



REVUE DE PRESSE

Semaine 35
Du 30 août au 3 septembre 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
- Froid News
- L'Antenne
- VoxLog
- Transport Info
- Bulletin des transporteurs et de la logistique

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. 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

- **Froid News :**
 - *Organisations professionnelles : un chantier ambitieux*
 - *Jacky Perrenot propulse LIDL dans la transition énergétique*
 - *Berthaud choisit ses technologies frigorifiques par des tests*
 - *BEL confie sa logistique export à Seafrigo*
- **Stratégie Logistique :**
 - *Kuehne+Nagel crée une agence et en agrandit 3 autres*
 - *La gestion des retours étudiée par GXO*
- **VoxLog :**
 - *Stef : des résultats en hausse pour le début 2021*
 - *Logistique du Froid : concilier performance et développement durable*
 - *Sécurité sanitaire du froid : jusqu’au dernier kilomètre*
- **Transport Info :**
 - *Pénurie de conducteurs : le groupe Stef est inquiet*
 - *Rachat de TMF par OLANO et Stef : l’Autorité de la concurrence réagit*

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

- **Stratégie Logistique :**
 - *Lidl France va réduire de 9% ses émissions de CO²*
- **Les Marchés :**
 - *La volaille française défend sa diversité contre l’adversité*
 - *Le français Lactalis devient N°1 mondial*
 - *McCain investit 17M d’€ à Béthune*
 - *Fruits et légumes : réveil du marché*

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

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *Grand angle : des semi-remorques attelées, mais pas toujours connectées*
 - *Immobilier logistique et e-commerce : signature de 2 chartes d’engagements*
 - *PL : modifications réglementaires sur le poids total et les dimensions maximales*
- **Froid News :**
 - *EKOLIS introduit l’intelligence artificielle du Froid*
 - *Le CEMAFROID surpasse le grand oral*
- **Bulletin des Transports et de la Logistique :**
 - *Lettre de voiture internationale*

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

> ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

UN CHANTIER AMBITIEUX

La dynamique de la Chaîne Logistique du Froid et de Transfrigoroute France est renforcée avec un chantier ambitieux. Jean-Marc Platero, Président de Transfrigoroute France en résume les enjeux.



Quels sont les principaux chantiers de vos organisations professionnelles alliées ?

Jean-Marc Platero : En résumé, les premiers chantiers portent sur la transition numérique et la transition énergétique en cours, ainsi que le recrutement de personnels qualifiés pour nos métiers. Il y a 10 mois, nous

avons fait le tour de tous nos adhérents pour nous aider à écrire une feuille de route. Il en a résulté 9 thématiques sur lesquelles nous sommes engagés à travailler dans les 24 prochains mois. Notre slogan résume cette ambition : « Agissons ensemble pour le transport frigorifique de demain ! » (Voir l'article Feuille de route).

Comment allez-vous attirer les jeunes talents dans votre filière ?

J-M. : Je prendrai l'exemple de l'attractivité des métiers techniques du froid. Comment pourrions-nous nouer des relations avec les écoles et les centres de formation ? C'est préparer, développer les sources de recrutement de demain dans des métiers qui ne sont pas forcé-

ment très attractifs, et qui risquent de l'être encore moins demain. Comment préparer nos ressources humaines de demain pour accompagner l'évolution de nos entreprises ? D'où la nécessité de nouer des relations avec les filières de l'enseignement.

Quel est le poids de Transfrigoroute France dans la Chaîne Logistique du Froid ?

J-M. : La gouvernance de la chaîne logistique du Froid s'est dotée d'un nouveau conseil d'administration élargi de 15 membres : 3 pour Transfrigoroute France, et 12 qui représentent les transporteurs-logisticiens ainsi que les entrepositaires. Ces deux collègues adhèrent désormais directement à la Chaîne Logistique du Froid. Au-delà de l'assemblée générale d'octobre 2021, nous aurons des élections pour élire le nouveau président et son conseil d'administration. ■

**Propos recueillis
par Pierre Besomi**

FEUILLE DE ROUTE

« AGISSONS ENSEMBLE POUR LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE DE DEMAIN ! »

- **Innovation et technologies :** aide à la transition énergétique disposer d'un outil d'aide à la décision en termes de choix technologique pour les motorisations du TRM et la production de froid embarquée.
- **Législatif et réglementaire :** veille sur les sujets liés au froid embarqué. Objectifs : avoir accès à une bibliothèque numérique réglementaire complète. Être tenu informé des évolutions réglementaires et des enjeux associés.
- **Digitalisation :** état de l'art de la connectivité entre les tracteurs et les remorques frigorifiques. Objectif : bénéficier d'une vision comparative des différents outils disponibles.
- **Tendance du marché :** évolution du parc et renouvellement des véhicules. Avoir connaissance des nouvelles orientations d'achat des véhicules.
- **RSE et développement durable :** identifier des sujets liés à la santé et à la sécurité. Comprendre comment préserver la santé et améliorer la sécurité des salariés.
- **Renforcement des relations :** coordination entre Transfrigoroute France et La Chaîne Logistique du Froid. Mise en place de réunions de travail récurrentes. Rencontrer et travailler en direct avec les opérateurs de la logistique frigorifique.
- **Attractivité des métiers techniques du froid :** nouer des relations avec les écoles et centres de formation. Préparer et développer les sources de recrutement de demain.
- **Relations interprofessionnelles nationales :** définir la stratégie de collaboration de Transfrigoroute France avec les autres organisations professionnelles. Être reconnu comme les experts du froid et associé aux prises de décision.
- **Relations interprofessionnelles internationales :** définir comment mieux peser sur les positions défendues par Transfrigoroute International au WP 11. Être représenté dans les instances internationales.

