

NUMÉRO 53 | OCTOBRE 2024 | ÉDITION SPÉCIALE LUXE TECHNOTRANS

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



»» **TECHNOTRANS, LE SALON DES CONNECTÉS**
TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LES
TÉLÉMATIENS ET LES FRIGORISTES

ET AUSSI
CHARGEUR : LA LOGISTIQUE INTERMARCHÉ ET NETTO
TRANSPORTEURS : PRIMEVER, BREVET
SOLUTION CYCLOGISTIQUE ET NOUVELLES MOBILITÉS

PHOTO : MOVU ROBOTICS



Des utilitaires pensés pour votre métier.

Gamme Mercedes-Benz Utilitaires Frigorifiques. Avec ses partenaires carrossiers sélectionnés avec la plus grande rigueur, Mercedes-Benz est capable de vous proposer la meilleure combinaison groupe froid/carrosserie et un large choix d'aménagements les plus adaptés à votre métier. Grâce à son réseau de professionnels sur lesquels vous appuyer, vous saurez trouver l'utilitaire frigorifique Mercedes-Benz qui vous convient.

Plus d'informations sur www.mercedes-benz.fr/vans/fr ou au 01 55 94 20 76.*

Mercedes-Benz



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.

OKAN CAVUSOGLU,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE KLEUSTER
« L'AN PROCHAIN NOUS PRODUIRONS ENTRE 500 ET 800 VÉLOS-CARGOS »,

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

Froid News, Profession Carrossier, TRM & Logistique, 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

RÉDACTION : Pierre Besomi, Slimane Boukezzoula, Charlotte Cousin, Érick Demangeon, Élodie Fereyre, Loïc Fleux.

ÉDITRICE DÉLÉGUÉE,

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

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

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

CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur
PHOTOS : DR - DÉPÔT LÉGAL : OCTOBRE 2024
IMPRIMÉ EN FRANCE

ÉDITORIAL

10 ANS

Déjà 10 ans que Froid News tente de refléter l'activité de l'écosystème du transport et de la logistique en température dirigée. Un pari fou. C'est une chance d'avoir réussi à durer. Et c'est pourquoi je tiens à remercier tous les lecteurs, annonceurs, partenaires et supporters qui nous ont fait confiance. Les journalistes aussi et, bien sûr, notre régie publicitaire. Froid News a permis aussi d'animer une communauté de grands pros qui m'inspirent le respect. Parce que sans cette filière, nous mangerions des provisions avariées tandis que les produits de la santé seraient inutilisables. Quant aux poussins, ils ne survivraient pas aux longs trajets. Justement, en parlant de poussins, la reprise d'Aubineau par Chéreau (The Reefer Group) assurera la continuité de la construction de ce type de véhicules ; tant que les poules pondront des œufs, histoire de clouer le bec aux sceptiques.

Froid News, c'est aussi le salon SELFI à Montlhéry (2017), Marseille (2019), et Rungis (2023 et 2024). Ce magazine a permis le rachat, en 2020, de Profession Carrossier et TRM Le Guide, devenu TRM & Logistique. Dans un contexte de grandes incertitudes et de tensions extrêmes, l'information doit continuer à circuler pour nourrir la réflexion. Si le modèle économique de l'ère Gutenberg semble toucher à sa fin, balayé par l'IA, il n'en demeurera pas moins que le terrain, la rencontre, l'humain ont encore un bel avenir. La confiance ne se décrète pas, elle se cultive. Rendez-vous dans 10 ans ?

PIERRE BESOMI

SOMMAIRE

06



GUIDE DE VISTE
TECHNOTRANS,
LE SALON DES CONNECTÉS

12



MÉTIER CHARGEUR :
LA LOGISTIQUE 4.0
D'INTERMARCHÉ ET DE NETTO

14



MÉTIER TRANSPORTEUR :
PRIMEVER, BREVET

20



SOLUTION NOUVELLES
ÉNERGIES BEDEO

28



SOLUTION
CYCLOGISTIQUE ET
NOUVELLES MOBILITÉS

> PLANÈTE BLEUE

L'ÉLECTRIQUE SANS TRACAS



L'actualité du constructeur porte sur les nouveaux modèles de la gamme électrique Série E pour porteurs de petit et gros tonnages. Les semi-remorques ne sont pas en reste avec l'Advancer-e Spectrum, groupe frigorifique électrique multi-températures. Le portfolio s'enrichit de solutions numériques et de gestion de l'énergie dont l'AxlePower, système de récupération et de gestion de l'énergie de Thermo King, ainsi que les solutions de batteries Energ-e et E-Coolpac. S'adressant spécifiquement aux véhicules utilitaires légers jusqu'à 12 m³, les nouvelles unités E-100e et E-200e sont en aluminium. E-200e utilise la technologie de pompe à chaleur à inversion de cycle. En outre, les unités E-100e et E-200e sont dotées de commandes intelligentes qui optimisent la vitesse du compresseur en fonction des conditions ambiantes et de la caisse, améliorant ainsi le rendement énergétique et les performances. ■

> USAGE

LE LEASING VRAIMENT COOL

Carrier Transicold propose une solution de leasing pour l'usage de batteries de l'unité de réfrigération 100% électrique Vector eCool. Cette nouvelle solution de leasing a été conclue avec la société Locam, filiale du Crédit Agricole. Le leasing complète les contrats de services BlueEdge ainsi que l'offre télématique Lynx Fleet, permettant un contrôle total du coût de possession. Le leasing s'applique au Vector eCool qui utilise un système de récupération et de stockage d'énergie pour convertir l'énergie cinétique - générée par l'essieu et les freins de la remorque - en électricité stockée dans la batterie pour alimenter le groupe frigorifique. ■



Outre le leasing, Carrier propose également un module d'électrification dans sa plateforme Lynx Fleet qui permet d'accompagner ses clients utilisant la solution eCool vers la transition électrique de leur flotte.



ERGOBAR DEMI-GRILLE : Plus de sécurité pour les transports en fourgon !

LA DEMI-GRILLE est une déclinaison de la gamme ERGOBAR barres à patins destinée aux professionnels du transport en fourgon et frigorifique.



Innovant : DEMI-GRILLE fixée sur deux barres de blocage reliées entre elles, pour augmenter la surface d'appui de 600 x 1400 mm et ainsi renforcer le maintien des marchandises sur palettes ou rolls, même sur des grandes hauteurs.

Ergonomique : légère et rapide à mettre en place elle comporte une poignée à hauteur de bras qui limite les TMS (troubles musculo-squelettiques).

Position parking : reste en place une fois déverrouillée.

Capacité : 300 daN (en blocage uniforme).

Dimensions : ajustable de 2,20m à 2,80m.



NANTES 16-17-18 Octobre 2024

TECHNOTRANS Stand L-EX : n° A005 I

L-EX - 69780 MICNS +33 (0)4 72 45 91 49 info@l-ex.fr www.l-ex.fr

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



La Poste - SA au capital de 5 857 785 602 € - 358 000 000 RCS Paris. Siège social : 9, rue du Colonel Pierre-Weiss - 75015 Paris. Crédits photo : Samuel Berthelot Photography / Getty Images - 04/2024 - © JET MAVAS

> GUIDE DE VISITE

TECHNOTRANS, LE SALON DES CONNECTÉS

Exploitation numérisée, suivi de flotte, collecte des données sociales ou dématérialisation documentaire, tous les domaines de la transformation numérique du transport sont présents à Technotrans.



Thermo King Trailer Assist Premium réunit sur une même plateforme les données du groupe frigorifique et celles de la semi-remorque.

La plupart des fournisseurs de solutions logicielles ou connectées exposent dans le hall 1 (allées H à K) du parc des expositions nantais. Visez juste pendant le salon en visitant prioritairement les stands qui répondent à vos demandes et besoins actuels ou envisagés. Couvrant la plupart des besoins numériques du transporteur hors paie, Sinari vous accueille sur les stands H004 et I006.

