



REVUE DE PRESSE

Semaines 22 et 23
Du 31 mai au 11 juin 2021

Revue de presse réalisée à partir des revues et sites suivant :

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Les Marchés - le média de l'alimentaire
- Stratégie logistique
- Les Echos
- Froid News
- Le Monde du surgelé
- La RPF
- VoxLog

N'hésitez pas à nous adresser des coupures de revues concernant l'activité du transport et de l'entreposage frigorifique dans vos régions en nous les envoyant à l'adresse mail :

alison.paquette@lachainelogistiquedufroid.fr

La diffusion de cette revue de presse se fait dans le cadre d'un contrat avec le CFC (centre français d'exploitation du droit de copie). En effet, en application de l'article I 122 10 du code de la propriété intellectuelle, la photocopie d'un article de presse ou d'un extrait d'ouvrage au sein d'une entreprise, d'une administration, d'une association ou d'une autre organisation constitue une reproduction d'œuvre protégée qui nécessite donc l'autorisation du CFC. L'UNTF rappelle que la reproduction d'un article de presse ou d'une page de livre sans autorisation du CFC constitue un délit de contrefaçon qui est puni de 3 ans d'emprisonnement et d'une amende de 300 000 euros. Cette revue de presse est donc destinée à l'usage exclusif du destinataire.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *DSV Panalpina sur le point de racheter DB Schenker ?*
 - *Provence distribution logistique : une histoire d’hommes*
- **VoxLog :**
 - *Goodman dévoile un entrepôt hors norme sur le port de Gennevilliers*
 - *Deux nouveaux entrepôts de vins et spiritueux Dartness en Gironde*
- **Les Echos / Transport et logistique ont déjà tourné le dos à la crise**

DEUXIÈME PARTIE – L’actualité des donneurs d’ordres :

- **Stratégie Logistique / Leclerc fait construire 75 000 m² de GSE**
- **Le Monde des surgelés :**
 - *Lidl part en guerre contre le givre*
 - *Marie accélère sur tous les fronts en GMS*
- **LSA / Le hard-discounter MERE se déploie en Espagne et se prépare pour la France**
- **Les Marchés :**
 - *Vers une facture record des importations alimentaires mondiales en 2021*
 - *Lancement d’Ania Formations*
 - *L’Ania demande une hausse des prix alimentaires*
 - *Charal accélère son développement sur les aires d’autoroutes*
 - *La FICT s’inquiète de la remontée brutale des prix des matières premières*
 - *Bel noue un partenariat de 10 ans avec Disneyland Paris*
 - *Le grossiste Omer-Decugis & Cie lance son introduction en Bourse*
 - *Les filières des légumes transformés demandent une revalorisation des prix*
 - *Krill s’installe dans le bâtiment des viandes du MIN de Toulouse*

TROISIÈME PARTIE – L’actualité technique, juridique et réglementaire :

- **Officiel des Transporteurs :**
 - *Lancement de la nouvelle plateforme Impact*
 - *Les poids lourds Crit’Air 4 et Crit’Air 5 interdits en journée*
 - *Véhicules autonomes sur route pour 2022*
 - *ZFE : de nouvelles contraintes pèsent sur le marché de la logistique*
- **Stratégie Logistique / Pour une logistique francilienne « réaliste et efficace »**
- **Froid News / Livraison d’un premier véhicule CHEREAU à GANDON Transport Logistic Parma**
- **La RPF / Trackdéchets : la plateforme étatique obligatoire pour les fluides frigorigènes début 2022**
- **VoxLog / Le Club Déméter dévoile les lauréats 2021 de son appel à projets innovants**

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



FUSION-ACQUISITION

DSV PANALPINA SUR LE POINT DE RACHETER DB SCHENKER ?

DB Schenker, la filiale logistique de Deutsche Bahn, qui a connu l'an dernier une hausse de ses bénéfices de plus 32,2 %, pourrait bientôt changer de mains. La presse allemande spéculé en effet sur la vente du logisticien au danois DSV Panalpina après les élections législatives du 26 septembre prochain. Vu les bons résultats de DB Schenker en 2020, la transaction pourrait rapporter jusqu'à 10 milliards d'euros, soit 60 % du chiffre d'affaires de Schenker l'an passé et 14 fois son bénéfice net. La privatisation de DB Schenker est dans l'air du temps depuis 2019, malgré l'opposition des syndicats et les déclarations répétées de la direction de Deutsche Bahn, qui assure vouloir conserver cette filiale particulièrement rentable. « *Schenker joue un rôle positif dans le développement du rail en Allemagne* », explique Richard Lutz, le président de Deutsche Bahn. La reprise de la filiale de Deutsche Bahn ferait de DSV Panalpina le plus gros transporteur au monde. « *Nous considérons qu'une reprise de Schenker par DSV serait positive et cohérente pour la stratégie de croissance de Panalpina* », commente la Citibank dans un communiqué. Depuis quelques années, DSV Panalpina est particulièrement actif sur le marché des acquisitions. En avril, le groupe a annoncé la reprise d'Agility Global Integrated Logistics (GIL) pour 4,2 milliards de dollars, soit le chiffre d'affaires 2020 et 23 fois le bénéfice de GIL. Avec 22 milliards de dollars de chiffre d'affaires et 22 000 salariés, DSV est le troisième transporteur et logisticien au monde.

PROVENCE DISTRIBUTION LOGISTIQUE (83) : « UNE HISTOIRE D'HOMMES »

Depuis sa création en 2009, Provence Distribution Logistique (83) a enregistré une croissance exponentielle. Entre 2019 et 2020, le chiffre d'affaires de l'entreprise est passé de 8,9 millions d'euros à 12,7 millions d'euros. Une réussite qu'Olivier Riandée, son dirigeant, attribue notamment à ses équipes.

Pour **Olivier Riandée**, le cœur de l'histoire de l'entreprise qu'il a fondée, Provence Distribution Logistique, est l'humain. En effet, la naissance de la société, en février 2009, a été permise par « *un groupe de copains* », les confrères d'Evolutrans. « *Je travaillais dans une entreprise du réseau, en Haute-Marne, raconte-t-il. Depuis longtemps, je voulais créer à mon tour, les collègues du réseau m'ont dit qu'ils avaient un besoin dans le 83 et le 06, et qu'ils m'apporteraient du fret si j'y allais.* » Banco, répond Olivier Riandée, qui se qualifie lui-même de « *fonceur* ». « *On est arrivés dans un petit village, près de Brignoles, se souvient-il. On a loué un bâtiment de 600 m², acheté quatre ou cinq camions, et on a démarré la distribution et le groupage.* » Cette activité est, encore aujourd'hui, centrale pour l'entreprise, qui traite de 700 à 800 palettes par jour, pour le réseau et pour d'autres clients. Si l'entreprise distribue principalement sur ses terres du Var

et des Alpes-Maritimes, grâce au réseau Evolutrans, elle propose aussi toute la France, voire l'international. Mais depuis fin 2018, elle offre un service tout particulier dans l'Hérault : cette année-là, Olivier Riandée a repris la société MDL, basée à Nîmes, avec un associé.

Une logistique qui a décollé

La seconde activité de Provence Distribution Logistique est née, à son tour, des relations de confiance qu'Olivier Riandée a noué avec des responsables de domaines viticoles provençaux. À partir de 2010, les ventes de vin rosé se sont envolées, les professionnels cherchaient des solutions de stockage. En 2014, le transporteur a donc loué un second bâtiment, de 2 000 m², à Brignoles. « *Une semaine plus tard, il était plein* », rapporte-t-il. Cette nouvelle activité de logistique a si bien décollé, qu'un an après, l'entreprise déménageait son site principal sur la zone de Nicopolis, à Brignoles, dans un nouveau bâtiment. Grand de 2 500 m² avec 20 portes à quai, celui-ci a permis de développer le cross-docking. Puis, grâce à un autre entrepôt, de 4 000 m², construit en 2018, du copacking. Enfin, la location de véhicules avec chauffeur, principalement pour la grande distribution, permet de renforcer l'ensemble.

Provence Distribution Logistique atteint aujourd'hui un effectif de près de 100 personnes et 12,7 millions d'euros de chiffre d'affaires 2020, porté à 18 millions d'euros en intégrant MDL. « *Je ne pensais pas arriver à ce niveau un jour* », avoue Olivier Riandée. Pour lui, l'une des raisons de ce succès est à trouver dans les relations et la reconnaissance permises par divers prix qu'il a reçus, comme L'Étoile du jeune créateur, en 2011, et celle de la PME, en 2019. Mais l'autre force qu'il voit dans son entreprise, ce sont ses équipes, dont l'engagement s'est particulièrement révélé pendant la crise du Covid : « *J'ai fait le pari de ne pas les placer en chômage partiel et eux nous ont vraiment suivis, assure le dirigeant. Nous sommes fiers d'eux.* » Pour lui, encore une fois, cela prouve « *qu'ensemble, on peut faire beaucoup* ».

L'essentiel :

- Raison sociale : Provence Distribution Logistique
- Dirigeant : Olivier Riandée
- Siège social : Brignoles (83)
- Date de création : 2009
- Chiffre d'affaires 2020 : 12,7 M€
- Résultat d'exploitation : 381 188 €
- Résultat net : 163 655 €
- Effectif : 118 salariés
- Parc roulant : 62 moteurs et 50 non moteurs
- Logistique : 10 000 m²

IMMOBILIER

GOODMAN DEVOILE UN ENTREPOT HORS NORME SUR LE PORT DE GENNEVILLIERS



Multimodal, construit sur quatre étages et situé à quelques kilomètres de Paris... Le développeur immobilier Goodman et Haropa Port dévoilaient mardi 1er juin 2021 le projet Green Dock, un entrepôt de 90 000 m² au format inédit en Europe. Prévu pour fin 2024, il a déjà suscité l'intérêt de DB Schenker, Stef et Ceva Logistics.

