMPS DE FAIRE LE POINT AVEC DES SPÉCIALISTES POUR ÊTRE CERTAIN DE BIEN ORIENTER VOTRE STRATÉGIE BAS CARBONE ! BIENVENUE AU SELFI. »

**PIERRE BESOMI,**  
ORGANISATEUR DU SELFI.

en solutions innovantes et en échanges professionnels dans le but d'accompagner la transition énergétique des artisans-commerçants, TPE, PME, ETI et grandes entreprises des métiers de bouche, chargeurs agroalimentaires et grande distribution, grossistes, GASC (grossistes à service complet), transporteurs et logisticiens, et bien d'autres ! » introduit Pierre Besomi,

tous orientés sur les questions de transition énergétique, livraison urbaine, et dernier kilomètre décarboné.

## TOUT LE SPECTRE DE LA LOGISTIQUE DU FROID PRÉSENT

Au SELFI, on y trouvera les innovations et les solutions les plus avancées du secteur du froid, allant du véhicule utilitaire au

véhicule industriel électriques jusqu'à la cyclo-logistique et son corollaire, à travers les conteneurs isothermes, etc. « Nous sommes également très fiers et heureux d'accueillir le conseil d'Administration de la Chaîne logistique du Froid et le bureau de Transfrigoroute France, jeudi 30 mai au SELFI. Cette double présence est un signal fort donné à la filière pour l'image du SELFI. Je tiens à remercier de leur confiance Bertrand Bompas, président de La Chaîne logistique du Froid, Jean-Marc Platero, président de Transfrigoroute France et la "Grande Prêtresse" du froid, Valérie Lasserre, déléguée générale de ces organisations. »

Tout le spectre de la filière logistique du froid sera ainsi présent pour cette édition 2024 avec l'accent mis sur les principaux sujets d'intérêt de l'écosystème.

La liste des exposants est disponible sur [www.leselfi.com](http://www.leselfi.com) afin de bien préparer votre visite pour vous inspirer des dernières innovations et technologies, dans un cadre à taille humaine, propice aux échanges.

L'inscription au salon est gratuite mais obligatoire. Les accès au péage de Rungis et au parking sont offerts aux visiteurs. Nous vous invitons à cliquer sur l'onglet INSCRIPTION du site [www.leselfi.com](http://www.leselfi.com) pour prendre part à ce carrefour incontournable des solutions de transport et de livraison bas carbone. Pour planifier votre visite, vous pouvez aussi consulter le plan interactif en ligne sur la plateforme d'inscription.

## DES CONFÉRENCES-TABLES RONDES ORIENTÉES SOLUTIONS

Parmi les temps forts de cette édition 2024 du SELFI, les conférences-tables rondes >>>

29 MAI 8H30-17H / 30 MAI 8H30-15H

# INVITATION

## SALON DU FROID & DU DERNIER KM

### INNOVATIONS & SOLUTIONS

+ 55 EXPOSANTS

**SELFI**  
by FROIDNEWS

VÉHICULES ÉLECTRIQUES, LOUEURS,  
CARROSSERIES FRIGORIFIQUES,  
VÉLOCARGOS, ÉNERGIES, SERVICES

- ACHETEURS
- GROSSISTES
- DEMI-GROSSISTES
- TRANSPORTEURS
- LOGISTICIENS
- OPÉRATEURS
- DIVERS MÉTIERS

FLASHER  
LE QR CODE  
POUR VOUS  
INSCRIRE



[www.leselfi.com](http://www.leselfi.com)

MARCHÉ INTERNATIONAL DE RUNGIS  
PAVILLON RUNGIS ÉVÈNEMENTS  
PARKING PA1 - AVENUE DES MARAÎCHERS

>>> viendront illustrer toute la dynamique du secteur imprégné des problématiques de transition énergétique.

## >>> 29 MAI 8H30-17H00

Ouverture des débats à 9h avec « Livraisons urbaines décarbonées sous froid : une nécessité et une exigence dans l'approvisionnement des denrées alimentaires jusqu'aux livraisons à domicile », animée par Yann Vigié, délégué au développement durable à l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret). Elle sera suivie de la conférence plénière à 10h, menée par Pierre Besomi qui aura pour invité d'honneur Stéphane Layani, président du Marché International de Rungis, autour du sujet « Rungis au cœur de la logistique alimentaire des JOP 2024 ». Monteront sur scène : Julien Garnier, président de Primever, Alain Martinez, président de CPME 94 et figure populaire du « Marché », un grossiste du « Marché » ainsi qu'un homme politique venus exprimer également leurs besoins, interrogations et propositions au sujet des livraisons urbaines décarbonées.

Le SELFI sera aussi à l'affût des nouvelles technologies à l'œuvre dans le secteur. Une thématique illustrée par la conférence intitulée « Intelligence artificielle : un accélérateur dans l'organisation de la filière logistique du froid ». Animée par le journaliste Laurent Meillaud, elle sera l'occasion de mêler plusieurs univers professionnels en faisant intervenir Olivier de Boisboissel, philosophe et critique littéraire, avec Geoffroy Six, directeur des exploitations Transport Sofrilog, et Arnaud de Moissac, directeur général de DCbrain, Sandra Olano, directrice générale d'Olano, interviendra sur la thématique « Marque Employeur » et RSE avec ses invités dont l'AFT de 14h00 à 14h50. Enfin deux ateliers privatifs sur la grande scène sont à noter à l'instar d'Olivo Logistics (à 11h) et de Sofrigam Group (à 15h).

## LA FRESQUE DE LA LOGISTIQUE DU CLUB DÉMÉTER

Julien Darthout, délégué général Club Déméter, animera une conférence-table ronde jeudi 30 mai de 11h à 11h50 sur le thème « Une vision d'avance sur la logistique urbaine ». Et ce n'est pas tout car le Club Demeter invite tous les visiteurs sur son espace dédié à découvrir un outil innovant qui s'inspire du succès incontestable de la fresque du climat. « C'est pour sensibiliser et engager les femmes et les hommes de la supply chain à agir collectivement, pour une logistique durable que nous avons souhaité imaginer une action de formation puissante et innovante. La transition, c'est l'affaire de tous ! Notre ambition : 20 000 participants d'ici 2025 ! », annonce Julien Darthout. L'outil est destiné à tous les collaborateurs du secteur du transport et de la logistique, opérationnels comme encadrants. Son objectif est de comprendre les enjeux, impacts et conséquences des opérations de la chaîne d'approvisionnement sur l'environnement et d'identifier des actions individuelles et collectives pour les réduire au travers d'une animation aussi ludique que percutante.



## >>> 30 MAI 8H30-15H00

Le deuxième jour du salon s'ouvrira sur une conférence axée autour des métiers de bouche. Prospective et retour d'expérience à 12h avec « L'hydrogène et le retrofit pour les flottes » avec Christophe Danton, directeur RSE de Chereau, Yves Giroud, président de Neotrucks, Yannig Renault, directeur technique de Delanchy, et Yann Colin, directeur mobilités vertes de Bert&You. Pour la conférence de clôture (de 14h à 15h00), Pierre Besomi animera une

table ronde sur l'avenir du froid dans un contexte réglementaire et politique contraignant avec ses invités Bertrand Bompas, président de La Chaîne logistique du Froid, Victor Calvo, président de Carrier Transicold Truck and Trailer EMEA, Gérard Cavalier, président de Tecnea Cemafroid, et Xavier Pierre, responsable transport et environnement France et responsable prévention sécurité au travail logistique France de Lidl. ■

CLIQUEZ SUR L'ONGLET INSCRIPTION SUR [WWW.LESELFI.COM](http://WWW.LESELFI.COM) POUR DÉCOUVRIR LE PROGRAMME DÉTAILLÉ



# L'électrique, c'est nous !

**Vous souhaitez décarboner votre activité avec des véhicules frigorifiques 100% électriques ?**

Nos experts comprennent et analysent vos besoins pour vous accompagner tout au long de votre transition vers l'électromobilité.

Du début du projet jusqu'à la fin de vie du véhicule, nous sommes à vos côtés.

Contactez-nous sur [www.renault-trucks.fr](http://www.renault-trucks.fr)



RENAULT TRUCKS  
E-TECH

RENAULT  
TRUCKS

> EXCLUSIVITÉ SELF1

# STAF CHAMPION DE LA DÉCARBONATION

**P**orté par l'amour de son métier depuis 1969 avec une clientèle essentiellement grande distribution, Kara Mendjel, président de STAF, poursuit sa quête incessante des meilleures solutions pour livrer en ville avec des véhicules propres et silencieux. Perfectionniste dans l'âme, cette figure du transport a fait le choix d'une combinaison de technologies poussées pour assurer la livraison des denrées alimentaires de la grande distribution dans les règles de l'art à Paris. « Nous sommes uniques par notre flexibilité et notre capacité à accompagner chacun de nos clients. Nous améliorons constamment nos techniques, nos process, nos matériels, pour coller aux besoins sans cesse plus complexes du marché : ponctualité, contrôle du respect de la chaîne du froid, écologie, approche en centres-villes sans nuisances. Le tout dans le cadre de contraintes financières. » Entamée il y a près de 15 ans, la transition énergétique de la flotte de STAF s'inscrit dans la continuité d'une démarche stratégique. Ce porteur en est une nouvelle preuve. ■

**Pierre Besomi**



Ce porteur Scania électrique BEV (Battery Electric Vehicle : véhicule électrique à batteries) renforce le parc de STAF en véhicules propres et silencieux.



La carrosserie premium est signée Frappa. Elle peut contenir jusqu'à 21 palettes. Traitée avec le savoir-faire du carrossier-constructeur ardéchois, cette réalisation se distingue par un très haut niveau de qualité de construction et le soin extrême apporté aux détails.



Le système de réfrigération Carrier Transicold Syberia eCool mono-température a été retenu pour ce porteur 100 % électrique.



Dhollandia fournit le hayon élévateur rétractable DH-SM avec revêtement anti-bruit d'une capacité de charge de 3 000 kg.

## COOL NEWS !

Carrier Transicold s'engage en Afrique de l'Est



Le centre d'assistance technique et de formation ACES a été inauguré au Rwanda.

Le spécialiste du transport frigorifique et de la traçabilité de la chaîne du froid, poursuit sa collaboration avec le centre d'excellence africain pour la réfrigération et la chaîne du froid durables (ACES). Inauguré à Kigali au Rwanda, en présence de la ministre rwandaise de l'environnement, Jeanne d'Arc Mujawamariya et du directeur général du département britannique de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales, David Hill, ACES est un centre unique d'assistance technique et de transfert de connaissances qui comprendra, mi-2024, un centre d'essai et de démonstration de technologies de pointe, un centre de formation dédié à la réfrigération, à la télématique et au traitement de données, des salles de classe, un centre de conférence et une ferme laboratoire de 200 hectares.

« Carrier Transicold est un partenaire clé du centre. Grâce à son leadership mondial et son expertise, nous sommes confiants quant à la qualité des programmes qui seront disponibles. Cette collaboration est essentielle pour atteindre notre objectif : développer les solutions de la chaîne du froid pour l'alimentation et la santé en Afrique de l'Est » se réjouit Toby Peters, directeur du centre.

Carrier Transicold dispensera des formations professionnelles, théoriques et pratiques et fournira également deux groupes frigorifiques de dernière génération, le Citimax 280 et le Supra HE 6, ainsi que sa plateforme télématique Lynx Fleet, offrant un contrôle et une visibilité tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

> LOGICIEL

## CARTOWAY, POUR UNE LOGISTIQUE DE TRANSITION

Lancée fin décembre 2023 par Jawad Ennajar, spécialiste transport et logistique et Frédéric Rodrigo, expert en cartographie, Cartoway se présente comme un logiciel d'aide à l'organisation des tournées de livraison, conçu pour répondre aux défis actuels des professionnels du secteur alimentaire, pharmaceutique et du transport de produits secs. Avec le développement des mobilités douces et la mise en place des ZFE, les deux co-fondateurs souhaitent proposer une solution pour simplifier la planification des tournées de livraison, en prenant en compte les contraintes liées aux normes environnementales, à la réglementation et à l'efficacité opérationnelle. Pour cela, Cartoway intègre notamment les ZFE ou encore les dernières restrictions liées à la tenue des JOP dans sa cartographie. Le logiciel entend répondre à différentes problématiques, « que ce soit pour définir

l'itinéraire optimal pour les poids lourds, organiser une tournée en véhicule électrique à autonomie limitée, respecter les Crit'air pour accéder à une zone à faible émission, ou encore équilibrer la charge de travail des livreurs en vélos cargo », détaille Jawad Ennajar. Cartoway est en mesure d'accompagner les acteurs de la livraison de produits frais, la solution intégrant des fonctionnalités dédiées aux produits sensibles, optimisant l'organisation de la tournée en tenant compte de ces contraintes (créneaux horaires, durée maximale dans le véhicule...). La jeune société a également développé une prestation de conseil en proposant des études aux professionnels souhaitant se voir accompagnés dans leur transition énergétique. Cartoway sera présent sur le SELFI (Salon Européen Logistique Froid Innovation) qui se tiendra les 29 et 30 mai prochains au Marché International de Rungis. ■

> MÉTIER

## L'AFT TRANSPORT & LOGISTIQUE DÉVOILE SON NOUVEAU CAMION-PODIUM

Présenté lors du SITL, le nouvel outil de valorisation des métiers du Transport-Logistique de l'AFT sillonne la France. Son objectif : susciter la curiosité et proposer aux publics rencontrés de découvrir les métiers de la filière à travers différents supports. Ce camion-podium accueille collégiens, lycéens, étudiants, personnes en recherche d'emploi ou en reconversion lors d'événements

nationaux ou régionaux. Il intègre un simulateur de conduite qui propose quatre scénarii : le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs, la conduite de chariots élévateurs et celle d'ambulances. Décoré dans un esprit street-art, ce VUL complète la palette d'outils des équipes régionales AFT, et sera accompagné des casques Oculus pour présenter les métiers à 360°. ■



# LE SELFI EST UN SALON NÉCESSAIRE

Alors que se tient la deuxième édition du SELFI au cœur du MIN de Rungis, c'est l'occasion pour le groupe Sofrigam de présenter l'alternative décarbonée aux gaz fluorés polluants pour la réfrigération du transport agroalimentaire : sa technologie Coldway® à base d'ammoniac, l'une des rares alternatives naturelles qui sera toujours autorisée lors de l'application de la

Décryptage de cette innovation de rupture déjà en cours de déploiement avec Laurence Labranque, Directrice Générale du groupe Sofrigam. ↓

### ■ Le SELFI et le groupe Sofrigam, c'est une histoire qui dure ? – AC

C'est effectivement un grand rendez-vous pour le groupe Sofrigam. C'est l'occasion d'échanger autour de nos enjeux communs sur le marché, mais aussi d'être au rendez-vous de nos clients et partenaires. Chaque année, nous défendons nos savoir-faire et nous tissons de nouveaux liens. La position centrale de Rungis, tant géographique que dans le secteur de l'agroalimentaire, rend le froid incontournable et l'enjeu environnemental est plus que jamais prioritaire. Le SELFI devient nécessaire et nous devons donner la priorité aux technologies décarbonées. - LL

### ■ Le salon, c'est surtout l'opportunité pour vous de faire la promotion d'une de ses technologies de froid décarboné ? – AC

Nous participons au SELFI pour présenter toutes nos solutions et nos expertises, mais nous avons une technologie de rupture qui représente un vrai changement de paradigme quand on parle de froid en ville. Notre technologie Coldway® est l'une des seules alternatives aux groupes frigorifiques à base de gaz fluorés polluants traditionnels. C'est l'enjeu majeur des acteurs de la logistique pour deux raisons, d'abord pour améliorer leur empreinte environnementale, mais surtout pour répondre à la pression réglementaire française (ZFE) ou européenne (F-GAS). Cette pression va s'amplifier et notre rôle est d'accompagner les acteurs qui souhaitent démarrer leur transition vers le froid décarboné. - LL

### ■ Plusieurs véhicules fonctionnent déjà en France ? Pourquoi ces acteurs de la logistique ont-ils fait ce choix de transition ? – AC

En France et en Europe ! Des acteurs majeurs ont déjà fait le choix d'interfacer la technologie Coldway® sur des véhicules électriques. La Poste, dernier en date, a équipé plus de 25 vélos-cargos pour la livraison de repas en centre-ville. Des acteurs considérés comme précurseurs jusqu'ici, mais la pression réglementaire change le contexte : ceux en avance hier mettent tous les acteurs utilisant du froid polluant en retard. Et c'est ce qui les rend incontournables sur leur marché : fournir à leur client la sérénité d'un froid performant et décarboné qui durera 10 ans malgré les réglementations. - LL

### ■ Le développement de ce froid décarboné est donc un enjeu majeur, qu'est-ce que ça implique pour le groupe et sur votre présence au salon ? – AC

Nous devons nous tenir prêt à accompagner tous les acteurs qui veulent être réglementairement en règle et ils sont nombreux. Le groupe se transforme afin de répondre à ces besoins, en froid passif ou en froid actif, dans tous les secteurs et aussi dans l'agroalimentaire. Nous le présenterons au SELFI, mais nous endossons déjà ici notre nouvelle identité : un groupe fort aux multiples expertises en thermodynamique au service de nos clients et partenaires. C'est une transition que nous mijotons depuis quelques temps et qui nous paraît tout à fait logique : le groupe Sofrigam a toujours été et reste, à l'aube de ses 45 ans, l'expert en température au service de la vie et du vivant. Pour la suite, RDV sur notre stand C01 ! - LL

Propos recueillis par Antoine CRESPIN



« La Poste répond aux besoins logistiques décarbonés avec le triporteur froid de VUF Bikes, fruit de leur partenariat avec Sofrigam. Ce vélo cargo innovant renforce notre stratégie de déploiement cyclologique, permettant aux facteurs de livrer facilement les repas des seniors urbains, respectant ainsi une parfaite chaîne du froid. Une solution robuste et éco-responsable pour le portage de repas à domicile, dédiée aux personnes isolées et âgées. »

Jean-Louis Carrasco, Directeur de la logistique urbaine de La Poste

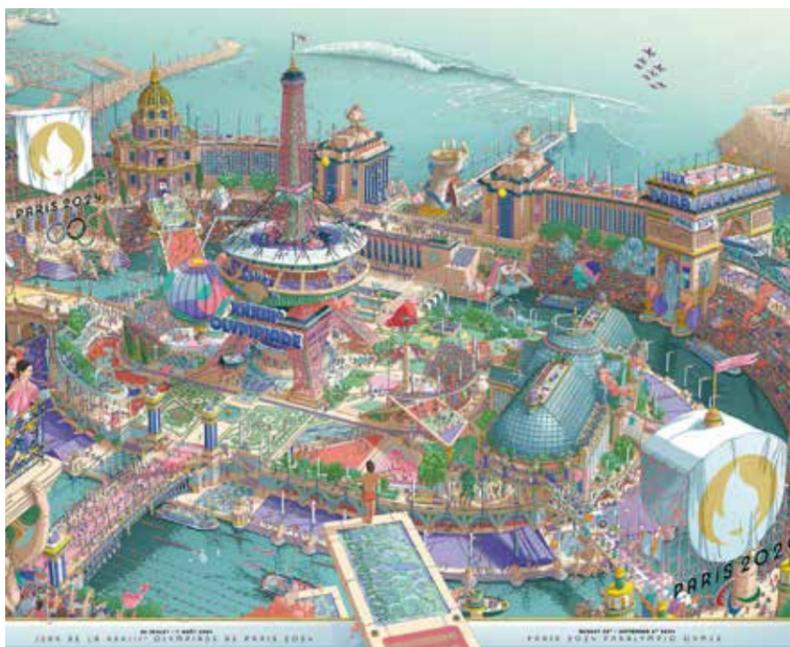


« Nous développons la technologie jour après jour pour répondre à toujours plus de besoins dans le secteur des transports. Développé avec nos partenaires et présenté en avant-première à Solutrans en Novembre dernier, nous proposerons dès début 2025 le froid décarboné pour les Véhicules Utilitaires Légers avec un volume utile jusque 16m3. »

Nathalie LE ROUX, Directrice Marketing du groupe Sofrigam

> JOP 2024

# LE TABLEAU DES RESTRICTIONS SE PRÉCISE



Les Jeux olympiques et paralympiques auront lieu du 26 juillet au 8 septembre. Le dispositif en matière de circulation et de stationnement n'est pas encore totalement bouclé. Mais l'on commence à y voir clair en matière de contraintes pour les livraisons.