JACKY PERRENOT PROPULSE LIDL DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le groupe Jacky Perrenot exploite un premier Renault Trucks D Wide Z.E. électrique 26t en région parisienne pour le distributeur.

Dans l'air du temps : la dynamique enclenchée entre Lidl et Jacky Perrenot (avec ses partenaires Renault Trucks, Lamberet, Carrier Transcold et Dhollandia), tente d'apporter une solution de mobilité

alternative aux biocarburants et au GNV en agglomération urbaine. « L'enjeu était d'accéder aux marchés urbains et aux ZFE-m avec des livraisons massifiées, alors que les municipalités ne veulent plus de camions au gazole dans leurs rues »,



« NOUS ACCOMPAGNONS NOS CLIENTS EN LEUR PROPOSANT DES SOLUTIONS À TIROIRS. NOUS AVONS TESTÉ TOUTES LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ET ACHETÉ À RENAULT TRUCKS UN CAMION 100 % ÉLECTRIQUE POUR LIDL. »

**PHILIPPE GIVONE,
PRÉSIDENT DU GROUPE
JACKY PERRENOT.**

affirme Jean-Baptiste Léger, directeur RSE de Lidl France. Avec 52 supermarchés Lidl desservis depuis la nouvelle plateforme logistique « verte » du Grand Paris, située au Coudray-Montceaux (91), l'enseigne doit en effet se roder pour franchir du mieux possible le seuil ZFE-m le 1^{er} janvier 2024. Équipé d'une carrosserie frigorifique Lamberet bi-température, d'un groupe froid et d'un hayon élévateur alimentés électriquement par six panneaux photovoltaïques, le véhicule est doté de quatre packs de batteries de 50 kWh qui lui assurent 150 km d'autonomie. Livrant



24h/24, Lidl a équipé son quai d'une borne de recharge électrique rapide de 180 kW pour avitailler le véhicule en 2 h 30 et

GAZ'UP INTÉGRÉ DANS LE PROJET

Jacky Perrenot a recommandé à Lidl de rejoindre la coopérative Gaz'Up, en tant que prescripteur de GNV et de bioGNV. L'enseigne traite ses invendus sous forme de méthanisation. Réunis en coopérative, ses prestataires locaux en livraison urbaine, dont Houch et TC Transports, ont ainsi pu investir dans une station GNV et bioGNV au Coudray-Montceaux. Lidl y réserve une borne dédiée à l'alimentation des camions de ses prestataires, avec la perspective prochaine de livraisons 100 % propres en région parisienne. En organisant cette coopération avec Lidl, Renault Trucks et Gaz'Up, Perrenot a concrétisé la collaboration que les fédérations du transport réclament pour réussir la transition énergétique.

lui permettre d'effectuer deux tournées quotidiennes de livraisons et de collecte d'emballages et déconditionnés. Deux tournées quotidiennes sont donc planifiées avec ce porteur Renault Trucks D Wide Z.E., qui dispose de 16,6 t de charge utile (18 palettes). Lidl livre désormais chaque jour depuis juin ses supermarchés de la rue Compans à Paris 19^e et de Versailles.

Forte du renouvellement de 10 % de sa flotte en gaz en 2020, Lidl France poursuit ainsi son engagement pour des modes de livraison plus verts. En plus de l'exploitation de ce camion électrique en Île-de-France, l'enseigne vise 100 % de livraisons en énergies alternatives d'ici la fin de cette année.

« Nous accompagnons nos clients en leur proposant des solutions à tiroirs,

explique Philippe Givone, Président du Groupe Jacky Perrenot. Nous avons testé toutes les solutions alternatives et acheté à Renault Trucks un camion 100 % électrique pour Lidl. » Lidl dispose de 550 véhicules frigorifiques prestés, en grande partie, par Jacky Perrenot pour l'approvisionnement de ses 1550 magasins en France. « Notre partenaire transport a signé notre charte d'engagement CO₂ qui prévoit de renouveler le parc mis à notre disposition par des véhicules à énergies alternatives, commente Gauthier Moslard, Directeur Transport de Lidl en France. 18 % de la flotte composée d'ensembles semi-remorques et de porteurs 12 à 26 tonnes, circule déjà au gaz et au biogaz ainsi qu'au biocarburant B100. »

UNE PLATEFORME CERTIFIÉE BREEAM VERY GOOD

Ce centre d'approvisionnement de 37 supermarchés de la direction régionale. La plateforme est constituée d'un entrepôt double-face de huit cellules de 46 774 m² dont 13 500 m² à température dirigée positive et 4 500 m² à température froid négatif (- 28°C), auxquels s'ajoutent de 2 461 m² de bureaux et locaux sociaux et de 2 842 m² de locaux de charges et locaux techniques. Plus de 300 emplois sont concernés. Le site comptera plus de 24 400 m² d'espaces verts et sera doté d'un système d'isolation haute performance, d'éclairages en Leds à détection de présence, de dispositifs de recyclage des déchets optimisés et d'une gestion technique du bâtiment (GTB) pour la gestion des énergies. Il sera certifié Breeam Very Good, pour une consommation énergétique maîtrisée.

Avec plus de 600 véhicules à énergies alternatives, Jacky Perrenot a obtenu, en 2020, le label CO₂ et a pour objectif de

réduire de 25 % ses émissions de dioxyde de carbone d'ici 2030. ■

Pierre Besomi

BERTHAUD CHOISIT SES TECHNOLOGIES FRIGORIFIQUES PAR DES TESTS

Transporteur historique de fruits et légumes, l'entreprise Berthaud s'investit dans les tests des nouvelles technologies pour choisir ses options frigorifiques.