Première plateforme multimodale d'Ile-de-France connectant la région aux terminaux maritimes du Havre, le port de Gennevilliers n'est pas étranger aux projets immobiliers logistiques innovants. Il y a quelques années, c'est un bâtiment sur deux étages qui avait été construit dans la zone, occupé aujourd'hui par Ikea pour sa distribution urbaine dans la région francilienne. Et le projet Green Dock, dévoilé par le développeur Goodman et **Haropa Port** au début juin 2021, présente de nombreuses caractéristiques que les deux acteurs qualifient d'« *avant-gardistes* ». Ce bâtiment pensé pour la distribution urbaine se développera sur 90 000 m² de surface, répartis sur quatre étages. Chaque étage sera indépendant et accessible par les camions via des rampes. « *C'est un projet unique. Tout d'abord par sa localisation combinée avec ses perspectives multimodale, car le port permettra de bénéficier d'installations portuaires sur l'amont, et de rayonner sur la capitale en aval via la Seine. Mais surtout par sa verticalité, avec quatre étages sur une hauteur de 30 mètres. Pour avoir les mêmes surfaces de plain-pied, il nous aurait fallu faire au moins quatre fois plus grand* », note Philippe Arfi, directeur de **Goodman France**. Chaque étage proposera quatre cellules qui pourront être toutes indépendantes, assurant une grande divisibilité du site selon les évolutions des clients. Deux des niveaux du bâtiment auront une hauteur de 4,70 mètres, visant des activités de type cross dock, tandis que les deux autres feront 6,2 mètres pour des opérations logistiques de stockage pour des produits à forte rotation, avec la possibilité de racker au sol et sur deux niveaux. L'officialisation du projet le 1er juin 2021

était donc pour Goodman et Haropa Port l'aboutissement d'une année d'échanges sur le projet, mais également le point de départ d'un chantier qui reste encore long. « *Nous déposerons les dossiers administratifs à la fin de l'année ou au début 2022. Débutera alors une période d'instruction qui devrait durer entre 12 et 18 mois, puis deux années de construction. Nous espérons un début des travaux mi-2023 et une livraison qui interviendrait fin 2024 ou début 2025* », note Philippe Arfi.

Une dimension environnementale soignée

Le projet du développeur a été choisi à l'issue d'un appel d'offres lancé par Haropa Port sur un terrain de 6,5 hectares, actuellement occupé par un bâtiment industriel, qui sera entièrement réhabilité pour accueillir le nouveau site logistique. Un espace de développement assez étroit, d'un peu moins de 100 mètres de large, mais s'étendant sur 600 à 700 mètres de long, mis à disposition pour Goodman sur une période de 60 ans. « *Nous avons optimisé le moindre mètre cube disponible* », assure Philippe Arfi. Pour permettre la connexion au fleuve, le site sera équipé d'un ponton de transbordement fluvial qui apportera une solution logistique inédite pour gérer les flux aval, puisque des camions pourront être chargés depuis Green Dock sur des barges pour remonter ensuite le cours de la Seine. La dimension environnementale est également un élément crucial de la conception du site. Ainsi, côté énergie, le site sera triplement équipé, avec 11 000 m² de toiture photovoltaïque, une installation de géothermie, ainsi qu'un échangeur calorifique dans le fleuve. « *La combinaison de ces éléments nous permettra d'avoir un site entièrement autonome. Cela nous permet de prétendre à trois certifications : tout d'abord Breeam, à un niveau Outstanding qui n'existe pas dans l'immobilier logistique, mais aussi les labels Bas-Carbone et Biodiversity* », note Philippe Arfi. Autre originalité, la présence d'une ferme urbaine sur le toit du bâtiment, qui proposera 10 000 m² de cultures en plein air, et 7 000 m² de serres. Conçue avec le partenaire Cultivate, elle devrait produire 200 tonnes de fruits et légumes par an, dont la livraison sera ensuite gérée directement depuis le site Green Dock dans une optique « *de circuits très courts* ». Enfin, côté architectural, le travail réalisé par le cabinet A26 permettra au site de s'intégrer dans le paysage urbain avec une façade constituée de matériaux naturels et recyclés, en bois et béton.

Redévelopper les axes fluviaux

« *C'est un projet ambitieux, novateur, green, sans équivalent en France ou en Europe, emblématique de la logistique de demain. Nous voyons bien que le secteur fait face à une exigence de densification, en particulier dans la région parisienne, et que les nouveaux sites qui émergent devront être liés à la logistique urbaine décarbonnée. Les ZFE repoussent le transport routier en dehors de la ville et le fleuve apparaît comme un axe idéal pour une logistique propre* », note Stéphane Raison, directeur général de **Haropa Port, qui réunit désormais les ports de Paris, de Rouen et du Havre**. Avec un espoir pour l'organisme : celui de voir la dimension logistique du transport fluvial reprendre des parts de marché, en appuyant ce mouvement avec une capacité à proposer des offres foncières nouvelles sur les zones portuaires. « *Il nous reste beaucoup de place sur les trois ports, près de 16 000 hectares, et nous nous fixons comme objectif d'implanter de nouvelles industries pour fixer les flux et les chaînes logistiques durablement sur l'axe Seine. Pour cela, nous allons développer des fonciers clé-en-main, avec un focus sur les friches industrielles, idéalement embranchées fer ou route* », explique Stéphane Raison. Un travail qui passera par un accompagnement par les équipes d'Haropa Port pour la réalisation d'études techniques et financières, et les autorisations administratives. L'organisme veut ainsi être « *un facilitateur et un coordinateur* », afin de reconquérir des parts de marché face aux ports du Nord de l'Europe.



©A26 Architectes

Trois logisticiens déjà attendus

Trois clients sont déjà engagés en amont dans la conception du projet, même si l'investissement complet reste entièrement porté par Goodman, pour un montant estimé à 150 millions d'euros. Des grands noms de la logistique qui ont manifesté très tôt leur intérêt pour ce projet insolite : **Ceva Logistics**, **Stef** et **DB Schenker**. « *C'est pour nous la meilleure preuve de l'opérabilité du projet, qui est une solution logistique telle qu'il n'en existait pas encore sur le port* », juge Philippe Arfi. Chez Stef, le directeur du développement e-commerce David Bali note que le programme pourra « *traiter l'approvisionnement de Paris et de la petite couronne tout en améliorant la qualité environnementale des livraisons. L'exploitation du site permettra la distribution alimentaire urbaine pour les restaurants, commerces, mais aussi les particuliers avec la livraison e-commerce. Nous sommes convaincus que sa situation exceptionnelle permettra de répondre aux enjeux du dernier kilomètre* ». Du côté de DB Schenker, on souligne le travail de co-conception qui a été mené dans le développement du site et ses nombreux avantages côté RSE. « *La mutualisation est également un élément clé du site, qui nous permettra de regrouper nos forces pour développer des projets en commun* », note Tariel Chamerois, directeur développement durable chez DB Schenker France. Enfin, pour le prestataire Ceva Logistics, filiale du groupe CGA-CGM, « *ce nouveau site est une opportunité pour compléter notre réseau en France et en Europe en augmentant nos lignes de transport entre Le Havre et la région parisienne. Sa localisation nous permettra de développer de nouveaux services de logistique urbaine* », détaille Amaury de Jorna, head of business development France chez Ceva Logistics. À eux trois, les logisticiens occupent déjà les trois quarts du programme.

Le projet Green Dock en chiffres :

- 90 000 m² sur quatre étages indépendants ;
- 30 mètres de hauteur ;
- Situé à 5 kilomètres de Paris ;
- Une ferme végétale sur le toit de 17 000 m² ;
- 150 millions d'euros d'investissement.

ENTREPÔTS

DEUX NOUVEAUX ENTREPOTS DE VINS ET SPIRITUEUX DARTESS EN GIRONDE



Dartess, logisticien œuvrant sur le marché viticole, consolide ses positions dans le département de la Gironde.

À plus long terme, c'est le maillage de la France qui est prévu.

Dartess, expert en logistique et conditionnement des vins et spiritueux, ajoute deux nouveaux entrepôts à sa forte implantation en Gironde, dans les communes de Bruges (7 000 m²) et d'Artigues-de-Lussac près de Saint-Emilion. L'entreprise possède désormais 13 plateformes logistiques en France dont 11 dans ce département, véritable fief où est implanté son siège. Dartess revendique un portefeuille de 250 clients issus de la filière viticole et 100 millions de bouteilles traitées en 2020. La société leur permet de sous-traiter leurs besoins de logistique et de conditionnement des vins et spiritueux : embouteillage, logistique grands crus et négoce, e-commerce, logistique dédiée, transport et conditionnement à façon. Son chiffre d'affaires 2020 s'élève à 22 millions d'euros.

Un réseau national à créer

Épaulé par son actionnaire le groupe Tesson, l'objectif de Dartess est de bâtir un maillage national dans les cinq ans, à base d'acquisitions ou d'ouvertures de succursales, et de doubler son chiffre d'affaires. L'entreprise s'était implantée à Paris en 2019 en se spécialisant dans la livraison du dernier kilomètre pour les vins et spiritueux. En mai 2021, elle s'est également installée en Bourgogne et dans le Beaujolais. « *Nous souhaitons créer un réseau national pour apporter toujours plus de services, innovants, fiables et de qualité, à nos clients, comme nous avons continué à le faire en 2020 en pleine crise sanitaire et en plein boom de la vente en ligne. C'est par une croissance maîtrisée, la création de 5 à 6 nouvelles implantations d'ici cinq ans, que nous y parviendrons* », dévoile Frédéric Lanteri, directeur général de Dartess. D'autres implantations sont évoquées pour 2022, en particulier dans le Languedoc et le Sud de la Vallée du Rhône.