PLANIFIEZ LE TRANSPORT

Les TMS s'utilisent en général en mode SaaS. Ils sont interfacés avec les télématiques pour les envois de missions et le suivi de l'exécution de celles-ci. Ils intègrent ou communiquent avec les solutions de facturation, de traçabilité, d'eCMR, de paie, d'affrètement, de gestion documentaire, d'analyse de l'activité, de mesure de l'impact carbone, voire bien d'autres, y compris les WMS, les applis mobiles pour chauffeurs ou exploitants ou encore, les plateformes d'intermédiation. Indépendamment de l'adéquation d'un logiciel au besoin, sa pérennité, sa fiabilité, son évolutivité, son adaptabilité et sa sécurité sont des critères déterminants. Profitez du salon pour les évaluer, notamment à travers l'expérience client de ceux qui utilisent déjà le système qui retient votre attention.

CHAQUE TMS A SA SPÉCIALITÉ

Parmi les nombreux TMS disponibles, chacun a sa particularité ou son avantage métier, souvent hérité de ses précédents déploiements. Akanea (stand H015) propose des fonctions spécifiques pour les filières agroalimentaires ainsi que des modules douanes, transitaires et commissionnaires. En plus des tournées régulières, Eureka (F005) traite les transports urgents et critiques ainsi que les problèmes liés à la collecte et à la livraison en porte-à-porte dans les zones urbaines. Chez e-Systems (F008), eSY-Road est adapté non seulement au transport routier, mais aussi aux travaux publics. Cargo-TMS de Fret Solutions (J014) couvre à la fois le TRM, le pilotage de flux par les chargeurs ainsi que la location de véhicules avec chauffeurs en générant tous les documents nécessaires (borde-

© THERMO KING



ÉVÉNEMENT

>>> reau récapitulatif de chargement, lettre de voiture, bons de livraison, bordereau expéditeur des marchandises transportées, journal d'affrètement, etc.). Aloha d'Infovisa (I015) est utilisable depuis de nombreux supports, notamment tablette, tout en étant complété par une appli sur smartphone pour le suivi de l'exécution des transports. WinSped de Lis (F006) est prédisposé à la logistique automobile, au groupage et au transport intermodal. TruckAccess de Weezio (K009) mise sur son interface intuitive et personnalisable, complétée par des indicateurs clés de performance.

DÉMATÉRIALISEZ !

La lettre de voiture électronique (« eCMR ») est proposée, entre autres, par TransFollow (H006) et Dashdoc (H003), ce dernier ayant enrichi son offre par un TMS. GedTrans

de B2P (J012) centralise la gestion documentaire sur une plateforme unique afin de collecter, contrôler, suivre et partager les documents légaux. Burologic (H001) dématérialise les documents et les processus associés, qu'il s'agisse de factures (clients, fournisseurs, affrètements), d'intégration automatique à la comptabilité ou de coffret numérique mis à la disposition des collaborateurs.

INDISPENSABLE TÉLÉMATIQUE

La vidéo complète de plus en plus souvent la télématique chez AddSecure (K014), Samsara (H014) ou Trimble (F001). Associée à l'IA, la vidéo Brigade Electronics (A009) anticipe les risques de collision avec les usagers vulnérables. Une télématique, par exemple celle de Truckonline (J014), suit les conditions de conduite et collecte les données sociales à l'attention de la

prépaie. Les logiciels Solid distribués par Ecap (F001) prennent le relais et archivent les données légales collectées tout en renseignant la paie et la gestion de parc. Des boîtiers communicants pour remorques sont proposés par plusieurs télématiciens dont BPW (E006) et Microlise (H005). Ekolis (H012) y ajoute l'agrégation massive des données tierces que propose également S3PWeb (J012). Dans le domaine spécifique du froid, Thermo King représenté par Froid & Services (G004) introduit Trailer Assist Premium afin de réunir les données du groupe frigorifique et celles de la semi-remorque sur la plateforme Thermo King Connected Solutions Tracking.

OBTENIR L'INDICATEUR-CLÉ DE PERFORMANCES

Par extensions successives, les solutions deviennent de véritables plateformes >>>

L'analyse de performances est un enjeu stratégique pour les transporteurs.



© SCANIA

blueSeal®

le rideau d'air haute performance

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

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

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

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

Conçu pour s'adapter à tous les véhicules :

KEEP YOUR COOL

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

ÉVÉNEMENT

>>> associant planification de tournée, suivi de flotte, tableaux de bords et dématérialisation documentaire à la manière de Stradaworld de Strada (K007). La valorisation de la donnée est au cœur de Michelin Connected Fleet (E005) qui met en avant ses analyses de performances et ses rapports intelligents accompagnés de plans d'actions afin d'améliorer la rentabilité et la sécurité. Unity Plan (A004) propose son TPMS à ceux dont le besoin se limite à la surveillance à distance de la pression des pneumatiques. Parce qu'elles localisent les opérations de transport, la télématique et les applis chauffeurs participent à la traçabilité. Partager celle-ci avec un outil comme Gedmouv de B2P (J012) rassure le chargeur et évite des appels téléphoniques chronophages. Sur le même stand, PFM-Solutions expose son dispositif de

mutualisation Palbank positionné en tant qu'alternative aux systèmes classiques d'échange et de location de palettes.

N'OUBLIEZ PAS LES FONCTIONS SUPPORT

Parmi les spécialistes de la paie, Cresus (J002) optimise les charges sociales des transporteurs tandis que Lapayetransports (K008) est intégré au portail de dématérialisation Silae. GSPO (J008) propose des prestations d'externalisation de la paie et d'accompagnement social. Les achats de carburant ou d'énergie en stations publiques gagnent à être réunis sur une facture unique et périodique, accompagnée d'une assistance au remboursement de l'accise et de la TVA. C'est possible avec AS24 (E004), DKV (I007), E. Leclerc Énergies (K010) et UTA Edenred (E003). Les fournisseurs

d'énergies alternatives sont également présents sur le salon avec Enerjump alias Gaz'Up-Watt'Up (J006), GRDF-Methatlantique (B010), Proviris (I002) et Saipol-Oleo 100 (A015).

Comme le carburant, le péage justifie une facturation récapitulative et des outils d'aide à la détection des écarts que proposent Axxès (J014) et Eurotoll (H002). Et parce que l'entretien est la clé de la disponibilité, une solution GMAO comme Apollo de Solaris Logistique & BI (I013) participe à une gestion de parc efficace. Si la panne survient, Key Road de PFM-Solutions (J012) perpétue la tradition d'entraide entre transporteurs en France et dans les pays frontaliers. Enfin, le quotidien du chauffeur et sa qualité de vie déterminent l'attractivité de son métier. Les services offerts par l'appli Truckfly (E005) y participent. ■

Loïc Fieux

Indépendamment de ce qu'ils portent, les essieux de la semi-remorque ne doivent en aucun cas être source de préoccupations. Raison de plus pour s'informer à propos des dernières évolutions introduites par SAE-SMB Industries (E001), BPW (E006) et SAF-Holland (A117). Attelages et béquilles à la fois innovantes et standards du marché se trouvent chez Jost (D005). L'achat n'est pas le mode de détention que vous privilégiez ? Qu'elle soit un choix de gestion ou la réponse à un besoin ponctuel, la location de véhicules avec service intégral est proposée par TIP (D001) et Trouillet (A007). Après ce tour du salon, le transporteur de la chaîne du froid disposera d'une vision panoramique sur l'offre en véhicules proposée sur la façade ouest du territoire national. ■

Loïc Fieux



Chéreau, Thermo King et bien d'autres fournisseurs de la chaîne logistique du froid seront présents à Technotrans.

> GUIDE DE VISITE

LES FRIGORISTES DE TECHNOTRANS

Les carrossiers du froid et leurs équipementiers exposent à Technotrans. Ils y réaffirment leurs implantations locales, au plus proche de leurs utilisateurs du Grand Ouest. Une opportunité de rencontre à ne pas manquer.

Optimisez votre visite du salon nantais en sélectionnant les stands qui vous concernent parmi ceux que nous vous indiquons. Les véhicules et leurs équipements se trouvent pour la plupart dans les allées A à G du hall XXL.

