



REVUE DE PRESSE

Semaine 26
Du 28 juin au 2 juillet 2021

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

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Les Marchés - le média de l'alimentaire
- Stratégie logistique
- Usine Nouvelle
- Froid News
- L'Antenne
- Presse Evasion
- La Gazette du Morbihan
- Agro média

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.paguette@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 L 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. La Chaîne Logistique du Froid 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 /** *Premières livraisons en véhicule frigorifique électrique*
- **Usine Nouvelle / Sauvian :** *ARGAN aménage une cellule frigorifique de 6000m² dans son entrepôt*
- **Agro média / Transport et logistique :** *STEF nomme deux nouveaux directeurs de business units*
- **La Gazette du Morbihan / A Buléon,** *la société BSL intègre le groupe de transport LAHAYE*
- **LSA / Sofrilog** *optimise la logistique de Picard*

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

- **LSA :**
 - *800 supermarchés COOP fermés à cause d’une cyberattaque*
 - *La SCADIF (E.Leclerc) va se doter d’un entrepôt de 75 000 m²*
 - *Après Paris et Lyon, Franprix ouvre son activité e-commerce à Orléans*
- **Les Marchés :**
 - *Le groupe POMONA reprend DGF*
 - *Une reprise sous tension pour l’Adepale*
 - *Viande de boucherie : décrochage de la consommation*
 - *Fruits d’été : la filière rappelle la GMS à ses engagements*

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

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *L’avenir du GNV passe par le biométhane*
 - *L’innovation pour gagner des parts de marché*
- **L’Antenne / Tecnea-Cemafrroid :** *les denrées périssables sous contrôle*
- **Hôtellerie-Restauration magazine /** *Performance énergétique dans les bâtiments à usage tertiaire : un recours est engagé contre l’arrêté du 24 novembre 2020*
- **Presse Évasion / GNR :** *le revirement de l’État indigné la fédération des travaux publics*
- **Froid News :**
 - *Une certification d’entreprise pour les fluides alternatifs*
 - *SEAFRIGO Groupe : exportation des flux logistiques du groupe BEL partout dans le monde*
- **Les Marchés /** *Les sanctions s’aggravent pour les organismes professionnels*
- **Stratégie Logistique /** *Les collaborateurs et les transporteurs au cœur de la résilience*

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



JACKY PERRENOT : PREMIERES LIVRAISONS EN VEHICULE FRIGORIFIQUE ELECTRIQUE

Pour la livraison de ses magasins, Lidl s'appuie sur un mix énergétique enrichi d'un porteur frigorifique 100 % électrique depuis juin. Conçu par Renault Trucks, ce véhicule de 26 tonnes est exploité par Jacky Perrenot pour le compte du distributeur.

En février 2020, Lidl signait avec Jacky Perrenot une charte d'engagement volontaire pour accompagner la transition énergétique de sa flotte de livraison. Sans limite de durée, cette charte « prévoit de renouveler le parc mis à notre disposition par des véhicules à énergies alternatives », rappelle Gauthier Moslard. « Sur les 550 véhicules livrant nos 1 550 magasins sur le territoire national, 18 % roulent déjà au gaz et au biogaz ainsi qu'au biocarburant B100 », précise le directeur transport de Lidl en France. Depuis juin, ce mix énergétique a été enrichi d'un porteur frigorifique électrique de 26 tonnes doté d'une charge utile de 16,6 tonnes et d'une capacité au sol de 18 palettes. Opéré avec chauffeur par Jacky Perrenot sous couvert d'un contrat de six ans, ce véhicule est basé sur la plateforme logistique Lidl au Coudray-Montceaux (91). Il s'agit d'un modèle D Wide ZE fabriqué par Renault Trucks dans son usine de Blainville-sur-Orne (14). « Après une série de tests, il livre chaque jour les magasins Lidl à Versailles et rue Compans dans le 19^e arrondissement de Paris », indique Philippe Givone, PDG de Jacky Perrenot.

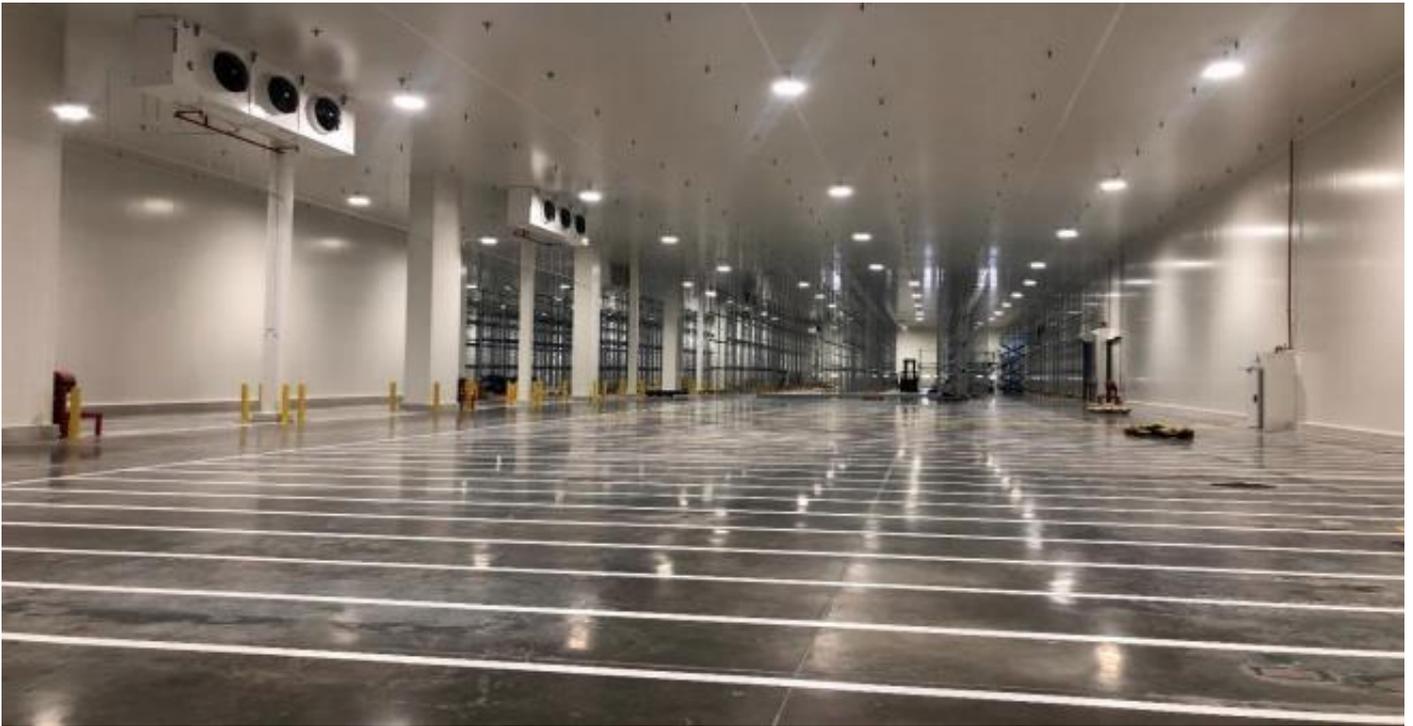
Livraisons multitempératures

Avec une autonomie de 150 km, la propulsion 100 % électrique et silencieuse du véhicule est assurée par quatre packs de batteries de 50 kWh. Son point de charge de 180 kWh installé sur la plateforme logistique permet de les recharger à 80 % en deux heures et à 100 % en moins de quatre heures (contre douze à quinze heures avec une borne classique). Fournis par Carrier Transicold et Dhollandia, son groupe frigorifique et son hayon également électriques sont certifiés Piek. S'ajoutent six panneaux photovoltaïques sur le toit de sa caisse. Ces derniers alimentent en énergie le hayon, la ligne de recharge pour transpalette électrique embarquée, l'éclairage de la cabine et un rideau d'air situé à l'arrière de la caisse limitant les échanges thermiques aux ouvertures de portes. Carrossée par Lamberet, sa caisse multitempératures est adaptée à la logistique de Lidl, dont les livraisons quotidiennes de chaque magasin sont massifiées. Elles sont composées de produits secs alimentaires et non alimentaires à température ambiante, frais entre 10 à 14 °C et de conteneurs isothermes avec plaques eutectiques pour les surgelés en froid négatif et les produits entre 0 et 4 °C comme les viandes. Lamberet et Renault Trucks ont aussi équipé le véhicule de caméras périmétriques. Ce dispositif vidéo transmet dans la cabine une image à 360° autour du véhicule, sans angles morts, renforçant la sécurité du conducteur, des piétons et des usagers de modes doux comme les cyclistes. Lors de la présentation du véhicule le 22 juin au Coudray-Montceaux, Lidl a annoncé sa volonté de livrer 100 % de ses supermarchés parisiens avec des véhicules à faibles émissions ou à zéro émission d'ici à la fin de l'année. Éric Gabas, directeur commercial grands comptes de Renault Trucks, a rappelé de son côté la stratégie « électrique » du constructeur. « Dès 2025, les véhicules électriques représenteront 10 % de nos ventes puis 35 % en 2030, avec pour objectif final de proposer des véhicules à 100 % sans énergies fossiles en 2040. »