Créés en 1985, les Transports Berthaud (Générac, 30510) pratiquent le flux tendu pour le transport de fruits et légumes sous température dirigée. Ils ont constitué un réseau de 9 plateformes, dont 5 sous température dirigée, situées sur les lieux de production ou d'échanges des primeurs : « Générac pour l'arboriculture et le melon, Carpentras pour les fraises, les cerises, le raisin et les produits maraîchers d'hiver, le Marché St-Charles à Perpignan pour les produits importés d'Espagne et d'Afrique du nord et les MIN de Rungis, Lyon, Strasbourg », énumèrent les dirigeants Christophe Cruzet et Benoît Amarger. Berthaud optimise ses retours avec des produits palettisés qu'il transporte par route et en combiné Rail/Route entre la région parisienne et le sud de la France.

TESTEUR DE GROUPES FRIGORIFIQUES

Depuis plus de 25 ans, le transporteur est testeur pour divers constructeurs : « Avec près de 20 millions de kilomètres parcourus par an, nous rapportons beaucoup d'informations sur leurs technologies, justifie Christophe Cruzet. Et nous pouvons

choisir ce que nous achetons, préserver notre label CO₂ et rester un leader de notre activité ». Ainsi, depuis 2020, Berthaud teste le groupe frigorifique Celsineo conçu par Liebherr en partenariat avec Krone : « C'est un bon groupe froid et Liebherr offre un excellent service, mais nous attendons que leur réseau national de distribution s'étoffe avant d'acheter leur solution », rapporte Christophe Cruzet. Par ailleurs, suite à des tests avec son partenaire historique Thermo King, Berthaud a finalisé une commande de 3 unités frigorifiques Advancer A-400 pour semi-remorques et 7 SLX 330 pour début 2022 : « Les Advancer se sont avérés moins bruyants et ont consommé 20 % de gazole en moins, commente le dirigeant. L'économie de gasoil réalisée à terme compensera l'investissement sur ce nouveau groupe qui apportera du confort à nos conducteurs. Nous améliorerons aussi notre empreinte carbone ». Les transports Berthaud ont aussi essayé la cryogénie à l'azote de Thermo King : « Cette technologie silencieuse et performante est intéressante pour la distribution en ville, mais présente trop de contraintes techniques pour notre métier ». Même pour ses entrepôts frigorifiques,



Christophe Cruzet y a renoncé, préférant des groupes électriques d'Engie Axima et Spie : « L'azote s'évapore quand nous stoppons le système en fin de saison », justifie-t-il.

LE TYRE PILOT SUR LES SEMI-REMORQUES DEPUIS 10 ANS

Berthaud possède un parc de 125 semi-remorques frigorifiques Krone, Schmitz Cargobull, Lamberet, Chéreau ou Lecitrailer : « Chaque matériel est spécifique en fonction des besoins du moment (étage, hauteur intérieure, etc..) », signale le dirigeant. Depuis 10 ans, toutes sont configurées avec des essieux SAF munis du logiciel de gonflage automatique des pneus Tyre Pilot : « Un réel intérêt en sécurité pour nos conducteurs, en optimisation des consommations sur nos ensembles et en longévité pour les pneumatiques. La contrepartie est un surcoût conséquent et une maintenance spécifique lors du changement des pneus ». Côté véhicules, le transporteur est un incondicional des Volvo Trucks : « Nous avons toujours eu deux marques sur le parc, mais la marque suédoise est notre préférée. Ses VI répondent à nos contraintes de sécurité et de fiabilité grâce

à leur agent réparateur Nîmes Trucks Services. Ils satisfont aussi mes conducteurs en termes de puissance, de confort et d'aménagement intérieur». L'ajout de la technologie I-Save sur les Volvo FH 460 et 500 CV a renforcé cette préférence : « Grâce à l'I-Save, les VI assurent une vitesse commerciale optimale et ont confirmé la réduction de consommation de carburant de 3 à 8% annoncée par Volvo », se réjouit Christophe Cruzet. Depuis 2019, l'entreprise a investi dans cette technologie et possède à ce jour 39 Volvo FH I-Save. Quatre autres arrivant fin 2021, Berthaud disposera d'une flotte de 155 véhicules moteurs Euro 6, dont un tiers en Euro 6 step E.

LE GNL COMME ÉNERGIE ALTERNATIVE

L'arrivée de 2 Volvo FH LNG en Octobre 2020 a augmenté la part des véhicules « gaz » dans la flotte. Ils complètent un Iveco Stralis 330 GNL/GNC de 2016 et 4 Iveco Stralis Natural Power acquis en 2019 pour passer au GNL, « la seule alternative au diesel pour la moyenne/longue distance à ce jour », selon Christophe Cruzet. Ces Volvo FH LNG ont fait sensation auprès du transporteur : « Ils consomment



Berthaud a testé les groupes frigorifiques Celsineo conçus par Liebherr en collaboration avec Krone.

2 litres de gazole au 100 km pour les phases d'explosions et 15 à 20 kg de GNL aux 100 kms, contre 25 à 27 kg pour les Iveco, constate-t-il. Ils ont une vitesse commerciale similaire à celle d'un 460 CV au gasoil et leur technologie connaît peu de pannes et d'immobilisations du véhicule. Les conducteurs expriment des retours très positifs et sont contents

de participer à cette (r)évolution ». La société en attend 2 de plus à l'automne 2021 et 4 autres en 2022. « La seule contrainte majeure de ce véhicule est son autonomie de 850 km, reconnaît Christophe Cruzet. Il faut donc le positionner sur des lignes adaptées, mais Volvo travaille sur le sujet ». ■

Michel Grinand

BEL CONFIE SA LOGISTIQUE EXPORT A SEAFRIGO :

Spécialiste mondial de la logistique alimentaire sous température dirigée, Seafriigo Group se voit confier les flux logistiques du Groupe Bel à l'exportation partout dans le monde depuis le Havre.

