

NUMÉRO 58 | OCTOBRE 2025

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

- »» SUPPLY CHAIN EVENT
L'IA AU SOMMET
- »» BENOÎT FRETTE
CHRONOPOST ACCÉLÈRE
- »» LAVAGE
PLEIN LES YEUX



FLASHEZ POUR LIRE
LE MAGAZINE!

DOSSIER
EN QUÊTE
D'ÉNERGIES

viastore 
a TOYOTA AUTOMATED LOGISTICS company

Conçu et fabriqué aux Pays-Bas



blueSeal®

le rideau d'air haute performance

BlueSeal garde les marchandises au frais à l'intérieur de votre véhicule en faisant office de barrière efficace et continue quand les portes de chargement sont ouvertes.



KEEP YOUR COOL

- Respect de la chaîne du froid**
- Économie de carburant**
- Sans contact pour les livreurs**

S'adapte à tous les véhicules :



La technologie du rideau d'air BlueSeal est protégée par plusieurs brevets Découvrez nos tests et nos analyses sur www.blueseal-aircurtains.com



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.

BENOÎT FRETTE,
PRÉSIDENT DE CHRONOPOST
« NOTRE CHALLENGE PORTE SUR LE BTOB QUE L'ON CONSIDÈRE COMME UNE ALTERNATIVE À LA PALETTE. »

ÉDITEUR : Nouveaux Horizons Sarl
4 route de Fontainebleau.
77690 Montigny-sur-Loing
SIRET 394 263 552 00033
Froid News, TRM & Logistique,
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
Ont participé à ce numéro : Pierre Besomi,
Loïc Fieux, Charlotte Cousin, Bruno Tallut,
Sylvie Warnet.
ÉDITRICE DÉLÉGUÉE,
PUBLICITÉ & PARTENARIATS :
Laurence Emery, froidnews@defis-regie.com
Tél. : 06 11 87 20 61
DIRECTRICE DE CLIENTÈLE :
Maëla Vercoustre,
maela-froidnews@defis-regie.com
Tél. : 06 07 36 24 33
ABONNEMENTS : Carole Dubbeld,
carole.dubbeld@froid-news.com
CONCEPTION GRAPHIQUE : Philippe Arzur
PHOTOS : DR · DÉPÔT LÉGAL : OCTOBRE 2025
IMPRIMÉ EN FRANCE

ÉDITORIAL

DÉCROCHER LA LUNE

C'est un fait, le TRM génère une part importante des émissions. Le transport et l'entreposage en température dirigée n'y échappent pas malgré les efforts des entreprises qui doivent trouver leur équilibre financier et rester compétitives. Plusieurs leviers d'action sont déjà mis en place : le choix des énergies bas carbone pour les moteurs, les groupes frigorifiques et la production de froid des plateformes. Cette recherche de l'efficacité énergétique n'est, hélas ! pas souvent compatible avec les contraintes budgétaires ou la rareté voire l'absence d'infrastructures de recharge. Pour y parvenir, ces infrastructures à la fois externes et internes aux transporteurs doivent être massivement déployées. Avec quelles ressources financières ? Soyons lucides : il y a loin de la coupe aux lèvres puisque 97 % des véhicules de transport neufs vendus sur le continent européen étaient encore thermiques en 2023. Le « serpent de fer » du report multi-modal (rail-route et fluvial) ou encore l'augmentation du taux de remplissage des moyens, constituent aussi des pistes d'optimisation. À la marge. Enfin, face à une réglementation bas carbone de plus en plus stricte, l'influence des clients et des fournisseurs pèse dans les choix stratégiques. Difficile de rouler à contrecourant. D'où la nécessité de l'intégration des critères environnementaux dans les processus décisionnels. C'est un prérequis comme l'optimisation des plans de tournées, la généralisation de l'éco conduite, la maintenance préventive et prédictive plus rigoureuses afin de prolonger la durée de vie des véhicules, ainsi que la gestion fine de la pression des pneumatiques. Ainsi, le mix des bonnes pratiques plus durables et résilientes s'inscrit-il dans les objectifs de décarbonation. Seront-ils atteints en 2030, soit à peine dans plus de 4 ans, pour décrocher la lune ?

PIERRE BESOMI

SOMMAIRE

10



ACTUALITÉS :
L'ATFRIE EN
PREMIÈRE LIGNE

14



MÉTIER LOGISTICIEN :
CHRONOPOST
EN MODE CONQUÊTE

16



DOSSIER ÉNERGIES :
Y-A-T-IL UN PARI
SANS RISQUE ?

22



FOCUS LAVAGE :
SOBRIÉTÉ
ET RECYCLAGE

28



FLASH :
PRODUITS
ET SERVICES

COOL NEWS !

David Sitruk nouveau DAF de Petit Forestier

Le groupe Petit Forestier annonce la nomination de David Sitruk en tant que directeur administratif et financier groupe. David Sitruk a précédemment occupé le poste de group CFO d'Eurostar, où il a joué un rôle déterminant dans la fusion avec Thalys. Auparavant, il a passé dix ans au sein de la direction financière de la SNCF, où il a occupé des fonctions à la fois stratégiques et opérationnelles, notamment en tant que directeur finances. Cette nomination marque une étape importante dans la stratégie de transformation et de croissance du groupe Petit Forestier. Grâce à son expertise internationale, sa vision stratégique et sa capacité à conduire des transformations complexes, David Sitruk apportera au groupe une gouvernance financière renforcée et contribuera à la création de valeur durable.

Forankra et Altec France s'associent

Forankra, spécialiste de la sécurisation du transport de marchandises, de l'optimisation de volume, du transfert de charge et des équipements de quai, annonce la fusion de ses activités en ligne avec celles d'Altec France, fabricant de ponts et rampes de chargement en aluminium et fournisseur de solutions de stabilisation et de calage. Ainsi, www.forankra.fr devient la plateforme unique regroupant l'ensemble des produits Forankra, la gamme Dock Equipment et les produits Altec France. Les sites internet d'Altec France et de Forankra Dock Equipment ne sont plus accessibles. Cette évolution vise à simplifier l'expérience client en offrant une gamme de produits élargie sous une seule plateforme.



La filiale de Colis Privé, MIPI, a atteint 9 millions d'euros de CA en 2024.

> DERNIER KILOMÈTRE

CEVA LOGISTICS AQUIERT MIPI

CEVA Logistics, le spécialiste de la logistique 3PL, annonce l'acquisition de la start-up française MIPI par sa filiale Colis Privé. Cette opération marque une étape clef dans le renforcement de son offre de livraison du dernier kilomètre en France.

La fondatrice de MIPI, Yasmine lamarene, est nommée directrice générale du Colis Privé Group. Elle reste aussi à la direction de MIPI en tant que filiale du Groupe. Créée en 2020, MIPI s'est développée dans la livraison urbaine avec la volonté de proposer un service agile, de qualité et plus responsable. En quelques années, l'entreprise a atteint un chiffre d'affaires de 9 millions d'euros (2024). Avec plus de 300 livreurs et fort d'un réseau de distribution couvrant plus particulièrement les métropoles de Paris, Marseille, Lyon, Lille et Bordeaux, MIPI se distingue par sa volonté d'allier impact environnemental et impact social, en valorisant ses chauffeurs-livreurs comme de véritables ambassadeurs auprès de ses clients. « La livraison constitue un maillon essentiel de l'expérience d'achat. Avec MIPI, le Colis Privé Group consolide sa capacité à garantir un service flexible, fiable et attentif à l'environnement comme au bien-être de ses équipes », explique Frédéric Obala, Senior Vice-Président, E-commerce, CEVA Logistics.

TRANSPORT DÉCARBONÉ

MIPI développe une logistique du dernier kilomètre à la fois performante

et responsable, en rupture avec les modèles traditionnels. Sa flotte de véhicules éco-responsables et sa gestion optimisée des tournées est au service d'un transport urbain décarboné. L'entreprise comptabilise 40 % de femmes dans ses effectifs, un chiffre inédit dans ce secteur. Le modèle RH de MIPI repose sur des contrats à durée indéterminée, la formation continue et la qualité de vie au travail, dans un secteur souvent caractérisé par de l'emploi temporaire. « Cette opération est une formidable opportunité pour accélérer notre impact, tout en renforçant nos forces communes : proximité, qualité et responsabilité. Colis Privé et MIPI s'associent pour un même projet : démontrer qu'il est possible de conjuguer qualité de service, respect social et transition écologique dans le transport du dernier kilomètre. MIPI va profiter des 30 années d'expérience de Colis Privé, ainsi nous continuerons ensemble à avancer avec cette ambition commune. Je suis fière de prendre la direction de ce nouvel ensemble », commente Yasmine lamarene, Directrice générale de Colis Privé, et fondatrice de MIPI. ■

> ÉVÉNEMENT

UN PROGRAMME ENRICHIS POUR SUPPLY CHAIN EVENT

Le salon organisé par RX France et Supply Chain Magazine se tient à Porte de Versailles du 14 au 15 octobre. Dans un contexte où les entreprises font face à de nombreuses incertitudes, l'édition 2025 revient avec de nouveaux formats de contenus et des solutions concrètes pour renforcer l'efficacité, la planification et la prévision des supply chain.