On s'attend à des flux de livraisons multipliés par 2 par rapport à une période estivale classique. On anticipe l'arrivée de près de 15 millions de visiteurs pour les JOP majoritairement à Paris et en Île-de-France, dans les départements\* qui doivent accueillir des compétitions. L'enjeu est de taille pour les acteurs de la logistique, ceux de la température dirigée au premier rang. Dans un contexte de densification de la population : approvisionner les commerces de bouche, les restaurants, les cantines, les hôtels, les hypers, supers et supérettes des villes. Tout cela dans un schéma bardé de contraintes de toutes sortes. Près de 185 km de voies seront réservées aux personnes accréditées (lire aussi encadré) pendant des « horaires d'activation ». « Le seul hic, c'est que nous ignorons ce que sera le taux d'occupation de la voirie. Les Parisiens seront-ils partis ? Le télétravail sera-t-il une réalité ? Y aura-t-il moins de voitures ? On n'en sait rien. C'est un pari », déclare Jean-Pierre Gaumet, le président du GATMARIF (Groupement des activités de transport et de manutention de la Région Île-de-France).

Des périmètres de sécurité\*\* (rouges avec interdiction de la circulation routière motorisée sauf dérogation spécifique via un laissez-passer digital, bleus pour l'accès aux zones rouges, noirs ouverts uniquement aux détenteurs de billets et aux personnes accréditées, gris ouverts aux seuls personnes et véhicules autorisés et accrédités ou en possession de billets) aux environs des sites de compétition et du village olympique ont été établis par la Préfecture de police de Paris. « Il sera possible d'emprunter les zones bleues afin >>>

# Des véhicules réfrigérés clé en main, pour vous éviter des sueurs froides.

Découvrez nos solutions de mobilité sur-mesure, pour travailler en toute sérénité.

Location full services

Location courte durée

Informatique embarquée

Extension de garantie

Gestion pour compte

Contrat d'entretien

▶ clovis.biz

**Clovis**  
Avancez l'esprit libre

COOL NEWS !

Nomination de Jean-Luc Rolland



Jean-Luc Rolland succède à Ronan Le Corre au poste de directeur général d'U Logistique.

U Logistique vient de dévoiler le nom de son nouveau directeur général. Il s'agit de Jean-Luc Rolland. Entré au sein du groupe Système U en 2003, il a d'abord occupé le poste de directeur de site, avant de devenir directeur de la filière frais et marchandises, puis, enfin directeur supply chain. Il a ensuite intégré en 2016 U Log en tant que directeur des opérations logistiques, sous la houlette de Ronan Le Corre, jusqu'à son départ en retraite en 2024. C'est donc tout naturellement que la succession s'est mise en place.

« Avec cette nomination, U Log ne change pas de cap pour faire de la Logistique U, la plus performante de son secteur ! Nos ambitions : continuer à animer la force de notre collectif avec nos 6 000 collaborateurs, continuer à recruter, à promouvoir en interne, à développer une logistique moderne et innovante au service de nos clients et de nos équipes. », précise U Logistique dans un post paru sur son compte LinkedIn. L'entreprise a également souhaité remercier Ronan Le Corre pour sa vingtaine d'années d'investissement au sein de la coopérative U, « pour sa vision au service du collectif, de son humanité, de son leadership... Vous l'aurez compris un grand Homme ! ».



« NOUS SOMMES EN MANQUE DE PRÉCISIONS OPÉRATIONNELLES. »  
**BRUCE AIGLEHOUX,**  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OTRE IDF.

« d'approcher les périmètres rouges sur justificatif et après préenregistrement », explique Bruce Aiglehoux, secrétaire général de l'OTRE Île-de-France. Une plateforme digitale pour l'accès aux périmètres rouges doit être mise en place pour l'enregistrement des conducteurs et des plaques d'immatriculation des véhicules. Le nom des chauffeurs mentionnés sera passé au fichier central de la police afin de s'assurer qu'ils n'ont pas d'antécédents.

DES ZONES TAMPONS

Kara Mendjel, patron du groupe STAF, a obtenu le sésame de transporteur officiel pour Carrefour dont il livrera les produits alimentaires aux cuisines centrales des JO. Idem avec la Sodexo. À ses yeux, c'est encore le flou qui domine : « On parle de la création de hubs avec des véhicules qui se gèreraient aux portes de Paris et d'autres qui viendraient charger la marchandise mais rien n'est établi », se désole le transporteur francilien qui craint la pénurie de conducteurs. « Des zones tampons vont être mises en place pour la

dépalettisation des camions et la livraison en transpalettes ou vélos cargos. Mais à ce jour, rien n'a filtré sur la localisation de ces zones tampons », précise Bruce Aiglehoux. Et aucun dispositif spécifique n'a été prévu, au titre de ces mini-hubs, pour la logistique du froid (61 000 commerces parisiens impactés). « Le frigo est logé à la même enseigne : il ne pourra utiliser les voies dédiées ni les zones rouges », indique Jean-Pierre Gaumet. Reste les livraisons de nuit avec leur lot de contraintes de toutes sortes. Autres contraintes, celles inhérentes au stationnement des véhicules. « Dans les zones rouges, les emplacements de livraison seront réservés à la police, aux pompiers et au COJO (Comité d'organisation des Jeux Olympiques, Ndlr). C'est donc précisément à ces endroits que l'on fait l'effort pour la mise en place de zones tampons au plus près des points de vente à livrer », déclare Bruce Aiglehoux.

Une certitude, les plans de transport vont être chamboulés, avec leur lot de surcoûts. Promesse a été faite de mettre à disposition des transporteurs la base de

LES AXES ROUTIERS FRANCILIENS IMPACTÉS PAR LES JO

Des voies dites « olympiques » sont concernées, à partir du 15 juillet, par la desserte directe des sites de compétition afin de faciliter les trajets des personnes accréditées (10 500 athlètes, 40 000 bénévoles et officiels, 20 000 agents de sécurité...)

- A1 entre Roissy-Charles de Gaulle et Porte de la Chapelle (jusqu'au 11 septembre)
- A4 entre Collégien et la Porte de Bercy (jusqu'au 13 août puis du 30 août au 8 septembre).
- A12 entre Rocquencourt et Montigny-le Bretonneux (jusqu'au 13 août puis du 27 août au 8 septembre).
- A13 entre la Porte Maillot et Rocquencourt (jusqu'au 13 août puis du 27 août au 8 septembre).
- Le boulevard périphérique, de la porte de Vanves à la Porte de Bercy, en passant par le nord (jusqu'au 13 août puis du 22 août au 11 septembre)
- Le boulevard circulaire de La Défense (jusqu'au 13 août puis du 22 août au 11 septembre).

Les sites de compétition olympiques



données DiaLog qui recense les arrêts de circulation des poids lourds. « Personne ne sait à quoi ressemblera la circulation en fait, avec toutes les restrictions qui seront mises en place. Pour la première fois de ma vie professionnelle, j'ai la trouille. Peur de ne pas trouver le personnel nécessaire, de ne pas pouvoir livrer dans les délais et, surtout, peur des attentats », confie Kara Mendjel. Le dirigeant de la STAF va devoir jongler au plus près avec les données disponibles afin d'optimiser ses flux quotidiens avec des entrepôts logistiques implantés



« POUR MOI, LE GROS RISQUE C'EST LA THROMBOSE DE LA CIRCULATION. »  
**JEAN-PIERRE GAUMET,**  
PRÉSIDENT DU GATMARIF.

entre Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne, à proximité des grands axes routiers qui seront impactés par les restrictions de circulation.

**Slimane Boukezzoula**

\* Seine-Saint-Denis, Yvelines, Hauts-de-Seine, Seine-et-Marne et Essonne  
\*\* voir [www.prefecturedepolice.interieur.gouv](http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv)

ÉLECTIONS EUROPÉENNES

LA CHAÎNE DU FROID  
DONNE DE LA VOIX

Dix associations nationales ou européennes ont décidé de s'unir pour sensibiliser les décideurs politiques en vue des élections européennes.

La Chaîne Logistique du Froid, Ecsla, Transfrigoroute International, Nekovri (NL), Vdki (Allemagne), Greek Cold Chain Association, Swiss Cold Chain Association, Global Cold Chain Alliance, Belgian Cold Chain Association, Adelfe (Espagne) représentent plus de 5 000 entreprises qui ont démontré la



résilience des chaînes d'approvisionnement des denrées alimentaires, des matières agricoles et des produits de santé malgré les épreuves sans précédent auxquelles elles ont été récemment confrontées. Ce programme d'actions est le socle d'une démarche coordonnée pour la reconnaissance, par les élus et des législateurs, du rôle essentiel et spécifique de cette filière.

Le document « Assurer une chaîne logistique européenne des produits alimentaires résiliente et durable » définit 4 axes prioritaires pour l'Europe :

- En soutenant un système alimentaire résilient et durable, gage d'indépendance et de durabilité.
- En se développant au sein d'un réseau énergétique communautaire décarboné.
- En permettant un développement économique et commercial.
- En offrant des emplois pour demain.



Les Triporteurs Français sont spécialisés dans la livraison du dernier km.

> LES TRIPORTEURS FRANÇAIS

# « À VÉLO, C'EST PLUS ÉCOLO, EN ÉLECTRIQUE AUSSI »

Actuellement implantés à Rennes, Nantes, Bordeaux, Les Triporteurs Français ont pour objectif de s'implanter à Paris, Lyon et Toulouse en 2024 avec, dans l'avenir, 4 ouvertures par an.

Le Trophée de la « Meilleure coopération entre acteurs » a été remis à 5 entreprises dans le cadre du programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique). Il accompagne les entreprises dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental dans les activités de transport et logistique. Ces entreprises ont su mutualiser leurs efforts pour répondre à la problématique du dernier kilomètre en centre-ville de Rennes : Les Triporteurs Français, DB Schenker, Stef, K-Ryole et FlexiModal. Elles participent à la décarbo-

nation du centre-ville rennais à travers la mise en place d'une livraison du dernier kilomètre dans l'hypercentre par des vélos cargos en lieu et place des camions. Dans ce contexte, Les Triporteurs Français professionnalisent les livraisons et enlèvements en vélo cargos, VE et GNV via des emplacements de livraison de proximité. « Notre entreprise est spécialisée dans la livraison du dernier km depuis plus de quinze ans, explique Fabrice Marteaux-Monnier, directeur Les Triporteurs Français. Nous utilisons essentiellement des triporteurs et des remorques via des emplacements

de livraison de proximité en cœur de ville. Nous sommes une vraie entreprise de transport, avec des salariés tous en CDI. Nous travaillons avec des entreprises comme DB Schenker depuis 2015 à Rennes. Nous travaillons également avec STEF. Nous collaborons avec K-Ryole, inventeur d'une remorque capable de livrer des palettes jusqu'à 350 kg y compris en frigorifique. Enfin, nous travaillons avec l'entreprise FlexiModal depuis 2016 à Rennes. Cette entreprise a créé une remorque capable de saisir des palettes au sol, les transporter, les déposer. »

## UN DÉVELOPPEMENT NATIONAL

Cette coopération a pour objectif de décarboner le centre-ville rennais et de livrer sans contraintes les différents

commerçants et restaurateurs du centre-ville. L'action est assez simple : les clients transporteurs apportent la marchandise très tôt le matin dans un hub, Les Triporteurs Français mutualisent puis effectuent une livraison sur-mesure auprès de ses clients. « Nous livrons 10 tonnes de marchandises pour STEF par mois, 80 tonnes de marchandises pour des DB Schenker par mois. Cette coopération s'inscrit complètement dans la démarche de Rennes Métropole qui veut réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le centre-ville avec la mise en place de la ZFE-m dans un avenir proche. Notre objectif est de réduire un maximum d'émissions CO<sub>2</sub> en centre-ville et de mutualiser un maximum de fret pour pouvoir avoir un centre-ville plus apaisé et une livraison plus douce. »

Pierre Besomi



Les Triporteurs Français, DB Schenker, Stef, K-Ryole et FlexiModal ont reçu le trophée de la « Meilleure coopération entre acteurs » dans le cadre du programme EVE.

## RKair by Rkcom

NOUS REMERCIONS NOS CLIENTS POUR LEUR LOYAUTÉ ET LEUR CONFIANCE, HEUREUSEMENT NOS RIDEAUX D'AIR RKAIR 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.



**RETROUVEZ-NOUS**

au SELFI les 29 et 30 mai, stand A03.  
Venez y déguster les merveilles du Pays basque



Rkcom

35500 Saint-M'Hervé  
France

Tél. : +33 (0) 632 15 41 84

email : roland.klingen@rk-com.fr

> NOUVEAU VIRAGE

# METRO : UN PREMIER DÉPÔT 100 % DÉDIÉ À LA LIVRAISON

Le premier dépôt de livraison de Metro France est opérationnel. Ouvert à Savigny-le-Temple (77), il est entièrement dédié à cette activité de distribution jusqu'à présent pilotée par les halles de l'enseigne de gros.

C'est le premier du genre et son modèle est appelé à se déployer sur le territoire en 9 à 10 exemplaires. Metro a décidé de délester progressivement ses halles de l'activité livraison pour transférer cette dernière vers un concept de dépôt. L'organisation logistique de l'enseigne évoluera ainsi vers une architecture associant plateformes (4), halles (99) et dépôts. Le premier du genre a ouvert en mars à Savigny-Le-Temple, en Seine-et-Marne. « Nous nourrissons des ambitions très fortes en matière de développement de notre

halles. Ils transmettent désormais leurs commandes par le biais du site internet de l'enseigne. De son côté, le dépôt pilote les opérations de réception de la marchandise et de gestion des stocks, la mise en picking et la préparation de commandes avant la distribution du dernier kilomètre. Le dépôt de Savigny-Le-Temple s'étend sur une surface totale de 16 000 m<sup>2</sup> dont 800 m<sup>2</sup> de bureaux. Les 15 200 m<sup>2</sup> d'exploitation sont répartis en cinq unités. La surface dédiée à l'ambient (4 300 références en stock) occupe 6 809 m<sup>2</sup> ; la zone réservée aux fruits et légumes

délotage). « Nous allons traiter au total un assortiment de 7 000 références sur un site en quadri-température. Metro a décidé de se doter de structures plus professionnelles sur la partie préparation de commandes », indique David Baltrukowicz. L'enseigne a confié la clé des opérations logistiques à STEF.

## UN PÔLE TÉLÉVENTE INTÉGRÉ

Le groupe STEF, présidé par Stanislas Lemor, pilote la réception des marchandises sur l'ensemble des univers, la mise en stock, le réapprovisionnement, le picking, la préparation de commandes et la mise à disposition des commandes jusqu'aux zones d'expéditions du dépôt. Metro s'est doté d'un service transport et David Baltrukowicz s'est entouré d'un responsable d'exploitation chargé de l'approvisionnement des flux de marchandises et de l'accompagnement de STEF pour la qualité de service, l'optimisation des chargements, la productivité et le respect des process.

Nouveau : la mise en place d'un pôle télévente. « Il existait déjà, en fait, mais il était téléporté. Dorénavant, il est partie prenante du dépôt, précise le directeur du site. Le service a pour feuille de route de gérer les appels clients, lancer les alertes en cas de ruptures et prendre les rendez-vous pour les prises de commandes ». Un pôle GRC (gestion relation client) a également été constitué pour la prise en charge des problématiques en cours de livraison.