« **N**ous 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 », a déclaré Eric Barbé, Président Directeur Général du Groupe Seafriigo. L'entreprise havraise Seafriigo 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. Depuis plus de 40 ans, Seafriigo Group se positionne comme le spécialiste

mondial de la logistique alimentaire sous température dirigée. L'entreprise havraise connaît un fort développement tant en France qu'à l'international. Elle détient aujourd'hui des infrastructures en propre dans 19 pays et a construit un réseau de partenaires à dimension mondiale. Seafriigo Group, ce sont 480 M€ de chiffre d'affaires et 1 200 collaborateurs engagés qui organisent au quotidien le transport international de marchandises sur les 5 continents.

UN PROJET MENÉ EN UN TEMPS RECORD

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

« CE PROJET A ÉTÉ MENÉ EN MOINS DE SIX MOIS GRÂCE À L'EXCELLENTE COLLABORATION ENTRE LES ÉQUIPES SEAFRIGO ET BEL. »

**MOHAMED ZARIOUHI,
DIRECTEUR SUPPLY CHAIN
GROUPE CHEZ BEL.**

Sur l'entrepôt PLS (Plateforme Logistique Seafriigo), 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. ■

KUEHNE+NAGEL CREE UNE AGENCE ET EN AGRANDIT TROIS AUTRES



Kuehne+Nagel crée une nouvelle agence de de 3.600 m² à Angers (Maine-et-Loire), complétant l'offre proposée déjà par les agences du Mans et de Nantes. Et augmente la surface de ses entrepôts d'Amiens, Rouen et Valence.

« Nos clients vont pouvoir bénéficier dès maintenant des capacités additionnelles données par la création d'un site à Angers et l'extension de nos agences routes à Rouen, Amiens et Valence », confirme Xavier Léger, directeur général de l'activité route de Kuehne+Nagel France. Le 4PL compte aujourd'hui 56 agences en France.

LA GESTION DES RETOURS, ETUDIEE PAR GXO LOGISTICS

GXO Logistics, prestataire de logistique contractuelle né de la scission des activités de XPO Logistics, a publié une étude sur la gestion des retours et les tendances du e-commerce.

L'analyse se base sur les résultats de deux enquêtes réalisées par Statista, auprès de 360 professionnels aux États-Unis, au Royaume-Uni, en France et en Espagne, mais aussi 4.000 consommateurs, ainsi que des données internes de GXO.

Quelles sont les tendances ? Les biens achetés seraient aujourd'hui retournés à près de 35%. Selon la National Retail Federation (NRF), d'ici 2025, le coût des retours avoisinera les 604 milliards de dollars, à l'échelle mondiale.

Près de 72% des retailers investiraient dans ces processus : un quart d'entre eux auraient d'ailleurs récemment fait l'acquisition d'espaces d'entreposage supplémentaires pour ces flux retours.

Hausse des retours

Au cours des douze derniers mois, 36 % des retailers ont constaté une hausse des retours en ligne. 37 % jugent que ceux-ci ont entraîné une augmentation de leurs coûts opérationnels.

Les consommateurs, eux, attendent à 57% un programme des retours respectueux de l'environnement. Les installations devront non seulement savoir anticiper les taux de retours mais en amont, la vente devra savoir qualifier les risques de fraude, à l'exemple de la solution proposée par Oneytrust.



TRANSVERSAL

STEF : DES RESULTATS EN HAUSSE POUR LE DEBUT 2021



Au premier semestre 2021, les résultats de Stef ont retrouvé leurs niveaux pré-Covid. Le résultat net du groupe explose avec 205 % de hausse.

Stef enregistre un chiffre d'affaires de 1,64 milliard d'euros au premier semestre 2021, contre 1,49 milliard d'euros au premier semestre 2020, en hausse de 10 %. Le résultat net du groupe s'élève à 45,3 millions d'euros au S1 2021, contre 14,9 M€ l'année précédente, soit une forte augmentation de 205 %. « *Dans un contexte général qui reste impacté par la crise sanitaire, les résultats de Stef sont en nette progression par rapport à 2020 et marquent le retour aux performances de 2019 (pré-Covid) en termes de chiffre d'affaires et de résultat opérationnel. Cette reprise encourageante confirme la robustesse de notre modèle de pure player au service de nos clients du secteur alimentaire* », commente Stanislas Lemor, président-directeur général de Stef. En France, le segment frais du groupe bénéficie de la reprise de la consommation, l'activité surgelée affiche toujours un taux de remplissage élevé de ses entrepôts, l'activité de la GMS reste soutenue grâce au e-commerce, l'activité RHD continue d'être impactée par les contraintes sanitaires, et l'activité produits de la mer reste toujours affectée par la fermeture des restaurants et les difficultés de la filière pêche. À l'international, les activités de Stef affichent une bonne résistance malgré le contexte sanitaire. Dans le maritime, les restrictions sanitaires en matière de circulation de passagers et de fret continuent d'impacter l'ensemble des activités de La Méridionale.

Un semestre vert

« *Ce semestre a également vu se concrétiser l'engagement climatique du groupe avec la présentation de notre **démarche Moving Green**, qui met l'accent sur une mobilité durable et une production de froid plus respectueuse de l'environnement* », déclare Stanislas Lemor. Stef a renforcé sur la période son plan de développement durable et de transition énergétique. Sa démarche climat 2030 fixe deux objectifs : diminuer de 30 % les émissions carbonées de ses véhicules de transport d'ici à 2030 et utiliser 100 % d'énergies bas carbone dans ses bâtiments d'ici à 2025.