« Sur la base d'une édition 2024 réussie - marquée par plus de 1 100 rendez-vous d'affaires, avec une progression de 14 % - nous avons franchi une nouvelle étape pour qu'il reflète au plus près la réalité du terrain. Supply Chain Event, c'est aujourd'hui une plateforme complète où se rencontrent expertise, innovation et retour d'expérience. 73 % des visiteurs de l'an dernier ont trouvé des réponses concrètes à leurs problématiques, c'est notre plus belle réussite », souligne Laurence Gaborieau, directrice du salon.

ACCÉLÉRER LES PRISES DE DÉCISION

L'édition 2025 s'articule autour de formats éditoriaux enrichis, conçus pour favoriser l'échange, la montée en compétence et l'appropriation de solutions opérationnelles. Trois nouveaux formats

font leur apparition cette année. Les workshops collaboratifs qui offrent un cadre d'échange structuré entre pairs autour de cas pratiques et de problématiques ciblées. Ils visent notamment à stimuler la co-construction de solutions, dans un esprit d'intelligence collective. En parallèle, les masterclass, au format plus descendant, permettent d'approfondir un sujet de fond avec l'appui d'un expert dans une logique de transfert de compétences à haute valeur ajoutée. Ces formats viendront compléter une ligne éditoriale construite par la rédaction de Supply Chain Magazine, en collaboration avec les équipes RX, fidèle à son approche ancrée dans les réalités opérationnelles du terrain. Le salon fait également une large place aux case studies, avec des retours d'expérience concrets d'entreprises illustrant la mise en œuvre de solutions supply chain dans des contextes variés, qu'ils soient industriels, logistiques ou technologiques tout au long de la chaîne de valeur, de l'amont à l'aval. L'ensemble du programme s'articule autour du Cube, véritable point névralgique du salon,

pensé comme un espace central de rencontres et d'échanges, où se tiennent notamment les rendez-vous d'affaires, les pitches des concours et la Fresque de la Supply Chain animée par le Club Déméter, think tank de référence sur les enjeux logistiques durables.

COLLEQT : UNE INNOVATION DIGITALE AU SERVICE DES VISITEURS

Supply Chain Event a l'ambition de confirmer son rôle de catalyseur de rencontres et de performance pour les participants. À ce titre, l'édition 2025 introduit Colleqt, une technologie simple et puissante qui offre la possibilité à chaque visiteur, via un QR code visible sur chaque stand, de scanner un exposant et de recevoir immédiatement les informations essentielles. Ce dernier a ainsi accès à un compte-rendu détaillé de visite, incluant les coordonnées des personnes ayant manifesté un intérêt, même sans interaction directe. Une solution pensée pour fluidifier le parcours visiteur, tout en renforçant les opportunités de business des exposants. ■

Secures everything in transit

Votre équipementier de
véhicules industriels et urbains

Optimisation de volume XTRADECK-SYSTEM

Doublez vos capacités en fourgon* froid et sec (66 palettes au lieu de 33)

Les poutres porteuses existent en 2 capacités :

- Xtradeck System Standard
capacité chargement : 1000 daN
capacité blocage : 1200 daN
- Xtradeck System Heavy-Duty
capacité chargement : 1200 daN
capacité blocage : 1300 daN

Réduction des TMS et nuisances sonores (<60dB)

Piek

Membre de la

*Existe aussi pour véhicules bâchés

SOLUTRANS

18 au 22
NOV. 2025
EUREXPO LYON

VENEZ NOUS
RENCONTRER !

FORANKRA
STAND : 3 C 045

ALTEC FRANCE
STAND : 3 C 051

Forankra - 69780 MIONS +33 (0)4 72 45 01 20 info@forankra.fr www.forankra.fr

> PREMIÈRE EUROPÉENNE

SWISSLOG ÉQUIPE LA RÉSERVE DES SAVEURS

Logistique du sec, froid & surgelé combinés : tel est le challenge relevé par Swisslog pour La Réserve des Saveurs avec cette première européenne.

Le spécialiste mondial des solutions d'automatisation et de logiciels pour entrepôts a réalisé l'installation de l'AutoStore Multi-Temperature Solution, chez le distributeur alimentaire rhône-alpin, La Réserve des Saveurs. Celui-ci a fait le choix d'une solution tri-température avec froid négatif jusqu'à -25°C. En tant qu'intégrateur, Swisslog a marqué une première européenne, à la fin de l'année dernière, avec l'installation de ce système innovant. « Nous sommes capables de gérer les produits en ambiant, frais et surgelé, à partir de la même station de travail double. Il s'agit du FusionPort Staging. Le tout est supporté par une plateforme logicielle SynQ (WMS et WCS), qui nous permet de faire communiquer toutes les solutions », indique Philippe Dugougeat,

directeur général France de Swisslog (qui avait repris AutoStore en 2010).

DES ERREURS DIMINUÉES PAR 10

La solution a été déployée par Swisslog avec le prestataire frigorifique Froid Seicar. Elle comprend ainsi deux systèmes AutoStore (un ambiant/sec et un autre en froid positif) ainsi que deux modules surgelés ; l'ensemble étant relié grâce à un convoyeur : « Nous souhaitons un système robotisé capable de gérer les trois températures tout en augmentant la productivité des opérateurs », explique Alexandre Grandjean, directeur général de La Réserve des Saveurs. À la suite de cette installation, les bénéfices n'ont pas tardé à se faire sentir : « Cela nous a permis de prendre de nouveaux marchés grâce au gain de place. Au niveau



des performances, nous avons constaté que la qualité de préparation des commandes s'en était ressentie de façon très positive avec la diminution des erreurs par 10. Nous avons également enregistré une réduction de nos dépenses énergétiques car les robots consomment très peu. Nos coûts énergétiques n'ont pas bougé alors que nous avons gagné 80 % d'espace de stockage. Ce projet représente une véritable révolution pour notre activité. Non seulement il améliore considérablement notre efficacité, mais il permet également de réduire notre empreinte carbone. Nous sommes impatients de déployer cette technologie sur l'ensemble des sites du groupe. » La Réserve des Saveurs annonce qu'elle totalisera 3 sites sous ce même format d'ici fin 2026. ■

Charlotte Cousin

> PERFORMANCE

CARRIER TRANSICOLD LANCE DEUX NOUVELLES UNITÉS SUPRA HE

Carrier Transicold enrichit sa gamme d'unités Supra Haute Efficacité (HE) avec les Supra HE 11 Multi-Température (MT) et HE 13 MT. Ces deux systèmes, disponibles en versions standard et silent, sont conçus pour être compatibles avec l'une des gammes d'évaporateurs les plus complètes du marché. Le Supra HE 11 permet une configuration à double compartiment, tandis que le Supra HE 13 offre la flexibilité d'une configuration à deux ou trois com-

partiments. En fonction des dimensions de la caisse et des exigences spécifiques de l'application, ces unités offrent deux niveaux de capacité de réfrigération distincts, le Supra HE 13 MT étant le plus puissant de la gamme. L'augmentation de la capacité de débit d'air des évaporateurs a permis d'améliorer la circulation de l'air et de garantir des températures constantes à l'intérieur de la caisse. Testé dans des conditions extrêmes allant de -30°C à 55°C, le système garantit

un fonctionnement fiable dans tous les environnements. Son design revisité conserve la capacité d'inclinaison de la cabine pour un accès facile et un entretien simplifié. « Avec les unités Supra HE 11 MT et HE 13 MT, Carrier Transicold établit de nouveaux standards d'efficacité dans le transport réfrigéré multi-température », témoigne Jean-Michel Vadecard, directeur produit Truck Trailer International, Carrier Transicold. « Ces solutions offrent des performances de réfrigération optimisées, une consommation de carburant réduite, un design compact et des capacités de débit d'air améliorées pour s'adapter à toutes les configurations de camions sur le marché. » Ces unités sont équipées d'un système télématique. ■

COMMENT LE KRONE COOL LINER ALLIE ÉCONOMIE ET DURABILITÉ

La logistique frigorifique moderne est confrontée à des défis majeurs : d'une part, les marchandises sensibles telles que les denrées alimentaires ou les médicaments doivent être transportées dans des conditions précisément contrôlées, tandis que d'autre part, la pression s'intensifie pour utiliser des solutions économes en énergie et respectueuses de l'environnement. C'est précisément là qu'intervient le KRONE Cool Liner, un fourgon sous température dirigée qui allie efficacité, flexibilité et durabilité.

LE DÉFI : REFROIDIR DANS DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES ET DURABLES.

L'efficacité énergétique et le contrôle précis de la température sont deux des exigences clés de la logistique frigorifique. Une chaîne du froid instable peut entraîner des pertes de qualité et des pertes financières importantes, tandis que la hausse des coûts énergétiques et le durcissement des réglementations environnementales imposent des exigences supplémentaires aux entreprises de transport. En ce qui concerne les émissions de CO₂, les transporteurs recherchent de plus en plus des solutions qui allient respect de l'environnement et efficacité économique.

LA SOLUTION : LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA FLEXIBILITÉ

Avec son châssis intégral, le KRONE Cool Liner offre un châssis particulièrement stable, qui constitue la base d'un véhicule durablement efficace. L'isolation optimisée de la carrosserie réduit non seulement les coûts énergétiques de fonctionnement, mais contribue également de manière importante au développement durable dans le domaine de la logistique.