Les Echos

TRANSPORT ET LOGISTIQUE ONT DEJA TOURNE LE DOS A LA CRISE

Les professionnels du transport routier et de la logistique opérant en France estiment avoir passé un cap, et renoué avec un courant d'activité porteur, proche de celui de 2019.



Malmené au printemps 2020, le transport de marchandises est à présent reparti de l'avant dans l'Hexagone. « Tout n'est pas revenu au niveau nominal, mais on n'en est pas très loin, la trajectoire semble bonne », selon Xavier Villetard, directeur associé de BP2R, un cabinet de conseil en optimisation du transport.

Sauf accident de parcours, la seconde moitié de l'année se présente bien pour les professionnels de cette filière employant plus de 400.000 salariés, en ligne avec la croissance annoncée de 5,8 % du PIB national. « Le transport routier est directement corrélé à l'activité industrielle française », rappelle l'expert. La reprise de la consommation, la réouverture de nombreux magasins et l'arrivée des beaux jours concourent à cette croissance.

Courant porteur chez XPO

Certes, « des stigmates de la crise » persistent dans certains volets du transport de marchandises, après le chaos organisationnel de l'an dernier », détaille-t-il : le transport aérien est loin d'avoir rétabli ses plans de vols classiques, privant les transitaires de soutes disponibles dans les avions de passagers, et le transport maritime mondial « restera dans une configuration compliquée, au moins jusqu'au début 2022 », dit-il. Mais le transport routier, d'abord chamboulé et qui assure 95 % des livraisons de marchandises nationales, « s'est vite adapté aux circonstances, c'est son lot quotidien ». Exemple avec XPO Logistics, un des grands du secteur en France, qui gère à la fois des entrepôts et des flottes de camions. « Pour les activités logistiques, en juin, l'activité prévue est égale, voire légèrement supérieure, à la même époque en 2019. La situation est presque revenue à la normale depuis le début de l'année, la seule activité qui était encore en retrait mais qui a repris une activité plus proche de la normale récemment concerne le secteur café-hôtellerie-restauration (CHR) et principalement les boissons », selon une porte-parole.

Au total, l'ex-Dentressangle enregistre en moyenne un rebond d'activité de 10 % depuis le début de l'année. « Nous traitons depuis plusieurs semaines pour nos clients e-commerce des volumes équivalents aux volumes normalement observés uniquement pendant les périodes de soldes. »

Idem pour l'activité de transport. Au global, sur la plupart des activités, le groupe revient à des volumes comparables à ceux de 2019, après la parenthèse du confinement du deuxième trimestre. XPO est très présent chez les grands distributeurs et notamment sur les produits de bricolage, de jardinage, les vêtements et articles de sport ou encore les fournitures automobiles - qui ont une saisonnalité très marquée dès les beaux jours.

Les ventes de camions repartent

Ce regain d'activité se retrouve jusque dans les commandes de camions neufs. Après une chute très sévère des immatriculations de poids lourds neufs en France en 2020 (-24 %), en ligne avec les autres grands marchés européens, le rebond est à présent entamé : les ventes de camions de plus de 5 tonnes devraient remonter de 14 % cette année dans l'Hexagone, puis de 5 % en 2022, selon une étude du Bipe pour la Fédération française de la carrosserie (FFC).

Ce rebond concernera tous les segments de marché, les camions tracteurs (+21 %), porteurs (+6 %) et les remorques ou semi-remorques (+8 %), selon la même source. « Le climat des affaires est bien orienté dans les secteurs manufacturiers et transport routier », ajoute l'étude. Tout comme « les indicateurs de confiance de la plupart des secteurs acheteurs de véhicules ». Les transporteurs routiers, eux, rechignent pourtant en majorité à l'idée d'investir, comparé à la fin 2019.

Verdir la flotte

Un des enjeux actuels, de nature à soutenir le marché, est le reclassement graduel des ventes de camions diesel (97 % du total), au profit de nouvelles motorisations, au gaz (GNV) voire électriques pour les trajets urbains.

Un sujet qui suppose des aides fiscales, « car l'écart de prix entre un camion diesel et sa version 100 % électrique peut atteindre 50.000 à 100.000 euros. Ce qui manque toujours, ce sont les premières commandes, pour lancer les chaînes de production », selon Patrick Cholton, président de la FFC. De 2021 à 2023, l'Etat accorde un bonus écologique de 50.000 euros aux acheteurs de camions électriques, soutien pouvant être doublé s'il est cumulé avec le suramortissement. Un coup de pouce jugé encore trop chiche par les professionnels.

DEUXIÈME PARTIE : L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHE



LECLERC FAIT CONSTRUIRE 75.000 M2 PAR GSE



GSE a lancé les travaux de construction du nouveau centre logistique et nouveau siège social de la SCADIF (Société Coopérative d'Approvisionnement de l'Île-de-France).

Ce nouvel outil logistique est destiné à approvisionner les magasins E. Leclerc du sud et de l'ouest de la région parisienne. C'est le 7e projet du promoteur pour l'enseigne.

66 400 m² se décomposera en un entrepôt dédié au stockage de produits frais, ultra-frais et surgelés (à -25°C) de 24 000 m² ainsi que d'un entrepôt de stockage pour produits secs de 42 400 m². Deux cellules de 6.000 m² de 150 mètres de long, 40 mètres de large pour une hauteur sous plafond de 36 mètres, sans poteaux intermédiaires, seront destinées au traitement automatisé de la préparation des palettes.

L'ensemble de 75.000 m², réparti en 5 bâtiments dont un show-room, se situe à cheval sur les communes de Réau et Moissy-Cramayel, en Seine-Et-Marne, à 50 kilomètres au sud-est de Paris. La plateforme fait évidemment appel aux dernières technologies de pointe, notamment en matière d'automatisation. Une solution photovoltaïque, notamment via l'installation d'ombrières, sera installée. Livraison prévue pour fin de cette année.

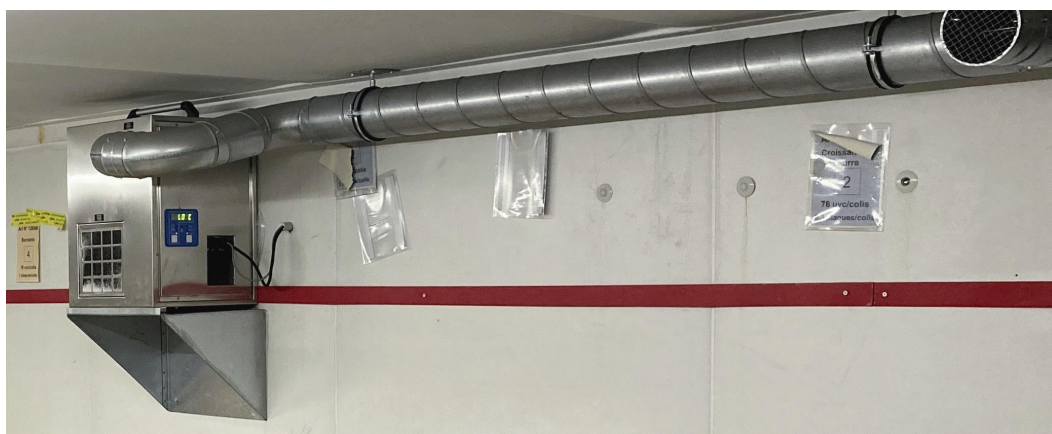
LIDL PART EN GUERRE CONTRE LE GIVRE

L'enseigne a adopté pour la chambre froide négative d'un de ses magasins parisiens un système de déshumidification compact développé par Munters.

Implanté en France depuis 1989, Lidl concentre actuellement quelque 1 500 magasins répartis sur l'ensemble du territoire national et y exploite 25 plateformes logistiques. Comme tout détenteur de chambre froide négative en magasin, pour assurer le réassort de son rayon, le distributeur est confronté aux problèmes d'humidité découlant des ouvertures fréquentes de porte. Cet air humide, rentrant en contact avec des surfaces froides engendre la formation de glace sur les évaporateurs d'une couche de givre sur les produits et de brouillard dans la chambre froide négative. En outre, du fait de la configuration atypique du magasin (situé en plein Paris !), la chambre froide qui donne sur la boulangerie où les pains et viennoiseries sont à la fois en cours de cuisson et mis en vente, subissait un gros apport de chaleur et d'humidité à l'ouverture de ses portes. Autant de contraintes qui ont conduit Lidl à adopter pour ce point de vente une solution proposée par Munters, société spécialisée dans le domaine de la déshumidification des unités agroalimentaires. L'équipement en question est L'Icedry Box, un déshumidificateur d'air dans une version compacte, fonctionnant en recyclage total dans un volume d'air de 75 m³ et en maintenant la température ambiante maximale requise pour sécuriser le passage des employés et des produits tout en sollicitant moins les équipements.

Exit le givre et la neige

« En fait, l'Icedry Box travaille en recyclage dans la chambre froide et fournit un air sec ayant un bas point de rosée, soufflé au niveau de la porte. Une configuration qui permet ainsi de limiter l'entrée d'air humide et de sublimer le givre et la neige déjà présents », explique Murielle Givry, Support sales et Marketing Manager de Munters. In fine, le magasin voit déjà ses coûts d'exploitation diminuer puisque les évaporateurs offrent un meilleur rendement et les interventions de dégivrage sont d'autant limitées. Même son de cloche côté sécurité avec la disparition du givre au niveau de la porte, comme des zones de brouillard. Enfin et surtout la garantie d'une bonne préservation des produits et des emballages ! « Sur les conseils de la société Axima, nous avons accepté de mettre en test la solution Munters dans ce supermarché. Le résultat correspond parfaitement aux attentes de nos magasins : disparition du brouillard et du givre et plus aucune formation de glace dans le local et sur les produits. Nous avons par ailleurs noté une forte économie d'énergie liée à la diminution des besoins en dégivrage des évaporateurs ainsi qu'une plus grande sécurité de circulation et confort de travail pour nos collaborateurs », conclut pour sa part Rachid Kraïm, Facility Manager Grand Paris chez Lidl.