L'USINE NOUVELLE

SAUVIAN : ARGAN AMENAGE UNE CELLULE FRIGORIFIQUE DE 6 000 M2 DANS SON ENTREPOT

ARGAN a investi dans l'installation d'une cellule frigorifique au sein de son centre logistique de Sauvian.



Argan est une société foncière spécialisée dans le développement et la location d'entrepôts pour les entreprises. Dans un communiqué publié le mercredi 16 juin 2021, elle a annoncé la création d'une cellule frigorifique de 6 000 m² dans son entrepôt de Sauvian (Hérault). Cet investissement vise à satisfaire les besoins de la chaîne de supermarchés ALDI France, l'exploitant de cette plateforme de logistique de 56 000 m².

L'aménagement de la cellule frigorifique de +2 °C à +4 °C est réalisé sous la maîtrise d'œuvre de Ceres Ingénierie, une entreprise spécialisée dans l'ingénierie et les études techniques. Les travaux sont prévus pour une durée de trois mois. Le projet est réalisé parallèlement à l'installation d'une centrale photovoltaïque de 7 100 MWh/an sur l'ensemble de la toiture de l'entrepôt.

TRANSPORT ET LOGISTIQUE : STEF NOMME DEUX NOUVEAUX DIRECTEURS DE BUSINESS UNITS

Laurent Martin, Directeur de la business unit seafood Laurent Martin a réalisé toute sa carrière professionnelle dans le domaine du transport et de la logistique. Il a rejoint le Groupe STEF en 2001 pour exercer les fonctions de Directeur de filiale puis de région. Il a été nommé Directeur de la business unit seafood en remplacement de Michel Fons ...



Laurent Martin, Directeur de la business unit seafood et Guillaume PAPILLARD, Directeur de la business unit conditionnement de chez STEF.

Laurent Martin a réalisé toute sa carrière professionnelle dans le domaine du transport et de la logistique. Il a rejoint le Groupe STEF en 2001 pour exercer les fonctions de Directeur de filiale puis de région. Il a été nommé Directeur de la business unit seafood en remplacement de

Michel Fons qui a fait valoir ses droits à la retraite. Agé de 52 ans, Laurent Martin est diplômé d'un EMBA d'EM Lyon, d'un Master en Gestion des Opérations Logistiques et d'un DUT Transport & Logistique (IUT d'Aix-en-Provence).

« Mon objectif est de développer des solutions adaptées aux exigences et aux évolutions continues de ce marché d'ultra-spécialistes. Une des clés de la réussite sera le renforcement de l'écoute de nos clients et de la proximité qui nous lie à eux. »

Guillaume Papillard a débuté sa carrière dans la banque d'investissement. Il a rejoint le Groupe STEF en 2013 en qualité de Directeur de la croissance externe. Il a été nommé Directeur de la business unit conditionnement en remplacement d'Olivier Langenfeld qui a pris les fonctions de Directeur commerce et marketing Groupe. Agé de 38 ans, Guillaume Papillard est diplômé de l'ESSEC. « Mon ambition est d'accélérer le développement de ce métier en capitalisant sur l'expertise de la société Dyad acquise en 2019, et sur la densité de notre réseau en Europe. Nous aurons à cœur d'accompagner nos clients sur leurs enjeux, notamment la croissance de l'e-commerce et le développement de solutions d'emballage plus durables, en leur apportant des réponses performantes, fiables et compétitives ».

A BULEON, LA SOCIETE BSL INTEGRE LE GROUPE DE TRANSPORT LAHAYE

La société Bretagne Stockage Logistique installée à Buléon, passe dans le giron du groupe de Transport Lahaye.



Le groupe Lahaye souhaite doubler la surface de stockage à Buléon.

Au 1^{er} juillet 2021, l'entreprise **BSL (Bretagne Stockage Logistique)** que dirige Richard Le Corff a intégré le **groupe de transport Lahaye** basé à Vern-sur-Sèche.

Créée en 2004, la plate-forme de 6 000 m² est installée à **Buléon** dans la zone industrielle du Maigris, en bordure de la RN 24. Elle est spécialisée dans le **stockage de produits alimentaires secs**. Et emploie trois personnes. "Je cherchais un partenariat pour développer notre logistique et sécuriser notre fonctionnement. L'acquisition d'un terrain jouxtant notre dépôt, par le groupe Lahaye a fait le reste".

Il faut dire que le groupe qui possède 100 000 m² d'entrepôt, près de 1 600 collaborateurs et plus de 1 000 camions a, de son côté, un projet qui tombe bien. « Cela fait plusieurs années que nous cherchions à relocaliser notre antenne basée à Josselin et notre nouvelle implantation à Buléon va nous permettre d'accroître notre présence sur le Morbihan », indique pour sa part, Matthieu Lahaye.

Le groupe ambitionne ainsi pour Buléon un doublement de la surface avec un pôle cross-Docking en frais et un renforcement de la capacité de stockage en sec, à moyen terme.

Voilà donc une bonne nouvelle pour la petite commune de Buléon et sa zone industrielle du Maigris.



PICARD OPTIMISE SA LOGISTIQUE AVEC SOFRIOLOG

Pour accompagner le développement de son partenaire Picard, Sofrilog agrandit ses plateformes de Villeneuve-sur-Lot et Bédée. La capacité de stockage des deux sites se porte à plus de 60 000 m².



Picard optimise sa logistique avec son partenaire Sofrilog pour répondre aux nouveaux enjeux commerciaux©

Partenaires depuis 2004, l'enseigne de surgelés Picard et le logisticien Sofrilog renouvèlent leur collaboration à travers l'extension de deux plateformes logistiques de Villeneuve-sur-Lot (Nouvelle-Aquitaine) et Bédée (Bretagne). Les capacités de stockage sont portées à 60 200 m². L'accompagnement de Sofrilog auprès de Picard s'est développé au rythme des besoins de l'enseigne. Outre le stockage et la préparation de commandes pour le distributeur de produits surgelés, le logisticien effectue des prestations pour l'export, les distributeurs automatiques et la livraison à domicile à travers sa filiale OOFRAIS. Avec les confinements et le télétravail, l'activité de Picard a connu une forte hausse. Dans ce contexte, les deux entrepôts permettront de répondre aux nouveaux enjeux commerciaux de Picard. « *Pour répondre à la demande grandissante de nos consommateurs, maintenir une logistique performante face à l'intensification des volumes à traiter est un réel enjeu pour nous. Nous sommes ravis de pouvoir continuer à nous développer aux côtés de notre partenaire de longue date Sofrilog* », indique **Christophe Leclere, responsable pilotage des plateformes Picard**.

Dans le cadre de l'agrandissement de ses deux plateformes, Sofrilog a investi 5,5 millions d'euros.