Une technologie de capteurs moderne et des systèmes de contrôle intelligents garantissent le maintien d'une température constante dans le fourgon. Cela signifie que la température requise pour le produit concerné reste à tout moment dans une plage déterminée et que la chaîne du froid est maintenue, ce qui est un facteur décisif pour la sécurité alimentaire.

Mais le Cool Liner ne se contente pas d'établir des normes en matière d'efficacité énergétique : sa flexibilité en fait une solution polyvalente pour les exigences du transport. Les versions vont du Cool Liner Multitemp, qui permet différentes zones de température, au Cool Liner Double Deck, qui permet de charger deux fois plus de palettes, en passant par le Cool Liner Meathang, spécialement conçu pour le transport de viande suspendue.

COOL LINER ÉLECTRIFIÉ : UNE SOLUTION DURABLE POUR TOUS LES BESOINS DE TRANSPORT

Avec le Cool Liner associé au Thermo King AxlePower, KRONE propose une solution de transport frigorifique d'avenir et sans émissions. Le groupe frigorifique entièrement électrique Thermo King Advancer A-500e est alimenté par un essieu générateur BPW ePower à récupération d'énergie et le Thermo King EnergE Pack. L'énergie récupérée lors du freinage et de la roue libre alimente le bloc de batteries monté sous la carrosserie, qui assure le fonctionnement du système de refroidissement pendant la conduite et à l'arrêt.

L'un des principaux avantages de ce système est que le groupe frigorifique n'émet ni CO₂ ni particules et est nettement plus silencieux que les groupes diesel conventionnels, ce qui constitue un avantage manifeste pour les livraisons nocturnes dans les zones résidentielles. De plus, la disposition du bloc-batterie assure une répartition plus uniforme du poids, ce qui réduit le risque de surcharge de l'essieu moteur en cas de charge partielle. Grâce à une prise de charge de type 2, le bloc-batterie peut également être chargé à l'extérieur et l'unité peut être alimentée par une prise de quai de 400 V.

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT POUR LA LOGISTIQUE FRIGORIFIQUE

Les exigences en matière de logistique frigorifique évoluent constamment. Outre la garantie d'une chaîne du froid ininterrompue, les questions environnementales et d'efficacité jouent également un rôle de plus en plus important. Des solutions technologiques telles que le Cool Liner avec Thermo King AxlePower montrent que des approches durables sont déjà envisageables aujourd'hui. La tendance vers un transport sans émissions et une efficacité énergétique optimisée se poursuivra et donnera un nouvel élan au marché.



Frigo Scopie

Offre exclusive réservée
aux transporteurs



Votre entreprise,

Star

d'un reportage sur-mesure dans **FroidNews**

Qui mieux que **Froid News** peut mettre votre entreprise en lumière ?

Caractéristiques techniques

- Cahier de 4 à 16 pages traitant exclusivement de votre entreprise dans le magazine Froid News. Format A4. Papier luxe 135 grammes/m².
- Également disponible en version digitale pour mise en ligne sur votre site, linkedin, envoi e-mailing.

Etude de votre besoin et devis

Pierre Besomi
Éditeur de Froid News depuis 2014
pierre.besomi@froid-news.com
Tél. : 06 11 84 13 47

> EXPÉRIENCE CLIENT

GLACE CARBONIQUE : COMMENT ÉVITER LES RUPTURES ET LIMITER LES COÛTS ?

Produire de la glace carbonique 24h/7j : c'est le pari de Polarstick, avec une capacité de 2 500 kg/heure. Présente en AURA, Grand Est et PACA, l'entreprise assure une couverture nationale. Zoom sur ce nouvel acteur qui bouscule le marché fermé de la glace carbonique.

le CO₂ émis durant le processus de production. Résultat : une boucle quasi fermée, où les émissions redeviennent matière première avec moins de pertes et plus de résilience. Ce fonctionnement circulaire permet à Polarstick de concilier performance industrielle et responsabilité environnementale. Il sécurise les approvisionnements tout en réduisant l'empreinte carbone globale. Produire autrement, c'est aujourd'hui produire mieux. Polarstick l'a compris et en fait sa signature industrielle.

GAGNER EN RENTABILITÉ

Dans ce contexte, Olivo fournit sa gamme de conteneurs isothermes, véritable levier pour rentabiliser le transport de glace carbonique. Réduire les coûts liés à la logistique de la glace carbonique commence, en effet, par le choix d'un bon outil métier avec un contenant performant qui limite les pertes et optimise chaque trajet. Qu'il s'agisse de sticks, pellets ou blocs, l'enjeu reste identique : réduire la sublimation en optimisant le chargement. « Olivo répond à ce besoin avec des conteneurs isothermes robustes, conçus en double paroi polyéthylène et mousse polyuréthane injectée pour une isolation optimale, explique Edina Galfi, responsable marketing d'Olivo. Les conteneurs peuvent conserver jusqu'à 340 kg de pellets pendant 10 jours sans ouverture, avec seulement 7 à 8 % de sublimation le premier jour, puis 5 % par jour suivant. » Soit une performance trois fois supérieure à un contenant en polystyrène expansé, avec à la clé des économies sensibles. « Leur isolation est excellente et leur ergonomie facilite la manutention, même en espace réduit », témoigne Anthony Faure, directeur commercial chez Polarstick. Avec ses options ergonomiques, Olivo optimise la chaîne logistique de Polarstick, du pelletizer au client final. ■

Sylvie Warnet



Cercle vertueux entre Olivo et Polarstick pour réduire les coûts liés à la logistique de la glace carbonique qui commence par le choix d'un bon outil métier.

Dans l'univers exigeant du froid industriel, chaque maillon compte. Depuis 1956, Olivo accompagne la filière dans le déploiement d'une logistique du froid responsable et performante. En atteste, en particulier, l'expérience de son client Polarstick qui mise sur l'autonomie industrielle et la circularité du CO₂.

AUTONOMIE INDUSTRIELLE ET CIRCULARITÉ DU CO₂

Polarstick a choisi un modèle entièrement intégré : production en continu sur trois sites,

logistique sans intermédiaire et livraison J+1. Ainsi, l'industriel assure-t-il la maîtrise totale de la chaîne de production, garante de fiabilité et de réactivité. Mais Polarstick ne s'arrête pas là. Son modèle repose sur une véritable logique d'éco-circularité. Le CO₂ utilisé pour produire la glace carbonique provient de rejets industriels, revalorisés au lieu d'être relâchés dans l'atmosphère. Cette approche limite les extractions et inscrit cette entreprise dans une dynamique de recyclage. Les installations vont plus loin encore : elles captent et réinjectent



L'organisation patronale des entreprises du transport frigorifique espagnol est aux avant-postes de conquêtes sociales importantes qui préservent à la fois les intérêts des transporteurs, la santé et le respect de leurs chauffeurs.

» ESPAGNE

L'ATFRIE EN PREMIÈRE LIGNE

Les transporteurs frigorifiques espagnols poursuivent leurs actions pour atteindre des objectifs de conquêtes économiques et sociales. Au fait, les organisations patronales françaises auraient-elles pris du retard ?

Depuis le 1^{er} septembre 2022, le décret royal s'est appliqué avec la plus grande fermeté : les conducteurs travaillant sur le territoire espagnol n'ont, en effet, plus le droit d'intervenir sur les opérations de chargement et de déchargement. Il est également prévu une indemnisation au bénéfice de l'entreprise de transport pour les temps d'attente au-delà d'une heure. En outre, le décret-royal rend l'indexation

gazole obligatoire. « Il est urgent d'étendre ces accords à tous les États membres de l'Union européenne, a déclaré Pedro Conejero Gandia, vice-président de l'ATFRIE, l'association des transports frigorifiques espagnols au 8^e congrès de l'organisation patronale espagnole, près de Valence. Le respect des fondamentaux du règlement et de la directive européenne en faveur de la santé et de l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs, sont aussi des

impératifs qui prônent l'interdiction de ces activités offensantes pour la dignité des professionnels de la conduite. » Le ton était donné pour ce congrès annuel de l'ATFRIE qui a réuni, une fois encore, un bel aréopage de transporteurs-logisticiens, fournisseurs et représentants de l'administration. Au menu de ces entretiens, la pérennité des entreprises de transport sous froid dans un secteur très fragmenté puisque 53 % des entreprises n'ont qu'un seul véhicule. « L'ATFRIE travaille également sur l'obtention de garanties concernant la viabilité sociale, économique et environnementale d'un secteur d'activité qui représente 2 % du PIB », a poursuivi Pedro Conejero qui a rappelé quelques-uns des principaux accords obtenus lors de précédentes négociations. Le document détaille les propositions négociées entre le comité national et l'administration. Citons, le paiement à 30 jours assorti d'un barème de sanctions à partir de 60 jours. L'indexation du carburant à partir de 5 % d'augmentation du prix. La facturation à partir de la première heure pour le temps d'attente >>>

AVEC FRAIKIN, LOUEZ L'AVENIR

Des véhicules à **énergies alternatives** pour s'adapter à **toutes les routes.**