Le déshydrateur de Munters sur son support mural dans la chambre froide.

MARIE ACCELERE SUR TOUS LES FRONTS EN GMS

En croissance sur tous les marchés sur lesquels elle est présente au rayon grand froid, la marque du groupe LDC fait partie des grands gagnants de la période.

La Covid aura au moins eu un effet positif : elle a balayé les appréhensions tenaces des consommateurs envers les surgelés depuis le horsegate et a permis de les faire revenir vers le rayon grand froid. D'abord attirés par les avantages purement « technologiques » en termes de durée de conservation et de praticité d'utilisation pendant le premier confinement, pour les produits bruts notamment, les consommateurs ont ensuite pu s'apercevoir des efforts importants réalisés par les fabricants depuis « le scandale des lasagnes » pour améliorer leurs recettes, tant sur le plan de l'origine des ingrédients que sur la composition et les valeurs nutritionnelles.

Du potentiel sur l'individuel

Marque incontournable sur les plats cuisinés surgelés avec 30 % des volumes sur les 12 derniers mois en hypers, supers et drives, derrière les MDD certes et leurs imposants 51 %, mais très loin devant les poursuivants que sont Findus (5,8 %) et Tipiak (5,3 %). La marque met les bouchées doubles pour valoriser le segment en misant sur les plats familiaux qui représentent en surgelés la quasi-totalité des ventes. Le premier axe choisi est le bio avec deux recettes classiques de lasagnes proposées en version bio (bolognaise et légumes) à un prix accessible de 5,65 euros la barquette de 4 parts (850 g). Deuxième axe : la praticité avec des gratins proposés en sachets IQF. « *L'idée est de donner aux consommateurs la possibilité de se réapproprier les recettes via une remise en œuvre ultra-simple, la possibilité de portionner en plus* », explique-t-on chez Marie. Trois recettes complémentaires sont proposées en sachet de 900 g : gratin dauphinois, pommes de terre-courgettes et penne au poulet. Mais la marque a aussi les yeux rivés vers les plats individuels, un segment qu'elle connaît très bien au rayon traiteur frais et qu'elle souhaite développer en surgelé. Le constat est simple : le segment pèse à peine 22 M€ en GMS versus 121 M€ chez Picard et patine depuis des années malgré diverses tentatives de lancement. Marie entend bien faire décoller le segment et pense que le moment est opportun. « *Le surgelé est entré dans une nouvelle ère avec la Covid, une sorte de campagne de recrutement unique* », s'enthousiasme Damien Jeannot, directeur général de Marie. « *Sur le marché des plats cuisinés, nous avons un devoir de recrutement permanent. Les réserves de consommateurs potentiels se situent prioritairement chez les plus jeunes, les familles mono-parentales et les mono-foyers. C'est un boulevard pour les offres individuelles qui sont largement sous-représentées en grandes surfaces.* »

Le nutritionnellement correct

Autre cheval de bataille pour Marie : le segment des pizzas avec sa marque Croustimoelleuse. Un marché sur lequel il n'est clairement pas facile d'innover. « *Les grands classiques arrivent toujours en tête des ventes et semblent indéboulonnables. Il nous paraît donc plus important de capitaliser sur l'amélioration du goût, des listes d'ingrédients courtes et les valeurs nutritionnelles de notre cœur de gamme plutôt que de lancer des recettes périphériques* », explique le directeur général. Exception qui confirme la règle, Marie offre une pizza au thon en maxi format X 3. Une recette phare du rayon mais jusqu'alors absente du segment des pâtes épaisses. Concernant les valeurs nutritionnelles, 100 % des pizzas Marie sont en vert sur l'application Yuka et 70 % des recettes affichent un Nutriscore A ou B. La marque revendique ainsi clairement ses engagements nutritionnels. Par ailleurs, entre avril 2019 et avril 2020, la part des produits Marie affichant un Nutriscore A ou B est passée de 62 % à 83 %. Et rares désormais sont les recettes classées D. « *Les consommateurs étaient partis sur une image dégradée des surgelés. La période Covid nous a fait rentrer dans une nouvelle ère, à nous de changer durablement leur perception de la catégorie* ».

Trois questions à Damien Jeannot, directeur général de Marie

LMDS : Quel bilan tirez-vous de la période hors norme que nous avons connue l'an passé ?

Damien Jeannot : Pour Marie, la crise du COVID est une nouvelle donne et pas un phénomène conjoncturel dans le sens où cela a permis au consommateur de redécouvrir la catégorie des surgelés salés. Sur l'ensemble de l'année 2020, les ventes ont bondi de 11 % en volumes... un taux de croissance record. Tous les indicateurs sont au vert depuis l'an passé ! Pénétration, quantités achetées et fréquences d'achat sont en progression significative. Il y eut une explosion du business lors du premier confinement et dans les mois qui ont suivi. Et les indicateurs ont continué à progresser sur le dernier trimestre 2020, preuve du retour en force de la catégorie !

La crise de la lasagne a amené les intervenants, Marie au premier chef, à repenser leur offre en termes de transparence, d'origine des ingrédients et de qualité nutritionnelle. Le premier confinement a forcé les consommateurs à redécouvrir les surgelés... et leurs nouvelles vertus. Les freins qui les avaient éloignés de la catégorie ont bel et bien été levés et le surgelé a retrouvé ses lettres de noblesse, avec deux atouts majeurs en prime : la conservation et l'accessibilité tarifaire.

LMDS : Peut-on espérer que cette prise de conscience soit également favorable pour le segment des plats cuisinés en particulier ?

D.J. : Le surgelé est à + 11 % tandis que les plats élaborés sont à + 12 % sur les 12 derniers mois et les plats cuisinés sont à + 16 %. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes concernant la réconciliation des consommateurs avec ce segment ! Il ne faut pas oublier que nous sommes positionnés sur des marchés « simples », ce qui consiste à proposer aux clients des recettes qui garantissent transparence, sécurité et goût avant tout. De plus, la dimension économique favorise clairement les surgelés par rapport au frais.

LMDS : Est-ce que ce contexte favorable a profité à Marie ?

D.J. : Tout à fait. En cumul annuel mobile à mars 2021, la part de marché de Marie a gagné quasiment 1 point pour atteindre 17 % des volumes des plats élaborés. Marie a le vent en poupe tant en frais qu'en surgelé et a pu conforter ses positions de leaders dans les deux rayons. La marque est en progression de PDM sur quasiment tous les marchés sur lesquels elle opère.



LE HARD-DISCOUNTER MERE SE DEPLOIE EN ESPAGNE ET SE PREPARE POUR LA FRANCE

L'enseigne de hard discount russe Mere se déploie à très grande vitesse en Europe. Elle vient d'ouvrir 4 premiers magasins en Espagne, en vise 40 très vite, et se prépare pour la France, avec l'ouverture d'un bureau, révèle à LSA un responsable de l'enseigne en Espagne. Les détails et quelques images de ces magasins qui rappellent le hard discount des origines.



Mere veut ouvrir très vite 40 magasins en Espagne et a ouvert un bureau en France. © DR

Branche européenne du discount russe Svetofor (à la tête de 2.500 magasins en Russie, Biélorussie et en Asie Centrale) la chaîne Mere ouvre 4 premiers magasins en Espagne (3 dans la région de Valence et un à Parla, près de Madrid). Deux autres suivront rapidement à Tortosa (Tarragone) et en Murcie. "Nous sommes un hard-discounter pur et dur qui s'exprime sur des surfaces de 1.000 m² à peu près, plutôt en périphérie de villes d'au moins 25.000 habitants avec un objectif très clair: être les moins chers du marché", confie à LSA Dmitrii Liapin, le directeur de l'expansion dans le pays. Sur la qualité des produits de Mere, qui soulève des interrogations, Dmitrii Liapin se veut catégorique: "nos supermarchés sont certes différents de tout ce qui existe, mais tous nos produits, presque à 100% de l'alimentation avec un peu d'entretien, de bazar et d'hygiène, respectent les normes et sont dûment certifiés". Ce groupe au modèle spartiate surnommé à tort le Lidl russe alors que sa philosophie est en fait bien plus radicale et proche du hard-discount des origines, compte sur ses prix 10 à 20% moins chers pour séduire des Espagnols fragilisés par la crise et ouvrir dans un premier temps 40 unités un peu partout sur le territoire. Chez Mere, l'ambition semble immense – "nous voulons conquérir le Monde", indique sans ciller à LSA Dmitrii Liapin - mais pas d'organigramme tiré au cordeau ni de carte d'état-major épinglée aux murs; la stratégie paraît naître plutôt des opportunités et d'autres ouvertures en Autriche et dans les pays de la Baltique seraient imminentes. La France est aussi au programme et un bureau chargé de prospecter le marché et de nouer les contacts commerciaux y est déjà ouvert.

Quelques photos des magasins Mere, très épurés et centrés sur l'alimentaire :

"Nos supermarchés sont certes différents de tout ce qui existe, mais tous nos produits, presque à 100% de l'alimentation avec un peu d'entretien, de bazar et d'hygiène, respectent les normes et sont dûment certifiés", assure le dirigeant de Mere en Espagne.