LES CONSTRUCTEURS SONT AU RENDEZ-VOUS

C'est en voisin qu'Aubineau (stand G006) expose à Nantes. Ce constructeur offre

une vaste gamme frigorifique sur porteurs ou semi-remorques, incluant double étage, porte-viande et configurations spécifiques pour marée, fleurs ou autres. Concentré exclusivement sur le transport sous température dirigée, Chéreau (G114) fonde sa réputation sur l'innovation et la durabilité. Les 3 700 véhicules lourds mis à la route par Chéreau en 2023 en témoignent. Ils comprennent 79 % de semi-remorques. Lamberet est quant à lui représenté par Ouest Trailers (E114)

du groupe Kertrucks. Parmi les généralistes de la semi-remorque acteurs de la chaîne du froid, Krone (G010) met en avant sa gamme Cool Liner tandis que Kögel (G011) fait de même avec sa série Kögel Cool.

L'ÉQUIPEMENT FAIT (AUSSI) LA DIFFÉRENCE

Côté groupes, le service après-vente est vital. C'est pourquoi les couleurs de Thermo King sont hissées sur le salon par le réseau Froid & Services (G004) d'Alpena. Carrier Transicold est représenté par les réseaux CD Froid et Émeraude Froid Service (C005). Pas de distribution sans hayon, vous trouverez donc le vôtre chez Bär Cargolift (F009) ou chez Dholandia (A003). Et parce que l'entretien du hayon est le gage de sa fiabilité, Hydromaintenance Assistance (A002) assure à la fois sa maintenance, son dépannage et sa vérification générale périodique conformément à la réglementation.

LES GÉNÉRALISTES APPORTENT AUX SPÉCIALISTES DU FROID

Des solutions télématiques innovantes pour optimiser la productivité de votre flotte

idem
telematics

cargo fleet 3



Le portail web, une vision globale en temps réel de votre flotte

- ✓ Affichage des positions et des statuts des véhicules en temps réel
- ✓ Rapports d'activité et graphiques de températures
- ✓ Paramétrage d'alertes, notifications par mail ou SMS
- ✓ Export des rapports au format PDF ou XLS
- ✓ Gestion des points d'intérêts et geofencing
- ✓ Carnet de bord et informations de maintenance
- ✓ Administration des véhicules et des utilisateurs

NOUVEAU AVEC IA



Plus efficace car basée sur les données de votre flotte

Obtenez des réponses instantanées grâce à votre assistant cargo fleet



www.bpwfrance.fr



Base logistique mixte - multi-températures à Roulet-Saint-Estèphe.



Alimenté par 12 postes manuels, injectant jusqu'à 8 400 colis par heure, un trieur prépare les commandes de produits frais des magasins Netto et Intermarché.

> INVESTISSEMENT

LA LOGISTIQUE 4.0 D'INTERMARCHÉ ET DE NETTO

Maîtriser les coûts, améliorer les conditions de travail et réduire l'impact environnemental sont les objectifs du plan de transformation logistique des Mousquetaires. Entre 2012 et 2025, il représente 1,7 Mds€ d'investissement. Inauguré récemment, l'entrepôt mixte - multi-températures à Roulet-Saint-Estèphe, près d'Angoulême, illustre cette stratégie d'ampleur.

De 17 km, la distance moyenne entre les magasins Intermarché et Netto est descendue à 10 avec la reprise des 300 points de vente Casino. Cette opération représente aussi 15 % de flux en plus à gérer par ITM LAI, filiale du groupement Les Mousquetaires chargée de sa logistique alimentaire. « La baisse des distances corrélée à l'augmentation des magasins et des volumes à livrer permettent des économies d'échelle et d'écraser les coûts », calcule Pierre-Yves Escarpit. Pour le directeur général d'ITM LAI, cette massification préparera et livrera « 1,1 Md de colis en 2024 » ! Or, la maîtrise du « coût colis », consolidant entreposage et transport, est l'un des objectifs du plan de transformation logistique (PTL) lancé dès 2012 par le groupement. Cette finalité a été rappelée par son président, Thierry

Cotillard, lors de l'inauguration de l'entrepôt à Roulet-Saint-Estèphe (16). De son aveu, « notre objectif est d'atteindre un coût d'1,1 à 1,4 € par colis ». Rapporté à 1 Md de colis, le gain d'un seul centime représente une économie de... 10 millions de € !

RÉSULTATS DU PTL

À la condition de mettre en œuvre une organisation et des outils logistiques qui compriment ce fameux « coût colis ». Sans compromis sur les conditions de travail ni les enjeux environnementaux, telle est la finalité du PTL dont le volet « entrepôts » s'achèvera en 2025. Mission d'ITM LAI qui emploie 7 800 salariés, son périmètre avec les actifs Casino couvre l'approvisionnement de plus de 2 000 magasins Intermarché et Netto par 31 bases logistiques. Sur ses bases, totalisant 1,9 million de m², 14 sont

mixtes - multi-températures, dont 5 automatisées, 5 sont centrales pour accueillir les produits à rotation lente, plus une à vocation nationale. À ce réseau intégré, qui gère 80 % de l'activité logistique d'ITM LAI, s'ajoutent des sites prestés auprès d'ID Logistics, GXO, Denjean et STEF.

L'EXEMPLE DE ROULET-SAINT-ESTÈPHE

Certifié Haute Qualité Environnementale (HQE), l'entrepôt à Roulet-Saint-Estèphe est l'une des 14 bases mixtes - multi-températures. De 72 000 m², il rassemble 3 modes de préparation : manuel, traitant les deux-tiers des produits secs et liquides, les surgelés et les fruits, fleurs et légumes, mécanisé pour les produits frais, gérés en flux tendus, et robotisé pour les boissons sans alcool et quelques références d'épicerie sèche.

De 16 100 m², la zone dédiée aux produits frais héberge un système mécanisé sur plus de 10 000 m² fourni par Fives Syleps (comme la robotisation du site). Alimenté par 12 postes manuels injectant jusqu'à 8 400 colis par heure, un trieur prépare les commandes des 160 magasins Netto et Intermarché livrés par Roulet grâce à des goulottes dédiées. Placés dans des rolls et/ou sur des palettes, 24,3 millions de colis seront traités ainsi en 2024. Le reste de la zone est consacrée aux fruits, fleurs et légumes préparés à l'aide d'un système vocal comme les surgelés. Les deux activités représenteront respectivement la préparation de 5,3 et 2,7 millions de colis cette année. L'ensemble de l'entrepôt est piloté par le WMS Infolog appelé à être remplacé en 2026 par le WMS Reflex édité par Hardis. ■

Erick Demangeon

SMARTRAILER

NOUVELLE GAMME

SMART

AVEC L'ENVIRONNEMENT

AVEC VOS COLLABORATEURS

AVEC VOS CLIENTS



SmarTrailer concentre les innovations brevetées CHEREAU et instaure un nouveau standard de semi-remorques frigorifiques.



INNOVATION DRIVES YOU FORWARD



Le groupe agenais exploite une flotte de 1 200 tracteurs.

PRIMEVER EN CHIFFRES

500 M€
DE CA EN 2023

3 000
SALARIÉS

1 200
TRACTEURS

200 000 m²
DE LOGISTIQUE

60
SITES EN FRANCE

› CONSOLIDATION À L'INTERNATIONAL

PRIMEVER CULTIVE LES FRUITS DE LA CROISSANCE

Avec l'acquisition du breton Mesguen au début de l'année, le groupe spécialisé dans la logistique et le transport de fruits et légumes a renforcé ses positions à l'international. Il doit composer avec les aléas du « train des primeurs ».