Parc de véhicules frigorifiques à énergies alternatives



Solutions adaptées aux normes environnementales actuelles et futures



Réduction des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie



Expertise technique et accompagnement sur-mesure dans la transition énergétique



Fiabilité et performance d'un vaste réseau d'agences

SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON-EUREXPO

NOUS RENCONTRER, C'EST FAIRE AVANCER VOTRE TRANSPORT

Retrouvez-nous

HALL 05 ALLÉE C STAND 022



>>> en ramasse et livraison. Le contrôle pour lutter contre la fraude par les sociétés « boîte à lettres ». Et surtout : l'interdiction du chargement et du déchargement par les chauffeurs et les échanges palettes en raison des conditions de pénibilité de ces activités épuisantes. « Nous sommes très satisfaits de ces accords sur le pooling qui présentent dix avantages significatifs pour la profession », se félicite le vice-président. Des avantages énumérés, ci-après :

1. Garantie de l'hygiène, traçabilité et élimination des risques alimentaires et de la contamination par des palettes assainies par des sociétés autorisées.
2. Élimination du poids des palettes et des supports (de 1,2 tonne), résultant de la réduction de la consommation du carburant et de la pollution.
3. Élimination d'un travail pénible (25 kg x 33 palettes = 825 kg) pour les conducteurs d'une moyenne d'âge avancée, spécialement en transport de longue distance ou international.
4. Meilleure sécurité routière en éliminant l'effort physique des conducteurs pour ce travail.
5. Élimination importante des coûts salariaux liés aux heures de travail des conducteurs et aux besoins du contrôle administratif inhérent.
6. Meilleur être et attractivité du poste du conducteur en réduisant les problèmes tels que les TMS, en diminuant les arrêts de travail et en facilitant l'accès des femmes au métier de conductrice.
7. Élimination des dangereux risques de vols et d'atteinte à l'intégrité physique des conducteurs (certains décès sont à regretter).
8. Amélioration de la sécurité des conducteurs, sur des aspects physiques et psychologiques.
9. Élimination des désaccords dans les contrôles lors de la réception des palettes d'échange vides en évitant des retards dans le paiement des services de transport dus à des non-conformités.
10. Réduction des heures supplémentaires de pénibilité pour les chauffeurs.

Toutes ces conquêtes des professionnels espagnols indiquent peut-être une voie que leurs homologues français peinent à

ÉTUDE CNR

Suivant la convention collective appliquée, les écarts salariaux sont très importants d'une province à l'autre en Espagne (2023) : de 12 244 € bruts par an dans la province d'Orense (Galice) à 30 153 € bruts par an dans les Asturies. En Catalogne et au Pays basque (proximité géographique avec la France et forte intensité concurrentielle avec le pavillon français), l'étude indique des écarts significatifs des coûts d'exploitation : le coût conducteur a augmenté en Catalogne depuis 2020, passant de 41 565 € par an à 44 736 € par an, soit une inflation de +7,6 % en 3 ans. Ceci s'explique par une augmentation des minima légaux tant sur le brut que sur les indemnités de déplacement. Au Pays-Basque (province de Biscaye), le coût est de 51 310 € par an.

Le poste carburant a augmenté de près de 39 % en 2023 par rapport à 2020, principalement en raison d'une flambée des prix de l'énergie due à la crise en Ukraine. Les pneumatiques sont aussi concernés, +47 %, et le coût de détention d'un véhicule, +22 % par rapport à 2020. Au final, selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un ensemble routier espagnol exploité par un transporteur catalan affecté en longue distance à l'international se situe à 1,10 €/km, contre 1,25 €/km pour un transport basque.

(Sources CNR).



« NOUS SOMMES TRÈS SATISFAITS DE CES ACCORDS SUR LE POOLING QUI PRÉSENTENT DES AVANTAGES SIGNIFICATIFS. »

PEDRO CONEJERO GANDIA,
VICE-PRÉSIDENT DE LATFRIE.



Rencontre au sommet : (de g. à d.) Pedro Conejero, Nicolas Olano et José Esteban Conesa, président de Primafrío.

défricher. Il est vrai que la succession de 5 ministres des transports en deux mandats présidentiels, n'est pas de nature à

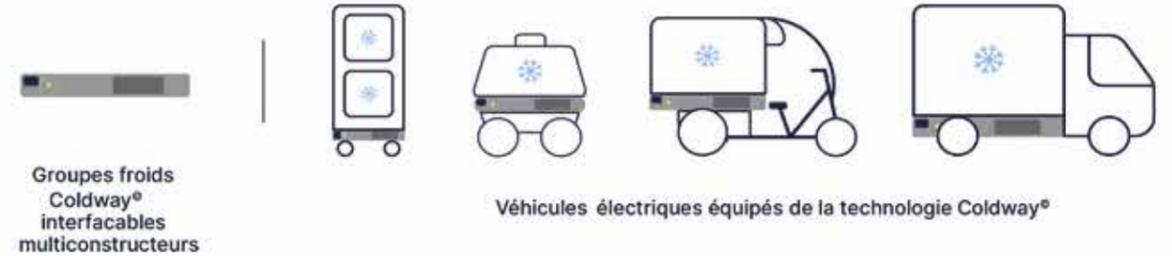
favoriser le maintien d'une ligne directrice pour un dialogue apaisé et constructif. ■

Pierre Besomi

Technologie Coldway®

Le système de réfrigération autonome et décarboné qui révolutionne la livraison urbaine

De 96L à 12m³, nous intégrons tous types de mobilités :



AUTONOME
sans batterie externe

SIMPLE
fonctionnement autopiloté

DURABLE
> 12 ans

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

Investissez malin, gagnez durablement !

Avec nos offres de financement, maîtrisez vos coûts et investissez dès aujourd'hui dans une solution durable, rentable et adaptée à vos besoins.



MÉTIER LOGISTICIEN



Créée en 1985 au sein du groupe La Poste, Chronopost dessert 230 pays dans le monde grâce à une équipe de 4 000 collaborateurs (environ).



L'usage intensif des conteneurs isothermes constitue un avantage compétitif et apporte une grande agilité.



Benoît Frette est entré au comité de direction de Chronopost en 2010 puis au directoire en 2016 en tant que directeur général.

> AMBITIONS

CHRONOPOST EN MODE CONQUÊTE

Benoît Frette, président de Chronopost, exprime les ambitions du premier acteur national de la livraison express de colis jusqu'à 30 kg aux entreprises et aux particuliers ; avec une impulsion toute particulière pour Chronofresh.

À travers sa filiale Chronofresh, Chronopost accélère ses activités de diversification, à la fois sur les produits alimentaires distribués sous température dirigée en BtoB et le secteur healthcare. « On est dans une phase de développement sur un marché très actif et en pleine transformation, avec des vrais métiers qui sont créés comme les plates-formes e-commerce sur l'alimentaire et les box qui ont permis d'étendre leur capacité partout en France, explique Benoît Frette. Notre objectif de pénétration du marché est très élevé. Aujourd'hui, c'est 30 % de notre activité sur la partie Chronofresh et on aimerait équilibrer à 50-50 le BtoB et le BtoC. Notre challenge porte sur le BtoB que

l'on considère comme une alternative à la palette. Cela nécessite un véritable accompagnement pour changer les lignes de production, pour faire en sorte d'intégrer un prestataire différent des prestataires de la messagerie. » Dans ce contexte, le président accélère les investissements dans l'activité santé et alimentaire à Paris et plus largement en Île-de-France et dans la région lyonnaise pour assurer la croissance pendant cinq ans : extensions de chambres froides, avec pas moins de 34 chantiers en particulier pour la partie alimentaire dans la centaine d'agences en France pour éviter la saturation des capacités de stockage. Idem pour la partie santé. En bon gestionnaire, Benoît Frette investit

puissamment dans les conteneurs isothermes plutôt que dans les véhicules frigorifiques, gagnant ainsi en compétitivité et en agilité. Enfin, Chronopost vise 2 000 points relais dans les magasins de proximité d'ici 2027, en s'appuyant sur les chambres froides existantes.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'augmentation quasi exponentielle des livraisons de colis à domicile interroge sur la transition énergétique. « Nous exploitons déjà 250 véhicules dits propres sur un parc de 1 600 moyens. Nous poursuivons la transformation de notre flotte avec une attention particulière pour les véhicules électriques affectés aux livraisons urbaines. Nous allons poursuivre nos efforts dans ce sens. 12 agences sont déjà équipées pour avitailler nos véhicules. Cette transition réclame une coordination et une collaboration fortes avec nos partenaires fournisseurs. On a toute une équipe dédiée à cette activité-là. On est en train de trouver des solutions en véhicules électriques qui puissent s'adapter à tous nos métiers, à la fois santé et alimentaire. On construit le bon modèle électrique avec le bon niveau de batterie et le bon niveau de charge pour nous accompagner. » Enfin, le marché international nourrit d'autres grandes ambitions pour Chronopost qui s'appuie

sur les moyens de Geopost, leader européen de la livraison de colis et de solutions pour l'e-commerce, et société holding du Groupe La Poste.

Espagne, Belgique, Pays-Bas sont déjà connectés à Chronopost. Demain, l'Italie et d'autres pays. ■

Pierre Besomi

« NOTRE CHALLENGE PORTE SUR LE BTOB QUE L'ON CONSIDÈRE COMME UNE ALTERNATIVE À LA PALETTE. »

BENOÎT FRETTE,
PRÉSIDENT DE CHRONOPOST.

> RIDEAU D'AIR

EXIGEZ LA QUALITÉ RK COM !

Vos clients exigent que leurs denrées périssables arrivent chez leurs clients dans les règles de l'art. RK COM a la solution avec ses rideaux d'air RKair pour carrosseries isothermes et RKair Industrie pour portes de quai et zone de préparation de commandes.