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



800 SUPERMARCHES COOP FERMES A CAUSE D'UNE CYBERATTAQUE

Le groupe **Coop** a annoncé samedi 3 juillet 2021 être contraint de fermer temporairement ses quelque 800 magasins dans le pays après une cyberattaque qui paralyse ses caisses. "*Un de nos sous-traitants a été touché par une attaque informatique et pour cette raison nos caisses ne fonctionnent plus*", a précisé dans un communiqué Coop Suède, qui représente environ 20% de part de marché en Suède. "*Nous regrettons cette situation et faisons tout notre possible pour rouvrir rapidement*", a ajouté la chaîne coopérative. Une filiale suédoise du groupe d'informatique Visma aurait déclaré que le problème serait lié à l'importante cyberattaque qui a visé vendredi 2 juillet 2021 la société américaine Kaseya. Cette attaque a entraîné des demandes de rançon chez nombre des clients de Kaseya, qui fournit un outil de gestion informatique à de nombreuses entreprises. Ces incidents interviennent alors qu'une vague d'attaques au **rançongiciel** frappe des cibles économiques ou des services publics à travers le monde, aux États-Unis notamment. De quoi inquiéter pour nombre d'entreprises françaises forcément très dépendantes de leurs système d'information. En 2019, Fleury Michon avait notamment subi une telle demande de rançon avec, à la clé, notamment 5 jours d'arrêt de la production.

LES DIFFÉRENTES ATTAQUES :

- **Attaque via les réseaux sans fil** : Pour des raisons d'ergonomie et pour faciliter l'arrivée des appareils nomades, les ateliers sont parfois connectés à travers un réseau sans fil. S'il n'est pas suffisamment sécurisé, un pirate peut s'infiltrer dans le réseau depuis l'extérieur de l'entreprise et accéder à des secrets de fabrication.
- **Attaque de l'automate par clé USB** : L'usine n'a pas besoin d'être connectée pour subir une cyberattaque. Lors d'une phase de maintenance, le prestataire charge, grâce à sa clé USB, un nouveau programme dans l'automate. Si le programme est malveillant, il peut faire tourner les équipements industriels à des cadences anormales, entraînant leur détérioration, voire leur destruction.
- **Attaque par un employé malintentionné** : Le sabotage peut avoir une origine interne. Un salarié corrompu ou en froid avec son employeur et disposant de droits d'accès importants sur le réseau peut rendre inopérante une partie du système informatique industriel. L'attaque peut entraîner l'arrêt de la production.
- **Attaque par la messagerie d'entreprise** : Un salarié au siège de l'entreprise ouvre un e-mail et clique sur la pièce jointe infectée, ce qui active un code malveillant. Grâce aux connexions entre l'informatique de gestion et de production, le virus va se propager et pouvoir infecter le réseau informatique industriel.
- **Attaque par déni de service** : Un pirate repère un accès internet non sécurisé accessible depuis l'extérieur qui débouche sur le réseau informatique industriel de l'usine. Il choisit d'inonder de requêtes la station de contrôle et de supervision de l'opérateur. Elle devient inopérante. L'usine ne peut plus piloter sa production.

LES CONSEILS DE L'AGENCE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ DES SYSTÈMES D'INFORMATION :

- Limitez la propagation des attaques grâce au cloisonnement des différents réseaux et au filtrage des flux de données au moyen de pare-feu.

- Passez les clés USB au sas de décontamination avant toute connexion et désactiver les ports USB des systèmes les plus sensibles.
- Exigez des mots de passe robustes afin d'empêcher les accès illicites et ne pas laisser les comptes par défaut sur les équipements.
- Disposez des données de sauvegarde nécessaires au redémarrage complet d'un site après une attaque.
- Soyez à jour des correctifs diffusés par les centres de cybersécurité et les équipementiers afin de supprimer les vulnérabilités.



LA SCADIF (E.LECLERC) VA SE DOTER D'UN ENTREPOT DE 75 000 M²

La centrale d'achat d'E. Leclerc pour la région Ile-de-France va se doter d'un nouvel outil logistique de 75 000 mètre carrés. Le site accueillera aussi le nouveau siège social de la centrale sur 8 500 m². GSE, à la maîtrise d'œuvre du projet, prévoit une livraison du bâtiment à la fin de 2021.

Selon un communiqué du maître d'œuvre GSE, spécialisé en immobilier d'entreprise, le nouvel écrin sera situé sur les communes de Réau et Moissy-Cramayel, en Seine-Et-Marne, à 50 km au sud-est de Paris. Après un lancement des travaux début 2020, la livraison de l'ensemble est prévue pour fin 2021. Le site accueillera aussi le nouveau siège social de la SCADIF sur 8 500 m², avec un espace de bureaux de 5 000 m² et 3 500 m² dédiés au show-room. © GSE

La SCADIF, centrale d'achat d'E. Leclerc pour la région Ile-de-France va se doter d'un nouvel outil logistique d'environ 75 000 mètre carrés à l'horizon de fin 2021. Selon un communiqué du maître d'œuvre GSE, spécialisé en immobilier d'entreprise, le nouvel écrin sera situé sur les communes de Réau et Moissy-Cramayel, en Seine-Et-Marne, à 50 km au sud-est de Paris. Après un lancement des travaux début 2020, la livraison de l'ensemble est prévue pour fin 2021. Le site accueillera aussi le nouveau siège social de la SCADIF sur 8 500 m², avec un espace de bureaux de 5 000 m² et 3 500 m² dédiés au show-room.

Cinq bâtiments sur 26 hectares

D'une surface totale de 75 000 m², le nouvel ensemble, bâti sur un foncier de 26 hectares, comportera 5 bâtiments. Dans un souci d'attention à l'aspect environnemental, une solution photovoltaïque, notamment via l'installation d'ombrières, sera également intégrée. L'« usine logistique » de 66 400 m² se composera d'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.

L'ensemble intégrera 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. Ces deux cellules seront destinées au traitement automatisé de la préparation des palettes. S'ajoute à cela une cellule de 6 000 m², dédiée à la dépalettisation, au traitement automatisé des colis et à la repalettisation à l'aide de robots. GSE a lancé les travaux de construction du nouveau centre logistique Par sa superficie d'environ 75 000 m² et les procédés de dernières générations qu'il intègre, ce chantier représente l'un des projets majeurs de GSE en Europe.

Deux cellules conventionnelles ainsi qu'une zone de quai pour le traitement des réceptions et des expéditions des produits complètent l'ensemble. GSE engage son 7^{ème} projet pour le mouvement E.Leclerc, après les projets LECASUD, SCASO (à Beychac et Caillau, puis Cestas), SCAPNOR, SOCAMAINE et SCALANDES.



APRES PARIS ET LYON, FRANPRIX OUVRE SON ACTIVITE E-COMMERCE A ORLEANS

Franprix poursuit son ambition de multiplier par 10 les ventes liées au e-commerce d'ici à fin 2022. Ce 1er juillet 2021, l'enseigne ouvre son e-commerce en dehors de ces deux territoires de prédilection, en proposant ce service, associée à de la livraison à domicile en une heure, à Orléans (45).



Franprix a doublé son activité liée aux ventes en ligne en 2020. © photos DR

Ouvrir la livraison à domicile dans l'heure à Paris, normal. Etant donné le nombre d'offres disponibles, l'enseigne urbaine de Casino se devait d'y être. Depuis, cette possibilité est devenue disponible à Lyon, son deuxième fief après l'Ile-de-France. Mais pour parvenir à son objectif ambitieux de multiplier par 10 les ventes liées au e-commerce d'ici un an et demi, et fallait encore plus loin. Franprix propose donc ce service à Orléans.

Un renforcement des équipes pour opérer le service

« Implantés à Orléans depuis plus de 10 ans, nous sommes fiers de développer ce nouveau service de livraison en moins d'une heure. Nous avons formé nos 8 employés et en avons recruté deux autres à temps plein. Ce renfort d'équipe nous permet de préparer les commandes et livrer nos clients tout en maintenant la qualité de service en magasin », précise Nathalie Sergent, directrice magasin Franprix situé en plein centre-ville d'Orléans, près de la place du Martroi. La livraison est, elle, effectuée par le prestataire historique de Franprix dans le domaine, Stuart (Groupe La Poste).