Le rachat, en janvier 2024, des Transports Mesguen lui a permis de renforcer son maillage territorial et de doper ses structures à l'international

(Pays-Bas, Belgique, Italie, Suisse, Espagne), notamment au Royaume-Uni où le logisticien breton exploite une filiale. « Ce sont les pays d'implantation à court terme sur lesquels

nous allons capitaliser pour piloter notre développement », indique Julien Garnier, le président de Primever qui incarne la troisième génération à la tête du groupe basé à Agen (47). Avec Mesguen, le groupe Primever a non seulement musclé ses positions sur le marché des produits frais, il a dans le même temps donné un coup de fouet à son incursion sur les produits surgelés et de la mer. Mesguen a apporté dans son escarcelle une flotte de 120 tracteurs et 160 remorques frigorifiques. Primever est devenu aujourd'hui un poids lourd dans son secteur. Il pèse un volume d'affaires de près de 500 millions d'euros et emploie un effectif de 3 000 salariés. Sa flotte est constituée de 1 200 tracteurs et son maillage hexagonal repose sur 60 sites. Primever exploite une surface logistique de 200 000 m² (100 000 m²

en logistique maritime et 100 000 m² en entrepôts cross-dock). Le groupe du Lot-et-Garonne revendique le traitement de 13 millions de palettes (chiffre 2023). Son activité est aujourd'hui scindée en 4 business units : le transport France (principalement de fruits et légumes), la traction (mises à disposition de véhicules pour les clients sur les produits industriels secs, tempérés ou frais), la logistique (stockage à l'import, préparation de commandes...) et l'international pour lequel Primever opère également des activités de transit et de douanes. Sur ses marchés d'implantation, le groupe s'appuie sur ses propres ressources en transport comme en logistique. « L'expérience pays nécessite un certain temps pour la structuration de nos équipes. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes donné deux années avant de lorgner d'autres territoires », déclare Julien Garnier, élu Transporteur de l'année en 2023.

A ses yeux, l'un des enjeux du moment, dans son secteur d'activité, demeure la capacité du groupe à s'adapter à la mutation du paysage agricole, notamment face à l'émergence des circuits courts (production proche des bassins de consommation) et de l'agriculture raisonnée. « Nous sommes en l'espèce en plein cœur des sujets

RSE et à la recherche de solutions pour améliorer l'empreinte carbone, souligne le dirigeant agenais. Il convient également de prendre en compte les aléas climatiques qui bouleversent les zones de production au travers des enjeux liés à l'eau ou à l'évolution des températures. Tout cela nous impose de demeurer agiles en même temps qu'il nous faut rester actifs dans nos stratégies d'investissement ».

CONVICTIONS DANS LE FERROVIAIRE

Primever ne reste pas inactif en matière de décarbonation de sa flotte. L'entreprise campe, pour l'heure, sur une politique de tests énergétiques en concertation avec ses fournisseurs de véhicules. Ces tests portent sur le HVO, l'électrique et le gaz. « Pour autant, nous ne restons pas spectateurs sur le thermique avec un important programme interne de renouvellement de nos flottes et nous sommes actifs sur la formation de nos conducteurs », ajoute Julien Garnier. Primever est, depuis plusieurs années, un opérateur actif du train dit « des primeurs », qui relie Perpignan à Rungis. Il en a même été le transporteur unique, rappelle Julien Garnier. Ce train, relancé en 2021 par l'ancien Premier ministre Jean Castex, est appelé à disparaître n'ayant pas apporté la

preuve de sa compétitivité. « Le train des primeurs pesait entre 10 et 12 wagons vers Rungis chaque jour. Nous avons anticipé son évolution mais nos organisations en ont toutefois été impactées », reconnaît le patron du groupe. Pour autant, Primever assure ne pas avoir renoncé à ses convictions. « Nous restons à l'écoute de tout ce qui peut émerger en France et en Europe en termes de solutions ferroviaires. Nous continuons de croire dans le train pour le déplacement de flux sur les grandes lignes internationales ainsi qu'en France », affirme Julien Garnier. Dans sa stratégie de transition énergétique, Primever a également pris le virage du photovoltaïque pour l'alimentation de ses bâtiments en électricité. Le groupe a, en outre, recours aux groupes froids issus des dernières innovations pour ses entrepôts. Et pour ceux installés sur ses véhicules frigo, il teste actuellement un système d'auto-alimentation par la rotation des roues. Primever a mis en place un plan interne QHSE. Celui-ci vient nourrir la qualité de service des exploitations, le processus d'intégration des nouveaux collaborateurs, la dimension hygiène des bâtiments et des véhicules ainsi que la sécurité des salariés au quotidien « afin de tendre vers le zéro défaut ». ■

Slimane Boukezzoula



« NOUS CONTINUONS DE CROIRE DANS LE TRAIN POUR LE DÉPLACEMENT DE FLUX SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES AINSI QU'EN FRANCE. »

JULIEN GARNIER, PDG DE PRIMEVER.

ACQUISITION

LES TRANSPORTS BREVET RENFORCENT LEUR MAILLAGE

L'entreprise de l'Ain vient de mettre la main sur une partie du fond de commerce de Fartrans, entreprise implantée en Loire-Atlantique. Un complément d'activité stratégique.



Les Transports Brevet SA ont généré un chiffre d'affaires de 28 millions d'euros en 2023.

Une reprise qui se veut stratégique, à la barre du tribunal de commerce. Au-delà du complément de chiffre d'affaires généré par cette acquisition concrétisée en juin dernier, Nicolas Brevet a jeté son dévolu sur Fartrans afin que cette entreprise - son fond de commerce plus précisément - ne tombe aux mains de la concurrence. Un peu, comme lors d'un match de football, la règle de l'occupation de l'espace. « Il est vrai que nous avons effectué cette acquisition dans le principal but de nous protéger. Nous ne souhaitons pas que Fartrans, qui appartenait au groupe Barré (44, Loire-Atlantique), tombe aux mains

d'un autre acteur de la température dirigée. Nous ne partageons pas la même activité que Fartrans, ce qui nous correspondait bien », confie Bertrand Morel, directeur d'exploitation des Transports Brevet et véritable bras droit du PDG, Nicolas Brevet. L'entreprise occupe effectivement le créneau du groupage-dégroupage-massification alors que Fartrans est positionné sur le dédié et le complet en navettes. « Nous faisons entrer dans notre giron une activité véritablement complémentaire », précise Bertrand Morel tout en indiquant que, bien qu'agence filiale du groupe Barré, Fartrans agissait comme un acteur local autonome. « Cette agence

possédait peu de connexions avec les autres entités du groupe Barré. Nous détenions en outre un volant de clients de l'agroalimentaire en commun. Avec cette acquisition, nous nous sommes en quelque sorte repositionnés chez nos clients », souligne Bertrand Morel.

LE CHOIX DU B100

L'entrée de Fartrans dans le giron des Transports Brevet fait passer les effectifs de l'entreprise de l'Ain - elle est implantée à Villars-les-Dombes - à 250 collaborateurs (dont 170 conducteurs avec - motif de fierté pour l'entreprise - une ancienneté moyenne de 7 ans). Sa flotte frigo compte 110 tracteurs, 110 semis et 27 porteurs. Son volume d'activité s'est établi à 28 millions d'euros en 2023, réalisés à 95 % en compte propre et sur la base d'une croissance à deux chiffres depuis 2021 selon Bertrand Morel. Les Transports Brevet rayonnent sur l'axe Bourgogne-Franche Comté-Rhône-Alpes pour leur activité de distribution. « Sur la seule région Bourgogne, la société traite 27 tournées quotidiennes. Nous pouvons aussi bien livrer les grandes plateformes de la GMS que le petit poucet du coin », assure le directeur d'exploitation de Brevet SA. Les prestations de dégroupage intersites sont assurées à l'échelle nationale, avec des flux nord-sud englobant Bordeaux et la région Alsace. Les Transports Brevet disposent de trois sites logistiques (10 000 m² au total pour l'entreposage et le cross dock) en Saône-et-Loire (71), respectivement à Crissey, Châtenoy-le-Royal et Mâcon. L'entreprise a engagé la décarbonation de sa flotte en passant au B100 pour son activité de distribution (pour le grand national,

les véhicules sont alimentés à l'Euro VI diesel). Environ 13 tracteurs fonctionnent à l'Oleo 100 et une dizaine d'autres doivent rentrer sur parc d'ici la fin de l'année. A la demande d'un client, Brevet SA pourrait également expérimenter le carburant gaz. « A ce stade, nous pensons que l'électrique demeure une énergie trop chère et compliquée à mettre en place. A nos yeux, le B100 paraît comme une évidence. Après une année d'exploitation, nous allons procéder à une analyse des bénéfices que nous avons pu en retirer et, à l'inverse, faire un point sur les éléments de contraintes », déclare Bertrand Morel. Les Transports Brevet SA nourrissent l'ambition de demeurer une belle boutique régionale. La croissance externe est considérée comme « stratégique mais pas à n'importe quelles conditions ». L'entreprise entend rester un acteur du frais et de l'ultra-frais (avec quelques