Durant une tournée de distribution, le chauffeur ouvre la porte plus de 30 fois. La température initiale de la caisse qui était à -25°C remonte à -10°C en moins de 27 secondes, sans protection ou équipée de rideau à lanières. Grâce au rideau d'air RKair, même après 40 ouvertures, la température ne remonte que de 3°C. RKCOM propose la même protection pour vos entrepôts, quais et zone de préparations.



GAINS CONSTATÉS

60 %
DE RÉDUCTION
DES COÛTS
D'ÉLECTRICITÉ
DANS L'ENTREPÔT

30 %
DE CARBURANT
ÉCONOMISÉ POUR
LES VÉHICULES
FRIGORIFIQUES



RK Com fabrique le rideau d'air RKair adapté à toutes les carrosseries isothermes quasiment au même prix que des lanières.

RKcom

35500 ST. M'HERVÉ - TÉL. + 33 (0) 6 32 15 41 84
ROLAND.KLINGEN@RK-COM.FR

> FLÉXIBILITÉ

ÉNERGIES : Y-A-T-IL UN PARI SANS RISQUE ?

Opter pour une énergie alternative est un choix engageant, malmené par les revirements du cadre réglementaire. L'agilité est indispensable face à ces injonctions contradictoires.

Conscience environnementale, contraintes réglementaires, aides à l'achat, exigences du donneur d'ordres, moyen de communication ou bilan carbone de l'entreprise, les raisons de délaisser le gazole fossile B7 varient selon le transporteur et l'instabilité des contraintes qu'il ne maîtrise pas. Idéalement, choisir une énergie alternative nécessiterait une connaissance des conditions réglementaires et économiques au cours de la durée d'amortissement des véhicules et des installations privées d'approvisionnement. Personne n'ayant cette connaissance, plusieurs comportements sont possibles. L'attentisme maintient dans le contexte connu du gazole. Pour ceux qui s'engagent dans la transition, les énergies alternatives se distinguent par leurs coûts et donc, par les durées d'engagement qu'elles imposent. Un haut degré d'engagement ne peut pas être un simple pari potentiellement délétère pour l'investisseur. Le financement public, l'engagement à long terme du chargeur ou la pérennité des avantages fiscaux contribuent à limiter le risque. À ce jour, les réglementations européenne et française favorisent les véhicules électriques et hydrogène. Le méthane et le B100 présentent des avantages dans le contexte français. L'absence d'avantage accordé au biométhane et l'hydrogène vert illustre le décalage entre l'impact environnemental réel et

une réglementation prétendument écoresponsable. La compétitivité des énergies alternatives étant un problème, la « taxe carbone » pénalisera les utilisateurs de gazole B7 et améliorera donc la rentabilité des énergies concurrentes. Au niveau du groupe frigorifique, l'énergie utilisée peut être celle du châssis grâce aux groupes électriques ou fonctionnant au méthane. Les essieux avec génératrice ouvrent la voie à l'électrification des semi-remorques frigorifiques tandis que la cryogénie par azote indirect a ses avantages (silence, indépendance vis-à-vis de l'énergie de traction), mais elle impose un approvisionnement régulier en azote liquide.

LE RISQUE DÉPEND DE L'ENGAGEMENT

Le HVO (qui est un XTL) réduit le bilan carbone du véhicule estimé en analyse du cycle de vie (ACV). Toutefois, la réglementation Vecto fait fi de l'ACV. Elle ne se préoccupe que des émissions sur le lieu de circulation. La plupart des motorisations diesel sont compatibles avec le HVO qui n'entraîne donc pas de surcoût à l'achat. En cas de pénurie de HVO, celui-ci est miscible avec le B7. Revers de la médaille, le HVO n'accorde pas mieux que la vignette Crit'Air 2 et il ne donne droit à aucune aide. Il doit donc être valorisé par une communication qui met en avant son bilan carbone en ACV. Hors hydrogène vert, le recours à l'hydrogène n'a pas d'intérêt environnemental en ACV.



Bruno Bernardin, directeur général de TVE Logistique (à droite) et Bertrand Bonin, directeur de sites et commercial, ont aussi opté pour le colza avec Oleo.

L'hydrogène est cher et nettement plus explosible que le méthane en cas de fuite. Les véhicules qui l'utilisent sont également très onéreux puisqu'ils cumulent les équipements d'un véhicule électrique (batteries, onduleur) et ceux d'un véhicule hydrogène (pile à combustible, réservoir d'hydrogène). La réglementation n'imposant pas la pile à combustible, les motoristes européens adaptent leurs moteurs au fonctionnement à l'hydrogène. Pas encore commercialisée, cette solution sera pertinente avec de l'hydrogène vert pour le transport longue distance sur les autoroutes de plaine.

B100, MÉTHANE ET ÉLECTRICITÉ ONT LEURS MARCHÉS

Entre les cas extrêmes du HVO accessible et de l'hydrogène dispendieux, le B100, le méthane et l'électricité ont leurs atouts, notamment le suramortissement, l'aide à l'acquisition associée à une fiche CEE, ainsi que la vignette Crit'Air 1 ou verte. Le B100 présente un bon compromis entre faible surcoût, autonomie, vignette Crit'Air et accès aux aides. En revanche, il est exclu des stations publiques et apparaît à bien des égards comme une singularité française. Le méthane dispose en France d'un large réseau de stations publiques qui incite à se contenter de méthane comprimé au détriment du méthane liquéfié qui subit le prix des réservoirs cryogéniques. Au

© PETIT FORESTIER



Petit Forestier accompagne la transition énergétique de ses clients. Ce Renault D 16 E-Tech est muni d'un groupe Carrier Syberia Twincool.

cours du passé récent, le prix du méthane a subi de violents soubresauts avant de se stabiliser à nouveau à un niveau acceptable. Quant au véhicule électrique à batteries, il nous impose de revoir nos références. Sa consommation d'énergie est très réduite en ville s'il y est bien conduit, en récupérant l'énergie lors des ralentissements. Sa consommation d'énergie est donc à l'opposé de celle d'un véhicule avec moteur à combustion interne non hybridé qui se montre plus énergivore en ville que sur voie rapide.

L'ACCÈS À L'ÉNERGIE RESTE CRUCIAL

L'amélioration du Scope 3 du bilan carbone des grands donneurs d'ordres les incite à électrifier leur logistique. Parmi eux, certains accompagnent la transition énergétique de leurs transporteurs en installant des bornes de recharge à proximité immédiate des quais, mais il ne s'agit pas encore d'un mouvement généralisé. Le B100 impose une cuve au dépôt. Les autres énergies laissent le choix entre l'achat en stations publiques et l'installation d'un moyen privé de distribution. Le volume

d'achat et l'engagement annuel à propos de ce volume déterminent la remise sur volume accordée par les énergéticiens. Un transporteur peut d'autre part confier une partie de sa ressource foncière à un énergéticien afin qu'il y ouvre une station publique, littéralement à la porte du dépôt du transporteur partenaire. Le classement ICPE d'un stockage d'énergie ou l'obligation de couvrir les parkings de plus de 1 500 m² avec des ombrières productrices d'énergie ajoutent des variables au problème.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE EST-ELLE POSSIBLE SANS ENGAGEMENT ?

Les loueurs, dont Fraikin, Petit Forestier, Trouillet ou encore TIP pour les semi-remorques, peuvent contribuer à l'agilité des transporteurs confrontés aux évolutions de l'environnement réglementaire ou commercial. Les contrats longue durée de Petit Forestier comprennent des clauses libératoires couvrant non seulement les contraintes liées à la transition énergétique, mais également d'autres évolutions susceptibles d'affecter l'activité. Loueurs et constructeurs envisagent le paiement à l'usage. Ils constatent que la transition énergétique est principalement portée par leurs clients grands comptes. Les autres acteurs du transport ne s'engageront pleinement dans la transition qu'en limitant les risques associés. ■

Loïc Fieux. >>>

100 % biométhane pour cette réalisation exploitée par ELD.



© LOÏC FIEUX

COOL NEWS !

Zetra Trucks propose la totale



Zetra Trucks a développé une offre TAAS (Truck As A Service) permettant de répondre à l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans le transport lourd.

« L'objectif est de fournir aux transporteurs une alternative en BEV (véhicules électriques à batterie) au diesel à travers une solution intégrée ne nécessitant pas d'investissement initial pour le client, explique Michel Albrand, directeur Business Development. D'une manière générale, il apparaît après étude de façon récurrente qu'il est possible de transformer environ 15 % de la flotte en BEV tout en conservant la parité opérationnelle et économique avec le diesel sur la durée du contrat. »

Zetra Trucks fournit le véhicule électrique, assure l'entretien et la maintenance des véhicules (inclus dans le contrat et effectués par le distributeur local). De plus, le prestataire prévoit des stations de charge haute puissance Alpitronic sous forme de station au dépôt ou à proximité. La plateforme technique de gestion simplifie le travail des exploitants tandis que tous les logiciels sont développés en interne par Inthy. Enfin, Zetra Trucks assure la fourniture de l'énergie durant toute la durée du contrat.