VERS UNE FACTURE RECORD DES IMPORTATIONS ALIMENTAIRES MONDIALES EN 2021

Contrairement aux prévisions, les échanges alimentaires mondiaux ont progressé en 2020 et pour 2021 la FAO s'attend à des dépenses d'importations alimentaires record dans le monde. Une situation qui devrait fragiliser certains pays.

Les dépenses d'importations alimentaires mondiales devraient croître de 12% par rapport au chiffre record de 2020 pour atteindre 1 720 milliards de dollars américains, selon un rapport de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) publié hier.

« Contrairement aux prévisions largement répandues d'un effondrement des marchés alimentaires internationaux, les flux commerciaux ont continué à enregistrer de nouveaux records pendant la pandémie de covid-19 [...] En réalité, au niveau mondial, les échanges commerciaux de produits agricoles, en particulier de denrées alimentaires moins périssables, ont affiché de meilleurs résultats que ceux du secteur des marchandises pris dans son ensemble », souligne la FAO dans un communiqué.

Au niveau mondial, **les exportations de produits agricoles et alimentaires ont progressé de près de 52 milliards de dollars en 2020 par rapport à l'année précédente (soit une 3,2%)**, environ 40% de cette hausse étant imputable aux pays en développement.

En 2021, la valeur des échanges mondiaux de produits agricoles, qui est mesurée par les exportations, **devrait enregistrer une croissance de 8%** (soit 137 milliards de dollars). Une grande partie de cette progression est due à la demande en provenance d'Asie de l'Est. *« Pour autant, la composition du panier des importations devrait profondément évoluer dans cette région en raison tout particulièrement du rétablissement du secteur de l'élevage en Chine, qui se relève après avoir été frappé par la peste porcine africaine »* pointe la FAO.

Le rapport entre les échanges commerciaux de produits agricoles et ceux de produits non agricoles s'est établi à près de 11% début 2020, soit près du double du plus bas niveau historique, atteint en 2007. *« La hausse de la part des importations de produits alimentaires dans l'ensemble des importations peut être un signe avant-coureur de crises susceptibles de survenir dans certaines régions »,* prévient la FAO.

Par exemple, les dépenses d'importation des pays à faible revenu et à déficit vivrier (PFRDV) devraient augmenter de 20%, soit une hausse cinq fois plus rapide que celle attendue dans le groupe des pays les moins avancés. *« Les pays dont les recettes d'exportation, notamment celles tirées du tourisme, ont été durement touchées par la pandémie risquent d'être particulièrement vulnérables »,* alerte la FAO.

LANCEMENT D'ANIA FORMATIONS

L'Ania ouvre un centre de formations exclusivement réservé aux entreprises agroalimentaires. L'Ania annonce, ce 14 juin, le lancement d'Ania Formations, un centre de formations réservé exclusivement aux entreprises de l'agroalimentaire, quelle que soit leur taille.

La gestion commerciale, administrative et pédagogique est confiée à l'Institut des Relations Fournisseur-Distributeur (IRFD) créé par l'avocat Nicolas Genty et le consultant Philippe Duvocelle.

Ania Formations propose un catalogue de plus de 50 propositions, qui couvrent dans un premier temps dix champs de compétences : l'art des négociations, la maîtrise du cadre juridique, l'optimisation de la relation logistique, le leadership et le management, le développement international, le développement stratégique, la sécurité et la qualité des aliments, la communication et la gestion de crise, la dynamique commerciale des forces de vente, le développement des RH et des potentiels.

Flambée des prix des matières premières

L'ANIA DEMANDE UNE HAUSSE DES PRIX ALIMENTAIRES

L'Ania alerte sur la hausse des prix des matières premières et demande sa répercussion sur les prix agroalimentaires finaux qui ont pourtant de nouveau diminué depuis début 2021.

A cause de la **flambée des prix des matières premières**, les entreprises interrogées par l'Ania remontent un besoin de revalorisation tarifaire de **9 %** en moyenne des produits agroalimentaires toutes catégories confondues, indique l'association dans un communiqué publié le 8 juin.

La tendance reste **déflationniste** en 2021 pour les produits de grande consommation alimentaires, avec -0,49 % sur les 5 premiers mois de 2021. L'alignement de l'inflation alimentaire à un niveau comparable à l'inflation globale (1,4 % en mai) se traduirait par un coût d'environ deux euros par ménage et par mois, estime l'Ania. « Ces chiffres traduisent l'urgence de la situation, c'est pourquoi nous en appelons solennellement à la responsabilité de chacun pour que ce cri d'alerte reçu de la part de nos adhérents soit entendu par l'ensemble des acteurs de la chaîne et également les consommateurs », écrit l'association dans son communiqué.

Pour évaluer les conséquences de ces tensions sur le coût et la disponibilité des matières premières, l'Ania a lancé deux consultations au printemps et a reçu près de 200 retours d'entreprises de tout secteur et de toute taille.

Les sociétés remontent une hausse de 22 % des prix des matières premières qu'elles transforment. La hausse s'élève à 14 % s'agissant des matières premières industrielles.

« Le prise en compte rapide de ces hausses sera essentielle pour préserver la pérennité [de l'industrie agroalimentaire]. Le maintien de sa capacité d'investissement, d'innovation et de recrutement est en jeu », alerte l'Ania.

CHARAL ACCELERE SON DEVELOPPEMENT SUR LES AIRES D'AUTOROUTES

En 2021, Charal poursuit son maillage des aires autoroutiers, en partenariat avec la Sogeres. La marque ouvre six nouveaux comptoirs "L'Atelier Charal" sur les aires du réseau Avia Thevenin & Ducrot.

Fort du succès rencontré par son concept "L'Atelier Charal", la marque annonce l'ouverture de six nouveaux comptoirs en 2021 en partenariat avec la Sogeres (société du groupe Sodexo), sur les aires Avia Thevenin & Ducrot Autoroutes.

Ce déploiement va porter à neuf le nombre de comptoirs de la marque. Ce concept de restauration est né en 2018 et s'est déployé petit à petit sur différentes aires d'autoroutes français.

LA FICT S'INQUIETE DE LA REMONTEE BRUTALE DES PRIX DES MATIERES PREMIERES

La Fédération des industriels de la charcuterie et du traiteur s'inquiète de l'envolée des cours des pièces de découpe de porc et des prix des matières premières issues de la volaille.

C'est au tour de la Fict, représentant les entreprises français de charcuterie-traiteur, de s'inquiéter de l'envolée des cours des matières premières, et particulièrement des cours des pièces de découpe de porc et des prix des matières premières issues de volaille.

"Ces hausses s'inscrivent dans un contexte déjà compliqué pour les professionnels de la charcuterie, avec la hausse simultanée du coût des emballages et le bilan déflationniste des négociations commerciales 2021 pour la 8e année consécutive", écrit la Fict, dans un communiqué du 10 juin. La fédération précise que les "contrats signés pour l'année 2021 ont en effet été négociés alors que les cours du porc et des découpes étaient encore bas en début d'année".

Si la fédération se réjouit de l'effet positif de ces hausses sur la rémunération des éleveurs, elle s'inquiète de la santé économique des entreprises de charcuterie qui transforme 75% de la production porcine nationale, fait-elle valoir.

Prendre en compte les indices de prix des découpes de porcs

Dans le cadre de la loi du député Besson-Moreau, la Fict considère qu'il sera essentiel que les "*indices de prix des découpes de porcs (et pas uniquement le porc entier) soient intégrés dans la notion de matières premières agricoles*". Elle compte également insister pour que "*les indices de l'évolution des cours des découpes de porcs publiés mensuellement par FranceAgriMer et Inaporc soient reconnus par la loi comme les plus pertinents pour les entreprises de charcuterie*".

"Cette indexation automatique des contrats sur les indices des pièces de découpe apportera aux charcutiers la sérénité dont ils ont besoin pour se projeter dans l'avenir", conclut la Fict.

BEL NOUE UN PARTENARIAT DE DIX ANS AVEC DISNEYLAND PARIS

Bel et Disneyland Paris entament un partenariat de dix ans, afin de proposer des options nouvelles de restauration et de nouvelles expériences de snacking à thème

Le groupe Bel annonce avoir conclu un partenariat de dix ans avec le parc touristique Disneyland Paris.

"Grâce à cette alliance long terme, Disneyland Paris s'appuiera sur la force des produits et de l'image de marque de Bel pour proposer à ses visiteurs des options nouvelles et originales de restauration, ainsi que des expériences de snacking à thème", fait valoir le groupe laitier.

Les marques Mini Babybel et La Vache qui rit seront notamment intégrées dans les histoires du parc et des points de restauration mis en place, mettant en avant les fromages du groupe Bel.

Ce partenariat inclut également la mise en place de campagnes marketing et de communication conjointes dans toute l'Europe.

LE GROSSISTE OMER-DECUGIS & CIE LANCE SON INTRODUCTION EN BOURSE

Le grossiste en fruits et légumes frais et exotiques informe du lancement de son introduction en Bourse sur le marché Euronext Growth à Paris.

Groupe international, spécialisé dans les fruits et légumes frais et exotiques, le grossiste Omer-Decugis & Cie annonce le lancement de son introduction en Bourse en vue de l'admission aux négociations de ses actions sur le marché Euronext Growth à Paris.

L'Autorité des marchés financiers avait approuvé le document d'enregistrement le 21 mai dernier.

"C'est avec enthousiasme et ambitions que nous lançons aujourd'hui notre introduction en Bourse, une nouvelle étape historique dans la vie de notre groupe", commente Vincent Omer-Decugis, président-directeur-général du groupe éponyme.

Cette opération d'introduction vise à doter le groupe de moyens financiers nécessaires pour accompagner ses ambitions de croissance d'ici à 2025. Il ambitionne notamment d'augmenter ses capacités d'approvisionnements par des prises de participation minoritaires et/ou des apports de financements chez les producteurs-associés; d'implanter une plateforme de mûrissage au Min de Châteaurenard; et enfin d'augmenter ses capacités de vente à Rungis et s'implanter dans d'autres Min régionaux.