« AVEC CETTE ACQUISITION, NOUS NOUS SOMMES EN QUELQUE SORTE REPOSITIONNÉS CHEZ NOS CLIENTS. »
BERTRAND MOREL,
 DIRECTEUR D'EXPLOITATION
 DES TRANSPORTS BREVET.

véhicules dédiés, complets, en surgelés). Elle avait, dans le passé, exercé une activité de distribution en primeurs, mais qu'elle a dû stopper en raison de sujets de non-qualité. « Nous estimons que la distribution en tri-températures demeure une prestation trop compliquée », explique Bertrand Morel, présent dans la société depuis 21 ans. Les Transports Brevet ont été créés en 1966 par René Brevet, « parti de sa maison au moyen de quelques camions

sur son parking », selon le bras droit de Nicolas Brevet. L'entreprise se spécialise dès 1969 dans la collecte et la distribution de produits laitiers pour Candia dans le sud de la Bourgogne. En 1980, elle compte déjà 21 salariés et s'installe sur le site de Châtenoy-le-Royal en lieu et place des locaux de ce même Candia. Les Transports Brevet ont rejoint, cette année, le groupement Astre. ■

Slimane Boukezzoula

RKair by Rkcom

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

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





Rkcom

35500 Saint-M'Hervé
France

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

> RIDEAUX D'AIR

BLUESEAL SOUFFLE LE VENT DU NORD

Les rideaux d'air BlueSeal offrent une barrière climatique ininterrompue en maintenant le froid à l'intérieur du véhicule pendant les livraisons. Exit les déperditions de froid.



Limiter la perte d'énergie pendant toute la durée d'ouverture des portes de la carrosserie frigorifique, telle est la raison d'être

de Brightec avec sa solution BlueSeal. Hans Opdam, l'inventeur de BlueSeal, affirme que « Brightec reste fidèle à ses racines en tant qu'entreprise familiale

dirigée par une équipe de physiciens à taille humaine. Nous sommes ravis de voir BlueSeal devenir un élément crucial dans la manière dont les transporteurs abordent le contrôle de la température des cargaisons. »

En plus d'offrir plus de confort, de sécurité et de praticité pour le conducteur, BlueSeal s'est avéré plus efficace que les rideaux en PVC pour maintenir le froid à l'intérieur du véhicule. Un test mené par l'université de Brunel et le Centre pour l'utilisation durable de l'énergie dans les chaînes alimentaires a démontré que la technologie BlueSeal offre des avantages significatifs. Les techniciens ont constaté une économie de 45 % de l'énergie nécessaire pour ramener la cargaison à sa température d'origine après l'ouverture des portes. Le rideau d'air contribue, en outre, à une hygiène optimale, devenant ainsi le choix privilégié des opérateurs de la filière du transport et de la logistique sous froid. Il est, en effet, prouvé que le rideau d'air évite les accidents du travail (chutes depuis la caisse) puisqu'il n'occulte pas la vue de l'opérateur.

PARTENARIAT AVEC THERMO KING

Des entreprises de toutes tailles ont bénéficié du contrôle climatique avancé de BlueSeal, des opérateurs indépendants aux grandes marques telles que Petit Forestier, Lecapitaine, Lamberet, La Provençale et Transgourmet. BlueSeal est présent dans des véhicules du monde entier et a récemment conclu un partenariat avec Thermo King pour une distribution exclusive aux États-Unis et au Canada par l'intermédiaire du réseau de concessionnaires de constructeur américain. « Nous sommes fiers que BlueSeal offre à la filière logistique du froid une solution qui réduit les coûts d'exploitation, préserve mieux les produits thermo-sensibles, facilite la vie quotidienne des conducteurs lors des livraisons et contribue à réduire les émissions dans un secteur qui s'efforce d'avoir un impact environnemental plus responsable », conclut Hans Opdam. ■

Marion Desroches

Le véhicule qui respecte la nature de vos produits

Petit Forestier vous offre toute son expertise du froid à travers une gamme complète de véhicules de location. Du véhicule léger au poids lourd, de la remorque vélo à la semi-remorque, vous pouvez compter sur le leader de la location frigorifique pour une préservation optimale de vos produits frais.

Petit Forestier, le froid en toute confiance.



Découvrez nos véhicules frigorifiques

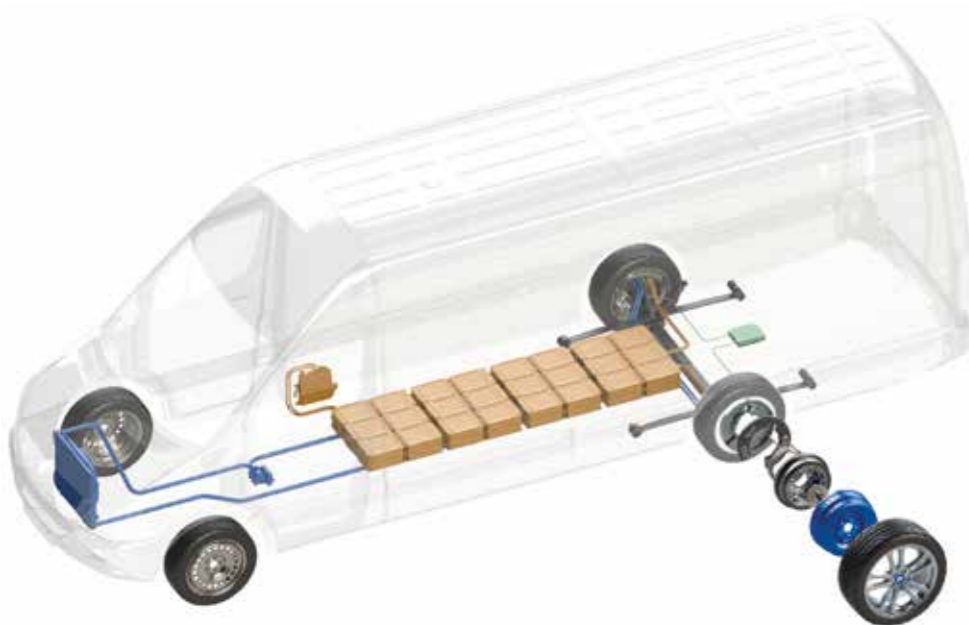
Retrouvez toutes nos solutions frigorifiques multiproduits sur petitforestier.com



> ÉLECTRIQUE

BEDEO : LE RÉTROFIT S'IMPOSE DANS LE FROID

Spécialiste du retrofit électrique d'utilitaires et de véhicules particuliers, Bedeo propose une solution qui s'adapte parfaitement aux besoins du transport sous température dirigée et qui prend tout son sens, notamment en termes de TCO (Total Cost of Ownership).



Bedeo est partenaire du constructeur Stellantis sur sa plateforme des véhicules de 3,5 t.

Ségeant désormais en Grande-Bretagne, la société Bedeo a démarré son activité par la transformation de véhicules neufs, avant de proposer une activité de retrofit électrique et de racheter, il y a maintenant 3 ans, la société Protean Electric, fabricant de moteurs-roues.

« Si l'on prend la roadmap du développement et de la mobilité durable, l'électrification des véhicules doit atteindre 50 % à horizon 2030 et 100 % à horizon 2035. Dans ce cadre, le retrofit apporte de nom-

breux avantages, confie Ayoul Grouvel, directeur commercial et marketing Europe de l'entreprise. C'est à la fois un pas vers une mobilité responsable et également une démarche économie circulaire, en allongeant la durée de vie des véhicules. En outre, les objectifs de l'union européenne concernent les véhicules neufs. Selon nos estimations, le parc de VUL sera encore constitué à 85 % de véhicules diesel en 2030. Pourtant, en parallèle, la stratégie est d'avoir des zones d'exclusion d'émissions (ZFE-m en France, nldr), partout en

Europe. Le retrofit est donc un chaînon qui crédibilise et accélère cette feuille de route ». Bedeo, qui dispose d'une usine en Turquie, d'un site de montage en France et d'un centre R&D en Grande-Bretagne, se targue d'avoir mis plus de 1 500 véhicules à la route, soit l'équivalent de 60 millions de km réalisés.