L'APPROCHE MULTI-ÉNERGIES D'ALTENS

Les fournisseurs d'énergies sont généralement associés à l'une d'elles qu'ils verdissent autant que possible. Altens démultiplie la démarche en proposant une offre diversifiée dont chaque énergie est accompagnée d'un outil d'estimation du TCO et de l'impact CO₂.



Vis-à-vis des énergies alternatives, l'approvisionnement est l'un des points fondamentaux.

L'offre produits et les services d'Altens visent la réduction de l'empreinte carbone des flottes jusqu'à une stratégie « Net zéro ». Altens fournit biométhane, HVO, B100, hydrogène, biomasse liquide ou électricité ainsi que leurs moyens de distribution chez le transporteur et des services complémentaires. Ceux-ci comprennent éventuellement une aide à l'obtention de financements (fiche CEE). La transition énergétique des flottes commence par une étude de faisabilité qui concerne à la fois les missions de transport, le parc

de véhicules en service et les possibilités d'installation d'un système de distribution sur le site de l'entreprise. Au niveau des véhicules, la transition vers une énergie peut nécessiter un équipement complémentaire (B100 exclusif), un rétrofit (véhicule électrique) ou bien sûr, un remplacement du parc. Comme certains de ses concurrents, Altens fournit des cuves connectées afin de suivre la consommation et les besoins de réapprovisionnement. Enfin, ses services comprennent le suivi du bilan carbone de la flotte. ■

Loïc Fieux.

FALAIZE

ÉNERGIES ALTERNATIVES

FI OUL 83

BIODIESEL

B100

1er distributeur indépendant de B100

AVANTAGES & PERFORMANCES

80 % de réduction des particules fines

Colza 100% français et biodégradable

60 % de réduction de CO₂

Mise à disposition d'une cuve

Plus économique

Conversion de la flotte captive rapide

04 94 35 10 34

www.falaizeenergiesalternatives.fr

7-10 OCT. 2025

LYON EUROPE EXPO FRANCE

NOUS SOMMES EXPOSANTS SUR POLLUTEC LYON 2025

HALL 4
STAND D92

LE SALON DES SOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET ÉNERGÉTIQUES

L'énergie est notre avenir, économisons la.

COOL NEWS !

Thermo King séduit Dansk Cater A/S



Dansk Cater a déployé des porteurs électriques Scania Regional équipés de groupes frigorifiques Thermo King.

Dansk Cater A/S, au Danemark, a mis en service de nouveaux porteurs électriques Scania Regional équipés de groupes frigorifiques Frigoblock EK (Thermo King) améliorés et adaptés à l'électrique. Ce dernier déploiement s'inscrit dans une collaboration continue et dans une stratégie de livraisons qui soutient l'engagement de Dansk Cater en matière de durabilité, visant à réduire les émissions et les nuisances sonores. Thermo King a collaboré étroitement avec Scania et son concessionnaire local, Im. Stiholt A/S, pour intégrer la technologie de réfrigération aux modèles BEV de dernière génération, assurant ainsi un rendement élevé et une conformité aux normes de sécurité les plus récentes. Les groupes frigorifiques ont été modernisés afin de réduire la consommation d'énergie et le niveau sonore, avec une validation OEM garantissant une compatibilité parfaite avec le système électrique du porteur. Entièrement intégrées à l'architecture électrique haute tension du véhicule, les unités Frigoblock EK offrent la même performance de refroidissement fiable que celle dont Dansk Cater bénéficiait auparavant avec les systèmes de réfrigération à entraînement thermique.

› ÉLECTRIFICATION DU FRET

KÄSSBOHRER CRÉE DEUX PILOTES

L'écart entre innovations zéro émission et mise en œuvre concrète au centre de l'intervention de K-Expert au salon Transport Logistic 2025.



Les échanges ont porté sur cinq défis majeurs : infrastructures, politiques publiques, outils numériques, modèles logistiques et intermodalité.

Lors du salon Transport Logistic 2025 à Munich, Kässbohrer a organisé la deuxième édition de son entretien K-Expert consacré à l'électrification du TRM. Autour du projet européen ZEFES (Zero Emission Freight Ecosystem), le panel a mis en lumière les avancées des démonstrateurs zéro émission mais aussi les obstacles qui freinent leur déploiement. Les échanges ont porté sur cinq défis majeurs : infrastructures, politiques publiques, outils numériques, modèles logistiques et intermodalité. Iffet Türken, membre du conseil d'administration de Kässbohrer, a déclaré : « En collaboration avec ZF, Kässbohrer a fabriqué deux véhicules électrifiés pour deux cas d'utilisation distincts de la ZEFES. Le premier est une remorque intermodale e-curtainsider exploitée par Scania entre la Suède et les Pays-Bas par voie routière et maritime. Le second est un châssis de conteneur électrifié de 45 pieds pour Volvo et DPD, conçu pour les combinaisons EMS1 le long de la route Eindhoven-Munich. » Ces cas démontrent clairement que même les technologies les plus avancées continuent de se heurter à des goulets d'étranglement opérationnels et juridiques importants. Si tous les intervenants ont reconnu que véhicules et remorques zéro émission sont prêts sur le plan technologique, l'absence

d'homologation européenne harmonisée, la diversité des règles de poids et dimensions (40 à 48 t selon les pays) et le manque d'un réseau de recharge paneuropéen restent de lourds obstacles.

LES POINTS DE VUE CROISÉS

Les intervenants ont insisté sur la nécessité d'aligner incitations, règles et certification pour éviter retards et incertitudes. Volvo et Scania ont appelé à une coopération renforcée entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructures afin de passer de projets pilotes isolés à des modèles commerciaux durables. Les opérateurs (DPD, Primafrio) ont souligné la fragilité actuelle des corridors ZE et la nécessité d'adapter process et infrastructures, allant jusqu'à créer leurs propres solutions de recharge. Ce K-Talk a donc offert un rare espace d'échange entre équipementiers, opérateurs et décideurs. Tous s'accordent : le déploiement du fret zéro émission dépend désormais d'une harmonisation réglementaire, d'investissements cohérents dans les infrastructures et d'outils numériques interopérables. Prochaine étape : le symposium ZEFES du 25 février 2026 au Luxembourg, destiné à transformer les projets pilotes en cadres évolutifs pour un fret réellement décarboné en Europe. ■

Sylvie Warnet



COMBILIFT
LIFTING INNOVATION

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ, OPTIMISER L'ENTREPOSAGE, AUGMENTER L'EFFICACITÉ

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

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

Adressez-vous à Combilift

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



> TECHNOLOGIES ÉCONOMES

SOBRIÉTÉ ET RECYCLAGE, LA TENDANCE SE GÉNÉRALISE

L'image d'un transporteur s'élabore principalement dans le contexte du chargement ou celui de la livraison. La propreté de ses véhicules contribue donc évidemment à l'appréciation du transport.

Trois stratégies s'offrent au transporteur pour le lavage de ses véhicules. Il peut être client de stations de lavage, investir dans sa propre station ou encore, ouvrir aux transporteurs tiers la station qu'il a créée pour répondre à son propre besoin. Avec l'ouverture aux tiers, l'investisseur transforme un poste de dépenses en centre de profits. Les Transports Premat apportent un exemple de cette démarche ; ils la confient à leur filiale SPM. Alors que le client de stations de lavage doit rechercher le meilleur rapport prix-prestation, le créateur d'une station doit choisir son équipement et

ses consommables tout en minimisant son impact environnemental.

UNE CONSTELLATION D'ACTEURS

Parmi les stations de lavage PL, certaines sont des entreprises locales comme XXL lavage en région parisienne alors que d'autres appartiennent à des réseaux comme celui de la franchise Lavatrans ou sont des extensions de certaines stations-service AS24, TotalEnergies (Wash avec piste PL) ou autres. Face à cette offre, Camion Net se distingue par son service de lavage à domicile. Tous ces spécialistes du lavage font appel à des concepteurs de stations de lavage ou à des fournisseurs d'équipements dont Christ Wash Systems, ID Wash, Istobal, PLI (Poirier Lavage Ingenierie), TSL (Transport Service Lavage) ou Washtec, pour n'en citer que quelques-uns. Tout projet de station de lavage doit s'assurer de l'adéquation du besoin avec l'étude faite par l'offreur. Le service après-vente est également un point fondamental. Les portiques se distinguent par la capacité de leurs rouleaux à suivre des contours

complexes, ainsi que par leurs programmes et options qui comprennent pré-lavage haute pression, lavage du châssis et des roues, pré-équipement pour alimentation en eau recyclée, protection anti-éclaboussure ou protection hors gel, entre autres. Les fonctions connectées de maintenance anticipative se banalisent ainsi que diverses optimisations comme la réduction du temps de lavage ou la précision de la détection des contours. Parmi les partenariats notables, le réseau de transporteurs et de logisticiens Evolutrans s'est associé à Kärcher. Ce spécialiste du lavage haute pression dispose également d'une gamme de portiques PL, dont des modèles « short move » comme son TB50. Avec lui, le véhicule et le portique se déplacent pendant le lavage afin de répondre aux contraintes géométriques du lieu d'implantation.

RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'EAU

Avec la sobriété énergétique et le dosage au plus juste des produits additionnels, la réduction de la consommation d'eau >>>

Kärcher dispose d'une large gamme PL incluant portique, lance HP et recyclage de l'eau par procédé physico-chimique ou biologique.