Côté consommateurs, l'e-commerce n'était pas encore disponible à date dans cette ville du Loiret. Les clients peuvent donc désormais des quelque 6000 références présentes sur l'application mobile et bénéficier du service de livraison en une heure, ou plus en choisissant des créneaux de quinze minutes. Le service est gratuit à partir de 35 euros d'achat et disponible tous les jours de la semaine. L'enseigne de proximité urbaine ambitionne d'ici la fin de l'année 2021 de générer 200 à 500 commandes par semaine.

"Une réponse aux urbains"

« Développer notre service de livraison express à Orléans est une réponse concrète à la demande émise par nos clients de notre magasin de centre-ville. Un service pratique, accessible et rapide qui offre, au-delà de tous les avantages magasin, du temps aux urbains » Laurent Rapoport, directeur marketing et digital de Franprix. Pour rappel, Franprix a déjà doublé ses ventes sur l'e-commerce en 2020, sans avancer de chiffre précis sur cette activité en ligne. Pour démocratiser ce service, l'enseigne a orchestré au mois de mai une campagne de communication dans les lieux où son activité e-commerce est déjà développée.

LE GROUPE POMONA REPREND DGF

Le groupe Pomona annonce avoir finalisé l'acquisition de DGF par sa filiale Délice & Création le 30 juin 2021. Le distributeur spécialisé dans la fourniture de matières premières sur **le marché de la boulangerie-pâtisserie** était détenu depuis 2014 par les fonds d'investissements 2 Invest et Amundi dans le cadre d'un LBO secondaire.

Avec 550 salariés et un chiffre d'affaires de 200 millions d'euros, DGF s'affiche en troisième acteur du marché français de la distribution de matières premières auprès des artisans et le leader à l'export avec une présence dans 75 pays.

De son côté, le groupe Pomona réalise un chiffre d'affaires de 130 millions d'euros auprès des artisans boulangers-pâtisseries à travers sa filiale Délice & Création. **Avec plus de 330 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé, cette opération donne naissance à un nouvel acteur français "capable de rivaliser avec les leaders du marché en France et à l'international"**, explique Pomona.

Président du directoire du groupe Pomona, Eric Dumont devient également président de DGF SAS. La direction des activités de boulangerie-pâtisserie du groupe Pomona est assurée par Grégoire Guillemain, actuel dirigeant de Délice & Création et membre du comité exécutif du groupe.

UNE REPRISE SOUS TENSION POUR L'ADEPALE

Même si le baromètre des PME de l'épicerie, des légumes préparés et des produits élaborés montrent un regain d'activité et d'investissement, des difficultés majeures demeurent ainsi que des problèmes de fond.

Difficultés à recruter et à s'approvisionner, et recrudescence des pénalités logistiques : ces soucis contrecarrent le regain d'activité des industriels de l'agroalimentaire affectés (certains le sont encore) par la mise sous cloche de tout un pan du secteur CHR (cafés, hôtels, restaurants). Le baromètre des PME de l'agroalimentaire de l'Association des entreprises de produits alimentaires élaborés (Adepale) mesure spécifiquement l'état des TPE, PME et ETI de l'agroalimentaire. Trois prises de température, en novembre 2020, mars 2021 et juin 2021, montrent une nette progression de la proportion d'entreprises confiantes pour la suite de leur activité et de leur santé.

Il y avait en novembre 2020, 41 % d'entreprises confiantes et aucune ne se disait très confiante. Près d'un quart des entreprises étaient inquiètes et 2 % très inquiètes. Mars 2021 montrait déjà une franche amélioration qui s'est confirmée en juin 2021 (72 entreprises ayant répondu entre le 11 mai et le 4 juin 2021) : un arrondi de 69 % d'entreprises confiantes, 10 % très confiantes, 14 % dans l'expectative, 6 % inquiètes et 1 % (soit une seule) très inquiète. Les prévisions de hausse de chiffre d'affaires expliquent pour partie cet optimisme global.

Des prévisions 2021 plus optimistes

Ainsi, en juin, le baromètre des PME a mesuré 45,5 % d'entreprises envisageant une hausse de chiffre d'affaires au 2^e trimestre 2021 par rapport au 2^e trimestre 2020, 30 % prévoyant une stabilité et 24 % anticipant une baisse (parmi celles-ci doivent figurer celles qui avaient vu leur chiffre d'affaires augmenter en grande distribution au 2^e trimestre 2020). Les projets d'investissement refont surface avec ce regain d'assurance. Ainsi, 78 % en ont signalé pour le 2^e trimestre 2021. Ces chiffres ne peuvent refléter la variété sectorielle et statutaire des 600 adhérentes des six fédérations de l'Adepale. Cette association regroupe la

plupart des fabricants de produits d'épicerie et de produits frais élaborés, à capitaux privés ou agricoles coopératifs, de nature industrielle à artisanale. Pour autant, le baromètre mesure correctement l'évolution des portefeuilles et de la vitalité d'entreprises d'échelon régional ou national.

Il faut motiver l'employabilité, faciliter l'accès à nos entreprises

Le sondage de juin fait aussi ressortir deux facteurs contraires à la reprise : le recrutement et l'approvisionnement. Alors que les portefeuilles se remplissent et que l'investissement repart, 71 % des entreprises signalent des difficultés à recruter (12 points de plus qu'en mars 2021) et 79 % peinent à s'approvisionner (10 points de plus qu'en mars 2021). « *C'est quand même désolant* », a lâché à propos du recrutement Pascal Bredeloux, président des Entreprises du traiteur frais, en présentant le baromètre à la conférence de l'Adepale le 24 juin. « *Il faut motiver l'employabilité, faciliter l'accès à nos entreprises* », a-t-il commenté, estimant que la difficulté d'embauche est grandissante, en dépit de la levée de la menace sur les contrats courts en agroalimentaire – activités saisonnières. « *Il y a des filières de recrutement à mettre en place* », a-t-il souhaité. Quant aux difficultés d'approvisionnement, « *ça va grandissant* », a-t-il constaté. *Et beaucoup de catégories sont touchées*. En dehors des denrées, l'emballage connaît des hausses de 10 à 20 % sur le plastique, de 20 à 60 % sur le carton. Le métal est aussi en train de grimper.

Dépendance aux aléas climatiques

L'Adepale n'a de cesse de rappeler la dépendance des activités des caprices de la nature. Cette dépendance est particulièrement nette dans les fruits et légumes. L'année 2021 apporte une démonstration, par ses manques et ses hausses tarifaires. « *On arrive au bout d'un système* », a déclaré Olivier Morel, président de l'Unilet, interprofession des légumes transformés. Le tableau qu'il a dépeint est celui-ci : des rendements qui stagnent, soumis aux aléas climatiques croissants ; des prix de détail en baisse par rapport à l'inflation – surtout des surgelés ; un nombre d'usines qui ne peut plus absorber les excès de production ; une valeur ajoutée laminée par la guerre des prix en distribution ou récupérée par la distribution (Olivier Morel fait référence au dernier rapport sur la formation des prix et des marges) et la transition agroécologique à financer. Il y a encore à faire sur ce dernier point, même si, comme il l'a souligné, la France est en avance sur le bio (5 % de légumes bio) et la certification environnementale (40 %).

On voudrait que les pouvoirs publics nous entendent mieux

Selon l'Adepale, la conjoncture reste aussi difficile pour les entreprises encore confrontées à une restauration hésitante ou mal en point. « *Les entreprises qui fournissent la CHD sont 77 % à avoir perdu plus d'un quart de leur chiffre d'affaires*, a souligné Pascal Bredeloux. *Il faudra une reprise importante et soutenue pour contrecarrer ça.* » En moyenne sur l'Adepale, le débouché de la restauration représente 20 % du chiffre d'affaires. « *On voudrait que les pouvoirs publics nous entendent mieux* », a-t-il glissé. S'ajoute aux difficultés de reprise la recrudescence des pénalités logistiques. Pour nombre de distributeurs, le moratoire s'est bien arrêté à la fin 2020.