UNE GAMME COMPLÈTE

Bedeo propose deux options dans sa gamme. Tout d'abord des véhicules 100 % électriques : baptisés BE (Battery Electric) avec deux puissances selon les usages. Le BE-100 : équipé d'une batterie de 37 kW, qui assure 120 km d'autonomie en cycle WLTP mixte et le BE-250, avec une batterie de 75 kW, qui offre jusqu'à 250 km en cycle WLTP mixte.

En outre, le retrofit propose également le RE-100, un produit bimodal conçu comme un prolongateur d'énergie lorsque la batterie électrique n'a plus d'autonomie. Il s'agit d'un véhicule qui roule en utilisant l'énergie électrique de la batterie 37 kW et qui conserve une chaîne de traction thermique diesel pour ajouter jusqu'à 600 km d'autonomie. Il bénéficie de la vignette Crit'Air 1 car l'énergie électrique est mise en avant comme mode principal : il suffit d'appuyer sur un bouton pour passer du diesel à l'électrique en roulant, alors que l'inverse n'est pas possible.

PARFAITEMENT ADAPTÉ AU FROID

Autre spécificité du monde de l'utilitaire et en particulier du transport sous température dirigée, le taux de transformation des véhicules. En effet, une partie importante des utilitaires subissent des modifications de carrosserie, de châssis pour s'adapter aux différentes activités, >>>

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

L'INNOVATION
QUI PERMET D'AVANCER



SALON PROFESSIONNEL DU VÉHICULE INDUSTRIEL

TECHNOTRANS

Visitez-nous
sur Technotrans

du 16 au 18 octobre

► CARROSSERIE JAULIN, Stand G011

Découvrez le KÖGEL COOL LITESHELL

www.koegel.fr

Bedeo ambitionne d'atteindre les 500 utilitaires rétrofités l'an prochain.



Ayoul Grouvel, directeur commercial et marketing Europe de Bedeo (à gauche) et Rémi Pisano, directeur commercial France et Europe du Sud de Bedeo.



« SUR LES VÉHICULES DE 3,5 T LE TAUX DE TRANSFORMATION EST DE L'ORDRE DE 40 % ET CELUI-CI FRISE LES 100 % DANS LE SECTEUR DU FROID. »

AYOUL GROUVEL, DIRECTEUR COMMERCIAL ET MARKETING EUROPE DE BEDEO.

»»» « sur les véhicules de 3,5 t le taux de transformation est de l'ordre de 40 % et celui-ci frise les 100 % dans le secteur du froid. Dans ce cas, le gain en TCO (Total Cost of Ownership) apporté par le rétrofit d'un utilitaire est de l'ordre de 50 % par rapport à un véhicule neuf », annonce Ayoul Grouvel. Des économies substantielles auxquelles s'ajoutent de nombreuses subventions, à la fois nationales et locales sur le territoire français. « Plus le véhicule est équipé, et c'est le cas du frigo, plus le gain est intéressant. Par exemple, le coût d'un châssis en électrique est d'environ 55 000 euros, auxquels s'ajoutent le groupe frigorifique et la caisse, environ 25 000 euros. Si vous avez déjà un VUL frigorifique diesel de plus de 5 ans, le rétrofiter est beaucoup moins cher, et dans le froid, on peut prolonger la durée de vie du véhicule jusqu'à 12 ans », ajoute Rémi Pisano, directeur commercial France et Europe du sud de Bedeo.

ET DEMAIN ?

De par son activité en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, Bedeo jouit d'une expérience importante dans le domaine du froid, avec des véhicules chez Ocado, Sainsbury's, ou Albert Heijn. « Notre technologie est compatible avec la majorité des groupes frigorifiques des grandes marques et nous sommes actuellement en discussion avec deux majors du marché français sur ce segment », poursuit-il. Forte de son expérience, Bedeo, qui est aujourd'hui le partenaire de Stellantis sur sa plateforme des véhicules de 3,5 t (Peugeot, Citroën, Opel, Fiat) ambitionne d'atteindre 500 unités rétrofitées l'année prochaine sur ce segment avant d'augmenter les volumes par l'apport d'autres marques. Des perspectives rendues possibles par la validation et la reconnaissance du constructeur de la technologie Bedeo. Afin d'accompagner son développement, le rétrofiteur travaille également à la constitution d'un réseau de partenaires pour l'après-vente et a développé ses propres offres de financement, avec une garantie sur le moteur et les batteries d'une durée de cinq ans. ■

Élodie Fereyre

> INNOVATION

LA MAIRIE DE PARIS ROULE POUR VUF BIKES ET SOFRIGAM

Après un passage remarqué à Solutrans, puis au CES de Las Vegas et un contrat avec le groupe La Poste de 600 vélos-cargos dont une flotte équipée de caissons frigorifiques, la technologie Coldway du groupe Sofrigam et son partenaire Vuf Bikes, ont été choisis par la mairie de Paris.



Nouveau client de renom pour le groupe Sofrigam et Vuf Bikes ! Le fabricant de vélos cargos girondin Vuf Bikes a présenté lors du salon européen du transport Solutrans, puis au dernier CES (Consumer Electronic Show) à Las Vegas, un vélo-cargo baptisé XXL Coldway Inside, équipé d'un caisson frigorifique. C'est ce modèle qui a tout d'abord séduit le groupe La Poste, dans le cadre de son activité de livraison de repas médicalisés pour les séniors, avant de conquérir la mairie de Paris. Sofrigam et Vuf Bikes ont ainsi remporté un contrat de trois ans pour équiper la municipalité. Des vélos-cargos qui ont déjà pu faire leurs preuves lors des Jeux olympiques et paralympiques dans la capitale cet été. Dans ce cadre, les vélos-cargos frigorifi-

ques ont servi à livrer les plateaux-repas aux bénévoles des Jeux au cœur de la ville, dans des lieux parfois inaccessibles autrement.

LES LIVRAISONS DU DERNIER KILOMÈTRE EN FROID DÉCARBONÉ

La technologie Coldway, qui équipe les vélos-cargos Vuf Bikes, s'impose comme la solution pour la livraison du dernier kilomètre en froid décarboné. Le groupe Sofrigam propose à la fois du froid passif, assurant un maintien des températures grâce à l'utilisation d'accumulateurs de froid, mais aussi du froid actif grâce à la technologie Coldway. Celle-ci permet de produire du froid grâce à des procédés thermo-chimiques et à l'utilisation de l'ammoniac et ses propriétés thermiques.

Cette innovation totalement autonome s'adapte parfaitement à l'usage des vélos-cargos puisqu'elle ne grève pas la batterie du vélo et ses performances en termes de kilométrage.

Elle est également entièrement silencieuse (certifiée PIEK) et décarbonée puisqu'elle n'émet aucun CO2 à l'utilisation. Un atout de taille pour les entreprises et les collectivités locales, à l'heure où les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) se multiplient sur le territoire. La mairie de Paris a donc opté pour cette solution vertueuse à l'occasion des JO afin de répondre aux problématiques logistiques imposées par les Jeux, et ainsi renforcer leur panel de solutions de transport décarboné, dorénavant jusqu'au transport réfrigéré. ■

> VISION

CHÉREAU VOIT LOIN

Subsidiarité, autonomie, partage des bonnes pratiques : TRG renforce sa philosophie industrialo-humaniste auprès des parties prenantes. Avec la volonté de traverser la tempête sans couler.



Grâce à l'expertise d'Aubineau, TRG souhaite développer ses ventes de porteurs moyens tonnages.

La nouvelle SmarTrailer de Chéreau est conçue pour simplifier la connectivité à la logistique 4.0.