© KÄRCHER

PRODUITS ALIMENTAIRES SOLUTIONS INTRALOGISTIQUES OMNICANAL

Nos **solutions automatisées** de stockage et de préparation de commandes pour la **distribution et le commerce en ligne** de produits alimentaires vous aident à optimiser vos processus de gestion des commandes au **meilleur coût et de manière flexible** et sont adaptées **à toutes les températures.**

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



est l'un des principaux axes de réduction de l'impact environnemental du lavage. Au lieu de puiser l'eau de la nappe phréatique, un générateur d'eau atmosphérique capte celle de l'air ambiant, à condition bien sûr qu'il en soit chargé. Un air chaud et humide est donc optimal. Wood Concept France installe et entretient les centrales d'eau atmosphérique de la marque Awa dont la technologie brevetée est 100 % française. Une centrale tient dans un conteneur de 20 pieds, c'est-à-dire environ 6x2,5 m au sol. Sa consommation d'énergie est d'environ 10 kWh/m³. Séduisant pour les régions exposées aux pénuries d'eau, le système se heurte à l'indistinction des stations autonomes en eau et de celles qui ne le sont pas par les arrêtés d'interdiction temporaire du lavage des véhicules. Pour être optimal, le captage d'eau atmosphérique peut être complété par un système de recyclage.

RECYCLER 60 À 80 % DE L'EAU

Actuellement, la réglementation incite peu à l'installation de dispositifs de recyclage. Ils n'équipent donc qu'une faible proportion des stations. En revanche, les stations allemandes semblent toutes recycler leur eau. La situation française pourrait évoluer en raison du Plan Eau annoncé en 2023 afin de réduire la consommation d'eau.

Considérant le volume d'eau nécessaire au lavage d'un PL, le recyclage présente un intérêt à long terme puisqu'il réduit la consommation d'eau potable d'au moins 60 %, voire 80 % en situation optimale. Cette proportion est à distinguer du taux de réutilisation de l'eau collectée après lavage. Les pertes s'expliquent par l'évaporation, les dispersions et l'augmentation de la conductivité.

PASSER AU RECYCLAGE PAR PLUG'N PLAY

Les dispositifs de recyclage de l'eau sont proposés en option pour les nouvelles installations. Elles peuvent également compléter des installations existantes et améliorer leur perception par des personnes sensibilisées à la question de l'eau. La simplicité d'installation est l'un des objectifs d'Eaukey qui concentre son

Les pompes, électrovannes, moteurs et autres dispositifs évoluent vers une optimisation énergétique et un suivi à distance afin d'améliorer leur disponibilité par une maintenance anticipative.



© DR



© STOBAL

Les transporteurs frigoristes doivent accorder une attention particulière à la propreté de leur flotte.

procédé dans un conteneur connectable en plug'n play aux stations existantes. Les étapes du traitement comprennent une décantation active, un rééquilibrage du pH et une double désinfection. Les hydrocarbures, matières en suspensions, métaux lourds et DCO (demande chimique en oxygène) sont éliminés. Avec Eaukey, la capacité horaire est de 6 m³/h (conteneur de 20 pieds, 6 m) ou de 12 m³/h (conteneur de 40 pieds, 12 m). L'eau issue du recyclage n'est pas potable, il s'agit d'une « eau industrielle non dangereuse ». Les cuves nécessaires au traitement et au stockage de l'eau peuvent être enterrées ou placées en surface.

LE TRAITEMENT PASSE AU BIO

Le traitement de l'eau récupérée après lavage est traditionnellement confié à des solutions physico-chimiques. L'évolution en cours tend à les remplacer par un recyclage biologique comme celui du WRB Bio de Kärcher. Il fait appel à des bactéries dont l'activité est augmentée par l'enrichissement de l'eau en oxygène. Aucune odeur n'est perceptible. En raison de son principe, ce dispositif nécessite trois à quatre semaines pour son activation

biologique avant d'être pleinement efficace. Autre approche chez Hydroconsult qui traite l'eau par osmose inverse et utilise de l'eau déminéralisée pour le rinçage.

PAYER OU CAGNOTTER ?

Certaines cartes carburant (ou « multi-énergies ») paient le lavage en station. Dans ce domaine, l'offre la plus claire quant aux stations accessibles est celle de cartes associées à une enseigne précise tant pour l'énergie que pour le lavage, comme la carte AS24. L'intérêt d'une telle carte est la facturation périodique unique, mais détaillée.

Le cumul d'avantages ou de bons d'achat au fil des dépenses est un outil de fidélisation bien connu de la grande distribution et des réseaux pétroliers. Célèbre pour ses pièces détachées, produits et consommables pour le lavage, la boutique emic.fr du groupe Lavance récompense ses clients avec une cagnotte. Grâce à elle, un montant égal à 5 % des achats auprès de la boutique sera déduit de l'achat suivant. La transformation du lavage PL n'est pas seulement technique et écologique, elle est aussi biologique et commerciale. ■

Loïc Fieux.

Certaines unités de recyclage de l'eau sont placées dans des conteneurs relativement faciles à livrer et à installer.



© EAUKEY

COOL NEWS !

Combilift : le jeu des 100 000

Pour célébrer l'étape des 100 000 chariots élévateurs en service dans le monde entier, Combilift met en jeu son 100 000^e chariot, un chariot élévateur multidirectionnel exclusif Combi-CBE 3 000 kg fabriqué en Irlande. Tous les profits de ce concours seront reversés au CEF, le fonds d'urgence de l'UNICEF. Combilift vise à collecter 100 000 € pour aider l'UNICEF à fournir une aide d'urgence aux enfants touchés par les conflits et les catastrophes naturelles, en apportant une assistance vitale quand cela est le plus nécessaire. Pour participer, scannez le code QR code. Les inscriptions seront clôturées le 15 décembre 2025 et le(la) gagnant(e) sera annoncé(e) le 16 décembre 2025.



Hyliko innove sur la mobilité H₂ lourde à Saint-Priest

Hyliko a ouvert les portes de son centre d'innovation dédié à la mobilité hydrogène lourde à Saint-Priest, près de Lyon. « Depuis la création d'Hyliko, nous sommes résolument convaincus de la pertinence de notre modèle. Notre centre d'innovation s'inscrit dans notre volonté de participer à l'essor des véhicules lourds hydrogène. Nous mettons en place toutes les infrastructures pour faire de l'hydrogène, un des piliers de la transition énergétique du transport routier », déclare Ovarith Troeung, directeur général d'Hyliko. Il concentre d'une part l'ensemble des activités de Recherche & Développement et de prototypage, dédiés à la conception et à l'amélioration des solutions techniques pour les véhicules industriels.

> LOGISTIQUE GOURMANDE

FOODLES AU TOP

La logistique de Foodles se traduit dans la restauration d'entreprise via ses frigos connectés et sa flotte de véhicules réfrigérés.

« **F**oodles souhaite transformer la restauration d'entreprise en proposant une alternative responsable et gourmande à la cantine d'entreprise traditionnelle. Avec nos partenaires, nous nous engageons à fournir les conditions idéales pour que la pause-déjeuner au travail soit un plaisir varié, équilibré et convivial et réponde aux nouvelles attentes des salariés, partout en France ou en Europe. » Tel est le credo de ses fondateurs Michaël Ormancey et Clément Bonhomme. L'idée de départ de Foodles en 2014 était d'apporter des repas frais au cœur des entreprises et de les conserver dans un frigo en libre-service. Animés d'un esprit startup, les deux fondateurs ont levé des fonds à hauteur de 55 millions d'euros pour soutenir la croissance. Conçus et fabriqués en France (label Origine France Garantie), les frigos Foodles brevetés permettent de stocker jusqu'à 50 repas par jour, livrés quotidiennement chez les clients. Compatibles avec les titres-restaurant, les frigos assurent une disponibilité des repas H24, apportant gain de temps et flexibilité pour se restaurer. Foodles a réalisé un chiffre d'affaires de 65 millions d'euros en 2024, en progression de 40 % versus 2023 avec 550 collaborateurs en France, Belgique et à Londres.

UNE LOGISTIQUE BIEN HUILÉE

Le succès de Foodles repose sur une logistique pensée comme un levier stratégique, articulée autour de ses sites de Saint-Ouen (Paris), Vénissieux (Lyon), Marignane (Marseille), Fréjus, et Ambarès (Bordeaux). Ce dispositif permet d'absorber des flux en constante croissance, avec 65 % du chiffre d'affaires réalisé en Île-de-France



Michaël Ormancey et Clément Bonhomme ont levé 55 millions d'euros.



et 35 % en région. L'équipe technique et logistique compte jusqu'à 30 spécialistes pour assurer la planification, le suivi des tournées et l'analyse des données en temps réel afin d'ajuster l'offre. Enfin, la transition énergétique n'est pas en reste puisque la flotte de livraison pourrait inté-

grer des véhicules électriques destinés aux tournées en centre-ville. L'entreprise prévoit également l'agrandissement des centres logistiques de Marseille et de Lyon ainsi que le déploiement d'autres sites dans le futur. ■

Sylvie Warnet

> LOGISTIQUE

MOVIANTO : UN RÉSEAU À TRÈS BASSE TEMPÉRATURE

Movianto, prestataire de services logistiques spécialisé dans les secteurs pharmaceutique et de la santé, a mis en place un réseau européen de stockage à très basse température, pouvant atteindre moins 80 °C.