Un choix de société à trancher, selon le président de l'Adepale

« *Souhaitez-vous un retour à la loi Galland ?* » A la question d'Olivier Dauvers, spécialiste de la grande distribution, le président de l'Adepale, Jérôme Foucault a admis : « *Nous estimons que le système qui fonctionnait avec des marges arrière était plus vertueux.* » Il a poursuivi : « *Par la sécurisation, en partie de nos marges, de celles des distributeurs et des agriculteurs on créerait une inflation relative dans l'alimentaire [...]. Aujourd'hui, l'inflation est portée par les dépenses contraintes.* » Au cours de la conférence de l'Adepale, Jérôme Foucault a comparé les quelques centimes par unité de vente consommateur nécessaires aux dépenses d'accès à la 5G qui attendent les foyers. « *On a là un vrai choix de société qu'il faut trancher* », a-t-il philosophé.

VIANDE DE BOUCHERIE : DECROCHAGE DE LA CONSOMMATION

Les ventes de viande de boucherie hors volaille ont chuté de 11,7 % en valeur sur la P6 (du 24 mai au 20 juin), selon les données d'Iri rapportées par Interbev. Une baisse à mettre en lien avec un contexte sanitaire différent, puisque les restaurants n'avaient rouvert que le 2 juin l'an dernier, et que les cantines du secondaire étaient davantage fermées que cette année. Toujours est-il que cette baisse s'inscrit après les bons chiffres de la P4 (+3,6 %) et la relative bonne tenue de la P5 (-1%). Une baisse d'autant plus alarmante que le chiffre d'affaires, à 388 millions d'euros se situe sous celui de 2019 (405 millions). Il semble que la consommation alimentaire des ménages soit très mauvaise en général depuis quelques semaines, pour beaucoup de produits, comme les œufs par exemple. Sur les 24 premières semaines de l'année, Iri rapporte des ventes à 2,4 milliards d'euros, en retrait de 1,6 % sur un an, mais bien supérieures aux 2,29 milliards de 2019. Sur le steak haché, et cette fois en s'appuyant sur des données Nielsen, Interbev communique sur un repli des ventes de 8,3 % sur la P6 et de 0,6 % sur l'ensemble du début d'année. Pour le haché surgelé, le recul est de 6,4 % sur 24 semaines et 6,5 % sur la P6.

FRUITS D'ETE : LA FILIERE RAPPELLE LA GMS A SES ENGAGEMENTS

La saison bat son plein. La distribution communique sur son soutien aux producteurs. La filière demande que les actes suivent. La saison des fruits d'été est lancée et elle sera difficile compte tenu des faibles volumes attendus, suite aux épisodes de gel qui ont frappé les zones de production au printemps. C'est dans ce contexte que la Fédération nationale des producteurs de fruits et l'AOP Pêches et Abricots de France tirent la sonnette d'alarme concernant l'offre actuels sur les étals de la grande distribution. « *Il nous semble utile de rappeler que les engagements pris au moment du gel doivent être respectés. La communication faite par les distributeurs pour soutenir la production française doit se confirmer dans la réalité des faits* », martèlent les deux organisations dans un communiqué de presse. En **pêches et nectarines**, la saison est lancée depuis plus de trois semaines avec une offre complète : nectarines et pêches rondes, fruits à chair sanguine et plats. La FNP Fruits et l'AOP Pêches et Abricots de France s'étonnent : « *Or, dans certains magasins, parfois même en zone de production, la gamme de fruits proposée est largement, voire intégralement, importée. Comment, dans des enseignes qui communiquent sur le soutien qu'ils apportent à l'agriculture française, peut-on vendre des fruits à noyau d'origine majoritairement espagnole le 1^{er} juillet ?* ». Le « pic de saison » en **abricots** est par ailleurs là ; les deux semaines seront déterminantes. Dans quelques jours, les volumes de la variété Bergeron, très faibles cette année, seront commercialisés. « *Comment peut-on promouvoir aussi peu les abricots dans les points de vente pendant le pic de la saison ?* », s'interrogent les professionnels. Depuis le début de saison, certains distributeurs ont mis en place des opérations pour soutenir les ventes. Dernièrement, **Carrefour** a lancé l'opération « Prix coûtant pour les fruits résistants » : du 29 juin au 19 septembre une sélection de fruits sera proposée à prix coûtant : abricots, nectarines, pêches ou prunes... tous produits en France. Plus tôt, **Intermarché** et **Netto** ont proposé les « abricots solidaires », suivis par les « pêches et nectarines solidaires ». La démarche a été plutôt bien accueillies par l'amont : « *En fait, nous avons construit le dispositif en commun avec Intermarché*, explique à FLD, Raphaël Martinez, directeur de l'AOP, *nous avons travaillé de concert sur l'élaboration du cahier des charges. Cette opération permet de proposer un premier prix origine France, et non espagnol, valorisé, tout en écoulant les fruits en catégorie 2 dans la distribution* ». Des fruits qui auraient pu se retrouver perdus ou vendus à la transformation.

COQUILLE SAINT JACQUES : CAMPAGNE RECORD EN BRETAGNE NORD

Les estimations de la biomasse menées par l'Ifremer en septembre l'avaient annoncé, les disponibilités de coquilles St Jacques en baie de St Brieuc s'avéraient exceptionnelles et le quota de pêche avait été augmenté de 32 %, à 6 300 tonnes. L'organisation de producteurs Cobrenord dresse le bilan de la campagne 2020/2021 qui touche à sa fin : "Au total, avec un tonnage plus de 9 530 tonnes débarquées, tous gisements confondus, enregistrées sous les criées d'Erquy, de Saint-Quay-Portrieux et de Saint-Malo, il s'agit d'un record depuis 15 ans".

Le marché a été très impacté par la pandémie, ainsi sur la première partie de campagne (dernier trimestre 2020) la demande était centrée sur la coquille entière, et les ventes directes du pêcheur au consommateur ont bondi de 480 tonnes pour atteindre 1 652 tonnes, soit 34 % des volumes. 1 807 tonnes ont été transformées en noix. Au premier trimestre 2021, la demande a fortement baissé et les OP ont dû réaliser des interventions massives. "Au total sur l'ensemble de la campagne, 4 125 tonnes ont été valorisées grâce à ce segment de marché soit 43 % des volumes débarqués (52 % pour la seconde partie de campagne)", détaille Cobrenord. Le chiffre d'affaires de la flottille Bretagne Nord a atteint 20,7 millions d'euros pour la coquille, c'est 43 % de plus que l'an dernier, malgré un prix moyen à 2,17 €/kg en recul de 0,11 €/kg.

TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



L'AVENIR DU GNV PASSE PAR LE BIOMETHANE

L'Association française du gaz naturel véhicules (AFGNV) a présenté fin juin le premier panorama du bioGNV. Avant 2050, il composera 100 % du gaz carburant consommé en France selon l'AFGNV, qui défend ses performances en faveur de la qualité de l'air et de la réduction de l'empreinte carbone des transports.

À raison d'une croissance moyenne de 4 % par an, le taux de biométhane dans la consommation française de gaz naturel véhicules (GNV) serait compris « *entre 60 à 70 % d'ici à 2028 contre 17,5 % en 2020* », selon Guillaume Larroque. Pour le président de l'AFGNV, également président de TotalEnergies Marketing France, il semble acquis que ce taux sera de 100 % au cours de la prochaine décennie. « *Il y a beaucoup d'investissements dans de nouvelles unités de production de biométhane en France* », précise-t-il. Un enjeu stratégique pour l'avenir de la filière au regard de la neutralité carbone visée d'ici à 2050, selon Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV, qui explique que « *les véhicules roulant au GNV permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15 % par rapport au diesel* ».

« *Cette réduction s'élève à 80 % avec le bioGNV, qui préserve les niveaux très bas de polluants locaux du GNV et contribue à améliorer aussi la qualité de l'air* », ajoute Gilles Durand. Par rapport aux véhicules diesel Euro 6, « *le GNV réduit de 50 % les NOx et, quelle que soit leur année d'immatriculation, les véhicules GNV bénéficient de la vignette Crit'Air 1. Ils sont donc autorisés à circuler lors des pics de pollution et dans les zones à faibles émissions* », atteste Caroline Maleplate, chargée de la promotion du bioGNV chez GRDF.