LOGISTIQUE DU FROID : CONCILIER PERFORMANCE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE (PARTIE 1)

À l'instar de l'ensemble de la filière, la logistique du froid déploie des initiatives pour gagner en efficacité opérationnelle tout en répondant aux enjeux de développement durable.

La distribution des vaccins Covid sur le territoire français aura mis sur le devant de la scène la logistique nécessaire pour y parvenir. Avec la question de savoir si la France était en mesure de gérer leur approvisionnement et déploiement à travers des processus rodés et performants tout en maintenant scrupuleusement la chaîne du froid. En réalité, les acteurs de la filière sous température dirigée sont investis, et ce depuis de nombreuses années, dans ces enjeux d'acheminement et de traçabilité. Indispensable à notre société que ce soit dans le domaine de l'alimentaire ou de la santé, le froid « *ne devrait que croître dans ses utilisations car la population se développe* », observe Gérald Cavalier, président du groupe Cemafrroid-Tecnea, spécialiste du froid, de la réfrigération et de la climatisation : « *Et cela ne se fera que s'il est durable et respecte l'environnement* ». Une mission que Cemafrroid-Tecnea contribue à atteindre en apportant à ses clients professionnels la garantie de conformité et de performance sur la chaîne du froid, « de la fourche jusqu'à la fourchette », que ce soit en abattoir, à la traite, à la fromagerie, sur un bateau de pêche, dans un restaurant... À ce titre, le groupe comprend donc un large volet consacré à la logistique sous température dirigée : « *Ce secteur a longtemps été le maillon faible de la chaîne car elle intègre des interfaces, des conditions de circulation qui complexifient le métier de logisticien. Et dans le cas de la réfrigération mobile pour le transport, cela s'avère d'autant plus compliqué*, rappelle Gérald Cavalier. *Mais les professionnels et les équipements de transport, de stockage, de traçabilité ont progressé. La filière peut désormais être considérée comme le maillon fort de la chaîne du froid* ».

Faire pencher la balance côté développement durable

Des progrès qui n'empêchent pas le secteur d'être encore le lieu de beaucoup de gaspillage : l'Institut suédois pour l'alimentation et la biotechnologie estimait dans son rapport adressé à la FAO (Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture) en 2011 qu'à l'échelle mondiale, un tiers environ des parties comestibles des aliments produits pour la consommation humaine était perdu ou gaspillé, correspondant environ à 1,3 milliard de tonnes de nourriture par an à l'échelle mondiale. « *Globalement, un tiers des denrées devrait être réfrigéré et seulement le tiers de ce tiers l'est réellement. Il y a beaucoup de pertes par manque de chaîne de froid* », poursuit Gérald Cavalier. Ce qui représente un poids environnemental conséquent et amène à interroger sur la signification du terme « *durabilité* » dans le domaine. Il s'agit avant tout d'une « *balance* », explique Gérald Cavalier : « *La chaîne du froid conduit à des économies environnementales en réduisant les pertes de denrées périssables. Par contre, il faut produire de l'énergie avec un groupe frigorifique ce qui a un effet négatif. L'objectif, c'est donc de faire en sorte que la balance de la logistique sous température dirigée penche du côté du développement durable car les deux-tiers de ces pertes alimentaires interviennent encore dans la partie professionnelle, c'est-à-dire entre la fourche et la porte du particulier ou du restaurant* ».

Sur cette question de l'énergie, enjeu à la fois économique et environnemental, le maillon de l'entreposage diffère de celui du transport (où l'usage du carburant est également à prendre en compte). « *On distingue les entrepôts à température positive et négative. Sur ces derniers, à - 18° C ou moins, les charges d'électricité représentent entre 8 et 10 % des charges totales. Si l'on réduit de 10 % la consommation électrique, on peut améliorer de 1 % les marges, ce qui est considérable* », observe Jean-Eudes Tesson, président de La chaîne logistique du froid (association créée par L'Union nationale du transport frigorifique, l'Union Syndicale Nationale des Exploitations Frigorifiques et Transfrigoroute France). Et au-delà de cet enjeu économique, préside la contrainte réglementaire qui, notamment avec le Décret tertiaire, pousse les acteurs dans un programme de réduction de consommation d'énergie d'au moins 40 % en 2030, 50 % en 2040 et 60 % en 2050. « *Nous évoluons donc dans un cadre contraint avec cette réglementation mais nous sommes aussi poussés par l'aspect environnemental et sociétal car nous souhaitons apporter notre contribution aux efforts collectifs. L'énergie est centrale dans nos projets avec la conscience que cela ne se fait pas par un meilleur pilotage mais grâce à des investissements importants, techniques et digitaux, qui s'ajoutent à ceux nécessaires pour poursuivre nos objectifs de productivité et de traçabilité* », explique-il.