La zone de chalandise du dépôt de Savigny-Le-Temple, lequel emploie une centaine de collaborateurs, couvre Paris Intra-muros ainsi que les départements du 77, 91 et 94. Un pool de cinq transporteurs

(300 références) couvre 460 m<sup>2</sup>, celle réservée au stockage des surgelés 1 500 m<sup>2</sup> (1 000 m<sup>2</sup> pour le stockage de 600 références et 500 m<sup>2</sup> en réserve). Le stockage des produits frais (0°/2°C) et la surface d'expédition (22 portes à quai pour PL et semis et une rampe d'accès pour les VUL) forment un ensemble unique (5 000 m<sup>2</sup> au total). Principale nouveauté : la création d'un espace dédié à l'activité marée (le 6°/8°C pour les produits de la famille des homards et le 0°/2°C dédié au



« NOUS TRAITONS AU TOTAL UN ASSORTIMENT DE 7 000 RÉFÉRENCES SUR UN SITE EN QUADRI-TEMPÉRATURE. »

**DAVID BALTRUKOWICZ,**  
DIRECTEUR DU DÉPÔT MÉTRO  
DE SAVIGNY-LE-TEMPLE.

volume d'affaires. Sur le chiffre d'affaires fiscal de l'an dernier, l'activité livraison a généré 486 M€. Nous avons l'objectif d'atteindre les 1,6 Md€ à l'horizon 2030. Il était important pour nous de revisiter le modèle existant afin de parvenir à cet objectif au travers de ce format de dépôt dédié à 100 % à l'activité de livraison », explique David Baltrukowicz, le directeur du dépôt de Savigny-Le-Temple, un ancien de chez STEF et Pro à Pro. Exit donc la présence des clients comme dans les



Avec le nouveau dépôt de Savigny-Le-Temple, Metro dispose à présent de 100 implantations en France.

(sous contrat de location de véhicules avec conducteur) a été constitué pour la livraison du dernier kilomètre. En matière de décarbonation des flux, l'option choisie à ce stade privilégie un mix énergétique associant B100, gaz et électrique. L'ensemble des marchandises du site correspond à des flux stockés, à l'exception

de la marée, en flux tendus. Ce dépôt, et ceux qui suivront, vont permettre à Metro de doper sensiblement ses capacités logistiques. « Nous augmentons nos superficies par des surfaces dédiées à une seule activité (la livraison, ndlr) par opposition aux halles qui fonctionnent en multi activités. Nous allons beaucoup

gagner en termes de qualité de service et nous approcher des 99 % », assure David Baltrukowicz. Le chiffre 100, lui, est d'ores et déjà atteint grâce à ce nouveau dépôt 100 % dédié à la livraison et qui vient s'ajouter aux 99 halles que compte Metro sur le territoire national. ■

**Slimane Boukezzoula**

> DÉCARBONATION

## ALTENS ACCOMPAGNE LA FILIÈRE AVEC LE PHOTOVOLTAÏQUE

Spécialiste de la décarbonation, Altens propose aussi des solutions photovoltaïques pour favoriser l'autoconsommation des entreprises.

Altens accompagne la filière du transport et de la logistique en température dirigée dans le but de transformer les nouvelles contraintes réglementaires liées à la solarisation, en opportunités économiques pour leur entreprise. Rappelons que l'entreprise lançait également l'activité IRVE en 2023 qui comprend l'étude et le dimensionnement de l'infrastructure de recharge avec pour objectif de fournir des bornes de recharge et de prioriser l'usage avant le produit. « Altens favorise la création

d'une boucle énergétique, avec un modèle d'autoconsommation qui permet aux entreprises de consommer localement l'énergie produite par la centrale solaire », explique Etienne Valtel, Directeur général d'Altens. Dans le domaine de la solarisation, Altens propose un projet clé en main de construction de centrales photovoltaïques, conçu en adéquation avec les besoins du transporteur ou logisticien. L'entreprise prend en charge l'intégralité du projet et son financement. « Nous proposons de réduire votre facture d'électricité en profi-



Avec le nouveau dépôt de Savigny-Le-Temple, Metro dispose à présent de 100 implantations en France.

tant de tout ou partie d'une production en circuit court. Nous sommes en mesure de sécuriser vos coûts énergétiques sur les 20 prochaines années et de mettre votre société en conformité avec la réglementation en vigueur. » ■

> INTERVIEW

# « LE REPORT MODAL REQUIERT UNE SACRÉE MOTIVATION »

**GREGORY DEBUCHY, DIRECTEUR DE LA SUPPLY CHAIN DE FERRERO FRANCE ET PRÉSIDENT DU CLUB DÉMÉTER.**

Stratégie de distribution de ses produits adaptée, sélection de ses transporteurs, investissements dans ses entrepôts, usage du fleuve depuis Rouen... L'entreprise agroalimentaire Ferrero actionne tous les leviers pour réduire son empreinte carbone, comme le détaille son responsable de la supply chain en France, Gregory Debuchy.

**Froid News :** Vous distribuez la plupart de vos produits (Kinder, Ferrero Rocher, glaces etc.) sous température dirigée, quels sont vos enjeux en termes de RSE ?

**Gregory Debuchy :** Notre politique de RSE est intégrée très en amont et pilotée dans le groupe par un comité d'une dizaine de personnes représentant toutes les activités. Au niveau de la supply chain, nous avons défini trois étapes. La première, qui consiste à saturer les camions, nous a permis de réduire massivement le nombre de kilomètres. Entre 2019 et 2021, nous avons ainsi économisé en France environ un millier de camions.

**F. N. :** Comment avez-vous amélioré le remplissage ?

**G. D. :** En grande partie grâce à la « late customisation », qui part du principe que, pour être acheté, le produit doit être mis en avant et visible du consommateur. Cela nous a conduit à nous organiser autrement en rapatriant de l'activité économique en France. Nous faisons venir du vrac sous forme de produits emballés des usines en France pour « copacker » les produits et les placer au plus près des bassins de consommation. Les pralines Ferrero Rocher qui étaient livrées en display directement

sur les entrepôts arrivent par palettes complètes. Les camions sont saturés, le taux de remplissage a nettement progressé.

**F. N. :** Quel est le second axe pour décarboner votre supply chain ?

**G. D. :** Il consiste à inciter nos transporteurs à choisir la flotte la moins polluante. Nous avons anticipé la réglementation en incluant dès 2008 dans nos appels d'offre un bonus sur les Euro V, élargi aujourd'hui aux Euro VI. Nous avons aujourd'hui 8 prestataires routiers importants (STEF, Olano, Dispam etc.) et un grand nombre de petits prestataires indépendants installés sur un département ou une région. Notre bassin logistique se divise en trois : la Normandie avec un entrepôt proche de Rouen, le Centre-Val-de-Loire avec un entrepôt à Orléans chez FM, le Sud avec un entrepôt à Lyon chez SPI.

**F. N. :** Le prix du transport routier est à la baisse, en profitez-vous pour relancer les appels d'offre ?

**G. D. :** La période est favorable aux clients mais il n'est pas question d'en profiter pour mettre en difficulté un partenaire. Durant le Covid, des responsables de supply chain ont lancé des appels d'offres pour profiter du fait que les camions étaient peu remplis,



© GROUPE FERRERO

ce que je n'ai pas fait. Notre stratégie, qui s'illustre dans un appel d'offre en cours, est de soutenir nos prestataires dans la transition énergétique avec des contrats à long terme de 3 à 4 ans à un prix un peu plus cher que celui du marché. Cela permet aux transporteurs de limiter un risque trop important lorsqu'il investit dans des véhicules plus coûteux.

**F. N. :** L'étape suivante de votre politique, c'est le report modal dont vous avez expliqué les difficultés lors des « Assises du fleuve » à Rouen. Quelles sont-elles ?

**G. D. :** Faire du report modal en France par le train ou la voie d'eau requiert une sacrée motivation, le camion restant la solution la plus simple et la plus économique. Tout ce qu'on met en place demande des efforts de pédagogie et d'organisation car le fluvial est extrêmement compliqué. La ligne Le

Havre-Gennevilliers que nous voulions utiliser pour transporter des conteneurs en température dirigée n'existait pas. Nous avons proposé de faire un Rouen-Le Havre et Le Havre-Gennevilliers. Nous avons aussi constaté qu'il n'était pas possible de brancher un container reefer (sous température dirigée) à Rouen, ni au point de déchargement à Gennevilliers. Mais fin 2023, après plus d'un an et demi, nous avons fini par être équipés.

**F. N. :** Finalement, êtes-vous satisfait ?

**G. D. :** Nous avons trouvé avec Monoprix un schéma satisfaisant de livraison de flux cadencés, avec envoi le mardi et arrivée le vendredi. Plus on cadence les flux, plus le distributeur augmente mécaniquement ses stocks. Nous avons convaincu Franprix et Carrefour de démarrer avec nous d'ici quelques semaines.

**F. N. :** Quid du train ?

**G. D. :** Pour trouver un équilibre économique, il faut parcourir au moins 400 km. Ce serait possible pour approvisionner l'entrepôt de Lyon depuis la Normandie mais pour charger en Normandie, on me demande d'aller à Rennes. Donc aujourd'hui cela ne marche pas mais cela n'empêche pas le Club Déméter de poursuivre les réflexions sur l'utilisation du train.

**F. N. :** Votre politique de décarbonation est-elle payante ?

**G. D. :** En démarrant avec Fret 21, nous nous étions fixés 7 % de réduction de CO<sub>2</sub> entre 2017 et 2022, nous avons réalisé 8,6 %. L'objectif du deuxième engagement est de baisser de 6 % nos émissions entre 2023 et 2025.

**F. N. :** Quel regard portez-vous sur les innovations techniques de la chaîne du froid ?

**G. D. :** Tous nos nouveaux entrepôts sont équipés de panneaux solaires, nous avons des outils qui mesurent la consommation énergétique mais il faut reconnaître qu'en matière de froid, les innovations techniques sont assez faibles. En matière de motorisation nous prévoyons de tester

Le chargeur a intégré dans sa supply chain un maillon consistant à utiliser la Seine avec une ligne régulière reliant la Normandie à Paris.



© GROUPE FERRERO



© GROUPE FERRERO

Ferrero a embarqué des enseignes de la grande distribution dans son schéma pour livrer leur grandes surfaces en région parisienne.

assez vite l'électrique et d'expérimenter l'hydrogène pour alimenter nos réflexions sur les combinaisons qui existeront demain, et pouvoir orienter les choix auprès de nos partenaires transporteurs.

**F. N. :** Comment faites-vous face aux problématiques de réchauffement climatique ?

**G. D. :** C'est un point très important. Nous densifions aujourd'hui nos équipements pour maintenir le produit en température, en entrepôts et sur les flux routiers. Certains jours, nous décidons de ne pas charger pour maintenir la qualité. En réalité, le vrai sujet se trouve chez le distributeur lorsqu'on

sort de la chaîne du froid. La plupart des entrepôts de nos clients ne sont pas sous température dirigée, et à l'issue de monitoring réalisés en commun, nous leur conseillons de stocker au sol et non pas directement sous la toiture. C'est la même problématique quand un consommateur achète le produit et le met dans son coffre de voiture. C'est pourquoi nos pralines Ferrero Rocher et nos Kinder Surprise ne sont commercialisées que l'hiver, de septembre à mars. Ils sont retirés des rayons à partir d'avril. Nous sommes les seuls à faire cela en France et probablement au monde. ■

**Propos recueillis par Marc Fressoz**

> ÉLECTRICITÉ

# LIDL POURSUIT SON DÉPLOIEMENT BAS-CARBONE

Lidl France marque un tournant dans la décarbonation de ses transports de marchandises pour le Grand Lyon avec ses premiers véhicules 100 % électriques.



Les transports Charvin opèrent leur premier véhicule électrique frigorifique pour Lidl.

La base logistique Lidl de Saint-Quentin-Fallavier (38) s'inscrit dans le programme de décarbonation de l'enseigne avec l'installation d'une borne électrique. Une borne pour deux camions qui permet d'avitailer les deux premiers véhicules électriques rattachés à cette plateforme : un porteur Renault opéré par les Transports Charvin et un ensemble routier tracté par un Volvo FM opéré par Bert&You.

« La base de Saint-Quentin-Fallavier dispose de 83 quais dont 5 en température dirigée négative et 10 en température diri-

gée positive. Jusqu'à 200 mouvements de véhicules en réception peuvent être enregistrés par jour, explique Adrien Chantre, responsable département logistique chez Lidl France. Lidl exploite 26 ensembles routiers et porteurs en double poste, soit 16 heures de tournées quotidiennes. A noter, la base de Saint-Laurent-de-Mur dessert également les 8 magasins de l'enseigne dans Lyon. » L'ensemble des initiatives mises en place par Lidl pour responsabiliser sa flotte de transport (via ses prestataires) s'accompagne d'un engagement concret de l'enseigne dans la

démarche Fret 21. Lidl affichait un objectif de réduction de ses émissions de CO<sub>2</sub> de 9 % liées aux transports domestiques de ses marchandises entre 2019 et 2024.

## LS TRANSPORTS CHARVIN À LA MANŒUVRE

Filiale du groupe BBL, les Transports Charvin (35 millions de C.A. / 100-200 cartes grises) assurent désormais en mode 100% électrique et silencieux une partie des tournées au départ de la plateforme Lidl à Saint-Quentin-Fallavier vers ses magasins en zone urbaine. Frédéric Stintzy, Directeur général, se réjouit du partenariat avec LIDL autour de leur objectif commun de transition énergétique. A l'instar du Groupe BBL, Transports Charvin transforme progressivement sa flotte avec des carburants alternatifs (GNV, biofuel B100, électrique et hydrogène dès 2026). Son programme de décarbonation « Take One Step » touche également ses activités de Logistique Contractuelle avec un pôle majeur BBL Coslog de 5 sites sur Saint-Quentin-Fallavier, et trois sites en région parisienne.

## LA PUISSANCE DU FROID AVEC FRIGOBLOCK

« Cette initiative illustre parfaitement l'engagement de Lidl en faveur d'une mobilité durable et elle inspire l'ensemble du secteur à suivre cet exemple. Nous sommes très heureux de faire ce premier véhicule électrique avec les Transports Charvin qui a été assisté dans son choix technique par Fabrice Quirant, conseiller commercial Froid & Services Rhône-Alpes. Notre distributeur exclusif Thermo King et Frigoblock assurera la maintenance du groupe, commente Patrice Deschamps, >>>

# La meilleure solution logistique pour alimenter vos réseaux de proximité.

Partout en France, Log'issimo assure l'approvisionnement de vos points de vente, en produits marchands ou en PLV. Un flux rapide et continu jusqu'au cœur des villes qui englobe toutes les étapes de votre logistique à la demande : le stockage, la préparation de commandes, la livraison, la collecte et le retour. Des solutions logistiques sur mesure pour gagner en temps et en efficacité. En savoir plus au 3634 ou sur [laposte.fr/log-issimo](http://laposte.fr/log-issimo)

LA POSTE SOLUTIONS BUSINESS



Si discrète que l'on pourrait l'oublier, la borne HPC Terra 360 permet de recharger deux véhicules en simultanée jusqu'à 180 kW.

Frédéric Stintzy, directeur général des Transports Charvin (en gilet jaune), se réjouit d'accompagner Lidl dans sa transition énergétique.

➤ responsable des ventes Thermo King et Frigoblock, France-Est. Le groupe Frigoblock FK 25i Multi-température offre une très grande puissance qui facilite les descentes en température ultra rapides, poursuit Yoann Kervern, Directeur Grands Comptes Thermo King et Frigoblock. Cette unité de réfrigération apporte un des principaux gains en exploitation en assurant le maintien de la chaîne du froid en toutes saisons et de bout en bout lors d'une tournée avec de nombreuses ouvertures de portes en livraison. La puissance du groupe frigorifique et son rendement sont particulièrement efficaces surtout dans la distribution avec 19 000 watts à 0°C et 10 600 watts à -20°C. » Ce groupe uniquement électrique permet de retrouver le point de

consigne très rapidement entre deux positions de livraison, même s'ils sont proches. Grâce à sa puissance supérieure, la série FK 25i puise moins d'énergie, préservant l'autonomie des batteries de traction. En effet, il est directement connecté aux batteries du véhicule pour un gain de poids et d'efficacité.

### LA BORNE EST SIGNÉE ABB E-MOBILITY

Intelligemment positionnée pour avitailler lors des chargements et déchargements de marchandises à quai, la borne HPC Terra 360 (360 kW de puissance maximale) permet de recharger les véhicules industriels électriques en simultanée jusqu'à 180 kW. Sachant que les batteries des

deux véhicules disposent d'une capacité de 150 kW, une quarantaine de minutes sont nécessaires pour restituer 80 % d'autonomie à chaque rotation ou 30 minutes pour 80 km d'autonomie. Des capacités jugées suffisantes pour certaines tournées limitées à deux ou trois positions. Depuis 2016, ABB E-mobility équipe les parkings des magasins Lidl et les I-stations en bornes de recharge rapide. Plus de 600 bornes rapides et ultra-rapides ont été installées à ce jour en France par ABB E-mobility, un géant mondial de 120 000 salariés. Enfin, la société résonance a piloté les travaux d'infrastructure, le génie civil et électrique, en partenariat avec le fabricant de bornes. ■

**Pierre Besomi**

Fabrice Quirant, conseiller commercial Froid & Services Rhône-Alpes, Adrien Chantre, responsable département logistique chez Lidl France et Jérôme Poulain, directeur commercial Renault Trucks Grand Lyon.



L'équipe de Jérôme Poulain, directeur commercial Renault Trucks Grand Lyon, a coordonné le projet : « Nos clients sont de plus en plus convaincus de l'importance de passer à un transport décarboné et cette fois, ce sont les Transports Charvin qui ont fait le choix de faire le pas vers le 100 % électrique. Ce Renault Trucks E-Tech D Wide 26 tonnes est équipé d'une caisse 21 palettes Chéreau avec un groupe froid Multi-température Frigoblock. Une grande première pour un porteur configuré avec des équipements aussi techniques en 100% électrique ! »

# Smart Elec

## Passer à l'électrique n'a jamais été aussi simple !

Petit Forestier vous propose une large gamme de véhicules électriques avec le full service\* adapté vous permettant d'envisager votre transition énergétique en toute sérénité.