Omer-Decugis & Cie affirme avoir déjà reçu des engagements de souscription pour un montant total de 10,4 millions d'euros, représentant 69,7% de l'offre.

LES FILIERES DES LEGUMES TRANSFORMES ET PRETS A L'EMPLOI DEMANDENT UNE REVALORISATION DES PRIX D'ACHAT

L'interprofession française des légumes en conserve et surgelés, Unilet, et le Syndicat des fabricants de produits végétaux frais prêts à l'emploi (SVFPE) lancent un appel à la nécessaire revalorisation des prix d'achat. L'Union nationale interprofessionnelle des légumes transformés (Unilet), tire le signal d'alarme sur la nécessité de revaloriser les prix d'achat de la part des distributeurs. **"Il s'agit d'une condition sine qua non pour assurer l'avenir de cette filière"**, assure l'interprofession dans un communiqué. La filière se dit pris en étau entre des investissements engagés pour répondre aux attentes sociétales et aux enjeux environnementaux, et des coûts de production en hausse tant du côté des agriculteurs que des transformateurs. Elle met également en avant des récoltes de plus en plus affectées par les aléas climatiques. *"L'an passé, la campagne a été particulièrement difficile en raison de la sécheresse ou à l'inverse des fortes pluies, selon les bassins, avec des volumes récoltés nettement en deçà des prévisions (-12% pour les flageolets, -11% pour les haricots) et de fortes baisses de rendements agricoles moyens (-12% pour les cultures de pois, -13% pour les épinards)"*, précise l'interprofession.

Prendre en compte les investissements dans les prix d'achat

Et pourtant malgré cette situation, la filière constate plutôt une tendance à la *"déconstruction de la valeur au sein de la filière"*, avec *"des prix de vente sortie industrie qui n'ont même pas permis d'intégrer l'évolution de l'inflation sur la période (+4,2% en 2020 vs 2015) donnant ainsi une baisse relative des prix de 5,8% pour les légumes en conserve et de 3,3% pour les légumes surgelés"*. *"Aujourd'hui, la pérennité économique de la filière est conditionnée à l'intégration dans les prix d'achat des investissements et des hausses consentis par les agriculteurs et les transformateurs"*, estime l'Unilet. Dans un communiqué séparé, le Syndicat des fabricants de produits végétaux frais prêts à l'emploi (SVFPE) fait le même constat, s'alarmant sur la hausse généralisée des coûts de production pour ses adhérents (coûts des emballages, plastique et carton, tarifs liés au transport...). A cela s'ajoute, les conséquences financières de la baisse des volumes sur le segment de la restauration hors domicile, circuit qui représente 30% des débouchés de la filière, insiste le syndicat.

KRILL S'INSTALLE DANS LE BATIMENT DES VIANDES DU MIN DE TOULOUSE

« L'entreprise Krill arrive sur le Grand Marché, annonce le [Min de Toulouse Occitanie](#) sur son compte Instagram, précisant qu'elle assure la livraison de près de 3 500 références multi température, dont 1 300 de viande auprès des acteurs de la restauration. » Adossé au groupe coopératif breton Even, Krill a une politique commerciale de proximité. « Nous nous différencions de nos concurrents étrangers en privilégiant les produits locaux et les circuits courts de France », souligne le dirigeant. Le réseau, rassemblant huit distributeurs régionaux, présente une couverture presque nationale et met quatre outils de découpe de viande au service de ses clients. Interrogé sur la reprise du commerce des viandes en restauration, Stéphane Cougouille témoigne d'une situation tendue, en carcasses comme en catégoriel (pièces à découper). « On a du mal à acheter assez pour nos clients. Les approvisionnements n'ont pas repris leur rythme normal », s'étonne-t-il.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES

LANCEMENT DE LA NOUVELLE PLATEFORME IMPACT

« Permettre à toutes les entreprises de renseigner, de faire connaître les indicateurs pour mieux évaluer, et faire plus évoluer leur engagement de transition environnementale, sociale ou de gouvernance. » C'est ainsi qu'Olivia Grégoire, secrétaire d'État chargée de l'économie sociale, solidaire et responsable a présenté la plateforme Impact que le gouvernement vient d'ouvrir aux entreprises et, plus généralement, aux citoyens qui voudront s'informer. Plus qu'un lieu de contrôle dévolu à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE), la secrétaire d'État voit dans la plateforme d'échange « un terrain d'entraînement où les entrepreneurs, au-delà de leurs résultats, peuvent donner leurs idées, partager leurs pratiques, questions, réflexions ». Pour Bercy, la plateforme répond aussi très concrètement à la nécessité de se conformer à la réglementation européenne engagée depuis le 21 avril 2021, avec la non-financial reporting directive (NFRD). Bientôt, les entreprises de plus de 200 salariés (comme c'est déjà le cas pour les plus de 500) devront déclarer leurs indicateurs extra-financiers, environnementaux, sociaux et de gouvernance. « Cette mesure doit intervenir dès 2024, précise la secrétaire d'État. J'ai voulu anticiper en créant un service pour que les entreprises, les PME en particulier, aient un lieu pour calculer et publier leurs efforts extra-financiers. Beaucoup font des choses, Impact doit leur permettre de le faire savoir. Elles peuvent y affirmer leurs actions, signer un manifeste engageant et mesurer avec les indicateurs. Le dispositif devrait bientôt abriter aussi des outils d'autodiagnostic et un tableau de bord personnalisé. » Pour l'instant, la plateforme Impact propose aux chefs d'entreprise d'entrer leurs données pour 47 indicateurs (14 environnementaux, 23 sociaux, 10 pour la gouvernance). Quel est le lien avec les indicateurs déjà utilisés par des dispositifs de labellisation tels que EVE, pour les transporteurs et logisticiens ? « Impact propose une première batterie d'indicateurs génériques, qui vise à l'harmonisation européenne des données, précise Olivia Grégoire. Mais il y aura bientôt un deuxième niveau sectoriel, où l'on pourra prendre en compte, notamment, les labels existants. »

GRAND PARIS

LES POIDS LOURDS CRIT'AIR 4 ET CRIT'AIR 5 INTERDITS EN JOURNEE

À compter du 1^{er} juin 2021, la restriction de circulation des véhicules catégorisés non classés, Crit'Air 4 et Crit'Air 5 entre en vigueur sur l'ensemble du territoire parisien, y compris le boulevard périphérique et les bois de Vincennes et de Boulogne. Les poids lourds, bus et autocars Crit'Air 4 et Crit'Air 5 (Euro 3 et 4 d'avant 2009) sont désormais interdits de circulation 7 jours sur 7, de 8 heures à 20 heures, dans l'ensemble du périmètre délimité par l'autoroute A86 (A86 exclue). Initialement prévue le 1^{er} décembre 2020, cette interdiction déjà en vigueur dans Paris avait été retardée de six mois pour des raisons qui tiennent notamment à la pandémie, indique Paris Métropole. Pour les véhicules non conformes, l'amende peut atteindre 135 euros. Sont également concernés les utilitaires et les véhicules particuliers (voitures ou deux-roues) Crit'Air 4, 5 et non classés. Ils ne peuvent plus circuler la semaine de 8 heures à 20 heures, hors jours fériés, sur le même périmètre. En cas de non-respect de ce protocole, les contrevenants risquent une amende de 68 euros forfaitaires. Ces interdictions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour approvisionner les marchés, ou pour des déménagements, des événements culturels ou des tournages. Des dérogations sont prévues en faveur des professionnels impactés par la crise sanitaire, sur justificatif. Sont concernés les véhicules des entreprises ayant bénéficié d'un prêt garanti par l'État, du fonds de solidarité, ou de mesures de la Région Île-de-France.



ALLEMAGNE :

VEHICULES AUTONOMES SUR ROUTE POUR 2022

Le Bundestag, première chambre du Parlement allemand, a adopté une loi qui permettra aux véhicules autonomes de circuler sur route en conditions réelles.

Des camions qui se rendent seuls d'un site logistique au supermarché, des voitures et des bus qui acheminent leurs passagers sans conducteur... Ces nouveaux types de mobilité ont fait l'objet d'un texte préparé par le gouvernement, que le Bundestag a adopté le 20 mai dernier. Dès 2022, camions, bus et voitures autonomes pourront se déplacer à travers tout le pays sur certaines portions de routes bien définies. « *Les véhicules autonomes prendront en charge la livraison des marchandises ou un service de navette de passagers* », précise le ministère des Transports, rappelant que les constructeurs ont développé des modèles capables de doubler un véhicule sur route, de changer de file ou de freiner automatiquement. En cas d'urgence, le logiciel du véhicule doit l'immobiliser rapidement sur le bas-côté de la route. La République fédérale sera le premier pays au monde à passer à la phase 4 de la conduite autonome – circulation de véhicules sans chauffeur en situation de trafic réel. Depuis juin 2017, la conduite autonome n'est possible en Allemagne qu'avec une autorisation et dans certaines zones déterminées, telles que les routes privées sur des sites d'entreprises.

Seront autorisés les navettes, monorail, plateformes de correspondance et les valets de parking autonomes, qui permettent à un conducteur de descendre de son véhicule et de le laisser se garer seul. Le texte précise les droits imposés au propriétaire et au constructeur et instaure un devoir de « *surveillance technique* », qui oblige le conducteur à commander le véhicule de l'intérieur. La commande de l'extérieur ne sera possible que pour garer le véhicule.