À la recherche de la « rupture technologique »

Sur la supply chain, au niveau de l'entreposage, pas de véritable rupture technologique en vue : « *On fabrique le froid comme on le fabriquait il y a 100 ans même s'il y a eu des innovations en termes de rendement énergétique* », observe Jean-Eudes Tesson. À ce sujet, la réglementation sur les fluides frigorigènes [La réglementation européenne F-Gas indiquait que les fluides frigorigènes ayant un PRP (potentiel de réchauffement planétaire) inférieurs à 2 500 étaient autorisés jusqu'en 2020, avant de descendre à 1 500 en 2025 et à 150 en 2030] aura au contraire contribué à dégrader le rendement énergétique, selon lui : « *On remplace l'ammoniac qui était très utilisé ou le R22 par des fluides dont on s'est aperçu qu'ils ont une plus forte contribution CO2 et qui nécessitent beaucoup plus d'énergie pour produire la même quantité de froid. C'est donc allé à rebours de ce que nous recherchions. Aujourd'hui, les fluides frigorigènes utilisés peuvent, dans le meilleur des cas, préserver le rendement mais ce n'est pas sur eux qu'il faut miser pour améliorer l'efficacité énergétique* ». Pour l'heure, sans être révolutionnaires, certains process en entrepôt viennent accompagner ces enjeux environnementaux : assèchement de l'air pour éviter qu'il ne givre, ou attention portée à l'amélioration de l'aérodynamique (Science qui étudie l'écoulement de l'air non comprimé dans les conduits et qui s'applique à la ventilation, au conditionnement d'air, au dépoussiérage, au séchage et au transport pneumatique) : « *Par exemple, lors de la congélation, l'air a tendance à passer au-dessus ou en dessous des produits, il s'agit donc de le canaliser pour qu'il traverse les produits ce qui apporte des améliorations sensibles lors de la congélation* », décrit Jean-Eudes Tesson. Cette tentative de « canalisation » peut également se traduire, dans les entrepôts automatisés, par la mise en place de portillons pour faire entrer les palettes plutôt que de grandes portes pour laisser passer les chariots : « *Plus la porte est grande, plus l'air chaud entre. En ce sens, un entrepôt automatisé contribue à améliorer l'efficacité énergétique car il compte moins d'entrées d'air extérieures* », décrit-il.



LOGISTIQUE DU FROID : CONCILIER PERFORMANCE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE (PARTIE 2)

Par nature énergivore, la logistique du froid travaille à rendre la production du froid plus verte à travers un ensemble d'actions mêlant innovations matérielles et bonnes pratiques.

Un mix d'actions

Pour le président de La chaîne logistique du froid, les alternatives durables seraient plutôt à aller chercher du côté des dispositifs de récupération de la chaleur, pour ensuite la retransformer en froid et la réinjecter dans le circuit : « *Quelques installations permettent de le faire aujourd'hui, et c'est prometteur* ». Autre solution évoquée, celle d'utiliser des sources chaudes comme le soleil et être capable de le transformer en froid pour les entrepôts : « *Cela permettrait de parvenir à un système abouti, neutre en termes énergétiques* ». Une évolution, actuellement en test en laboratoire de façon expérimentale, qui pourrait créer « *une vraie rupture technologique* », selon Jean-Eudes Tesson. Dans sa démarche RSE, **Stef**, le spécialiste européen des services de transport et logistique sous température dirigée, intègre pour sa part un travail sur le matériel utilisé pour la construction des entrepôts dédiés au froid : « *Nous avons fait le choix d'être propriétaire-concepteur des bâtiments ce qui nous permet vraiment d'optimiser et de profiter d'un retour d'expérience sur l'exploitation donc de travailler sur ces sujets dès la conception* », indique Armelle Perrier, directrice du développement durable de l'entreprise. Autre axe travaillé, celui des bonnes pratiques liées au comportement humain, que le prestataire déploie via son système de management de l'énergie certifié ISO 50001 (qui propose des modalités pratiques visant à réduire la consommation d'énergie par la mise en œuvre d'un système de management de l'énergie) : « *Nous l'avons mis en place depuis plus de quatre ans et observons des résultats extrêmement performants. En agissant sur les aspects techniques, sur lesquels nous avons une parfaite maîtrise, ainsi que sur les aspects humains en impliquant nos collaborateurs dans la démarche, le groupe a diminué de 22 % ses émissions de CO2 à la tonne passée à quai entre 2014 et 2019, avec un ROI souvent intéressant* ».

Sofrilog, prestataire spécialiste de la logistique et du transport grand froid, veille de son côté, à utiliser sur ses bâtiments, des fluides frigorigènes propres et naturels à plus de 90 %. Ses nouveaux entrepôts grand froid requièrent en moyenne ces deux dernières années 20 millions d'euros d'investissements lors de leurs constructions : « *Les enjeux de consommation électrique y sont énormes, explique Sébastien Bossard, directeur commercial de Sofrilog. Certaines de nos plateformes sont par exemple équipées de systèmes photovoltaïques, en toiture et sur une partie des terrains. La production d'électricité sur un an de ces cellules correspond à quelques jours de congélation* ». Parmi les solutions déployées également : des rideaux d'air [appareil créant une barrière d'air venue bloquer le transport naturel de chaleur, ndlr] que ce soit en entrepôt ou en transport, pour éviter la déperdition de froid. Plus largement, ce sont également sur les bonnes pratiques que se jouent chez Sofrilog l'efficacité énergétique du bâtiment : chargement, déchargement, maintenance des matériels, étanchéité des circuits. Pour le groupe familial, la stratégie RSE

passé aussi par l'humain avec un volet portant sur l'intéressement des employés, et à travers une vigilance accrue lors des recrutements : « *Nous ne voulons pas que notre croissance se fasse en perdant ces valeurs humaines fortes. Travailler sept heures, à - 20° C ou - 30° C, n'est pas donné à tout le monde ; on estime à peu près à un tiers les personnes qui ne tiendront pas physiquement au grand froid. C'est un point de vigilance que nous avons en amont des recrutements* », indique Sébastien Bossard.