**100 % mobile, 100 % modulable, 100 % location et surtout, sans engagement.**

Avec le nouveau service Smart elec, rechargez quand vous voulez, où vous voulez et toujours plus vite avec nos accessoires de recharge adaptés à vos besoins. Smart elec, la recharge de vos véhicules à portée de main !

\*Service clé en main

**SELF!** salon européen logistique froid innovation  
by FROIDNEWS

Retrouvez-nous les 29 et 30 mai 2024 au Pavillon RUNGIS EVÈNEMENT

**Petit Forestier**

> DERNIER KM

# YOUNGO SUR LA BONNE VOIE

Start-up française, Youngo Paris digitalise le transport de marchandises du dernier km avec une flotte de véhicules 100 % décarbonée opérée par ses salariés.



Une start-up aux valeurs éthiques et qui embauche : de quoi intéresser toute une filière.

Fondée en 2015, Youngo propose une flotte de vélos cargo « sec », isothermes et frigorifiques, complétée par deux utilitaires électriques 4 roues disponible 7/7 à Paris et région parisienne. A noter, Petit Forestier propose également le vélo-cargo à la location.

Le modèle économique est simple : Youngo est propriétaire en achat sec ou en LOA. Côté RH, la startup va à contre-courant de la tendance actuelle, avec une préférence pour l'embauche longue durée et la création d'emplois. « Concrètement, le milieu de la cyclologique, ou plus largement du transport, est particulièrement soumis aux aléas socio-économiques du pays. Il connaît de fortes fluctuations, d'où une ubérisation du service toujours plus forte car plus personne ne veut se risquer à embaucher dans un climat de défiance totale, estime

Dimitri Clairet, directeur général. Dans ce contexte, nous souhaitons créer des flux récurrents expliquant à nos clients que la qualité de service passe avant tout par des livreurs bien formés et surtout bien payés, et que pour ce faire nous devons défendre des flux quotidiens forts pour justifier embauche et formation de livreurs en CDI. » L'organisation des flux de manière fluide et compréhensible pour les managers et livreurs constitue le second challenge : « Nos équipiers sont sur le terrain et sont payés sur des plages horaires définies, ce qui est souvent compliqué puisque les demandes clients et flux à traiter se concentrent souvent sur les mêmes jours, et horaires. »

## LE VERT EST MIS

L'objectif de Youngo est de remplacer les camions dans Paris : « Notre posi-

tionnement nous oblige à chercher des utilitaires qui permettent de répondre à notre objectif. La charge et le volume utile deviennent ainsi des critères importants pour la constitution de notre flotte. Ensuite viennent la sécurité, l'amortissement et le service de maintenance qui vont avec l'achat de véhicule. Sur le marché du vélo cargo, le véhicule qui nous a semblé répondre au mieux à nos critères est l'utilitaire proposé par K-Ryole. » Youngo a été beta-testeur pour le module adapté par Petit Forestier (Ndlr, exposant au SELFI 2023 à Rungis) avec la caisse frigorifique conceptualisée par

« IL N'Y A PAS DE CYCLOGOLOGISTIQUE NI MÊME D'EFFICACITÉ DANS LA LIVRAISON DU DERNIER KM SANS RELAIS DU FONCIER. »  
**DIMITRI CLAIRET,**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL  
YOUNGO.

Lecapitaine pour K-Ryole. Ce vélo cargo peut circuler aussi bien sur les pistes cyclables que se faufiler dans les rues piétonnes, avec 1 m<sup>3</sup> et 200 kg de charge utile, en froid positif (0°C à 10°C), sans déperdition d'autonomie sur la K-Ryole ; et tout en maintenant la qualité d'amorti du châssis.

## VISION À 5 ANS

« Nos axes d'amélioration sont multiples et variés car nous restons une jeune entreprise à taille humaine de 20 salariés. Mais au-delà des compétences nécessaires à la réalisation de nos objectifs c'est bien notre maillage de hub urbain qui fera la différence à terme pour nous comme pour nos clients. »



Youngo a été beta-testeur pour le module adapté par Petit Forestier avec la caisse frigorifique conceptualisée par Lecapitaine pour K-Ryole.



Les trois amis d'enfance Arnaud Paulet, Nicolas Bousquet et Dimitri Clairet visent le remplacement des camions dans Paris.

Youngo souhaiterait disposer au plus vite d'un premier entrepôt frigorifique afin d'avoir la même offre que dans le sec, à savoir être capable de proposer du stockage court, moyen et longue durée aux clients assorti de livraisons au départ du hub. « Notre vision de la

cyclo-logistique dans les 5 ans est simple. L'ensemble des décideurs, clients pro, fabricants, politiques, transporteurs doit s'impliquer à 100 % dans la livraison du dernier KM. » Même si la tendance actuelle est plutôt encourageante, la filière est encore balbutiante. Tout va

dépendre de sa professionnalisation avec des signaux forts comme ceux donnés par des constructeurs comme Renault Trucks et Toyota qui participent à l'effort en apportant leur savoir-faire industriel au service de la cyclo logistique. ■

**Pierre Besomi**

**idem telematics**  
spécialiste de la télématique semi-remorque

**vous accompagne dans**  
**LA GESTION et L'OPTIMISATION**  
**de votre flotte**

**cargo fleet**  
**3**

we think transport

**BPW France**  
Bâtiment B4 - Rue du Noyer - ZAC du Moulin - 95700 Roissy-en-France  
Tél. +33 1 49 38 19 99 • info@bpwfrance.fr • www.bpwfrance.fr  
support@bpwfrance.fr • www.idemtelematics.com

RESTAURATION RAPIDE

# UNE LOGISTIQUE TIRÉE AU CORDEAU

Dans le secteur de la restauration rapide chaînée, l'optimisation demeure le maître mot. Illustration avec les prestations logistiques opérées par QSR Logistics (la joint-venture de QSL et STEF) pour Burger King sur le territoire français.

Alors que les habitudes alimentaires des Français sont revenues aux niveaux « prépandémie », le secteur de la restauration rapide prend une place de plus en plus importante. Selon une étude Kantar, ce segment a affiché une croissance en valeur de 30 % entre 2019 et 2023. Il réalise désormais 55 % du chiffre d'affaires de la restauration d'après le cabinet Gira Conseil. Juste derrière le mastodonte McDonald's, l'enseigne Burger King, master franchise du Groupe Bertrand en France, y trône en bonne place. Aujourd'hui présente à

ce dernier opérant sur neuf entrepôts tri-températures sur le territoire.

## UNE APPROCHE TRÈS « DIRIGISTE »

« L'activité restauration commerciale rapide constitue le cœur de notre activité et 80 % de notre chiffre d'affaires en France et en Europe », détaille Alexandre de Suzzoni, directeur général de la business unit Foodservice de STEF. Un secteur qui comporte ses spécificités : « Il possède une largeur d'offre produits très concentrée avec une gamme assez étroite, qu'il



« L'ACTIVITÉ RESTAURATION COMMERCIALE RAPIDE CONSTITUE LE CŒUR DE NOTRE ACTIVITÉ ET 80 % DE NOTRE CHIFFRE D'AFFAIRES EN FRANCE ET EN EUROPE. »

**ALEXANDRE DE SUZZONI,**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA BUSINESS UNIT  
FOODSERVICE DE STEF.

travers 526 restaurants dans l'Hexagone, son réseau logistique est géré par la coentreprise QSL-STEF. Connue sous le nom commercial de QSR Logistics, elle est le fruit du rapprochement du groupe allemand QSL (Quick Service Logistics) et du spécialiste de la supply chain alimentaire STEF. Un accord qui a intégré la création d'une business unit Foodservice chez

s'agisse de produits surgelés, frais, secs, boissons ou hygiène, décrit-il. Cela signifie que l'enseigne a une capacité d'achat très compacte. En matière d'exécution logistique, elle se différencie de la restauration à table qui a une offre plus large et un renouvellement de carte plus fréquente ». Des propos corroborés par François Tissandier, directeur achats et

© STEF | ACACLANDOEIL.FR



Les 526 restaurants français Burger King sont livrés trois fois par semaine à partir de neuf entrepôts tri-température.

logistique de Burger King France : « Nous évoluons au cœur de systèmes intégrés, avec des gammes de produits relativement courtes et standardisées, ce qui signifie que nous sommes dans une approche très "dirigiste" évitant aux opérationnels, c'est-à-dire les restaurants, de s'approvisionner à l'extérieur du système. Cela s'explique également par notre volonté de garantir le respect des cahiers des charges, des recettes, et de leur qualité pour proposer une offre parfaite aux clients, avec le même standard, au sein de tous nos restaurants ». Dans ce cadre, il devient nécessaire de tout mutualiser avec un seul prestataire : « C'est aussi la force du système : quand un restaurant passe une commande, il reçoit dans sa livraison l'ensemble des références nécessaires à son exploitation plutôt que d'avoir plusieurs partenaires logistiques qui seraient spécialisés par température ou par typologie de produit », poursuit-il.

## OPTIMISER LES COÛTS

Dans ce secteur de la restauration rapide low-cost, l'objectif, en tant que logisticien, consiste à être le plus performant

possible pour permettre aux clients d'être compétitifs sur les prix, explique Christophe Behague, directeur général QSR Logistics : « Nous faisons la même chose qu'un grossiste puisque nous achetons, gérons et vendons le stock mais d'une manière très optimisée de par la gamme restreinte et le nombre réduit de références : les approvisionnements se font en camions complets au plus près des bassins de consommation de nos clients grâce à des entrepôts placés stratégiquement et à un maillage de la distribution sur l'ensemble du territoire français ». Une quête d'efficacité qui se joue également au niveau des ressources humaines, l'objectif étant de maximiser l'efficacité du personnel dans les restaurants, « en ayant des équipiers disponibles au moment des livraisons [trois fois par semaine], avec des exigences de ponctualité sur un créneau d'environ trois-quarts d'heure, alors que les fenêtres de livraison sont beaucoup plus larges dans d'autres secteurs de la restauration », précise-t-il. Cette optimisation est également mise au service de la transition énergétique, une donnée

© STEF | ACACLANDOEIL.FR



Les livraisons pour Burger King se font en camion complet avec l'ensemble des références nécessaires à l'exploitation de chaque restaurant.

essentielle prise en compte par les acteurs de la restauration rapide : « C'est même une nécessité pour ces marques qui ont une exposition consommateur développée. Cela implique bien sûr d'optimiser les tournées pour réduire les émissions de

tout d'optimiser les coûts sans jamais céder à des contraintes qualités et en développant constamment le sourcing en France. Nous travaillons aussi en risk management à identifier les risques inhérents à chaque catégorie de produit



« NOUS ÉVOLUONS AU CŒUR DE SYSTÈMES INTÉGRÉS, AVEC DES GAMMES DE PRODUITS RELATIVEMENT COURTES ET STANDARDISÉES. »  
**FRANÇOIS TISSANDIER,**  
DIRECTEUR ACHATS ET LOGISTIQUE DE  
BURGER KING FRANCE.

CO<sub>2</sub>, mais nous allons plus loin puisqu'à la demande de nos clients, nous travaillons à la réduction de l'empreinte carbone sur nos véhicules avec le déploiement récent de camions biogaz et le lancement l'année prochaine de camions électriques », décrit Christophe Behague. Outre cet aspect RSE, d'autres enjeux occupent au quotidien l'équipe achats et logistique de Burger King : « Notre objectif demeure avant

afin de définir les stratégies d'achats et d'approvisionnement les plus pertinentes pour toujours garantir le parfait service à nos restaurants », explique François Tissandier. Le tout pour répondre aux objectifs de croissance ambitieux de l'enseigne avec « 50 ouvertures de nouveaux restaurants par an », dans les prochaines années. ■

**Charlotte Cousin**

© rawpixel.com sur Freepik



Si l'échange palettes est régi par le Contrat Type, dans les faits les transporteurs voient la plupart du temps répercutés sur eux les coûts du mécanisme.

> TRANSPORTEUR

# SORTIR DE L'ÉCHANGE PALETTES

En France, la mobilisation se fait croissante dans l'écosystème transport pour revoir le système de l'échange palettes, générant des problématiques financières, sociales et environnementales et participant au manque d'attractivité du métier.

Publié en 2012 par l'UNTF (Union nationale des transports frigorifiques), le « Livre noir de la palette » a été de nouveau diffusé en 2022 et... son contenu n'a pas changé, les problématiques demeurant les mêmes

dix ans plus tard à propos de l'échange palettes. À l'origine, ce système était pourtant vertueux, fondé sur un principe d'économie circulaire, avec un mouvement de renvoi de palettes entre le destinataire et l'entreprise expéditrice, celle-ci devant

recupérer le même nombre de support qu'elle avait envoyé au départ, rappelle Valérie Lasserre, déléguée générale de la Chaîne logistique du Froid : « Ce qui ne fonctionne pas du tout, c'est que les transporteurs sont au milieu d'une équation et sont rendus responsables physiquement et financièrement d'une restitution qui ne leur appartient pas, avec un certain nombre de problématiques associées à ce phénomène ».

## UN SYSTÈME QUI « NE FONCTIONNE PLUS »

Dans son « Livre noir », l'UNTF fait ainsi le constat que « le système de l'échange palette ne fonctionne plus, car, au mépris des dispositions juridiques du Contrat Type, les industriels et distributeurs répercutent sur le transporteur les coûts de dysfonctionnement du mécanisme ». Outre cet aspect financier, est également mise en avant la problématique sociale



« IL EST INCONCEVABLE DE MAINTENIR CE SYSTÈME OBSOLETE ET DANGEREUX ALORS QU'IL EXISTE L'ALTERNATIVE DE LA PALETTE LOCATIVE OU LE SYSTÈME POOLING. »

**PEDRO CONEJERO GANDIA,**  
VICE-PRÉSIDENT DE L'ATFRIE

de cette pratique avec une altération de la santé des salariés amenés à manipuler ces charges (lésions musculaires, maux de dos et aux articulations, douleurs physiques générant des arrêts de travail...) : « Il y a pour ces derniers une part de stress (décompte à effectuer, vérification de la conformité des palettes) et de pénibilité qui complexifie la relation entre le transporteur et le client chez qui il doit collecter les palettes », abonde Jean-Marc Rivera, directeur général délégué de l'OTRE (Organisation des transporteurs routiers européens). « Trop souvent, nos conducteurs vont les récupérer de manière un peu désorganisée sans les bons engins de manutention. Or, ces dernières pèsent entre 25 et 30 kg et elles sont en plus alourdies, dans l'environnement froid, par le poids de l'humidité », ajoute Valérie Lasserre. Le système d'échange



« LES TRANSPORTEURS SONT AU MILIEU D'UNE ÉQUATION ET SONT RENDUS RESPONSABLES PHYSIQUEMENT ET FINANCIÈREMENT D'UNE RESTITUTION QUI NE LEUR APPARTIENT PAS, AVEC UN CERTAIN NOMBRE DE PROBLÉMATIQUES ASSOCIÉES À CE PHÉNOMÈNE. »

**VALÉRIE LASSERRE,**  
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID.

palettes est également critiqué sous sa dimension environnementale, le « Livre noir » interrogeant : est-il raisonnable de transporter des bouts de bois à travers toute la France ? La déléguée générale de la Chaîne logistique du Froid relève par

ailleurs un autre aspect contre-productif : « Quand des palettes sont rapportées par le conducteur au client chargeur en même temps qu'est faite une prestation de livraison de marchandises, des palettes bois vides sont mises dans un camion >>>

**TROUILLET**  
CARROSSIER  
CONSTRUCTEUR 1957

Découvrez notre nouvelle carrosserie pour véhicules utilitaires frigorifiques !

MONO OU MULTI-TEMPÉRATURE

PLANCHER CABINE OU CHÂSSIS CABINE

FINITIONS PREMIUM

DE 4M<sup>3</sup> À 15M<sup>3</sup>

**PRIMEFREEZE**

Jusqu'à -20°C



Un réseau national avec des agences intégrées

Maintenance et réparation  
• Carrosserie • Mécanique  
• Hydraulique • Peinture

Location et gestion de flotte pour votre mobilité

RETROUVEZ-NOUS SUR LE STAND A01

**SELF!**  
selon magazine logistique  
par le FROID  
innovation

[www.groupe-trouillet.com](http://www.groupe-trouillet.com)

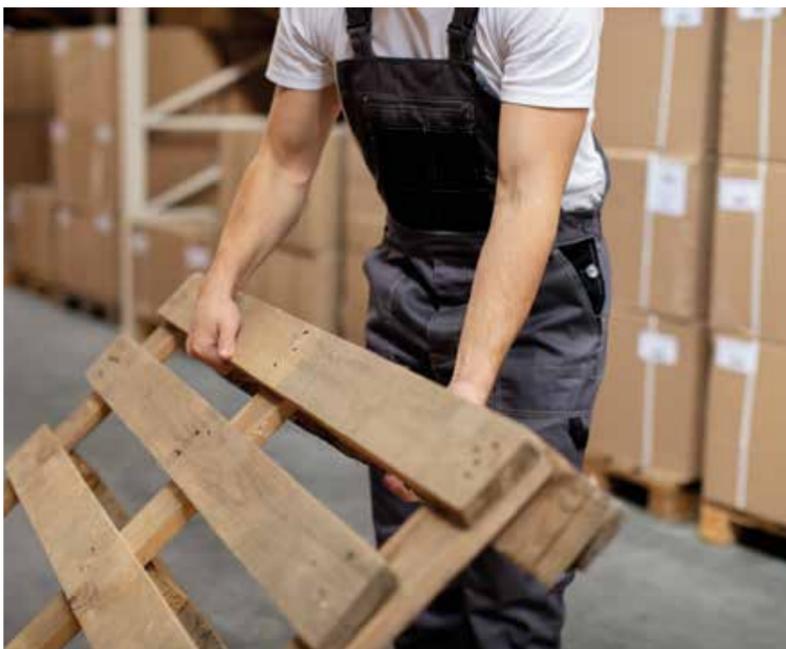
## SOLUTION LOGISTICIEN

>>> sous température dirigée, impliquant une dépense énergétique inutile », poursuit-elle.