Damien Destremau, CEO et PDG de The Reefer Group continue l'œuvre entamée depuis 8 ans. Bien agrippé à la barre, Damien Destremau maintient le cap contre vents et marées. Car rien ne va plus dans le transport frigorifique. Le peuple a faim et se contente de moins de poisson, moins de viande. On mange donc moins et surtout moins bien au pays de Rabelais. Cela se traduit par moins de volumes à transporter donc moins de commandes de matériels roulants. S'ajoute entre autres menaces, le spectre de Vecto qu'il va bien falloir tenter de transformer en opportunité de croissance. C'est un des éléments de la vision du « pacha » qui souhaite maintenir l'innovation pour contrer les constructeurs allemands désormais à plus de 21 % de PDM France à fin juillet 2024.

« On est à 40 % à la suite de la progression des carrossiers allemands qui pratiquent des prix très agressifs. » Et de poursuivre : « Nous allons vers un super ATP avec la bénédiction du Cemafroid en France et en Europe ». Le dirigeant annonce aussi un accord de partenariat - uniquement technique - avec Trailer Dynamics (une entreprise allemande) pour la remorque frigorifique eCool Trailer à essieu propulseur (2025). A noter également que 100 % des semi-remorques Chéreau seront connectées avec idem telematics (groupe BPW).

QUI DE L'ŒUF ...

En reprenant Aubineau, TRG acquiert aussi la spécialité reconnue du Grand Vendéen en matière de semi-remorques pour le transport des poussins. Histoire de clouer le bec aux

sceptiques. Aubineau apporte de nouveaux segments de marché à TRG avec 17 500 m² couverts, 120 salariés et dispose de foncier pour de futures extensions. TRG pourra désormais se positionner dans la logistique urbaine avec des offres de porteurs 11-14 tonnes. Pascal Landet est le DG d'Aubineau. Eric Aubineau est conseiller sur les sujets commerciaux. Enfin, TRG reprend Viager, une marque de location. « Notre objectif vise le doublement des ventes en 2 ans à 40M€ en passant en 2x8 et complément la nuit, avec des investissements dans l'outil industriel et la sous-traitance au sein de Chéreau comme la découpe laser de pièces métalliques. Nous allons aussi réaliser des économies d'échelle sur les achats », conclut Damien Destremau. ■

Pierre Besomi

La mobilité durable sur-le-champ !



- Energie végétale issue de **colza 100% français**, tracée et durable
- **Soutien** de la filière agricole et industrielle française
- **Adaptation** fiable, simple et immédiate de votre flotte
- Eligible à la vignette **Crit'Air1**



Contactez-nous
www.oleo100.com
01.40.76.01.00

Saipol
Avril

> EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

MAN MET LE GRAND BRAQUET

Le constructeur allemand a présenté à la presse les dernières innovations qu'il a exposées lors de l'IAA, le salon d'Hanovre.

© MAN

MAN met un coup d'accélérateur sur ses programmes d'innovation.

C'est sa dernière innovation à l'hydrogène (voir article ci-dessous) – le hTGX – qui a tenu la vedette (une première série de 200

exemplaires devrait être commercialisée en 2025 en Allemagne, aux Pays-Bas, en Norvège et en Islande) – mais le groupe MAN avait d'autres nouveautés dans la

poche à présenter près de Salzbourg (Autriche), au moment où il a réuni la presse spécialisée. A l'instar du e-truck. Ce véhicule électrique, sorti d'usine fin

2023, muscle ses capacités d'autonomie et recourt à des batteries de plus en plus performantes. « Il est capable d'effectuer 600 à 800 km par jour et, grâce à nos

> ESSAI

L'HYDROGÈNE ? ÇA RESSEMBLE AU MÉTHANE !

Rouler à l'hydrogène n'impose pas la pile à combustible ! Le MAN hTGX dispose d'un moteur à combustion fonctionnant à l'hydrogène. Au volant, il rappelle un moteur GNV, mais il ne rejette que de l'eau !

L'Europe veut nous faire rouler à l'électricité avec des batteries (BEV - Battery Electric Vehicle), ou à l'hydrogène. Sur ce point, elle n'impose pas la pile à combustible (PàC). Il est donc envisageable d'utiliser un moteur à combustion (ICE - Internal Combustion Engine) avec de l'hydrogène (H₂).

DESTINÉ À LA LONGUE DISTANCE

Une PàC est communément associée à des batteries qui stockent l'énergie

recupérée pendant les ralentissements. Cela présente un intérêt en utilisation urbaine ou régionale. En revanche, les emplois longue distance à vitesse stabilisée sur voie rapide sont peu propices à cette récupération. Ils justifient donc les développements en cours au profit du moteur hydrogène. Bien que DAF ait déjà montré un XF équipé d'un moteur MX13 H2, MAN est le premier constructeur à nous confier le volant d'un camion muni d'un moteur hydrogène. Il s'agit du

prototype hTGX dont le moteur H45 (D38 réalisé) brûle de l'hydrogène. Le temps de fonctionnement du démarreur, le bruit discret et les faibles vibrations rappellent immanquablement un moteur fonctionnant au méthane (GNV). Silencieux sur la route, le hTGX est équipé d'une boîte ZF Traxon dont les rapports passent en souplesse.

FAIRE LE PLEIN EN UN QUART D'HEURE

Le moteur H45 (520 ch, 2500 Nm) a été obtenu en réalisant le D38 afin d'obtenir des performances semblables à celles d'un 13-litres diesel. L'hydrogène n'est pas mélangé à l'air avant admission. Il fait l'objet d'une injection directe. Après des essais hivernaux dans le Nord de l'Europe, c'est sous le soleil espagnol que deux hTGX sont testés au cours de l'été 2024. Fournis par Voith, les réservoirs

nouvelles générations de batteries, il sera en mesure, à l'horizon 2026, de tenir le millier de km », a assuré Manuel Hiermeyer, le responsable de la communication du groupe, lequel déclare par ailleurs qu'un premier lot de 2 000 véhicules est déjà venu alimenter le carnet de commandes de MAN.

FREINAGE D'URGENCE

Le constructeur a, par ailleurs, mis l'accent sur sa nouvelle chaîne cinématique (PowerLion). Portée par le tout récent moteur D3066 (disponible en 6 niveaux de puissance, de 380 à 500 cv), elle doit générer une réduction de consommation de carburant de l'ordre de 3,7 % selon les dirigeants. Au chapitre des autres nouveautés, le constructeur allemand a également mis en vedette sa dernière arme en matière de freinage. Ainsi, ce freinage d'urgence automatique (EBA) – jusqu'à

l'arrêt total – intervient en cas de risque de collision. Également, l'intégration d'un assistant de virage (MAN turn assist) qui assure la sécurité côté passager à près de 180° (à moins de 30 km/h). De plus, deux capteurs radar, installés l'un au-dessus de l'autre, permettent d'appréhender les zones difficiles. En outre, le tableau de bord du camion affiche la distance avec le véhicule qui le précède ainsi que la vitesse de ce dernier. Last but not least, MAN a présenté la dernière mouture de son service de recharge (MAN Charge&CO), dont le lancement est programmé pour mai 2025. Entre autres services, elle offre à l'utilisateur la possibilité de planifier sa recharge avec règlement immédiat à la borne ou en fin de mois. Une hot line doit accompagner ce nouveau service de recharge. ■

Slimane Boukezzoula



Développés par Voith, les réservoirs d'hydrogène compressé sont les organes les plus onéreux du véhicule. Ils nécessitent un savoir-faire spécifique.

© LOÏC FIEUX

d'hydrogène en stockent jusqu'à 56 kg sous 700 bars, ce qui accorde une autonomie de l'ordre de 600 km. Le moteur s'arrête lorsque la pression tombe à 20 bars. Un plein s'effectue en 15 minutes sans dépendre de la puissance disponible sur

le réseau électrique, ce qui présente un avantage vis-à-vis des BEV. Cummins, Daimler Truck, FPT/Iveco, Paccar/Daf et le groupe Volvo, entre autres, travaillent également sur le moteur hydrogène. ■

Loïc Fieux

> DERNIER KILOMÈTRE

ANGERS REÇOIT LE PREMIER FORUM DE LA CYCLOGOLOGISTIQUE

Organisés jusqu'à fin 2026 les forums de la cyclologistique se composent d'une série de 30 événements à travers la France visant à faire découvrir le transport de marchandises à vélo. Angers a ouvert le bal, accordant une place d'importance au domaine du froid.