Des process améliorés

En tant que maître d'ouvrage, l'entreprise veille également à respecter les normes de sécurité au niveau environnemental et humain. « *Nos équipes suivent de nombreuses formations sur les sujets de méthode, process, hygiène, environnement, logistique, écoconduite. En mettant à bout toutes ces petites actions au quotidien, elles représentent des gains importants en termes de consommation énergétique et de développement durable* », poursuit Sébastien Bossard. Sofrilog mise en outre sur des process de mutualisation et massification : « *Le fait d'être un acteur multi-client nous permet, en entrepôt ou dans le transport, d'avoir de meilleurs taux de remplissage et de faire tourner le plus possible nos véhicules pour optimiser et limiter l'empreinte carbone du produit que l'on transporte* ». Une démarche qui passe pour l'entreprise par un nécessaire axe de digitalisation à travers des systèmes d'information interconnectés à son TMS ou son WMS pour réaliser du tracking, de l'optimisation de tournées, de la gestion des approvisionnements : « *Il s'agit surtout beaucoup d'humain et de partenariat avec nos clients, d'échanges, de travail collaboratif pour mettre en place avec eux des modèles vertueux d'optimisation, repenser les schémas directeurs logistiques, déployer des process de reverse logistics : pour éviter le gaspillage, nous allons par exemple récupérer chez un certain nombre de nos clients tous les déchets plastiques ou cartons et les compacter* ».

Travail sur les fluides frigorigènes, efforts portés sur la diminution des nuisances sonores, optimisation des process de transport à travers la massification, mise en place de bonnes pratiques dans l'entrepôt et dans le transport, essor de la digitalisation... C'est un ensemble de démarches qui travaillent à rendre le froid plus vert et plus connecté avec les attentes sociétales, participant à une traçabilité fine au service d'une consommation maîtrisée. « *Faisons de la logistique sous température dirigée un fleuron environnementalement positif, faisons pencher définitivement la balance environnementale du côté de la chaîne du froid en lui permettant de gagner en réduisant les pertes, en valorisant au maximum les denrées alimentaires et les produits de santé* », conclut Gérald Cavalier.



SECURITE SANITAIRE DU FROID : JUSQU'AU DERNIER KILOMETRE

Pour garantir la sécurité sanitaire du froid, le dernier kilomètre est celui de tous les dangers. Cette phase de distribution est exposée aux excursions de température susceptibles de compromettre la chaîne du froid. Assurer celle-ci nécessite d'identifier les facteurs de risques, de mettre en place les bonnes pratiques et de réaliser des contrôles. Olivier Dutrech, directeur de l'Innovation du groupe Fraikin, nous en dit plus dans sa tribune...

Après un ultime éclatement du flux logistique, la distribution des marchandises commence sur son dernier kilomètre, qui cumule de nombreuses difficultés. Parmi elles, l'espace et le temps compliquent la mission. Dans un environnement urbain inadapté aux arrêts rapprochés d'un véhicule de livraison, le transporteur doit souvent livrer en « juste à temps » afin de satisfaire destinataires et expéditeurs. Ces derniers se montrent de plus en plus exigeants, car le monde désormais connecté donne l'illusion que tout peut être livré en un clic. Agir pour éviter de rompre la chaîne du froid ajoute un niveau de difficulté et de responsabilité puisque la santé en dépend.

Se prémunir face à des risques variés et omniprésents et assurer la traçabilité

L'une des caractéristiques de la desserte de sites géographiquement proches est la multiplication des ouvertures du fourgon frigorifique. Aux possibles variations de température à bord s'ajoutent l'exposition aux vols et le risque de permutation de colis entre destinataires. Ces conditions de transport incitent à développer la traçabilité. Celle-ci est indiquée si l'une des marchandises est particulièrement sensible et si l'une des étapes du transport se contente d'un moyen de maintien de la température peu fiable, comme les sacs isothermes.

A la géolocalisation du véhicule pendant sa tournée peut s'ajouter la détection de l'ouverture des portes de la caisse frigorifique, afin de vérifier qu'elle a lieu en des points prévus pour la collecte ou la livraison. La détection de l'ouverture des portes va également permettre de quantifier le nombre d'ouvertures et ajuster les réglages. Aujourd'hui, tout objet peut être équipé afin d'envoyer des informations vers Internet. C'est l'Internet des objets ou IoT (Internet of Things). Celui-ci permet de localiser une palette, voire un colis connecté. La sonde qui équipe l'un de ces contenants peut aussi enregistrer et transmettre la température, l'hygrométrie, le pH, le temps écoulé ou les chocs subis au cours du transport.

L'offre d'étiquettes communicantes se développe et se diversifie afin de s'adapter à différents cas d'usage. Par exemple, Connectwave est l'un des organismes qui dresse un panorama des solutions actuellement disponibles.

Sécurité sanitaire du froid : suivre la température pendant le transport

Pour garantir la sécurité sanitaire du froid lors du dernier kilomètre, le respect de la température de consigne à bord du véhicule frigorifique est contrôlé au moyen de sondes désormais intégrées à une télématique. Dans ce domaine, on trouve celles des fabricants de groupes frigorifiques et celles de télématiciens indépendants. Quant aux carrossiers du secteur, ils commercialisent un système fourni par un tiers. Pour les surgelés, les instruments de mesure de la température doivent être conformes aux normes EN 12830, EN 13485 et EN 13486. En pratique les litiges sont moins liés à un problème technique qu'à des erreurs humaines. Cette situation peut être prévenue par une télématique qui compare la température prévue pour le transport à celle effectivement relevée.

Une simple mesure réalisée à l'aide d'un thermomètre par le destinataire peut entraîner le refus de la marchandise, et sa perte au détriment de l'expéditeur. Il existe un vaste choix de thermomètres, à sonde ou infrarouges. Des modèles sont destinés aux métiers de bouche, d'autres sont conçus pour l'industrie pharmaceutique. Certains mettent en avant leur protection bactérienne.