### UN COMBAT À MENER

Face à cette problématique, diverses organisations se sont élevées pour mettre fin aux dérives du Contrat Type régissant l'échange palettes. Si son article 6 indique que « dans le cadre du contrat de transport, les supports de charge ne donnent lieu ni à consignation ni à location au transporteur, qui n'effectue ni collecte, ni fourniture, ni opérations dites de reprise, ni retour », dans les faits, celui-ci se retrouve pourtant la plupart du temps à devoir assurer cette prestation, ce contrat étant supplétif. Face à ce constat, en mai 2023, la Chaîne logistique du Froid, accompagnée de la FNTR, l'OTRE et l'Union TLF ont écrit au ministre des Transports, Clément Beaune, alors en fonction, indiquant ne pas demander la suppression de l'échange palettes, mais sa régulation en clarifiant « par voie réglementaire ou législative le rôle et les responsabilités des différents acteurs de la chaîne logistique tout au long du processus de consigne des palettes ».

© Freepik



Les professionnels du transport demandent que soient clarifiés par voie réglementaire ou législative le rôle et les responsabilités des différents acteurs de la chaîne logistique tout au long du processus de consigne des palettes.



« NOUS CONTINUONS À PORTER CE DOSSIER DE L'ÉCHANGE PALETTES ET NOUS SOMMES EXTRÊMEMENT DÉTERMINÉS SUR CETTE QUESTION, C'EST UN COMBAT QUI DOIT ÊTRE MENÉ POUR NOS ENTREPRISES. »

**JEAN-MARC RIVERA,**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE L'OTRE

### SUR LA TRACE DES ESPAGNOLS

Et les Français peuvent sur ce point s'inspirer des actions d'ores et déjà mises en place par les Espagnols qui ont récemment œuvré pour que les conducteurs ne réalisent plus aucune prestation de chargement-déchargement sur les poids-lourds de plus de 7,5 tonnes. Une obligation dictée par un décret de loi, mis en application en septembre 2022 et applicable à tout chauffeur opérant sur le sol espagnol quelle que soit sa nationalité. « Cette loi se place

en outre sous un régime de sanction avec la possibilité d'être inspectée par l'administration et des amendes pouvant s'élever de 4 000 à 6 000 euros ainsi que sous un régime de dénonciation par toute entreprise ou tout conducteur que l'on obligerait à faire ce travail », décrit Pedro Conejero Gandia, vice-président de l'ATFRIE (association des transports frigorifiques en Espagne). Le projet a également pour vocation d'être élargi et porté plus loin au niveau européen dans le cadre de la mise en œuvre du Paquet Mobilité avec le projet Sodal dont les 18 recommandations présentées en

avril 2024 lors du dernier séminaire ont, par unanimité, été approuvées par les participants et qui devraient donner lieu à des réactions par l'ensemble des états-membres de l'Union européenne : « Il est inconcevable de maintenir ce système obsolète et dangereux alors qu'il existe l'alternative de la palette locative ou le système pooling que de plus en plus de chargeurs et donneurs d'ordre européens utilisent et qui résout tous ces graves problèmes causant l'abandon de professionnels et expliquant le manque de femmes dans le TRM », conclut-il. ■

**Charlotte Cousin**

# Freegônes, le vélo-cargo à assistance électrique pour les professionnels de la logistique

assemblé et distribué par  **RENAULT TRUCKS**



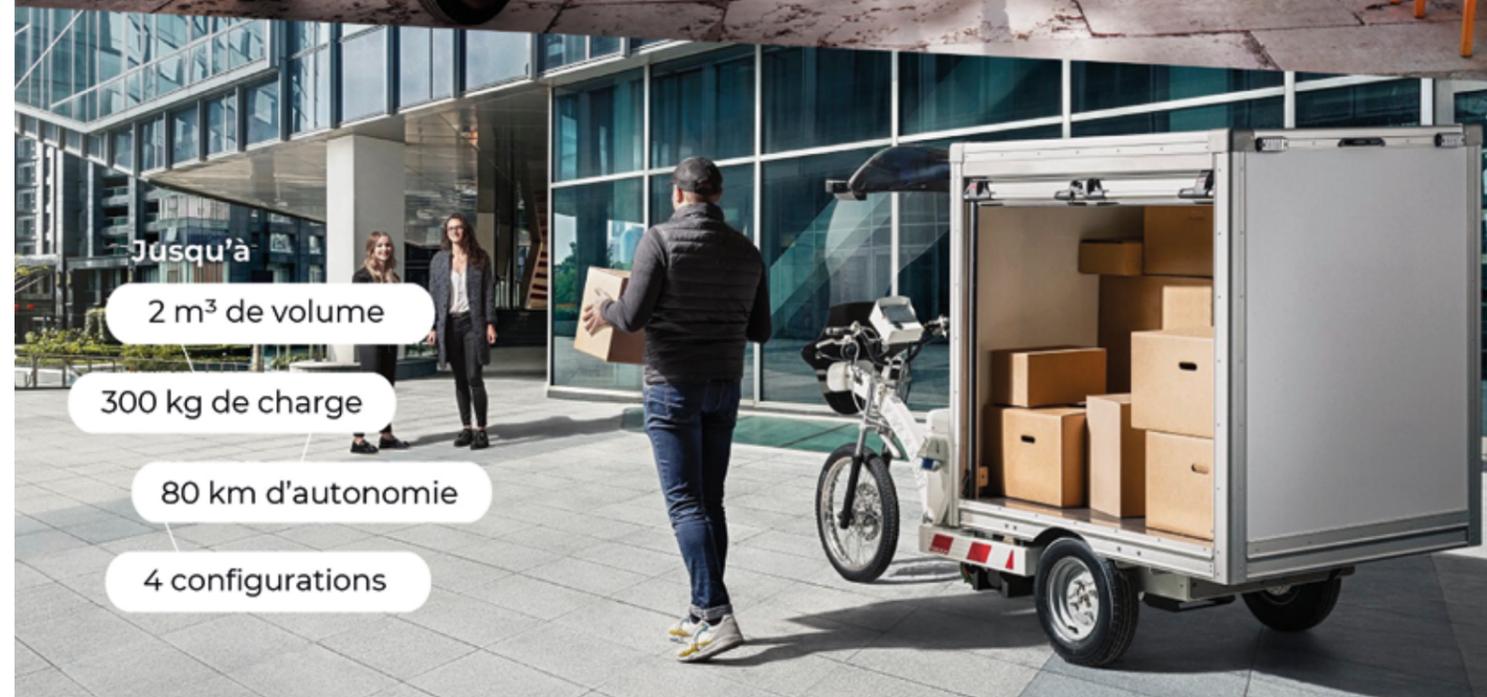
Jusqu'à

1.3 m<sup>3</sup> de volume

200 kg de charge

70 km d'autonomie

- 20° Celsius



Jusqu'à

2 m<sup>3</sup> de volume

300 kg de charge

80 km d'autonomie

4 configurations

Découvrez Freegônes et tous ses modules





Dachser a investi de manière significative dans le développement de son réseau en 2023. Des investissements d'environ 500 millions d'euros sont prévus pour 2024.

> FOOD LOGISTICS

# DACHSER MAINTIENT LE CAP

L'entreprise familiale allemande investit dans des acquisitions et des projets à la hauteur de ses ambitions : devenir le prestataire logistique le plus intégré au monde.

Après la conjoncture exceptionnelle qui a fait suite à la pandémie de Covid-19 et aux perturbations des chaînes d'approvisionnement du monde entier, le secteur de la logistique a retrouvé la normalité en 2023. « La faiblesse de la conjoncture mondiale et le contexte de marché difficile ont entraîné en 2023 une diminution sensible des tensions sur les chaînes logistiques, ce qui nous a permis de

nous concentrer sur l'amélioration de la productivité, du taux d'utilisation et de la qualité. Parallèlement, nous avons beaucoup investi dans l'extension de nos réseaux », explique Burkhard Eling, CEO de Dachser. La Business Line Food Logistics enregistre de bons résultats avec un chiffre d'affaires en hausse de 9,7 % qui s'établit à 1,4 milliard d'euros. Cette augmentation est due au développement commercial des agences



« DANS LA LOGISTIQUE ALIMENTAIRE, NOUS AVONS PÉNÉTRÉ LES MARCHÉS IMPORTANTS DU BENELUX ET DES PAYS NORDIQUES. »

**BURKHARD ELING,**  
CEO DE DACHSER.

allemandes ainsi qu'à l'acquisition du spécialiste néerlandais de la logistique alimentaire, Müller Fresh Food Logistics, ainsi que l'achat des parts restantes de Dachser Hungary. Au total, Dachser Food Logistics a réalisé 10,9 millions d'envois, soit un peu plus que l'année précédente, alors que le tonnage a baissé de 3,8 %.

## EXTENSION SIGNIFICATIVE DU RÉSEAU MONDIAL

En 2023, le groupe a réalisé des acquisitions stratégiques et mis en place des joint-ventures aux Pays-Bas (Müller Fresh Food Logistics), en Australie et Nouvelle-Zélande (ACA International), au Japon (joint-venture Dachser Japon à 50 %), en Italie (joint-venture Dachser & Fercam Italia à 80 %), en Afrique du Sud (prise de participation de 100 % dans Dachser South Africa) et en Suède (Frigoscandia). « Dans la logistique alimentaire, nous avons pénétré les marchés importants du Benelux et des pays nordiques. Par ailleurs, nous sommes désormais présents sur les grands marchés d'outre-mer avec des sites en propre implantés au Japon et en Australie » poursuit le dirigeant. Pour atteindre son objectif à long terme, qui est de devenir le prestataire logistique le plus intégré au monde, Dachser continue à investir dans l'extension et l'amélioration de ses réseaux, dans la digitalisation, dans la lutte contre le changement climatique et dans ses collaborateurs. ■

**Clovis Bordenave**

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.



## SOLUTION CARROSSERIE



Lecapitaine a conçu sa nouvelle gamme de carrosseries frigorifiques sous la marque Urban by Lecapitaine, en 2021.

développe à l'international pour accompagner la croissance de la maison-mère avec l'acquisition d'Igloocar en 2018 à Debica (Pologne) et Icy Truck en 2023 à Turin (Italie). En France, l'acquisition de Strate Forme (Le Tallud dans Les-Deux-Sèvres) qui est spécialisée dans la fabrication d'équipements intérieurs de fourgons, va permettre à Lecapitaine de développer sa propre gamme de fourgons frigorifiques.

Misant sur l'innovation, après un agrandissement de son site en 2019 et une modernisation de ses lignes d'assemblage, Lecapitaine Saint-Lô se rapproche de sa capacité maximale de production de 7 500 à 8 000 véhicules par an.

### L'INNOVATION AU CŒUR DE LA STRATÉGIE

« Pour anticiper les futurs besoins de ses clients, Lecapitaine a défini une >>>

produit ses premières carrosseries isothermes et frigorifiques pour le transport de denrées périssables. Petit Forestier

Group acquiert l'entreprise il y a un quart de siècle dans une logique d'intégration de sa chaîne de valeur. Lecapitaine se

FILIALE À 100 % DE PETIT FORESTIER GROUP DEPUIS PLUS DE 25 ANS, LECAPITAINE EST SPÉCIALISÉE DANS LA CONCEPTION ET LA FABRICATION DE CARROSSERIES FRIGORIFIQUES EN FRANCE ET À L'INTERNATIONAL. ELLE S'ADAPTE AUX DEMANDES SPÉCIFIQUES DE SES CLIENTS EN CONCEVANT AUSSI BIEN DES PRODUITS STANDARDS QUE DU SUR-MESURE, DU FOURGON EN CELLULE INTÉGRÉE JUSQU'AU GROS PORTEUR EN CAISSE RAPPORTÉE.

> VISITE EXCLUSIVE

# LECAPITAINE EN BON ORDRE DE MARCHÉ

Implanté à Saint-Lô depuis 1936, Lecapitaine connaît un réel dynamisme et vise de nouveaux challenges fondés sur l'innovation, la RSE et le développement à l'international.

La première impression est toujours la bonne. Impressionnantes, les installations de Lecapitaine forcent le respect et l'admiration. Déployée sur un site de 24 hectares, à Saint-Lô (Manche),

l'entreprise emploie 920 salariés, ce qui en fait le premier employeur privé de l'agglomération. Fort de son organisation rigoureuse et de la puissance de Petit Forestier Group, son principal donneur

d'ordres, Lecapitaine se développe aussi sur d'autres marchés, en particulier à l'international.

### UN PEU D'HISTOIRE

Tout commence avec Victor Lecapitaine, qui en 1936, crée l'entreprise spécialisée en charbonnerie (aménagement de vachères, de remorques et de carrioles). À partir de 1952, l'entreprise artisanale



## SOLUTION CARROSSERIE

» nouvelle ligne directrice concernant sa stratégie d'innovation qui tourne autour de trois axes, résume Stéphane Marie, directeur général : limiter l'empreinte carbone, garantir des conditions de transport optimales des marchandises et optimiser le confort et la sécurité des professionnels du transport. Ces valeurs sont essentielles et nos équipes ont à cœur de les porter. » C'est dans ce contexte que Lecapitaine a conçu sa nouvelle gamme de carrosseries frigorifiques sous la marque Urban by Lecapitaine, en 2021. Cette carrosserie est plus légère, mieux isolée et conçue avec un design unique dans le but de consommer moins d'énergie. Poursuivant dans la voie du développement durable, le carrossier a d'ailleurs lancé son projet Recircle solution en 2023 qui a été récompensé par 2 prix aux I-nnovation Awards de Solutrans 2023 (prix Joseph Libner et Trophée



### STÉPHANE MARIE AUX COMMANDES

Stéphane Marie, directeur général, a pour objectif d'accroître la production de Lecapitaine tant en France qu'à l'international. Né à Bayeux, ce Normand pur souche succède en 2022 à François Jacqueline (désormais membre du directoire de Petit Forestier Group) après 5 ans en qualité de directeur général adjoint. Fort d'une riche expérience, Stéphane Marie a occupé divers postes de direction, notamment en tant que directeur de l'usine Donaldson située en Normandie.

« NOUS SOUHAITONS AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT ET L'AVENIR AVEC UNE AUTRE FAÇON DE PRODUIRE, CONSOMMER, RECYCLER. »

**STÉPHANE MARIE,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL LECAPITAINE.**

d'or) : « Nous souhaitons agir pour l'environnement et l'avenir avec une autre façon de produire, consommer, recycler, poursuit le dirigeant. Ce nouveau projet nous a amenés à repenser notre façon de concevoir et de produire nos carrosseries dans le but de réduire notre impact environnemental. Notre objectif : proposer à nos clients des carrosseries plus sobres, plus responsables, dont le processus de production s'intègre dans une dynamique d'économie circulaire. » Autre innovation avec EasyAcc'Air, la porte sectionnelle brevetée pour poids lourds, championne de la productivité en livraison. La cinématique d'ouverture est invisible et n'impacte pas le volume intérieur de la carrosserie. Des solutions qui placent Lecapitaine sur le podium de la production européenne, du véhicule dernier kilomètre jusqu'au porteur 26 tonnes. ■

**Pierre Besomi**



Lecapitaine propose des carrosseries plus sobres, plus responsables dont le processus de production s'intègre dans une dynamique d'économie circulaire.



La R&D s'inscrit dans le projet Recircle solution qui a été récompensé par 2 prix aux I-nnovation Awards de Solutrans 2023 (Prix Joseph Libner et trophée d'or).



« Des années d'expériences et la passion du travail bien fait constituent les fondements de notre savoir-faire, affirme Stéphane Marie. Adaptée aujourd'hui à la production industrielle, cette expertise nous assure une complète maîtrise des opérations, de la conception à la livraison finale. Selon le cahier des charges client, les plans de production sont conçus par le Bureau d'Études. Afin d'assurer la pérennité de nos constructions, un laboratoire d'analyses et de tests a également été développé, il permet de contrôler les propriétés des matériaux entrant dans la composition des caisses, ainsi que la solidité et la longévité des caisses. »



La sécurité, une priorité pour limiter les risques.

### > SOLUTION UTILITAIRE

## VITO MONTE EN GAMME

Les nouveaux Vito et eVito portent la connectivité et le confort à un nouveau niveau.

La gamme Vito fait un grand pas en avant notamment en termes de connectivité : pour la première fois, ils sont équipés du système multimédia MBUX. Désormais, les clients commerciaux du segment des utilitaires de taille moyenne peuvent également bénéficier d'une connectivité numérique moderne, y compris d'une large gamme d'options numériques. Grâce à MBUX, l'eVito fait désormais partie de l'écosystème de l'électromobilité de Mercedes-Benz. Sa navigation intelligente et sa gestion active de l'autonomie, permettent une conduite détendue avec



transparence et la plus grande sécurité de planification possible. Vito et eVito marquent également des points avec leur nouveau design extérieur et intérieur, leurs nouveaux systèmes d'assistance et leurs équipements de confort étendus tels que le hayon électrique Easy-Pack, les phares à LED Multibeam et leur nouveau tableau de bord. L'équipement de série des nouveaux fourgons intermédiaires Mercedes-Benz a fait l'objet d'une

mise à niveau complète et l'offre a été adaptée encore plus précisément aux besoins des clients. Et il y a aussi des nouveautés du côté de l'entraînement : un moteur à essence doté à hybridation légère viendra compléter la gamme de véhicules à motorisation conventionnelle dans le courant de l'année (importation en France en cours d'étude). Et concernant l'eVito, le système de gestion thermique a, entre autres, été optimisé. ■

## SOLUTION CARROSSERIE



> LOGISTIQUE URBAINE

# UNE COOPÉRATION PORTEUSE DE SENS

Le nouvel Iveco e-Daily électrique est la base d'un projet commun à Fraikin, Lamberet et Carrier pour un transport décarboné.