Le programme CEE Cyclo-cargologie, porté par l'association des Boîtes à Vélo - France, a été lancé avec la tenue de ce premier forum de la cyclologistique.

C'était le premier rendez-vous d'une longue lignée. La ville d'Angers accueillait le premier forum de la cyclologistique. 29 autres événements suivront dans d'autres villes de France sur le même format, jusqu'en 2026. L'objectif : faire découvrir le transport de marchandises à vélo-cargo comme solution aux enjeux de la logistique urbaine. Ce premier événement est développé dans le cadre du programme CEE (Certificat d'Économie d'Énergie) Cyclo-cargologie visant à développer la cyclologistique au niveau national et dont l'association

des Boîtes à Vélo - France a été lauréate en 2022.

LE FROID À L'HONNEUR

Pour son lancement, le forum s'est déroulé dans la ville angevine au cours d'une journée bien remplie : visite du hub de 1000 m² de cyclologistique K'livéo (association locale dédiée à la livraison urbaine), salon d'exposants, piste d'essai de vélos-cargos, conférences, témoignages, tables rondes et ateliers « Nous avons pu mettre en place une visite chez K'liveo, un acteur historique de la

cyclologistique à Angers, le matin en plein pic d'activité pour donner l'occasion aux participants d'observer l'organisation sur place, les types de vélo utilisés, les différents types de métier... », détaille Charlotte Robin, cheffe de projet événementielle Les Boîtes à Vélo - France. En parallèle, le salon des exposants s'est ouvert au sein du Campus CCI Pierre Cointreau avec 10 exposants de la filière venus présenter leurs matériels : biporteurs, triporteurs, vêtements de cyclo-logisticiens... La plénière d'ouverture a été l'occasion de présenter le programme cyclo-cargologie, ses différentes actions et les résultats des études menées (voir encadré) suivie d'une table ronde sous forme de retour d'expérience du programme ColisActiv', au terme de ses trois ans d'activité sur le territoire. L'après-midi débutait quant à lui par une table-ronde sur la logistique du froid à vélo-cargo réunissant trois intervenants : le transporteur et logisticien STEF, le fabricant expert de la chaîne du froid Cold&Co et le spécialiste de la cyclologistique du froid à Angers, Frais Chez Toi. « Ce temps fort a été très apprécié car il s'agit d'un sujet assez concret, parlant et encore un peu méconnu », juge Margherita Alessandrini, responsable de programme Cyclo-cargologie chez Les Boîtes à Vélo. « Nous en sommes encore aux prémices de ce secteur, confirme Anne-Lise Gandon, gérante de Frais Chez toi et administratrice des Boîtes à Vélo. Il existe toujours beaucoup de marchés à aller chercher. L'objectif était de démystifier le froid à vélo, de dire que c'est possible de gérer une chaîne frigorifique en cyclologistique tout en transportant du volume sans problème. » ■

Charlotte Cousin

SALON PROFESSIONNEL DU VEHICULE INDUSTRIEL TECHNO TRANS



16 - 17 - 18 OCTOBRE 2024

MERCREDI - JEUDI - VENDREDI - PARC DES EXPOSITIONS

www.salon-technotrans.com  

> DYNAMIQUE DE CROISSANCE

KLEUSTER MISE SUR LE FROID



Kleuster propose deux gammes sur le segment du froid, une version froid positif ou négatif et une version bi-température.

La marque de vélo-cargos, partenaire de Renault Trucks depuis 2022, mise particulièrement sur le transport sous température dirigée, avec le développement d'un nouveau véhicule bi-température. Tour d'horizon du marché de la cyclologistique et des perspectives de Kleuster avec son nouveau directeur général, Okan Cavusoglu.

Après plus de 20 années passées chez Renault Trucks, où il a notamment accompagné les clients dans leur transition énergétique, Okan Cavusoglu a récemment pris la tête de l'entreprise Kleuster, créée par Gérard Tétu. Ce dernier, « véritable passionné de cyclologistique », travaille désormais à la croissance de l'activité événementielle pour le groupe Jean Lain Mobilité. En tant que nouveau directeur général délégué, Okan Cavusoglu a pour objectif d'accélérer l'activité commerciale de Kleuster en resserrant les liens avec le réseau de distribution de Renault Trucks,

dont l'entreprise est partenaire depuis 2022. Ce partenariat comporte deux volets, l'industrialisation et le commercial, comme le résume son directeur général : « nos vélos cargos sont assemblés dans l'usine Renault Trucks de Vénissieux (qui a la capacité de produire 1 200 vélos à l'année) et sont ensuite vendus et réparés par le réseau du constructeur ». La force du réseau de Renault Trucks fournit à Kleuster des perspectives de croissance intéressantes, avec plus de 300 points de vente et de service dans l'Hexagone (soit en langage voiture, un concessionnaire toutes les 30 min). Kleuster bénéficie d'ores et déjà

d'environ 80 techniciens formés à recevoir les vélos-cargos dans les ateliers Renault Trucks, à commencer par les grandes villes (plus de 100 000 habitants). À noter, Kleuster se targue d'une production locale et majoritairement française et est engagée dans une démarche de certification OFG (Origine France Garantie).

LE FROID, UNE SPÉCIFICITÉ

Actuellement, Kleuster produit environ 300 vélos par an, et concentre 50 % de ses demandes sur le segment du froid. La marque propose une gamme en froid positif jusqu'à 0°C et négatif jusqu'à -20°C, avec Lamberet comme fournisseur de caisses frigorifiques. Quant au groupe froid, il est « maison » comme aime à le souligner Okan Cavusoglu : « Nous achetons tous les éléments pour la conception du groupe froid : les compresseurs, les évaporateurs, les échangeurs thermiques, la régulation, l'électronique, etc. Et nous assemblons le tout nous-mêmes dans

nos ateliers lyonnais, car nous avons la chance d'avoir un directeur technique, qui est un ancien de Carrier, et qui connaît le monde du froid sur le bout des doigts. Nous maîtrisons donc de A à Z, la conception et l'assemblage du froid, ce qui nous démarque de la concurrence ».

La gamme offre une charge utile de 200 kg, un volume utile de 1,3 m³, et bénéficie des homologations ATP sur froid positif et froid négatif. L'autonomie annoncée est d'environ 45 km en froid positif.

Très récemment, l'entreprise a innové en proposant une version bi-température, avec deux compartiments : froid positif et froid négatif pour mutualiser les transports.

Autre élément de différenciation, l'entreprise a développé une fonctionnalité de programmation mise en température de la caisse frigorifique avant le chargement pour assurer la continuité de la chaîne



« L'AN PROCHAIN NOUS PRODUIRONS ENTRE 500 ET 800 VÉLOS-CARGOS »
OKAN CAVUSOGLU,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE KLEUSTER.

du froid et maximiser l'autonomie du vélo-cargo.

UN AVENIR PROMETTEUR

Avec 50 % des demandes actuelles qui concernent le froid, à parts égales entre des acteurs de l'événementiel et du food (autoentrepreneurs, TPE, vendeurs ambulants) et de la livraison pour la grande distribution, les restaurants ou encore les supérettes dans les hypercentres, Okan Cavusoglu entrevoit de belles perspectives pour l'avenir.

« Le marché de la cyclologistique va connaître une croissance continue jusqu'en 2030, et si cela a commencé avec des TPE ou des autoentrepreneurs, le potentiel de développement sera incarné par les logisticiens, qui pour l'instant testent avant d'investir. L'accélération du marché aura lieu avant 2030 mais nous n'y sommes pas encore. Si je me projette l'an prochain, je pense que nous produirons entre 500 et 800 vélos », conclut-il. ■

Élodie Fereyre



Vous souhaitez maîtriser la chaîne du froid durant le transport ?

Avec Webfleet, atteignez vos objectifs.

Vous seul connaissez les besoins de votre entreprise, et nous sommes là pour vous aider à y répondre. Suivi en temps réel des températures, réduction de la consommation de carburant, amélioration de la sécurité et de la productivité - quel que soit votre objectif, vous y parviendrez grâce à Webfleet.



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



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.