« *La loi sur la conduite autonome permet à l'Allemagne de devenir la première et seule nation à s'être dotée d'un cadre légal pour développer cette technologie d'avenir, s'est félicitée la présidente de la fédération des constructeurs allemands, VDA, Hildegard Müller. C'est un atout énorme pour les clients, l'industrie et le site de production.* » Le texte accorde aux constructeurs les outils nécessaires pour poursuivre les innovations techniques nécessaires pour passer à la phase 5 du développement des véhicules autonomes, le contrôle total des véhicules par le système informatique, et ce quelle que soit la vitesse. Gros exportateur du secteur, Berlin presse ses partenaires de développer des outils harmonisés au niveau international, par exemple un système pour le changement de file. Le ministère allemand des Transports, qui attend des constructeurs qu'ils utilisent toutes les possibilités offertes par le texte de loi pour intensifier le développement des véhicules autonomes, entend évaluer fin 2023 les effets de la loi et présenter ses conclusions au Parlement.



ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

DE NOUVELLES CONTRAINTES PESENT SUR LE MARCHÉ DE LA LOGISTIQUE

Dans une note publiée le 12 mai dernier sur son site Internet, La Fabrique de la Cité s'inquiète des conséquences de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) pour la logistique urbaine. Explications...

« *Sommes-nous en train de rendre les villes inaccessibles ?* » Telle est la question posée par Camille Combe, chargé de mission à La Fabrique de la Cité, dans sa note mise en ligne. Si « *la restriction de la circulation des véhicules les plus polluants paraît être une mesure efficace pour réduire les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, elle crée de nouvelles contraintes pour la mobilité des urbains* ». Celles-ci peuvent se révéler « *lourdes de conséquences pour les habitants et entreprises n'ayant d'autre choix que de se déplacer en véhicule motorisé et ne pouvant acquérir un véhicule moins polluant* », affirme-t-il. À cet égard, la mise en place d'une ZFE peut être vécue comme « *une mesure renforçant les inégalités économiques et territoriales* ». Dans cette étude, l'auteur s'intéresse notamment à la logistique urbaine, estimant que cette mesure serait « *nécessaire mais pas indolore* ». Il précise que les véhicules destinés à ce secteur ne représentent que 15 à 20 % de la distance totale parcourue par l'ensemble des véhicules motorisés mais sont responsables de 35 % des émissions d'oxydes d'azote et de 40 à 50 % des émissions de particules fines de l'ensemble du secteur des transports. Le parc de véhicules utilitaires étant plus vieux que les véhicules des particuliers, ce marché serait donc particulièrement ciblé par les nouvelles restrictions de circulation comme les ZFE. Mais l'étude ajoute que la logistique urbaine « *se caractérise par son atomisation et le nombre élevé d'entreprises de tailles diverses* ». Cette caractéristique ne serait pas sans conséquence sur le parc de véhicules mais aussi sur la capacité des acteurs en place à s'adapter à des transformations. Selon lui, les petits transporteurs paraissent « *plus vulnérables face à de tels changements* ».

Des effets importants

En conséquence, la mise en place d'une ZFE peut avoir « *des effets microéconomiques et macroéconomiques importants sur le marché de la logistique* ». Au niveau macroéconomique, poursuit-il, la mise en place de la ZFE fait peser un poids économique sur les entreprises qui sont obligées de transformer leur flotte de véhicules. Il cite l'exemple de Lyon où l'interdiction des véhicules Crit'Air 2, qui devrait intervenir en 2026, concernera près de 70 % des véhicules utilitaires légers actuellement en circulation. « *Les entreprises, selon leur taille, peuvent plus ou moins bien s'adapter à ce nouveau paradigme* », souligne-t-il. Et d'ajouter : « *À Paris comme à Londres, on observe que les vieux véhicules sont le plus souvent exploités par des transporteurs indépendants. Ces derniers sont plus vulnérables aux hausses de coûts engendrées par l'obligation de changer de véhicule ou par l'instauration d'une taxe pour circuler.* » En s'appuyant sur le cas de Londres, Camille Combe explique que « *l'agrandissement de l'Ultra Low Emission Zone, qui impose un paiement de 100 livres sterling par jour aux véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, représentera un surcoût supplémentaire d'environ 15 000 livres sterling par an. Les plus petites entreprises apparaissent ainsi plus fragiles face à une telle évolution des conditions d'accès à la ville* ». Avec pour conséquence leur disparition.

POUR UNE LOGISTIQUE FRANCILIENNE « REALISTE ET EFFICACE »



Les professionnels des transports et de la logistique d'Ile-de-France montent au créneau à la veille des élections régionales et départementales. Dans un livre blanc, ils formulent 35 propositions pour améliorer la logistique urbaine régionale et à Paris. Le Groupement des activités de transport et de manutention de la région Ile-de-France, le Gatmarif, rassemble tous les acteurs franciliens du transport de fret et de la logistique. Siègent et participent à ses travaux la CGI et l'AUTF aux côtés de TLF ou de la FNTR par exemple. C'est donc uni que le secteur a rédigé un livre blanc « Pour une logistique urbaine optimisée en Ile-de-France d'ici 2030 » présenté le 10 juin.

Calendrier « intenable »

A l'attention des élus et administrateurs des collectivités locales d'Ile-de-France, il alerte sur le calendrier jugé « intenable » de la conversion écologique des parcs. Fixé par la mairie de Paris et la Métropole du Grand Paris, ce calendrier prévoit une sortie du diesel en 2024 (et la fin du moteur thermique d'ici 2030). Cette perspective « se heurte à la réalité du marché » affirme Jean-Paul Gaumet. Le président du Gatmarif et ses membres soulignent que la flotte régionale se compose « de 51 000 poids lourds et de 900 000 utilitaires », et fonctionne à l'essence et au diesel pour l'essentiel. Au regard de ce volume, le renouvellement du parc diesel d'ici 2024 semble impossible par les professionnels : « les offres des constructeurs sont insuffisantes et leur coût est très élevé. Les stations d'avitaillement font défaut en outre ». Face à ce constat, ils demandent « un nouvel agenda partagé et réaliste » ainsi qu'un « soutien à l'acquisition ».

Agir contre la souffrance au travail

La deuxième priorité du livre blanc concerne « l'amélioration des conditions d'exercice de la livraison urbaine ». Elle croise l'attractivité et l'image de ce métier confronté à des difficultés de recrutement, et

renvoie à deux enjeux. Le premier présenté par Hervé Street, dirigeant de Star Service, dénonce « *les distorsions de concurrence déloyales* » entre sociétés de transport et livreurs indépendants travaillant pour les plateformes numériques de livraison. Le second porte sur l'environnement de travail des conducteurs. « *Les pouvoirs publics ont le devoir de faciliter l'exercice de leur métier* », insiste Jean-Paul Gaumet. La profession leur demande donc d'agir pour « *décongestionner les villes, aménager des places de livraison adaptées aux véhicules lourds avec trottoirs abaissés, et faire respecter les règles en vigueur avec des sanctions plus sévères* ».

Réserver des espaces de stationnement

D'actualité avec le déploiement de terrasses sur les voiries parisiennes, « *le maintien des 9 400 aires de livraison dans la Capitale et leur développement* » est une autre priorité pour la profession prête en revanche « *à travailler sur leur relocalisation pour les optimiser* ». Ce travail pourrait être l'occasion de tester la création de dépose-minute sur les places situées avant et après les zones de stationnement pour faciliter l'accès aux poids lourds. Plus globalement, le Gatmarif recommande que la gestion des stationnements en surface « *favorise les utilisations professionnelles* ».

A l'heure du Grand Paris et à la veille d'événements mondiaux comme les Jeux Olympiques, « *la sécurisation des approvisionnements en matériaux et des évacuations de déchets des chantiers* » est également évoquée. Inspiré de travaux européens (programme SUCCESS) et de plusieurs villes comme Londres, le livre blanc propose la mise en œuvre « *d'un plan logistique des sites de construction, des centres de consolidation pour la construction (CCC) et une formation spécifique pour les conducteurs de chantiers urbains* ». Les synergies multimodales sont encouragées, avec la voie d'eau en particulier.

Schéma régional des flux de marchandises

Ces propositions autour du partage de l'espace public s'étendent à « *la mutualisation des infrastructures dédiées au transport de personnes dont de bus et de covoiturage. Leur accès pourrait être autorisé aux véhicules de fret « propres » par exemple* ». Moyen de donner de la visibilité aux professionnels du secteur, le Gatmarif invite enfin les pouvoirs publics et les collectivités franciliennes « *à mieux prendre en compte la logistique dans les politiques d'urbanisme* ». Selon le groupement, cette politique pourrait se concrétiser par « *un schéma régional des flux de marchandises dans les projets urbains, des hubs logistiques urbains mutualisés* » ou « *des règlements locaux d'urbanisme intégrant les enjeux de livraison* ».