Les performances environnementales du bioGNV ont été confirmées par l'IFP Énergies nouvelles et Carbone 4. Selon leurs recherches fondées sur les cycles de vie des véhicules « *du puits à la roue* », un camion de 12 tonnes roulant au bioGNV afficherait un meilleur bilan carbone qu'un poids lourd électrique avec batteries de tonnage équivalent.

Accessible dans la majorité des stations GNC

Version renouvelable du GNV, le biométhane est produit localement à partir de la méthanisation de déchets organiques. Par le biais de certificats d'origine, il est accessible dans près de 70 % des stations publiques françaises délivrant du GNV sous sa forme comprimée (GNC).

Sous sa forme liquéfiée, en revanche, il n'existe pas de bioGNL. « *Les véhicules roulant actuellement au GNL ou au GNC produit à partir de GNL ne peuvent pas obtenir de certificats d'origine et donc accéder au bioGNL*, relève Gilles Durand. *Un décret en attente de parution modifiera prochainement cette situation en autorisant la délivrance de certificats d'origine pour le GNL. Ce bioGNL bénéficiera alors d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 % par rapport au diesel.* »



L'INNOVATION POUR GAGNER DES PARTS DE MARCHÉ

Cette PME voit sa croissance augmenter en France et à l'étranger. Sa stratégie ? Investir dans les nouvelles technologies, notamment l'intelligence artificielle, pour accompagner son développement.

Acquérir de nouvelles parts de marché à qualité et effectifs constants en misant sur l'innovation, tel est le pari relevé par Quentin Manceau, PDG de DGS Transports. Créée en 1983, l'entreprise, dont le siège se situe à Limeil-Brevannes (94), peut s'appuyer sur plusieurs solutions innovantes. À l'instar de ce système de suivi vidéo des colis ou encore de cet outil d'intelligence artificielle (IA) qui optimise l'efficacité de ses exploitants. « *Nous l'avons mis en œuvre récemment* », indique le jeune dirigeant de l'entreprise. Cette PME, qui prévoit de réaliser un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros pour 2021 avec 100 collaborateurs, opère dans le groupage, la messagerie et la livraison sur le dernier kilomètre de produits industriels et de grande consommation. Chaque jour, elle effectue 3 000 livraisons avec son réseau pour le compte d'un millier de clients en France mais aussi, depuis 2015, en Europe. « *Notre niveau d'activité a fortement évolué ces cinq dernières années car nous enregistrons une croissance annuelle de plus de 50 % grâce à l'intégration des flux européens de nos clients* », explique le dirigeant.

Pour augmenter ses parts de marché en France et à l'international, ce dernier dispose depuis six mois d'un outil d'IA qui aide ses 15 exploitants à définir les plans de tournée de livraison en analysant les ordres de transport. Chaque exploitant doit en traiter au moins 300 par jour. Développé par la start-up Ailon, l'outil identifie les instructions de livraison fournies par les clients. Et notamment celles qui ne sont pas localisées dans les champs normés prévus à cet effet dans le progiciel de gestion des transports (TMS). Ou celles qui sont rédigées en texte libre. Savoir identifier ces instructions s'avère d'autant plus important que celles-ci concernent fréquemment la tranche horaire de livraison ou le type d'équipement à fournir avec le véhicule. D'où l'intérêt d'Ailon, qui sait répartir automatiquement les instructions rédigées en texte libre dans les bons champs normés du TMS. Et ce, dans 98 % des cas. À charge pour l'exploitant de traiter les 2 % restants.

Outil multilingue

Autre point fort de cet outil disponible sur abonnement, il comprend aussi bien le français que toute autre langue européenne. « *Grâce à cette solution, nos agents économisent un temps précieux. Ils peuvent se focaliser sur des tâches à plus forte valeur ajoutée afin d'améliorer davantage la qualité de nos services* », rapporte le PDG de DGS Transports. Toujours en quête d'optimisation, il a prévu d'acquérir un nouvel outil également piloté par l'IA afin d'améliorer les tournées. En cours d'appel d'offres, ce projet accompagnera les exploitants dans l'affectation du bon conducteur, du bon véhicule en fonction de l'heure de livraison demandée et de la dimension des marchandises. « *Sa mise en place est prévue dans le courant de l'année* », confie Quentin Manceau. Soucieuse de la qualité de ses services – des enquêtes de satisfaction sont régulièrement menées auprès de ses clients – DGS dispose dans chacune de ses agences d'une solution associant tracking vidéo et lecture de codes-barres. L'enjeu est d'assurer la traçabilité de chaque colis et palette en transit dans l'entrepôt. « *À titre d'exemple, si un colis a été affecté à un mauvais véhicule, il suffit de taper sa référence pour tracer en quelques secondes qui l'a manipulé en dernier et dans quel camion il a été placé* », précise Quentin Manceau. Concrètement, les assistants numériques personnels (personal digital assistants ou PDA) sont appairés avec les caméras vidéo installées dans ses entrepôts. Lorsqu'une personne scanne un code-barres, cela déclenche automatiquement une prise d'image sur laquelle on aperçoit l'agent en train de scanner l'étiquette. Ce système de tracking vidéo est déployé depuis trois ans. Tous les membres de l'équipe du service clients et de l'exploitation y ont accès librement et peuvent ainsi renseigner à tout moment les donneurs d'ordre sur la position de leurs marchandises.

TECNEA-CEMAFROID : LES DENREES PERISSABLES SOUS CONTROLE

Le transport routier de denrées périssables est soumis à des règles strictes visant à garantir la chaîne du froid et la qualité des produits. Les changements et les sanctions liées à cette réglementation ont été présentés lors des journées techniques du groupe Tecnea-Cemafroid les 24 et 25 juin.

L'essentiel des véhicules utilisés dans le transport routier domestique de denrées périssables disposent d'une attestation de conformité technique ATP. Ce document défini par l'Accord sur le transport des denrées périssables des Nations unies, est délivrée en France par le groupe Tecnea-Cemafroid pour le compte de la Direction générale de l'alimentation (DGA) sous couvert d'une délégation de service public (DSP). "Chaque année, nous réalisons 250 audits et délivrons 35.000 attestations", précise Olivier Valet son directeur Certification. Une autre mission du groupe Tecnea-Cemafroid consiste à formuler des propositions pour faire évoluer la réglementation ATP.

Adapter les règles aux attentes du marché

Avec le concours de la DGA et des acteurs du transport routier frigorifique (carrossiers, fabricants de groupe "froid", transporteurs...), ces suggestions sont présentées aux Nations unies via l'association internationale Transfrigoroute. Une soumission très attendue par la filière sera ainsi transmise lors de la prochaine réunion "ATP" onusienne (groupe WP11).

"Elle consiste à délivrer des certificats ATP provisoires pour les prototypes, explique Lionel Pourchesse, président du Comité technique de Transfrigoroute International. Cet assouplissement faciliterait la mise en œuvre d'innovations dans un transport routier de denrées périssables confronté à plusieurs enjeux". Le dirigeant cite "l'interdiction de certains fluides réfrigérants dans le cadre des directives F-Gaz, la transition énergétique des véhicules et la distribution urbaine".

La confiance n'exclut pas le contrôle

La DSP dont bénéficie le groupe Tecnea-Cemafroid n'empêche pas les contrôles sur le terrain pour s'assurer de la conformité "ATP" des matériels routiers. Précisées par Matthieu Mourer de la DGA, "les amendes de 4e classe (750 à 3.750 euros) ou de 5e classe (1.500 à 7.500 euros) avec immobilisation possible du véhicule varient selon l'impact sanitaire sur les denrées des non-conformités". La "falsification d'attestation ou de marquage, la mise sur le marché et le transport de produits interdits à la vente constituent des délits sanctionnés d'une peine de prison ferme et d'une amende supérieure à 10.000 euros".