« La caisse Frigoline pro de Lamberet garantit une robustesse adaptée jusqu'à 7,5t de PTAC, et une isolation très poussée avec des panneaux composites de 85 mm. Cette exclusivité en fait la carrosserie idéale pour les véhicules électriques, minimisant la déperdition d'énergie pour préserver le rayon d'action du véhicule », affirme Quentin Wiedemann, directeur business unit VU et marketing groupe chez Lamberet. Pour la production de froid, Carrier Transicold a conçu le groupe frigorifique Pulsor eCool qui fonctionne directement sur le courant continu haute tension généré par les batteries d'origine du véhicule. Le groupe est ainsi alimenté en direct par l'ePTO 15 kW.

### SMART CONNECTED BOX

Toujours dans le domaine des véhicules utilitaires légers, Kerstner présente une nouvelle technologie de commande intégrée au véhicule d'origine, pour les groupes frigorifiques CoolJet. La commande cabine

des groupes frigorifiques Kerstner CoolJet peut désormais être intégrée au tableau de bord digital des véhicules, via une passerelle communicante multi-protocole, la Smart Connected Box. L'innovation technique réside dans la capacité à reproduire les

fonctions de la commande rapportée en cabine, vers une application Android Auto installée sur l'écran tactile natif du véhicule. La communication de l'ECU, le calculateur central du groupe frigorifique, repose sur le protocole CAN (Controller Area Network). La Smart Connected Box agit comme une passerelle entre ce protocole et le protocole Android. En outre l'utilisation de ce protocole permet l'ajout de fonctionnalités issues du CAN véhicule (coupure évaporateur, alertes, etc.) et l'utilisation de la connectivité OTA (Over the air) du constructeur pour alimenter une application de suivi groupe à distance. La première application des groupes CoolJet avec Smart Connected Box et commande totalement intégrée aura lieu sur le nouveau Renault Master XDD en 2024, grâce à sa fonctionnalité « OpenR link converter companion ». À voir au salon SELFI. ■

Pierre Besomi



Kerstner CoolJet Smart Connected Box.



La première application des groupes CoolJet avec Smart Connected Box et commande totalement intégrée aura lieu sur le nouveau Renault Master XDD.

## PUBLIRÉDACTIONNEL



# LOGISTIQUE DU FROID OLIVO RÉDUIT DE 60 % LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> !

Créée en 1956, Olivo effectue 70 % de son CA à l'export. Le premier fabricant français de conteneurs isothermes et de sources de froid, a pour ambition d'avoir un impact positif mondial sur la logistique de la chaîne du froid. Comment ? Entretien avec Pascal Sénéclauze, son Président.

### Quelles sont les réorientations stratégiques opérées par Olivo ?

**Pascal Sénéclauze :** Ma conviction, au-delà de notre responsabilité d'industriel et de fabricant, c'est que nous devons accompagner nos clients pour mettre en place des systèmes logistiques performants et vertueux !

Pour y parvenir j'ai mis en place 3 axes de développement :

- \* **COMPRENDRE** en allant au-delà des besoins exprimés par nos prospects, clients et partenaires.

- \* **SOLUTIONNER**, à travers des innovations opérationnelles mais aussi fonctionnelles, par exemple pour de meilleures conditions de travail et une plus grande sécurité des opérateurs.

- \* **ACCOMPAGNER** nos clients et leurs collaborateurs dans l'exploitation de nos solutions, à travers la gestion externalisée de leur flotte de conteneurs et la gestion du recyclage de leurs conteneurs en fin de vie.

Notre politique RSE est notre fil rouge : nous avons repensé la circularité de notre offre tout au long du cycle de vie de nos produits : achat – maintenance/entretien – réparation – renouvellement ATP – Recyclage/fin de vie – Réintroduction en production.

### Sur quels axes d'innovation travaillez-vous concrètement ?

**P. S :** Nous cherchons toujours à gagner en efficacité en sauvegardant la continuité opérationnelle de nos clients tout en les aidant à déployer des solutions



durables. Saviez-vous que, dans certaines conditions et à scénario de transport égal, nos solutions émettent 60 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un transport conventionnel ?

Aujourd'hui en développement, nous avons dans les tuyaux :

- \* Des recherches poussées autour des performances isothermiques, sachant que la première économie gagnée est celle que l'on ne gaspille pas.

- \* Une nouvelle technologie réfrigérante qui pourrait bien représenter l'avenir du froid passif.

En bref, en termes de multimodalité, mutualisation des flux thermosensibles et d'agilité, même si nous sommes déjà précurseurs, nous voulons garder un temps d'avance au bénéfice d'une chaîne du froid performante et consciente !



**RETROUVEZ**  
toute l'équipe d'Olivo  
au SELFI, stand C11

**SELFI** salon européen  
logistique  
froid  
innovation  
by FROIDNEWS



Le siège social est basé à Wissous, au cœur du second pôle économique et logistique de l'Île-de-France et à 5 minutes du Marché International de Rungis.

> CENTRÉ SUR LE CLIENT

# PARIS FROID SERVICE VEUT DENSIFIER SON MAILLAGE

Louis Senlis a repris la concession Thermo King Frigoblock Paris Froid Services il y a un an ; il souhaite augmenter ses parts de marché et son maillage. Un pari audacieux.

**M**BA en poche, cet ingénieur de 40 ans signait il y a tout juste un an la reprise de PFS dirigée par une figure de la profession : Eric Lünven. Louis Senlis veut maintenir la stratégie et les valeurs de son prédécesseur qui avait su développer

cette entreprise de 50 salariés en une trentaine d'années avec un millier de clients en compte. L'histoire se poursuit dans la continuité du travail accompli et avec une nouvelle dynamique en cours de déploiement. Flash-back : « Mon parcours s'est construit dans le monde

de la distribution et notamment dans le monde de la distribution bâtiment, explique Louis Senlis. J'ai participé, ces dernières années, à plusieurs projets de création de business en France et à l'international, dans une dynamique très entrepreneuriale. La reprise de PFS est une suite logique, un aboutissement en quelque sorte. Je suis animé par l'envie de mener un collectif autour d'un projet de développement. »

## DE BONS FONDAMENTAUX

Passer de la direction d'une filiale du Groupe Mulliez, en Île-de-France puis au Vietnam, à la reprise d'une PME telle que PFS, pourrait sembler hasardeux. Mais avoir un regard neuf sur les métiers du froid peut constituer un avantage concurrentiel. « J'explorais des opportunités de reprise dans les métiers de distribution et de service de produits techniques. Un peu par hasard au début, je me suis intéressé à des entreprises dans le monde de la climatisation et du froid. J'ai aimé la dynamique et l'atmosphère du secteur, j'en ai fait un focus de recherche. Un jour, j'ai découvert Paris Froid Services et je me suis immédiatement projeté. » Selon Louis Senlis, PFS avait de bons fondamentaux : « J'ai vu dans cette entreprise de l'expérience, des équipes solides, et du potentiel de développement. Je me suis par ailleurs très bien entendu avec Eric Lünven ; je crois que j'étais proche de la façon dont il voyait son rôle de dirigeant, très opérationnel, au contact des sujets au quotidien et en appui des équipes. »

## CENTRÉ SUR LE MÉTIER ET LE CLIENT

« Notre stratégie est tout simplement d'être centré sur notre métier, c'est-à-dire la distribution des groupes frigorifiques, accompagnée des prestations de maintenance, réparation et contrôles réglementaires. » Pas de dispersion sur les métiers connexes comme la location, les hayons ou la mécanique générale. PFS travaille en parfaite harmonie avec tous les loueurs, les réseaux des constructeurs de véhicules utilitaires et industriels, ainsi qu'avec les carrossiers constructeurs.

« L'équipe commerciale, sous l'impulsion de Frédéric Rodrigues, a fait un super boulot ces dix dernières années, dans la construction de partenariats commerciaux avec tous les grands acteurs du secteur. Je tiens absolument à préserver cet héritage. »

Fort d'une couverture qui s'étend du nord de la Bourgogne à l'extrémité de la Normandie, en incluant l'Île-de-France et jusqu'au Centre-Loire, PFS veut renforcer son maillage avec ses propres centres de service et des agents partenaires agréés. « Notre ambition vise le développement de notre part de marché en préservant notre qualité de service et notre satisfaction client », poursuit le dirigeant qui va renforcer l'équipe commerciale. Actuellement, les ventes se répartissent à hauteur de 20 % pour les semi-remorques, 20 % pour les porteurs et 60 % pour les véhicules utilitaires.

## TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

« Nous ressentons une demande pour les solutions de décarbonation, en particulier parmi les acteurs qui travaillent pour la grande distribution. Ces clients doivent répondre aux cahiers des charges avec des véhicules propres et silencieux. L'offre de groupes électriques de notre portfolio,

## CO-EXPOSANT AVEC THERMO KING ET FRIGOBLOCK AU SELF

PFS jouera à domicile au Marché International Rungis, les 28 et 29 mai prochains pour rencontrer les professionnels des métiers de bouche, des grossistes, des opérateurs de Rungis ; et plus largement les professionnels du transport et de la logistique du dernier kilomètre ainsi que les partenaires. « Nous allons être au contact des clients et de futurs utilisateurs de nos groupes frigorifiques auprès desquels nous pourrions faire un point précis sur les derniers développements en termes de technologies, d'innovations et de réglementation », se réjouit Louis Senlis.



« JE SOUHAITE RESTER CENTRÉ SUR LE CLIENT ET RENFORCER LE MAILLAGE DE PFS. »

**LOUIS SENLIS,**  
PRÉSIDENT DE PFS.

tant avec Thermo King que Frigoblock, apporte des réponses adaptées à la demande du marché. » Quant aux professionnels des métiers de bouche, ils font confiance à leurs interlocuteurs loueurs ou distributeurs de véhicules utilitaires légers pour les accompagner dans la nécessaire transition énergétique. PFS se tient à leur côté pour conseiller

et accompagner les utilisateurs finaux. Signe des temps, Louis Senlis constate une croissance significative des ventes et de la maintenance du parc d'unités frigorifiques électriques. « C'est un défi pour nous. Cela demande d'adapter les compétences de nos équipes », conclut le dirigeant. ■

**Pierre Besomi**

PFS intervient sur 25 départements de la Manche au nord de la Bourgogne et jusqu'au Centre-Loire.



> CROISSANCE EXTERNE

# EFB DANS LE GIRON DE SOFRIOLOG

Sofrilog s'est offert, en janvier dernier, EFB (Entrepôts Frigorifiques de Bressuire) dans le but de consolider ses positions dans le Centre-Ouest. Le groupe poursuit, par ailleurs, le renforcement de ses plans de transport depuis le rachat de NJS Faramia en 2023.

Un ex-partenaire qui intègre, pour finir, les plans de croissance maison. Avec l'acquisition d'EFB, Sofrilog ne fait pas que doper son périmètre logistique de 20 000 m<sup>3</sup> de froid négatif et de 2 tunnels de congélation, le groupe de transport et de logistique frigorifiques muscle égale-

ment ses positions de proximité dans la région Centre-Ouest, à deux pas des champions de l'agroalimentaire hexagonal. Les deux partenaires exploitaient jusque-là un portefeuille de clients en commun, Sofrilog s'inscrivant dans des prestations de débords pour le compte d'EFB, entrepôt plutôt positionné sur les

flux amont « avec de fortes capacités de congélation », selon Sébastien Bossard, le directeur commercial de Sofrilog. Un entrepôt aux normes IFS Logistique et agréé « produits bios ». « Nous allons être en mesure de connecter ce site à notre organisation transport, en croissance régulière », précise Sébastien Bossard. EFB peut ainsi capitaliser sur les moyens de transport de Sofrilog Transport Cholet et Sofrilog Transport Châtellerauld pour la ramasse et la distribution de ses volumes.

## PLUS FORT EN IDF AVEC NJS FARAMIA

L'acquisition, en 2023, du marseillais NJS Faramia (CA de 20 M€) a permis à Sofrilog de doper sa présence en Île-de-France, notamment dans le surgelé pour lequel NJS est considéré comme un acteur de référence. Elle lui a ouvert également des flux de transport sur l'axe Sud-Est. Les agences NJS de Vitrolles et Nice ont été intégrées au réseau transport de Sofrilog. « Nous y avons injecté des volumes de distribution, notamment du Franprix, que NJS s'emploie à distribuer dans le Sud-Est pendant que, dans le même temps, NJS sait pouvoir s'appuyer sur nos agences transport pour développer son fonds de commerce, notamment des prestations de groupage-dégroupage à la palette »,

souligne Sébastien Bossard. NJS Faramia a apporté dans la corbeille de mariés ses 5 agences transport implantées à Vitrolles (13), Nice (06), Sorgues (84), Cergy-Pontoise (95) et Trappes (78). Nicolas, Jérôme et Sophia, qui ont donné la première lettre de leur prénom au sigle de l'entreprise familiale, demeurent aux manettes et sont restés actionnaires. NJS emploie un effectif de 120 salariés et possède 120 cartes grises en portefeuille. L'entreprise, dont les tournées dédiées constituent le cœur de business, s'est ouverte depuis peu au B100, un carburant qui gagne par ailleurs l'ensemble des flottes (Oofrais surtout pour le dernier km et l'accès aux ZFE) de Sofrilog, engagé dans un mix énergétique associant également le biogaz et l'électrique. Pour cette dernière, un projet de livraisons (B2C) en scooters est en cours de finalisation. En

## AVEC DCBRAIN, SOFRIOLOG SE MET À L'HEURE DE L'IA

Le spécialiste du grand froid vient de s'ouvrir aux solutions d'intelligence artificielle offertes par Dbrain pour la planification de ses plans de transport. Cette start-up est spécialisée dans l'IA appliquée aux réseaux de flux de la supply chain. Ses solutions visent à optimiser la planification des plans de transport, à les moduler lors des contraintes de toutes sortes qui peuvent survenir, à les adapter au moindre imprévu. Selon ses promoteurs, DCbrain est « capable d'analyser des milliards de possibilités afin de recommander les meilleures décisions à prendre ». Le tout en un temps record, précise Sébastien Bossard. « C'est un véritable outil d'aide à la décision pour nos exploitants, indique le directeur commercial de Sofrilog. Nous comptons pousser plus loin ce partenariat par la construction d'un jumeau numérique de tous nos plans de transport dans le but de les adapter avec la meilleure réactivité possible ».

outre, pour optimiser et harmoniser les plans de transport de ses filiales, Sofrilog s'est ouvert à l'intelligence artificielle (voir encadré). Un outil qui devrait lui être d'un

précieux secours pour s'y retrouver dans le magma annoncé pour les prochains Jeux Olympiques de Paris. ■

**Slimane Boukezzoula**



« NOTRE ORGANISATION DE TRANSPORT EST EN CROISSANCE RÉGULIÈRE. »  
**SÉBASTIEN BOSSARD,**  
DIRECTEUR COMMERCIAL DE SOFRIOLOG.



DCbrain est capable d'analyser des milliards de possibilités.

> GESTION DE FLOTTE

## KEYMASTER, LA CLÉ D'ACCÈS DU PARC

Avec Keymaster, les conducteurs prennent en main la dépose et la reprise de leur véhicule utilitaire ou industriel H24. Cette solution d'échange sécurisée et traçable des clés de véhicule optimise la gestion de parc.

« La vocation de Keymaster est de ne plus laisser attendre à la réception, frustré par la perte de temps lors du dépôt et de la récupération des clés du véhicule... quand elles n'ont pas été perdues auparavant par un autre chauffeur, affirme David Chauvin qui commercialise ce service premium pour la société Acses. Finies les contraintes d'horaires d'ouverture ! À chaque échange de clés, clients et agences reçoivent instanta-

nément une notification par SMS ou par e-mail, ce qui assure une communication fluide et efficace ». La solution est pilotable à distance depuis un PC ou un smartphone et elle est évolutive. Acses propose des modules d'extension pour accompagner le développement de ce service. Ces casiers intelligents seront susceptibles de répondre aux besoins des gestionnaires de flottes de transport, des loueurs et des collectivités. Moins de stress et une productivité accrue. À voir au SELFI. ■



COOL NEWS !

Rhenus Logistics se dote d'une nouvelle gouvernance en France



Laurent Brèche succède à Laurent Schuster à la tête de Rhenus Logistics France.

Laurent Brèche vient d'être nommé directeur général des activités de Rhenus Logistics en France. Cette nomination fait suite au départ de Laurent Schuster qui a quitté ses fonctions début février dernier. Laurent Brèche prend donc la direction de toutes les activités logistiques de Rhenus Logistics en France en tant que directeur général. Il exerçait précédemment les fonctions de directeur général délégué à la performance et directeur des opérations de Rhenus Logistics en France. Ingénieur de formation, il dispose d'une longue expérience des métiers de la logistique et plus largement de la supply chain. « Depuis mon arrivée chez Rhenus, j'ai à cœur de développer notre niveau de service et notre performance opérationnelle qui profite aussi bien à nos clients qu'à l'entreprise. Je suis fier de poursuivre dans cette voie en m'appuyant sur le soutien du groupe et de toutes les équipes de Rhenus Logistics en France. L'accélération de nos plans de développement commercial, les évolutions technologiques de nos processus et l'innovation feront l'objet d'une attention particulière », déclare Laurent Brèche, directeur général. Le groupe Rhenus remercie Laurent Schuster pour son engagement et sa contribution au succès de l'entreprise en France.

> BAS CARBONE DE BOUT EN BOUT

IDEX FAIT GAGNER LA LOGISTIQUE URBAINE

Des entrepôts frigorifiques aux distributeurs en passant par les transporteurs agro-alimentaires : la chaîne logistique est grandement consommatrice d'énergie. Entretien avec Edouard Roblot, directeur bâtiment bas carbone d'IDEX, ETI française de l'énergie décarbonée.