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS :

1/ Coordination, harmonisation et régulation de l'environnement urbain

- Renforcer le rôle des Autorités organisatrices de la mobilité locale et régionale (AOM)
- Harmoniser les réglementations existantes
- Impliquer et écouter les professionnels du transport et de la logistique
- Mieux informer les professionnels en amont des événements impactant la circulation
- Assurer des calendriers d'application réglementaire réalistes
- Réguler la concurrence dans le transport et la livraison urbaine
- Renforcer les contrôles et sanctions face aux irrégularités et à la concurrence déloyale
- Bannir les décisions qui conduisent à des distorsions de concurrence
- Tenir compte dans les projets urbains des flux de marchandises en ville
- Envisager le partage intelligent des données
- Accompagner la transition numérique du secteur
- Responsabiliser les consommateurs finaux de la Supply Chain

2/ Une mobilité repensée, dans de meilleures conditions pour tous

- Promouvoir l'utilité sociale du transport
- Privilégier l'efficacité dans le choix des modes de transport

- Avoir une réflexion sur la mixité possible du transport de passagers et fret
- Résoudre le problème de stationnement des professionnels de la livraison
- Instaurer sur le territoire de Paris intra-muros un système de réservation performant d'emplacements de stationnement pour les déménageurs
- Tenir compte de la diversité des logistiques urbaines, liées aux spécificités produit
- Réserver des espaces logistiques urbains, adaptés à un usage professionnel
- Sécuriser les activités de transport des chantiers urbains
- Favoriser les livraisons de nuit lorsque possible
- Réduire la souffrance au travail dans l'exercice de la livraison urbaine
- Renforcer les dispositifs de formation des métiers du transport et la livraison

3/ Accompagner la transition énergétique

- Avoir une vision de long terme pour le développement durable en zone urbaine
 - Prendre des décisions politiques compatibles avec la maturité des technologies
 - Coordonner la mise en place et les critères des Zones à Faibles Emissions (ZFE)
 - Envisager une autorisation de circulation en ZFE pour une flotte labellisée
 - Récompenser les comportements vertueux par une bonification
 - Développer la connaissance des énergies alternatives
 - Positionner plus rapidement les nouveaux carburants aux normes Crit'Air
 - Renforcer les dispositifs de conversion du parc aux normes environnementales
 - Elargir les aides à tous les acteurs, quelle que soit leur taille
 - Lancer une étude relative à la création de stations mixtes d'avitaillement
 - Investir rapidement sur les infrastructures d'avitaillement énergétique
 - Promouvoir et investir dans la Recherche et Développement
-

LIVRAISON D'UN PREMIER VÉHICULE CHEREAU PERFORMANCE À GANDON TRANSPORT LOGISTIC PHARMA



Lors du salon Solutrans 2019, Chereau a présenté la nouvelle gamme Chereau Performance qui est une gamme de véhicules super isolés grâce à la technologie VIP (isolation par le vide). Cette technologie est particulièrement pertinente pour le transport longue distance et notamment pour l'activité logistique pharmaceutique.

L'isolation de cette nouvelle gamme est jusqu'à 25% plus performante et la baisse d'énergie nécessaire pour la production de froid est exactement proportionnelle à l'augmentation de l'isolation. On peut ainsi envisager un groupe froid consommant 25% d'énergie en moins pour des performances comparables.

L'autre avantage majeur de ce niveau d'isolation record, c'est la capacité de maintien de la température en cas de problème sur le groupe, par exemple : une panne de carburant qui est la première cause des litiges de température. En effet le temps de remontée en température est là aussi proportionnel au niveau d'isolation, par exemple lors d'une remontée en température de 0 à 5 degrés, une semi-remorque VIP pourra mettre jusqu'à 8 heures de plus qu'une semi-remorque standard.

Autre point important, le groupe étant moins sollicité et la carrosserie étant mieux isolée, la valeur de revente du véhicule devrait s'en trouver logiquement augmentée.

Lorsqu'il s'agit de transport de produits de santé, le VIP de la gamme Chereau Performance est donc particulièrement pertinent. C'est cette solution qui a été retenue par Gandon Transports, spécialiste de la logistique pharmaceutique depuis 40 ans et client Chereau de très longue date.

TRACKDECHETS : LA PLATEFORME ETATIQUE OBLIGATOIRE POUR LES FLUIDES FRIGORIGENES DEBUT 2022

Prévue pour une entrée en application dans un peu plus de six mois, Trackdéchets va concerner tous les professionnels utilisant des fluides frigorigènes considérés comme déchets dangereux.

Dans une interview à retrouver dans le magazine de la Rpf, Emmanuel Flahaut, inspecteur à la Dréal Nouvelle Aquitaine, à l'origine de Trackdéchets, explique l'objectif, la mise en place et l'apport de cet outil numérique réglementaire dans les métiers concernés. Le 27 avril, pour le premier atelier organisé sur le sujet le ministère de l'Environnement avait invité l'AFF, l'AFCE, Uniclimate, le Snefcca, l'UMGCCP, la Capeb, l'ADC3R et Perifem.

Suite aux différents échanges qui s'en sont suivis, Emmanuel Flahaut déclare dans notre article : « *que les représentants de l'Administration ont bien compris qu'il est important pour la filière de conserver la fiche d'intervention, et que le reste de la traçabilité paraît complexe pour les professionnels. Nous cherchons donc à faire « matcher » les attentes, la réglementation et l'adéquation avec les possibilités de Trackdéchets. L'interconnexion des outils existants engendre des travaux : nous essayons de rendre l'API (Interface de Programmation d'Application) la plus simple possible pour alléger ce travail. L'avantage en retour, c'est que Trackdéchets permettra de pousser et de récupérer l'information entre les outils existants et allégera de fait la gestion des bordereaux. Ainsi, l'usage de Trackdéchets devrait être transparent pour ceux qui utilisent un SI (Système d'Information) métier. Pour ceux qui n'ont pas d'outil, la plateforme leur permettra de créer, suivre, gérer les bordereaux et un registre sera complété automatiquement.* » Notre interlocuteur se dit confiant quant à l'entrée en application obligatoire de cet outil au 1er janvier 2022.

Dématérialisation du BSD pour les fluides frigorigènes : les nouvelles obligations

L'AFF, le ministère de la Transition écologique et Trackdéchets organisent le 16 juin 2021 à 15 heures un webinaire.

Au programme :

- Accueil par l'AFF et la DGPR
- Rappel du décret 2021-321 portant sur l'obligation de dématérialisation du BSD
- Présentation de plateforme Trackdéchets - périmètre fonctionnel et lien avec les autres obligations de traçabilité (fiche d'intervention)
- Planning des travaux en cours et du déploiement de Trackdéchets d'ici le 1er janvier 2022
- Devenir bêta testeur

INNOVATION

LE CLUB DEMETER DEVOILE LES LAUREATS 2021 DE SON APPEL A PROJETS INNOVANTS



Le Club Déméter présente les huit lauréats de l'édition 2021 de son appel à projets innovants. Tous ont imaginé et développé des solutions combinant logistique et développement durable.

L'appel à projets innovants du **Club Déméter** a battu son record depuis l'édition 2014 : 21 candidats pour 2021, avec huit lauréats. L'association, qui encourage l'innovation et le développement durable au sein des chaînes logistiques. Ils ont été sélectionnés sur la base d'une grille de critères précis (impact environnemental, social, sociétal et économique ; aspect innovant, intérêt de l'expérimentation, impact sur la chaîne logistique globale et contribution mesurable). *« Le nombre de projets lauréats, la richesse des solutions proposées et in fine l'engagement massif des membres du Club Déméter confirme cette résilience du secteur face au besoin prégnant de tester et de déployer des innovations qui renforcent l'engagement RSE des entreprises. Les lauréats bénéficieront d'un formidable terrain d'expérimentation au sein des membres de l'association »*, déclare Victor Rawyler, chef de projet Club Déméter. Parmi les lauréats, quatre d'entre eux se démarquent sur des thématiques de transition énergétique et de livraison urbaine : Sublime Energie, Volta Trucks, AppliColis Livraison Express et Kwikwink.

Sublime Energie

Le projet Charlie de Sublime Energie porte sur la liquéfaction du biogaz brut issu de la méthanisation. L'objectif est de produire du bioGNL physique, et un bioGNC physique non mélangé à du gaz fossile importé. Le biogaz liquéfié collecté est épuré sur un site centralisé pour produire du biométhane qui sera distribué

par des stations-services sous forme de carburant, en remplacement des carburants fossiles. Le bioCO₂ capté et transporté peut également venir en remplacement du CO₂ fossile. L'objectif de cette solution est de permettre l'approvisionnement des 600 000 poids lourds français en bioGNV physique grâce à la fabrication de 80 TWh de biométhane tous les ans, ce qui permet d'éviter l'émission de 25 millions de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère, soit 8 % des émissions françaises actuelles.

Volta Trucks

Volta Trucks propose un camion totalement électrique sans émissions de CO₂, conçu pour les livraisons urbaines. Baptisé Volta Zero, le modèle est équipé d'un poste de conduite central abaissé afin d'améliorer la visibilité du conducteur et la sécurité des piétons et des cyclistes. Le camion est équipé d'outils télématiques qui améliorent l'efficacité et la rentabilité de l'opérateur. Les matériaux utilisés dans le véhicule sont soit biodégradables, soit recyclables, et les batteries utilisent des composants conformes au guide de l'OCDE pour les approvisionnements responsables.

AppliColis

AppliColis est une plateforme de livraison express à vélo, vélo cargo et vélo remorque seulement (de 1 à 250 kg). Une solution pour les distributeurs ayant des objectifs de neutralité carbone. Lorsqu'un particulier commande sur le site internet de l'enseigne, le magasin le plus proche du client reçoit le bon de commande, et le transporteur reçoit de son côté la demande de livraison. Une fois la commande préparée, le transporteur livre le client en moins d'une heure ou sur rendez-vous, au départ du magasin. La solution est testée par Carrefour et Biocoop.

Kwikwink

Kwikwink est un système permettant une livraison dernier kilomètre rapide et en toute sécurité en l'absence du réceptionnaire. L'innovation permet de diminuer de 10 % l'empreinte carbone des flux logistiques. La solution est composée de trois éléments : un boîtier KW placé sur le lieu de livraison, une serrure électronique ou un boîtier des contrôles de la grille ou du sas, et un capteur de porte. Une application mobile permet de contrôler à distance l'ensemble de ce système et de suivre à la trace la livraison.

Quatre autres solutions ont été récompensées dans le domaine de la santé-sécurité-sureté : ForkyLevel, Crowdtrack de Hear & Know, Mobile Game Training de ReCréAction, et Ex'Hom de AGB Solutions.