« **N**ous avons développé notre expertise et nos capacités dans ce domaine, de sorte que nous disposons désormais de congélateurs à très basse température dans neuf pays européens », explique Thomas Creuzberger, PDG de Movianto, qui appartient au groupe français Walden. « Dans deux pays, à savoir la Suisse et la Slovaquie, nous sommes encore en phase de mise en œuvre. Sinon, nous pouvons répondre à la demande croissante de l'industrie pharmaceutique dans ce domaine depuis nos propres sites logistiques au Royaume-Uni, en Belgique, aux Pays-Bas, au Danemark, en France, en Allemagne, en Italie, en Espagne et en République tchèque. » Des services de transport pour les produits sont également proposés. Les marchandises peuvent être transportées dans des conteneurs spéciaux, où la température ultra-basse est maintenue constante, ou être décongelées de manière contrôlée pendant la préparation de l'expédition, puis transportées vers leur destination avec un refroidissement actif, soit congelées (-20 °C), soit réfrigérées entre 2 et 8 °C.

Movianto a commencé à développer ses capacités de stockage dans le secteur



Il est impératif de porter des vêtements de protection lors du retrait de produits des congélateurs à très basse température.

des températures ultra-basses et à mettre au point des processus d'expédition il y a plus de 10 ans. Pendant la pandémie de coronavirus, ces capacités ont été encore développées. Par exemple, des solutions nationales pour le stockage centralisé et la distribution à l'échelle nationale des vaccins contre le coronavirus ont été mises en œuvre aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. « Il ne

« **NOUS DISPOSONS DÉSORMAIS DE CONGÉLATEURS À TRÈS BASSE TEMPÉRATURE DANS NEUF PAYS EUROPÉENS. » THOMAS CREUZBERGER, PDG DE MOVIANTO.**

s'agit pas seulement de se procurer les bons congélateurs spéciaux, mais surtout de valider l'équipement et de sécuriser tous les processus associés, précise le PDG. Nous avons analysé les solutions éprouvées, qui avaient initialement été développées indépendamment les unes

des autres, puis nous avons créé un modèle de bonnes pratiques à partir de celles-ci. Ce modèle a désormais été transféré à toutes nos filiales nationales afin que nous soyons prêts à répondre à la demande croissante. » Bien que les quantités de marchandises nécessitant une congélation profonde soient relativement faibles, elles ont une grande valeur et nécessitent des soins particuliers. Outre les appels d'offres nationaux, il existe un nombre croissant d'appels d'offres demandant des capacités dans différents pays européens. Thomas Creuzberger souligne le nombre croissant de produits fabriqués par biotechnologie qui nécessitent des conditions de congélation particulières. « Mais cette plage de température devient également de plus en plus importante dans le développement des vaccins. En effet, dans le cas des nouveaux vaccins en particulier, les données de stabilité disponibles pour différentes plages de température sont insuffisantes dans les premières phases de développement ; celles-ci ne peuvent être obtenues qu'au fil du temps. Et jusqu'à ce moment-là, ils sont stockés dans des congélateurs à très basse température. » ■

CRYOGÉNIE SELON OLIVO

Olivo conçoit et fabrique des conteneurs isothermes rotomoulés et dispositifs en froid passif dédiés au maintien de la chaîne du froid. Ses gammes Roll, Bac et Box utilisent du froid cryogénique provenant d'un CO² revalorisé, pour une alternative plus verte, co-conçue et co-développée avec Messer.



NOUVELLE IDENTITÉ POUR CLOVIS

Clovis souhaite gagner en visibilité et marquer le terrain sur le segment du froid en mettant en avant les véhicules électriques et B100. Ses nouvelles offres de services ont été lancées à la suite de la fusion entre Clovis Location et Force Réseau gestion de parc.



NOUVEAU CAISSON SOFRIGAM

Le caisson réfrigéré en froid passif est plutôt dédié à la cyclologistique mais il peut également être utilisé pour compartimer un véhicule utilitaire.



GREENZEN SOLUTIONS

Cette marque de Denso propose un conteneur frigorifique connecté dédié aux vélos cargos pour des livraisons sous température dirigée. Le LMCC Cube permet de suivre en temps réel et à distance la température de transport de son conteneur ou de sa flotte.



CARTE FLOTTE C2A

La carte « flotte » C2A ne nécessite ni caution ni garantie pour payer les dépenses liées au carburant, péages, paniers repas, parkings, réservations d'hôtel. Possibilité d'être utilisée sur les bornes électriques et de biocarburants.

CAISSONS FRIGORIFIQUES EBERSPÄCHER

Les caissons frigorifiques Eberspächer à compresseur constituent une solution flexible en particulier pour VUL et véhicules électriques.



RK COM GAGNE DU TERRAIN

Réduire la consommation énergétique en créant une barrière climatique, tel est l'intérêt des rideaux d'air déclinés pour le transport et pour les applications industrielles et logistiques. Jusqu'à 80 000 euros par entrepôt, par an et côté transport, RK Com annonce des gains de carburant de 31 % du groupe frigorifique.



Sopalog RF



SOTRUST, SO COOL !

Sopac présente SoTrust, mis au point, avec son partenaire éditeur de logiciel Trusteat. Cette plateforme de supervision intègre tous les capteurs, pour répondre aux cas d'usage spécifiques de nouveaux clients et de nouveaux projets liés à la chaîne du froid.

> PRESTATAIRE

GXO RENFORCE SON POSITIONNEMENT DANS LE SECTEUR DU FROID

Soucieux d'affirmer sa place en tant qu'acteur de référence dans le domaine de la logistique sous température dirigée, GXO a développé une flotte en propre de camions frigorifiques et mène des investissements stratégiques que ce soit en termes d'infrastructures ou d'optimisation énergétique.

Présent sur le marché du froid en France à travers 9 sites dotés d'une capacité de quasiment 1 million de mètres cubes et 30 millions de colis préparés par an, le chiffre d'affaires de GXO sur ce secteur (environ 10 % du CA France) le place parmi les premiers acteurs sur le territoire. « Etant donné ce positionnement, nous voyons l'intérêt d'investir sur ce segment où nous observons des demandes croissantes de la part de nos clients », explique Vincent Ricci, directeur général de GXO France. Le prestataire pure-player de logistique

sur deux de nos sites. Nous investissons donc significativement sur notre outil de production dans ce marché », poursuit-il.

DES INVESTISSEMENTS RSE

GXO entend aussi mettre en avant sa capacité à réaliser du transport au départ de ses plateformes, avec 9 porteurs et près de 30 tracteurs en propre, pour livrer ses clients finaux (industriels et distributeur) en froid négatif. Des investissements ont été réalisés du côté des flottes de transport pour des combustibles plus propres,

d'initiatives venues répondre à l'enjeu de GXO aujourd'hui : bénéficier d'une place reconnue sur le marché du froid « en se positionnant comme une alternative opportuniste pour les clients à la recherche d'une démarche plus 'green' avec une offre intégrée en termes de transport ». ■

Charlotte Cousin

Le secteur de la logistique du froid représente environ 10 % du chiffre d'affaires de GXO.



GXO mène des investissements significatifs sur son outil de production dans le marché du froid.

« NOUS VOYONS L'INTÉRÊT D'INVESTIR SUR CE SEGMENT DE LA LOGISTIQUE DU FROID OÙ NOUS OBSERVONS DES DEMANDES CROISSANTES DE LA PART DE NOS CLIENTS. »

VINCENT RICCI,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE GXO FRANCE.

contractuelle a ainsi récemment investi sur une extension de 4 800 m² dont 3 200 m² de stockage en froid négatif sur un site de 15 300 m² à Sainghin-en-Mélantois dans le Nord - accueillant d'ores et déjà Picard-, et étudie également une augmentation de ses capacités en région lyonnaise. La fin de l'année signera en outre la livraison d'un entrepôt neuf de 6 000 m² dans l'est de la France, à Duppigheim (67). « Nous menons d'autre part des projets de rétrofit

les tracteurs étant tous éligibles HVO : « Nous investissons aussi sur la technologie des groupes froids en tant que telle : variateurs de vitesse, compresseurs, pompes... Et nous avons mis en place des systèmes d'IA pour piloter et optimiser le fonctionnement des installations à distance en fonction du maintien en température nécessaire afin de diminuer au maximum la consommation des groupes ». Autant

SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON · EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

ÉNERGIE - CLIMAT AMBITIEUX ENSEMBLE !



TÉLÉCHARGEZ VOTRE TICKET
VISITEUR GRATUIT

ou sur solutrans.fr avec le code **APFR25**



#SOLUTRANS

Avec le soutien de Partenaire institutionnel

Un salon de la Fédération Française de Carrosserie Industrielle et Services

Partenaires

Co-organisé avec

Pour réussir votre transition énergétique CHAQUE ACTION COMPTE.

Nicolas, Responsable
Groupements et Partenariats
AS 24 France



Comptez sur nous.

- ▶ Ouvert 24h/24 et 7j/7 incluant une assistance en 16 langues
- ▶ Une présence locale et un accompagnement personnalisé à la transition énergétique
- ▶ L'accès à un réseau européen proposant du GNV, à travers le bioGNC et le GNL, du biocarburant HVO100 et de la recharge électrique en énergies bas carbone
- ▶ Vos opérations valorisées grâce au dispositif des CEE



L'énergie est notre avenir, économisons-la !