Edouard Roblot, directeur bâtiment bas carbone d'IDEX.

**Froid News : Comment les acteurs de la chaîne du froid et de la logistique du dernier kilomètre peuvent-ils faire leur révolution écologique ?**

**Edouard Roblot :** Posséder un entrepôt est souvent synonyme d'espace de toiture important. Or, ce dernier est majoritairement inutilisé. Une installation photovoltaïque peut, au contraire, permettre de rentabiliser l'espace, tout en apportant une énergie plus verte, gratuite et illimitée. Mais il n'y a pas que sur un toit que ces panneaux photovoltaïques peuvent être installés : une installation au sol ou sur des ombrières de parking est également possible.

**F.N. : Sur les parkings des entrepôts ? En quoi est-ce intéressant ?**

**E. R. :** En France, la loi EnR (liée à la production des énergies renouvelables) oblige les entreprises avec des parkings de plus de 1500 m<sup>2</sup> à s'équiper en ombrières photovoltaïques sur au moins la moitié de la surface. Des sanctions sont d'ailleurs prévues dès 2026, pour les entreprises qui ne sont pas engagées dans cette mise en conformité de leur parking, allant jusqu'à 40 000€/an. En outre, elles sont soumises à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) qui les oblige également à électrifier leur flotte, équiper et pré-équiper leur parking

« DES SANCTIONS JUSQU'À 40 K€ / AN DÈS 2026 EN CAS DE NON-CONFORMITÉ DU PARKING DES ENTREPRISES. »

d'entreprise en bornes de recharge. Le parking est aujourd'hui la meilleure porte d'entrée des entreprises dans leur transition énergétique. Le potentiel est énorme. C'est une super opportunité d'avoir de l'énergie renouvelable et locale, puisque produite directement sur les parkings. Ces installations permettent aux entrepôts frigorifiques de poursuivre

Les ombrières constituent une opportunité pour produire de l'énergie propre et inépuisable.



En échange d'un loyer, IDEX vient supporter les coûts d'investissement photovoltaïques pour permettre aux industries de consommer de l'électricité verte sur leur site.

leur transition énergétique et de contrôler leurs dépenses d'énergie sur ce poste budgétaire très important. Les ombrières photovoltaïques injectent directement dans les bâtiments et dans les bornes de recharges, une électricité propre, locale et renouvelable, permettant la couverture de leur consommation annuelle

**F.N. : Quels sont les avantages financiers à réaliser de tels travaux ?**

**E. R. :** Certes, installer des panneaux solaires représente un coût non négligeable à l'achat. Mais ils peuvent permettre de faire d'importantes économies. D'abord en réduisant les factures d'électricité, en utilisant l'énergie solaire produite pour répondre aux besoins importants dans la chaîne du froid. C'est ce qui s'appelle l'autoconsommation. Mais également à générer un revenu supplémentaire en revendant tout ou partie de l'énergie produite sur le marché de l'énergie. Cette dernière sera ensuite réinjectée sur le réseau local et alimentera en énergie verte les voisins proches. Ce

revenu peut permettre de rentabiliser les panneaux solaires plus rapidement. Avec un développeur comme IDEX, les entreprises peuvent installer des panneaux solaires pour 0 € d'investissement initial. IDEX s'occupe de tout : conception, financement, construction, maintenance et gestion de l'électricité et des bornes. C'est notre modèle économique. J'ajouterai enfin que notre offre permet d'augmenter son autonomie énergétique. En effet, en produisant sa propre électricité, on devient moins dépendant d'un fournisseur.

**F.N. : Quel est le prix d'une installation photovoltaïque sur un entrepôt frigorifique ?**

**E. R. :** Le prix va dépendre de plusieurs éléments : la puissance souhaitée et donc le nombre de panneaux à installer, du projet, du lieu d'installation des panneaux solaires, de l'ensoleillement, de l'accès (toiture, parking, sol, etc.). Les paramètres sont tellement nombreux qu'il est difficile de donner un prix, comme ça, sans étude préalable, de notre bureau d'études interne. Pour tous les projets, IDEX propose une solution de finan-

**SELF** salon européen logistique froid innovation  
by FROIDNEWS  
29 - 30 mai 2024  
Marché International de Rungis

IDEX AU SELF

À l'occasion du prochain SELF (Rungis, 29-30 mai 2024), IDEX interviendra dans l'une des conférences-tables rondes dédiées à la décarbonation de la chaîne logistique. Ou comment les acteurs de la chaîne du froid et de la logistique du dernier kilomètre peuvent-ils verdifier leur activité ?

Voir programme des conférences-tables rondes et invités sur [leself.com](http://leself.com)

cement sur le mode du tiers investissement photovoltaïque. C'est un système de location. En échange d'un loyer, IDEX vient supporter les coûts d'investissement photovoltaïques pour permettre aux industries de consommer de l'électricité verte sur leur site.

**F.N. : Et pour les transporteurs-logisticiens ?**

**E. R. :** Les entreprises du dernier km sont en première ligne et doivent répondre simultanément à plusieurs enjeux : flotte de véhicules, électrification des sites logistiques, trafic urbain, optimisation du temps et des coûts de livraison, ZFE-m, réduction des émissions de GES, image de marque et de celle de leurs clients. En voyant cela, IDEX a souhaité accompagner les transporteurs dans leur mission, au quotidien, à travers des actions concrètes d'électrification de leur logistique. Par exemple, nous équipons actuellement en bornes de recharge, un transporteur du dernier KM présent partout dans le monde, sur une quarantaine de ses sites de France, avec une proposition de valeur adaptée à ses usages : bornes lentes et bornes rapides. Environ 400 bornes sont en cours de déploiement sur tout le territoire. ■

Propos recueillis par Pierre Besomi

> BILAN ET PERSPECTIVES

# ÉNERGIES ALTERNATIVES : SCANIA VEUT DEVENIR NUMÉRO 1

Les dirigeants de la filiale française du constructeur suédois ont récemment réuni la presse pour le traditionnel exercice annuel bilan et perspectives. Il est notamment question pour Scania de viser la pole position sur les moteurs à énergies alternatives.



Scania veut réaliser 50 % de ses ventes sur les moteurs électriques à l'horizon 2030.

C'est une page qui s'est tournée chez Scania France. Le Belge Carl Pattyn a cédé, en avril, le volant à Benoît Tanguy, jusqu'à présent managing director de Scania BSU. « Je prends possession d'une situation favorable pour la société », a déclaré ce dernier au moment de la présentation à la presse, en mars dernier, des résultats (groupe et France) de l'exercice 2023. Allusion à la bonne santé financière internationale de Scania dont la marge nette s'est établie à 12,2 % en 2022 contre 7,9 % au cours de l'exercice précédent, pour un volume d'affaires total qui a atteint les 204 millions de couronnes suédoises (20,4 milliards d'euros, pour un effectif de 58 163 sala-

riés dont 3 500 dans l'Hexagone, contre 15 milliards d'euros en 2022). Les livraisons Scania à l'international ont suivi cette même courbe de progression, passant de 85 232 unités en 2022 à 96 727 l'an dernier (+13 %). « Réduire les temps de livraisons va constituer l'un des challenges à venir », a déclaré Carl Pattyn tout en se félicitant du label de Top Employer décroché une nouvelle fois par Scania France. Sur un marché français qui devrait se stabiliser aux alentours des 44 000 véhicules dans les années à venir selon les projections officielles, le constructeur suédois occupe le rang de numéro 4 en parts de marché sur le segment tracteur, derrière Renault Trucks, Volvo et DAF. Une

position identique, au pied du podium, sur le porteur derrière Renault, Mercedes et Volvo. C'est sur le segment des énergies alternatives que Scania revendique « la gamme (+16t) la plus large du marché », selon son directeur transformation, produit et logistique, Bengt Rasmusen. Gaz, biogaz, B100 et électrique : Scania campe sur tout le spectre des énergies alternatives, lesquelles ont accaparé 19 % de ses ventes en 2023. « Nous visons les 30 % de parts de marché sur les énergies alternatives. Notre projet vise à porter l'électrique à 50 % de nos ventes à l'horizon 2030 », glisse Gilles Bauster, marketing manager chez Scania France, en indiquant au passage que l'amende qui sera infligée par la Commission européenne aux acteurs qui ne seront pas en conformité avec les objectifs de décarbonation atteindra les 4 250 euros /g CO<sub>2</sub>.

Scania déclare avoir fait passer la part de ses immatriculations sous énergies alternatives de 500 véhicules en 2016 à 3 400 en 2023. Même si le cap est mis par les différents constructeurs sur la mobilité électrique, il n'est pas simple de surfer sur une trajectoire encore trop peu lisible. L'on sait que, pour le moment, le GNC surfe sur une conjoncture favorable grâce à des niveaux de prix qui se sont orientés à la baisse. Pour combien de temps ? Côté électrique, « le développement des infrastructures d'électrification n'avance pas aussi vite qu'on le souhaiterait. La production de cellules de batteries ne va pas assez vite non plus », a estimé Carl Pattyn.

## PASSEPORTS POUR LES ZFE

Le B100 poursuit son expansion sur le segment des carburants alternatifs. Au point d'avoir « pris le lead en 2023 sur ce

segment », selon les dirigeants de Scania France qui rappellent ses propriétés de passeport pour l'accès aux ZFE (zones à faibles émissions) et au dispositif de suramortissement mis en place par l'État. Scania a introduit le B100 (en exclusif) dans ses axes de développement, au côté du biogaz. La solution tirée du colza est déployée sur les tracteurs et porteurs 2, 3 et 4 essieux équipés des moteurs 5 cylindres 9 litres de 320 et 360 ch, et également sur les Super 13 litres 320 ch et 13 litres 410 ch. Le dispositif est mis au point sur le site Scania d'Angers. Au volet biogaz, le constructeur suédois a intégré deux nouvelles puissances (420 et 460 ch) dans son offre sur les moteurs 13 litres. « En augmentant les niveaux de puissance de ses moteurs et en les préparant à répondre aux futures exigences légales, Scania démontre son intention de gagner une part de marché encore plus



« SCANIA VEUT RÉDUIRE DE 20 % LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE SES CLIENTS. »  
**BENGT RASMUSEN,**  
DIRECTEUR TRANSFORMATION,  
PRODUIT ET LOGISTIQUE.

importante dans le secteur des camions à gaz », assure Bengt Rasmusen. Scania déclare vouloir réduire de 20 % les émissions de CO<sub>2</sub> de ses clients, à l'appui notamment de ces formations à l'écoconduite dispensées lors des ventes de véhicules. Des clients pour lesquels le constructeur perçoit « un environnement tourmenté. Il reste 40 % de PGE (prêt garanti par l'Etat, Ndlr) à rembourser », selon Florent Salce, le président de Scania Finances France. Le constructeur annonce, de son côté, avoir

réduit de 99 % la consommation énergétique de l'ensemble de ses succursales (38). Il s'est par ailleurs fixé l'objectif de faire baisser de 50 % les émissions de CO<sub>2</sub> liées à son activité en 2025, selon Nadine Fribourg-Blanc, sa directrice réseau et stratégie. Outre ses 38 succursales, le réseau Scania en France compte 110 points de service (à moins de 40 km pour 80 % des clients) et 72 sites privés. Deux nouvelles implantations devraient sortir de terre dans l'année, à Caen et Metz. ■

**Slimane Boukezzoula**

ENTREPÔTS LOGISTIQUES TRI-TEMPERATURE À LOUER / À VENDRE  
DISPONIBLES 12 MOIS APRÈS ACCORD (PC ET ICPE OBTENUS ET PURGÉS)

13 300 M<sup>2</sup> - BEAUCAIRE (30)



9 700 M<sup>2</sup> - LOMME (59)



**EOL. 01 41 79 77 77**

> CHOIX PLÉTHORIQUE, DILEMME CORNÉLIEN

# CHOISIR UNE ÉNERGIE ? OUI, MAIS COMMENT ?

Face à la diversité de l'offre et à la variabilité des échéances réglementaires, choisir une énergie impose d'avoir hiérarchisé ses critères. Parmi eux, l'acceptabilité en ville, les contraintes locales, la compatibilité avec les tournées, le coût total de détention ou l'image transmise sont à considérer pour toute la durée d'utilisation d'un véhicule.



Ce tracteur Scania 25P 6x2 à empattement long fait la démonstration de la possibilité d'exploiter un BEV avec une semi-remorque frigorifique même en conditions climatiques extrêmes.

**H**ors subventions, le véhicule fonctionnant au gazole « B7 » reste à ce jour le moins cher à l'usage et le plus facile à carrosser, à exploiter, à ravitailler en carburant et à recycler en fin de vie. Son principal défaut est son bilan carbone. Délaisser le B7 revient donc à renoncer à sa commodité pour gagner un avantage environnemental. Il peut s'agir de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ou de celle des autres nuisances sur le lieu de circulation. Quel est votre critère prioritaire et qu'êtes-vous prêt à concéder et à payer pour lui ? Envisagez-vous de communiquer à propos de vos choix énergétiques afin d'en faire des arguments commerciaux et ainsi, accélérer votre ROI ? Répondre à ces questions, c'est commencer à choisir une énergie.

## PROCÉDER PAR ÉLIMINATION

Seuls les véhicules électriques et hydrogène accèdent à la vignette Crit'Air verte. Le méthane « GNV » (bio ou pas), le B100 exclusif et l'hybride rechargeable « plug-in hybride » (PHEV) profitent de la vignette Crit'Air 1. Il en est de même pour le bioéthanol ED95 que Scania est seul à proposer, mais retire du marché. La palme de l'acceptabilité en ville revient évidemment aux véhicules électriques qui sont silencieux et n'émettent pas de gaz d'échappement sur le lieu de circulation. Leur pollution globale (production du véhicule et de son énergie, complexité du recyclage) interroge néanmoins. A propos du bruit, l'éligibilité au label Piek (Cemafroid) est possible avec des motorisations thermiques associées à des carrosseries adaptées. Les biocarburants (biométhane) et agrocarburants (B100, HVO) apportent un net avantage carbone par rapport au B7. Les fournisseurs de ces carburants alternatifs sont enclins à informer sur l'origine des intrants transformés afin de mettre en évidence leur performance environnementale. La fourniture de B100 est maintenant diversifiée. Altens (Pur100), Bolloré (Koolza), Centre Ouest Céréales (coc100), Fioul 83 (Cristal Power 100) ou Saipol (Oleo100) ont tous leurs arguments. Entre produc-

tion du B100 à partir de colza français tracé, fourniture d'une cuve connectée et aide à la communication autour de l'emploi du B100 pour le verdissement du transport, chaque transporteur peut sélectionner son fournisseur selon ses propres critères.

## L'ACCÈS À L'ÉNERGIE EST LE POINT-CLÉ

L'autonomie, la compatibilité avec les tournées et la distribution de l'énergie sont intimement liées. Parmi ces trois points, l'accès à l'énergie est crucial. Les coûts cachés provoqués par les détours vers une station publique ou par les temps non productifs associés aux recharges des véhicules électriques doivent être chiffrés dès le projet de transition vers l'une des énergies alternatives. La recharge en temps masqué est un cas idéal qui n'est possible qu'avec l'installation de bornes de recharge là où le véhicule s'arrête pour effectuer sa mission de transport. Parmi les énergies alternatives, seul le méthane dispose en France d'un vaste réseau de distribution publique pour PL. Les points de recharge publics pour PL électriques sont rarissimes (citons Milence à Heudebouville, Eure). Dans le cas de l'hydrogène, il existe une dizaine de stations, mais l'offre en véhicules est balbutiante (sauf chez Hyundai) et le coût d'usage est encore rédhibitoire, sans parler de la faible proportion d'hydrogène vert.

Le prix des énergies est plus élevé dans les réseaux publics qu'en cas de ravitaillement au dépôt. Dans le cas du gaz, le prix en stations publiques peut être indexé aux volumes. Cela incite à massifier les achats auprès d'un fournisseur. Or les fournisseurs de méthane sont nombreux et il faut concentrer les achats auprès de l'un d'eux pour maîtriser le poste carburant.

## L'ÉNERGIE À TOUT PRIX

A l'achat, les véhicules HVO et B100 sont affichés à des prix semblables à ceux de leurs homologues B7. Avec un surcoût de l'ordre de 20 à 30 k€ par rapport aux véhicules diesel, ceux qui fonctionnent >>>

© SCANIA

## CHANGER D'ÉNERGIE SANS CHANGER DE VÉHICULE ? C'EST POSSIBLE !

Certains véhicules changent de domaine d'emploi par transformation (Used Trucks Factory de Renault Trucks, Neotrucks, etc.). D'autres changent d'énergie et font ainsi évoluer leur impact environnemental et éventuellement leur vignette Crit'Air. Les conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible sont encadrées par l'arrêté du 13 mars 2020. L'un des problèmes soulevés par le rétrofit est la maintenance à long terme. Sur ce point les conversions B100 et BEV (Novumtech) de Renault Trucks retiennent l'attention puisqu'elles disposent du réseau PL de la marque. Dans le domaine des VUL, les conversions en BEV de TOLV profitent de la lettre d'intention qui lie cette entreprise grenobloise et Renault Group. Le kit TOLV attendu pour 2026 devrait être commun à 8 VUL du marché et être monté dans une « re-factory » voisine de l'usine Renault de Flins. Pour sa part, Stellantis s'est rapproché de Qinomic qui développe également un kit d'électrification commun à plusieurs modèles. En gamme lourde, le moteur thermique adopte l'hydrogène comme carburant avec Keyou (Allemagne). Il passe au méthane avec le CRMT (Centre de recherche en machines thermiques) ou LypTech. NGV Powertrain (Italie) propose des conversions vers ces deux gaz. Le CRMT a également converti au GNV un groupe frigorifique Carrier Transicold. Rev Mobilities commercialise le kit allemand Pepper e-Trofit pour la conversion d'un PL en BEV. Un véhicule à pile à combustible (FCEV) étant avant tout un BEV, il n'est pas surprenant qu'e-Neo, GCK Mobility, Greenmot ou Quantron (Q-Retrofit) proposent à la fois des conversions en BEV et en FCEV. Hyliko (projets hydrogène Grand ParHy et Grand LHyon) et Retrofleet (MObility & Network Automation, « MONA ») associent intimement le rétrofit à la fourniture d'une énergie propre. L'AIRe (Acteurs de l'Industrie du Rétrofit Électrique), désormais intégré en tant que branche métier de Mobilians, tente de fédérer les acteurs du rétrofit.