« DECRET TERTIAIRE » - PERFORMANCES ENERGETIQUES DANS LES BATIMENTS A USAGE TERTIAIRE : UN RECOURS EST ENGAGE CONTRE L'ARRETE DU 24 NOVEMBRE 2020

Le Conseil du Commerce de France (CdCF), l'association PERIFEM, l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (Umih) et le Groupement des Entreprises Industrielles de Service Textiles (GEIST) viennent d'annoncer qu'elles avaient formé un recours contentieux contre l'arrêté du 24 novembre 2020 modifiant l'arrêté du 10 avril 2020 relatif aux obligations d'actions de réduction des consommations d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire. Communiqué.

Si les organisations professionnelles et leurs adhérents partagent l'objectif du législateur d'améliorer la performance énergétique des bâtiments tertiaires, leurs critiques portent en revanche sur les modalités de mise en oeuvre de cet arrêté dit « valeurs absolues » qui ne sont pas conformes à la loi. Les professionnels du commerce, de l'hôtellerie et de la blanchisserie sont convaincus du rôle crucial de l'efficacité énergétique des bâtiments et, plus généralement, dans la lutte contre le réchauffement climatique. Ils n'ont d'ailleurs pas attendu que la loi les y oblige pour mettre en oeuvre d'ambitieux programmes de maîtrise et de réduction des consommations énergétiques. De nombreux postes de consommation ont déjà été optimisés (chauffage, éclairage, climatisation, chaîne du froid) par de multiples changements des systèmes de gestion, process ou équipements techniques. Le potentiel d'intégration des énergies renouvelables a également été étudié et exploité autant que possible. Pris en application du décret 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire, dit décret « tertiaire », cet arrêté modificatif de l'arrêté « dit méthode » du 10 avril 2020 conduit à une réglementation inachevée, incomplète, inintelligible et donc inutile et inapplicable.

- **Inachevée** en raison d'un calendrier complètement irréaliste, imposé par le décret pour utiliser la plateforme de données OPERAT (qui devait être opérationnelle début 2020 et qui n'est toujours pas fonctionnelle), elle méconnaît la prévisibilité dont les entreprises ont besoin.
- **Incomplète** et rendant de ce fait les mesures prescrites inutilisables, notamment la possibilité de pouvoir moduler ses objectifs en fonction d'indicateurs d'intensité d'usages, toujours inconnus à ce jour.
- **Inintelligible**, enfin, par l'adoption de modalités absconses, voire non conformes aux réalités de la physique, comme la correction climatique de la production frigorifique. Il apparaît peu cohérent dans la démarche d'inclure sans distinction dans ce décret des entreprises, qui bien qu'à vocation de service, ont entre 50% et 90% de leurs coûts énergétiques générés par un process industriel et de leur imposer un indicateur d'intensité d'usage en fonction de la surface, certes pertinent pour des activités de bureau ou de stockage mais inapproprié pour des opérations de type industriel.

Le tout est donc totalement inapplicable. À travers ce recours contentieux formé par leurs organisations professionnelles, commerçants, hôteliers et blanchisseries rappellent leur volonté d'être mieux associés à la définition des politiques publiques (tous ces commentaires avaient été formulés par nous-même lors de la consultation publique de l'arrêté mais n'ont été ni commentés ni repris) et d'aboutir à une réglementation réaliste et efficace.



GAZOLE NON ROUTIER : LE REVIREMENT DE L'ÉTAT PROVOQUE L'INDIGNATION DE LA FEDERATION DES TRAVAUX PUBLICS

Le président de la Fédération des travaux publics de Bourgogne Franche-Comté (F RTP), Vincent MARTIN, s'indigne du revirement de l'État quant au report du gazole non routier, pourtant fixé au 1er janvier 2023.

Tout semblait être revenu dans le meilleur des mondes après des mois d'âpres négociations entre les professionnels des travaux publics et le gouvernement à la suite de l'annonce du maintien du gazole non routier (GNR), fixé jusqu'au 01^{er} janvier 2023. Censé disparaître initialement le 01^{er} juillet, les pouvoirs publics en avaient fait la promesse. Ce qui devait rassurer les acteurs de la filière ainsi que ceux du bâtiment.

A l'époque, soit le 25 mai dernier, cette décision correspondait à une réelle victoire pour cette branche de l'économie. Satisfaite, la F RTP, à l'instar de la puissance fédération nationale, expliquait alors que « ce maintien du gazole non routier jusqu'au 01^{er} janvier 2023 était le bienvenu d'autant que la hausse des prix des matériaux et matières premières (un casse-tête de plus pour la filière) ne cessait de perturber les entreprises de la filière ».

Côté chiffres, le retrait du GNR pour les sociétés des travaux publics s'estimait à près de 700 millions d'euros en termes d'impact.

Oui, mais voilà, le soulagement n'aura été que de courte durée. Un amendement de la majorité parlementaire, adopté le 11 juin, avec le soutien du gouvernement, a jeté le trouble dans les esprits contrariés des professionnels. Le texte a brutalement réduit de six mois le report obtenu par la corporation après de longs mois de discussion, malgré le contexte de crise économique sans précédent.

Les entreprises de la filière se sont engagées depuis plusieurs années en faveur de la transition énergétique. Bien que l'offre d'engins « écologiques » ne soit guère disponible sur le marché, parce qu'inexistante ou presque !

Quant au surcoût engendré par la suppression de cette fiscalité, il sera répercuté sur les travaux réalisés en grevant, en toute logique, les budgets de l'investissement local.

Déçu par la volte-face inattendue du gouvernement, le président de la F RTP, Vincent MARTIN, demande que les représentants de l'État reviennent sur leurs décisions de toute urgence et qu'ils respectent leur engagement initial.

UNE CERTIFICATION D'ENTREPRISE POUR LES FLUIDES ALTERNATIFS



Dans le cadre de la révision du règlement F-Gas, il est envisagé d'étendre le dispositif de qualification des entreprises et du personnel pour les fluides fluorés aux fluides alternatifs. Le Snefccca se réjouit que la sécurité de ces fluides soit enfin prise en compte et propose un dispositif alternatif efficient plus adapté aux entreprises du froid, de la cuisine professionnelle et du conditionnement de l'air.

L'élimination progressive des HFC va amener à une utilisation de plus en plus courante de fluides à faible PRP (potentiel de réchauffement planétaire) qui deviendront la norme dans les prochaines années. Ces fluides posent toutefois des problèmes en termes de sécurité aussi bien pour les installateursmainteneurs que pour les exploitants – clients finaux (risque d'inflammabilité, d'explosion, d'asphyxie, etc.).

Face à l'augmentation significative du risque sécuritaire dans la manipulation de ces fluides, la mise en place de certifications, similaires aux attestations de capacité et d'aptitude qui existent pour les fluides HFC, est envisagée. Si cette solution a l'avantage de reprendre un modèle connu des entreprises, il n'en demeure pas moins coûteux, contraignant et complexe à gérer pour les PME. C'est pour cela que le Snefccca souhaite proposer un dispositif plus adapté aux entreprises de la profession qui leur permette de respecter les exigences de sécurité requises.

La commission Règlementation Sécurité Environnement du Snefccca réalise actuellement en partenariat avec Qualiclimafroid un référentiel de certification portant sur la manipulation des principaux fluides alternatifs (HFO purs ou Blend, CO2 et Hydrocarbures). Ces exigences constituent un socle minimal mais accessible basé sur les formations et les techniques courantes utilisées dans la profession. Cette démarche permettra aux entreprises de la filière de valoriser leur investissement dans cette transition énergétique.

Ce référentiel reprendra en partie le dispositif éprouvé de l'attestation de capacité existant pour les HFC basé sur les compétences, l'outillage spécifique, les procédures et protocoles d'intervention au sein des entreprises, etc. La pertinence et la crédibilité de ces critères font consensus auprès de tous les acteurs de la filière pour garantir la sécurité des installateurs – mainteneurs et des clients concernés. Accessible à toutes les entreprises quelle que soit leur taille, cette qualification permettra de valoriser les entreprises qui ont déjà fournis des efforts en termes d'investissements, de formation et d'organisation.