Ce Renault D210 de 12 t a troqué son moteur diesel DT15 contre une chaîne cinématique électrique dans le cadre d'un rétrofit réalisé en collaboration par Renault Trucks, Novumtech et l'Ademe.

>>> avec du méthane compressé (GNC) présentent une compétitivité globale qui dépend du prix du gaz et des distances parcourues. À ce jour, les PL électriques souffrent d'un manque de compétitivité puisqu'ils sont au moins deux fois plus chers que les diesels, mais les VUL électriques peuvent tirer leur épingle du jeu selon le cas d'usage.

Le suramortissement prévu par l'article 39 decies A du CGI n'intéresse que les entreprises bénéficiaires. Il ne concerne que les véhicules qui roulent au méthane, à l'hydrogène, à l'ED95, au B100 avec dispositif d'irréversibilité ou à l'énergie électrique.

S'il est nécessaire d'implanter une infrastructure de recharge ou de ravitaillement, le délai d'amortissement de celle-ci détermine la durée de l'engagement vis-à-vis d'une énergie. Le surcoût de la carrosserie provoqué par une énergie spécifique doit également être considéré, de même que ses conséquences sur la charge utile ou sur la répartition des masses entre les essieux. Parmi les paramètres environnementaux, rappelons qu'une borne de recharge de 600 kW ou davantage ou encore, le stockage d'une tonne d'hydrogène, provoquent le classement d'un site en ICPE (« zone Seveso »).

### PRIORITÉ AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES

L'offre de véhicules électriques à batteries (BEV) s'est prioritairement développée avec des VUL et des camions de 26-27 t destinés à la livraison urbaine. L'extension récente de l'offre concerne notamment les tracteurs routiers. Les VUL BEV sont présents dans toutes les gammes. Ford, Mercedes, Renault-Nissan, Stellantis ou VW proposent une grande diversité de BEV, y compris des châssis-cabine. Cette abondance incite à penser que les BEV sont les seules alternatives au gazole jusqu'à 3,5 t. C'est inexact.

L'Iveco Daily NP (GNC) est disponible dès 3,5 t et jusqu'à 7,2 t. Le Ford Transit Connect peut fonctionner au Superéthanol E85 (Crit'Air 1) tandis que le Transit Custom est disponible en PHEV. Son hybridation

Le groupe cryogénique de Frappa évite tout recours à un moteur thermique pour le froid embarqué.



L'accessibilité d'une énergie au bon endroit et au bon moment détermine la possibilité d'exploiter celle-ci.

complète un moteur essence de 1 litre éligible à Crit'Air 1 même sans hybridation. VW propose déjà son Caddy avec moteur essence (Crit'air 1). Renault fait de même avec ses Express Van et Kangoo Van tandis que Stellantis suit la même trajectoire avec les Peugeot Partner et Citroën Berlingo essence.

### LES BEV EN GAMME LOURDE

Au-delà de 3,5 t et outre le Daily déjà mentionné, certains dérivés lourds des VUL atteignent 4,5 voire 5,5 t. Le Fuso

eCanter est seul sur le segment des camions légers électriques à cabine avancée basculante ; son PTAC s'étend de 3,5 à 8,55 t. L'offre en moyens tonnages comprend le DAF XB électrique à partir de 12 t, puis les Renault D e-Tech et Volvo FL électriques de 16,7 t. En gamme lourde, c'est-à-dire à partir de 19 t, DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault Trucks, Scania et Volvo proposent ou s'apprentent à proposer une grande diversité de BEV tant en porteurs qu'en tracteurs. Les autonomies annoncées dépassent

parfois 500 km, mais elles dépendent de multiples facteurs. Pour la distribution urbaine, les châssis à cabine surbaissée comme celle du Mercedes eEconic participent à la sécurité des chauffeurs et des usagers vulnérables.

### QUELS CARBURANTS ALTERNATIFS EN GAMME LOURDE ?

Renault Trucks limite sa gamme GNC à un porteur de distribution (19 ou 26 t). Volvo est seul à miser sur une solution

>>> bicarburant gazole-méthane (Crit'Air 1) dont l'efficacité énergétique est avérée, mais dont le domaine de pertinence est étroit. Scania a récemment étendu sa gamme méthane jusqu'à 460 ch tandis qu'Iveco est seul à soumettre une offre gaz complète de 3,5 à plus de 44 t et de 136 à 500 ch avec 4 blocs moteurs. Les ventes de PL fonctionnant au « B100 exclusif » ont décollé pour atteindre 2,8 % des plus de 16 t vendus en France en 2023. Ce carburant rattrape le méthane qui représente 3,5 % du même marché. MAN, Renault Trucks, Scania et Volvo proposent des camions « B100 exclusif », principalement en gamme lourde, mais également en gamme moyenne. Pour cette dernière, Iveco a créé la surprise en annonçant que le moteur Tector 7 (celui de l'Eurocargo) sera adapté au B100.

### QUELLE ÉNERGIE POUR LE GROUPE FRIGORIFIQUE ?

En complément des groupes fonctionnant au gazole non routier (GNR) ou entraînés par poulie-moteur, il existe maintenant un grand choix de groupes électriques, tant pour les VUL, que pour les porteurs PL ou les semi-remorques. Les carrossiers frigoristes comme ECP, Chereau, Lamberet ou Lecapitaine se sont adaptés à l'électrification de leur secteur d'activité. Dans le cas des porteurs, le groupe électrique puise son énergie dans les batteries de traction. Les semi-remorques équipées d'un tel groupe gagnent à le compléter par un essieu générateur. Cette solution est illustrée par l'AxlePower qui associe l'essieu ePower de BPW au groupe frigorifique pour semi-remorques Thermo King. Pour les porteurs GNC, la solution « piquage gaz » associée au groupe Carrier Transicold Supra City 1250 MT CNG permet de remplir par un même orifice les bouteilles de méthane affectées au moteur de traction et celles alimentant le groupe. Quant aux groupes Carrier Transicold Supra HE et Vector HE19 fonctionnant au B100, ils participent aussi à la décarbonation du transport sous température dirigée. Enfin, la solution cryogénique Silencio à azote indirect de Frappa est totalement

Ce Renault D ZE (E-Tech) de 16,7 t est équipé d'une unité de réfrigération Carrier Transicold Iceland 8 alimentée par les batteries de traction.



Le froid « électrique » est produit par Carrier dans cette semi-remorque Krone attelée au tracteur Volvo FM Electrique opéré par Bert&You pour Lidl.

indépendante de l'énergie utilisée pour la traction, mais elle exige une procédure de ravitaillement spécifique. Le choix entre location et achat du matériel est souvent le résultat d'un arbitrage comptable entre charges et immobilisations. La variabilité du prix des énergies et les fluctuations

des échéances réglementaires sont d'autres raisons d'opter pour la location. Dans ce domaine, Clovis, Petit Forestier, TIP ou Trouillet apportent des réponses adaptées qui peuvent comprendre un service « tout inclus ». ■

**Loïc Fieux**



Les essais en vue de l'homologation de ces véhicules ont été réalisés par l'Utac dans leurs laboratoires et sur leurs pistes d'essais.

> RÉTROFIT

## HYLIKO HOMOLOGUÉ

**Hyliko réussit les essais d'homologation de sa gamme de tracteur 44T & porteur 26T rétrofités à l'hydrogène. Une première en France.**

« La réussite de ces essais d'homologation représente une avancée significative vers notre objectif commun de décarboner le transport routier grâce aux énergies zéro émission, affirme Christophe Lora, Directeur Ad Interim de la BU Trucks d'Hyliko. Nous sommes ravis de notre collaboration avec Transpolis pour la mise au point de nos véhicules et qu'UTAC valide la fiabilité et la sécurité de nos véhicules rétrofités en hydrogène. C'est une véritable victoire pour la durabilité et l'innovation dans le secteur du transport,

et pour les transporteurs et leurs donneurs d'ordre que nous pourrions désormais accompagner dans la réalisation de leurs projets de décarbonation. » La mise en circulation prochaine des premiers poids-lourds rétrofités à l'hydrogène de France est une bonne nouvelle pour la filière du TRM. Conçus et assemblés sur le territoire national, ces véhicules vont transformer peu à peu le parc circulant de poids lourds en favorisant la réutilisation des équipements et en assurant une conformité stricte avec les règlements européens et français.

### TRANSPOLIS ET L'UTAC DANS LA BOUCLE

Après un travail de développement de deux ans d'essais intensifs, le centre d'essais en vue d'homologation UTAC confirme la réussite des essais d'homologation pour

le kit de rétrofit développé par Hyliko sur la gamme des véhicules tracteur 44T et porteur 26T de sa plateforme de mobilité lourde zéro émission. Cette étape du processus d'homologation est une réalisation majeure car elle marque une première en France en ouvrant le chemin à une mise en circulation de poids lourds porteurs et tracteurs hydrogène en France dès mi-2024. Cette avancée majeure est le fruit d'un travail collaboratif des équipes d'Hyliko et de l'écosystème de partenaires qui travaillent au rétrofit de ses véhicules de façon à pouvoir l'intégrer à une offre locative tout inclus (véhicule, énergie et services) à destination des professionnels du transport engagés dans la décarbonation de leurs activités (travaux publics, transport de marchandises réfrigérées, etc.). ■

**Clovis Bordenave**

## SOLUTION CYCLOGOLOGISTIQUE

> FROID ACTIF DÉCARBONÉ

# AVEC SOFRIGAM GROUP, VUF BIKES ÉVOLUE SOUS FROID DIRIGÉ

Le constructeur français de triporteurs électriques à destination des professionnels urbains a développé avec Sofrigam Group un vélo-cargo froid, le VUF XXL Coldway Inside, utilisé en avant-première par La Poste à Paris pour la livraison de repas auprès de personnes âgées.



© LA POSTE  
24 triporteurs VUF XXL Coldway Inside ont été déployés en septembre 2023 par la Poste sur trois arrondissements de Paris : le 18<sup>e</sup>, le 14<sup>e</sup> et le 8<sup>e</sup>.

L'histoire de VUF Bikes, ne commence pas avec le secteur du froid. En 2014 c'est avec une activité de collecte de déchets que Thomas Chenut,

Recyclette. Cette expérience fait figure de test pour le développement d'autres activités logistiques. Et avec la création de VUF (pour vélo utilitaire français) en



« AVEC LE VUF XXL COLDWAY INSIDE, NOTRE CIBLE NUMÉRO 1 CONCERNE AUJOURD'HUI LA LIVRAISON DE DENRÉES ALIMENTAIRES EN MILIEU URBAIN. »

**THOMAS CHENUT,**  
CEO ET FONDATEUR DE VUF BIKES.

son fondateur et CEO, démarre dans le domaine de la cyclologistique, avec le lancement en 2014 de la société La

2017, l'ambition est de « devenir un vrai constructeur de vélo-cargo », explique le gérant. Doté d'un bureau d'étude à

Mérignac (33), la société conçoit les cadres de ses triporteurs qui sont testés dans un laboratoire, avant d'être fabriqués par un industriel puis renvoyés chez VUF et montés avec des accessoires, soit co-développés, soit sourcés auprès d'autres constructeurs pour aboutir à 90 % de la valeur du vélo fabriqué en France. Au niveau économique, son modèle repose sur des ventes, soit en direct pour les grands comptes, soit via un réseau de distributeurs en France et en Europe lui permettant « de toucher les petits commerçants, les collectivités ou encore les sociétés de livraison locale ». Rentable depuis quatre ans, la société, constituée désormais autour d'une équipe de 35 personnes, voit son chiffre d'affaires quasi doubler chaque année depuis 2018, avec une croissance principalement dopée par le marché français.

### UN TRIPORTEUR CODÉVELOPPÉ PAR VUF ET SOFRIGAM GROUP

Dans l'Hexagone, La Poste, dont VUF est déjà le fournisseur exclusif de vélos-cargos à ce jour, a également sollicité mi-2023 la société dans le cadre d'un appel d'offres de la mairie de Paris visant à livrer des plateaux repas au domicile des seniors, en partenariat avec la société Saveurs & Vie, soit 40 repas par boucle de tournée, par triporteur. VUF fait alors évoluer son véhicule en collaboration avec le spécialiste des solutions de préservation de produits thermosensibles sous température dirigée, Sofrigam Group. Tous deux mettent au point le VUF XXL Coldway Inside, un vélo-cargo doté d'un caisson frigorifique capable de transporter produits alimentaires (froid, frais, ambiant et surgelé) tout autant que pharmaceutiques (vaccin, prélèvement...). « Le défi avec Sofrigam était de concevoir



Pallet Shuttle Automatique 3D



Transtockeurs



Palettier mobile (Movirack)



Système de navettes



## SOLUTIONS DE STOCKAGE AVANCÉES POUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID

Gain de capacité de stockage | Productivité accrue | Réduction des coûts  
Plus grand nombre de références stockées | Plus de palettes en profondeur  
Performance améliorée | Sécurité maximale

+33 (0) 1 60 11 92 92 | [mecalux.fr](http://mecalux.fr)

Rendez-vous sur le STAND C03



## SOLUTION CYCLOGOLOGISTIQUE

une caisse de froid actif car nous ne pouvions fonctionner en isotherme tout en respectant la réglementation VAE [vélo à assistance électrique] », explique Jean-Louis Carrasco, directeur de la logistique urbaine de La Poste. Dans le cahier des charges de l'opérateur postal figurait en effet la nécessité d'effectuer ces tournées de livraison de petits plats portés en respectant la chaîne du froid sous des températures pouvant aller jusqu'à 45° en extérieur et avec 40 à 60 ouvertures et fermetures de porte. « À la différence du BtoB qui n'impose que quelques arrêts sur la tournée, le fait d'être dans un modèle BtoC avec de multiples stops pour livrer les particuliers, ne nous permettait pas de nous satisfaire de l'isotherme, explique Jean-Louis Carrasco. Il nous fallait également avoir une caisse connectée nous permettant de suivre la chaîne du froid en permanence ». Des exigences auxquelles Sofrigam et VUF sont parvenus à satisfaire en proposant un vélo-cargo 100 % décarboné avec un volume utile de 0,5 m<sup>3</sup> et une charge utile de 60 kg à l'arrière plus 25 kg sur le porte bagage. Doté, sur la partie « froid » d'un caisson Coldway Technologies disposant d'une autonomie de 8 heures pour des transports en température dirigée de 0°C à 10°C, le triporteur est capable d'atteindre une vitesse de 25 km/h et possède par ailleurs la certification Piek apporté par la technologie Coldway, lui permettant d'assurer des livraisons de jour comme de nuit en centre-ville, sans émissions de CO<sub>2</sub>. « En septembre 2023, nous avons ainsi pu déployer 24 unités sur trois arrondissements de Paris : le 18<sup>e</sup>, le 14<sup>e</sup> et le 8<sup>e</sup> », poursuit Jean-Louis Carrasco.

### LA CYCLOGOLOGISTIQUE EN CROISSANCE

VUF Bikes a commencé à commercialiser le VUF XXL Coldway Inside début 2024, après l'avoir exposé au CES de Las Vegas et au SITL à Villepinte (93). « Notre cible numéro 1 concerne aujourd'hui la livraison de denrées alimentaires en milieu urbain mais le secteur est très large et nous visons également le milieu



« LES COLLECTIVITÉS COMMENCENT TOUTES À INTÉGRER LA MOBILITÉ DOUCE DANS LEURS CAHIERS DES CHARGES. LE SECTEUR DE LA CYCLOGOLOGISTIQUE SE DYNAMISE PEU À PEU MÊME DANS DES VILLES DE TAILLE MOYENNE. »  
**JEAN-LOUIS CARRASCO, DIRECTEUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE DE LA POSTE.**

pharmaceutique, le transport intra-site sur les centres hospitaliers... », détaille Thomas Chenut qui souhaite voir le produit représenter 10 % du chiffre d'affaires de l'entreprise en 2024. Pour La Poste, après ce premier déploiement réussi à Paris, le groupe a également remporté les appels d'offres d'autres villes comme Nice (06) et Blois (41). « Cela illustre bien le fait que les collectivités commencent

toutes à intégrer la mobilité douce dans leurs cahiers des charges. Le secteur de la cyclologistique se dynamise peu à peu, même dans des villes de taille moyenne. Il reste seulement à convaincre à chaque fois les opérationnels de son bon fonctionnement, et il est ensuite assez rapidement adopté », juge Jean-Louis Carrasco. ■

**Charlotte Cousin**

Le triporteur VUF XXL Coldway Inside est doté d'un caisson Coldway Technologies disposant d'une autonomie de 8h pour des transports en température dirigée de 0°C à 10°C.



© VUF BIKES

# TAILLÉ POUR LA VILLE, TOURNÉ VERS L'AVENIR



**URBAN** by Lescapitaine,  
la carrosserie frigorifique  
dediée aux VUL de demain



**Grande capacité**  
de chargement



Pour des livraisons  
**plus vertes**



**Confort et sécurité**  
garantis



**Découvrez votre futur véhicule**  
lecapitaine.com





**Altens**  
Fournisseur de Carburants Alternatifs

**TRANSPORTEURS/LOGISTICIENS**

## **Réduisez vos factures d'électricité grâce à l'autoconsommation solaire**

**Démarches, investissements et construction  
pris en charge par Altens**

**DÉCOUVREZ  
NOTRE SOLUTION CLÉ EN MAIN  
D'INSTALLATIONS PHOTOVOLTAÏQUES**



**contact@altens.fr**  
**05 79 80 65 10**

**altens.fr**