SEAFRIGO GROUP : EXPORTATION DES FLUX LOGISTIQUES DU GROUPE BEL PARTOUT DANS LE MONDE



C'est officiel, depuis juin 2021, l'entreprise havraise Seafrigo Group est en charge de piloter les stocks, assurer les préparations de commandes et expédier les produits du Groupe Bel à l'export. Le site devient ainsi la principale plateforme logistique française du Groupe pour ses 72 destinations export, notamment en Asie, en Afrique et en Amérique.

Les équipes logistiques, informatiques et juridiques des deux entreprises ont travaillé conjointement pendant plusieurs mois pour prévoir et anticiper les moindres détails de ce projet majeur. Sur l'entrepôt PLS (Plateforme Logistique Seafrigo), des emplacements spécifiques ainsi qu'une équipe sont dédiés au flux Bel. En regroupant l'ensemble de ses flux logistiques sur un seul site, le Groupe Bel réduira les distances parcourues par ses produits et ainsi ses émissions de Gaz à Effet de Serre, conformément à ses engagements. Chaque jour, de nombreux conteneurs seront expédiés pour faire découvrir dans le monde les marques La Vache qui rit®, Babybel®, Boursin®, Kiri®, Leerdammer®, Nurishh® et plein d'autres encore.

Eric Barbé, Président Directeur Général du Groupe Seafrigo : « Nous sommes fiers de compter parmi nos clients le Groupe Bel qui nous fait confiance pour la distribution export de ses marques prestigieuses. Nous mettrons tout en œuvre pour leur garantir proximité et qualité de service au quotidien. Notre engagement est la maîtrise de la globalité de la chaîne logistique pour la satisfaction de nos partenaires. »

Mohamed Zariouhi, Directeur Supply Chain Groupe chez Bel, déclare quant à lui « Ce projet a été mené en moins de six mois grâce à l'excellente collaboration entre les équipes Seafrigo et Bel. Le résultat est là, une activité pleinement opérationnelle et performante avec des hauts standards de qualité, comme le méritent nos très belles marques. »

LES SANCTIONS S'AGGRAVENT POUR LES ORGANISMES PROFESSIONNELS

Le droit de la concurrence se « modernise » : l'ordonnance n° 2021-649 du 26 mai 2021 vient préciser la transposition en droit national des dispositions de la directive européenne ECN+ et renforcer les pouvoirs de l'Autorité de la concurrence. Ces nouvelles dispositions permettent notamment à l'Autorité de la concurrence de bénéficier du principe d'opportunité des poursuites. Elle pourra également « s'autosaisir » pour imposer des mesures conservatoires. Le critère de l'importance du dommage causé à l'économie est supprimé : le montant de la sanction n'est donc plus désormais déterminé qu'à partir de trois critères, que sont la gravité des faits, la situation de la partie sanctionnée et l'hypothèse d'une éventuelle réitération. Enfin, les sanctions applicables aux organismes professionnels sont aggravées.

Nos commentaires portent sur ce dernier point qui concerne les « associations d'entreprises », dont font notamment partie les syndicats, les fédérations et les ordres professionnels. Cette aggravation du montant des sanctions aux organismes professionnels a deux aspects :

1. le plafond de sanction

Alors qu'auparavant, c'est un plafond forfaitaire de 3 millions d'euros qui s'appliquait aux organismes professionnels – qui bénéficiaient ainsi d'un régime spécifique favorable –, le plafond est désormais beaucoup plus élevé, puisque égal à 10 % du total des chiffres d'affaires des entreprises membres de l'association. Il s'agit d'une harmonisation à la fois (1) entre le droit européen et le droit national et (2) entre le plafond applicable à une entreprise individuelle et celui applicable à une association d'entreprises.

Si toutefois l'infraction commise par l'association d'entreprises concerne un marché précis, le plafond de 10 % ne portera alors que sur les seuls chiffres d'affaires réalisés par les entreprises membres de l'association sur le marché affecté par l'infraction.

2. la possibilité d'exiger le paiement de l'amende auprès des membres de l'association

Si l'association d'entreprises à laquelle une sanction pécuniaire a été infligée en tenant compte des chiffres d'affaires de ses membres n'est pas solvable, l'Autorité de la concurrence pourra désormais enjoindre à l'association de procéder à un appel à contributions auprès de ses membres pour régler le montant de l'amende. Si cette « levée de fonds » est insuffisante, l'Autorité de la concurrence pourra exiger le paiement de l'amende par les entreprises « *dont les représentants étaient membres des organes décisionnels de cette association* », ce qui ne devrait pas inciter à prendre de telles fonctions... Enfin, si la mise en œuvre de ces procédés ne permet pas le paiement intégral de l'amende, l'Autorité de la concurrence pourra encore exiger le paiement du montant impayé « *par tout membre de l'association qui était actif sur le marché sur lequel l'infraction a été commise* », sauf si l'entreprise membre démontre à la fois (i) qu'elle n'a pas appliqué la décision de l'association constitutive de la pratique anticoncurrentielle, et (ii) qu'elle ne connaissait pas l'existence de cette décision ou qu'elle s'en est activement désolidarisée avant l'ouverture de la procédure devant l'Autorité de la concurrence. En tout état de cause, la responsabilité financière de chaque entreprise membre de l'association ne pourra pas dépasser le plafond de 10 % de son chiffre d'affaires.

Ces nouvelles règles s'appliqueront aux pratiques anticoncurrentielles qui auront débuté après l'entrée en vigueur de l'ordonnance numéro 2021-649 du 26 mai 2021, qui doit maintenant être ratifiée par le Parlement européen dans un délai de trois mois, soit d'ici au 27 août prochain.

LES COLLABORATEURS ET LES TRANSPORTS AU CŒUR DE LA RÉSILIENCE



® XPO

Selon le Club Demeter, la qualité des équipes et l'efficacité de la fonction transport ont été deux leviers clés de la résilience des organisations logistiques pendant la crise sanitaire. Son baromètre 2021 relève aussi un ajustement des stocks et des organisations juste à temps. Entre mi-mai et mi-juin, le Club Demeter a interrogé ses membres sur l'impact de la crise sanitaire sur leurs supply-chains et les enseignements qu'ils en ont retiré. A l'origine de son baromètre 2021 placé sous le signe de « la résilience durable des chaînes logistiques », un volet de ce sondage se consacre aux politiques de stocks. Industriels, prestataires logistiques, distributeurs et institutionnels membres du Club convergent sur le besoin de les redimensionner au plan domestique et d'augmenter leurs niveaux de sécurité sur les flux internationaux. La prudence reste de mise sur leur localisation et sur d'éventuelles relocalisations à l'exception de quelques secteurs stratégiques comme celui de la santé (vaccins, masques...). Dans ce contexte, les organisations en juste à temps ne sont pas remises en cause mais ajustées selon les types de flux et de produits.

A la question sur la résilience des supply-chains pendant les crises, les membres du Club sont unanimes pour reconnaître qu'elle repose avant tout sur « *les ressources et compétences humaines* ». A leurs yeux, elles auraient permis lors de la crise sanitaire actuelle de pallier la faiblesse de leurs plans de continuité d'activité (PCA). Lesquels sont jugés « *insuffisamment globaux et plutôt orientés autour d'événements impondérables « maîtrisés » type mouvements sociaux, incendies ou intempéries* ». Il ressort aussi que ces PCA ne font pas l'objet « *d'exercices de gestion de crise* ». L'amélioration de ces derniers apparaît donc comme l'un des enseignements de la crise sanitaire avec le déploiement « *d'outils collaboratifs entre acteurs de la chaîne logistique pour accentuer sa visibilité et sa réactivité* ». Le développement de ces outils croise le besoin exprimé en faveur de nouveaux indicateurs de suivi d'activité. Sont cités par exemple des indicateurs plus précis « *afin de détecter et de corriger très vite les situations qui se dégradent* » comme en matière de gestion des personnels et d'absentéisme ou sur le partage d'informations. Reconnu enfin comme « *clé et stratégique pendant la pandémie* », le maillon transport sort lui aussi renforcé de la crise sanitaire dans le baromètre. Sa capacité « *à s'adapter à l'essor rapide du e-commerce et à assurer l'approvisionnement des produits de première nécessité* » y est saluée.