Souvent mis en place par l'expéditeur, les enregistreurs à usage unique sont destinés à être insérés dans les marchandises, parfois à l'insu du transporteur. Leur emploi nécessite l'organisation de leur récupération à destination, puis leur exploitation. Celle-ci impose une manipulation puisque ces enregistreurs prennent fréquemment la forme de « clés USB ». Plus simple, la pastille Topcryo de Cryolog se contente de changer de couleur pour signaler une excursion de température.

Chaque expéditeur, transporteur ou destinataire dispose aujourd'hui de moyens de contrôle adaptés à son activité spécifique. Aux demandes de traçabilité et de contrôle auxquelles les transporteurs doivent répondre s'ajoutent l'intérêt des chargeurs pour les motorisations alternatives ainsi que les réglementations locales qui imposent d'y recourir. Le dernier kilomètre concentre ainsi de multiples transitions technologiques, ce qui peut rendre l'accompagnement par des professionnels particulièrement décisif.

PENURIE DE CONDUCTEURS : LE GROUPE STEF EST INQUIET



Pour le compte du premier semestre 2021, le groupe **Stef** annonce avoir retrouvé des performances proches de 2019 avec un chiffre d'affaires de 1,6 milliard d'euros (tous marchés confondus) en hausse de 10% par rapport à l'exercice précédent. Son résultat opérationnel atteint même 49,2 millions d'euros en France, soit une croissance de 69,7% comparé à 2020.

Sauf nouveau rebond épidémique, le spécialiste du froid devrait poursuivre son développement... sous réserve de trouver la main d'œuvre nécessaire. Stanislas Lemor, Pdg de Stef, s'inquiète en effet de **la difficulté à recruter** et reconnaît que cette situation pourrait ralentir la croissance de son groupe.

“Cet été, dans certains endroits, nous avons eu du mal à faire face à la demande”, concède-t-il, rappelant que la pénurie de personnel concernait toute l'Europe. “Si les conducteurs routiers et magasiniers se font rares en France et en Italie, c'est le Royaume-Uni qui est le pays le plus touché par le manque de personnel”, précise Stanislas Lemor.

RACHAT DE TMF PAR OLANO ET STEF : L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE REAGIT



Le gendarme de la concurrence en a convenu au cœur de l'été. L'accélération de la concentration dans le secteur du froid lui pose un problème de méthode.

Il est amené à se prononcer sur un projet de rachat mettant en jeu de gros acteurs du marché. Le groupe Stef par le truchement de la société Primever (340 M€ de CA en 2020), dont il possède en direct 40% à côté du transporteur Satar, s'est en effet associé à Olano dans un but commun : racheter ensemble le groupe TMF qui est un autre opérateur français du transport sous température dirigée.

En plein processus, « l'Autorité s'interroge sur la pertinence des segmentations actuellement retenues par sa pratique décisionnelle ainsi que sur la dimension géographique de ces marchés » a-t-elle indiqué dans un communiqué le 27 juillet. En clair, elle estime dépassée la grille d'analyse qu'elle utilisait jusqu'ici et a ouvert une « consultation publique » jusqu'au 27 août pour recueillir l'avis des acteurs du marché du froid, transporteurs et clients.

D'habitude, elle « distingue différents segments en fonction du caractère domestique ou transfrontalier du transport ; du type de produit transporté (les matières dangereuses et les produits sous température dirigée ont été considérés comme des marchés spécifiques) ; du type d'offre proposée (transport dédié, transport par camions complets, transport par lots ou groupe de lots, transport par messagerie) ou encore du mode de conditionnement (marchandises conditionnées vs vrac) » précise-t-elle.

En février 2020, le gendarme de la concurrence avait déjà eu à se prononcer sur un mouvement de concentration concernant Stef, Satar et Primever. Il avait autorisé Primever (Inseco et Stef) à prendre le contrôle de Satar, détenu exclusivement par Inseco avant l'opération.

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



LIDL FRANCE VA REDUIRE DE 9% SES EMISSIONS DE CO²



Lidl s'engage dans la démarche FRET 21, avec un objectif de réduction de ses émissions de CO₂ de 9 % liées aux transports domestiques des marchandises entre 2019 et 2024.

Le distributeur s'est fait accompagner par Flux Conseil pour la consolidation de la base de données des flux transport et les choix des différents leviers d'action. A savoir : l'optimisation du taux de chargement des camions à 96% (contre 94% en 2020) ; le basculement d'une partie de sa flotte de véhicule au gaz dès 2022 ; l'augmentation d'achats responsables auprès de plus de transporteurs chartés Objectif CO₂.

En 2021, Lidl France compte désormais 18% de camions plus durables. En juin dernier, l'enseigne a inauguré son premier transporteur 100% électrique. Lidl soutient progressivement également la formation des chauffeurs à l'écoconduite, avec un objectif de 100% de chauffeurs formés d'ici 2022.

Groupes frigo et plans de transport

L'enseigne s'équipe également de groupes frigorifiques moins polluants et en limitant les kilomètres à effectuer (réduction de 15% des distances de livraison depuis cinq ans). L'enseigne propose également 1.200 points de charge pour véhicules électriques sur ses parkings avec un objectif de 2.000 d'ici la fin de l'année 2021.

« La démarche FRET21 va nous permettre de contribuer à un pilotage encore plus respectueux de notre logistique et éviter l'émission de plus de 9.000 tonnes de CO₂ entre 2019 et 2024 », ajoute Hugues Pegon, directeur logistique Lidl France.

La démarche FRET 21 est portée par l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport du Fret), l'ADEME (Agence de transition écologique), le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) et le Ministère de l'Environnement.

LA VOLAILLE FRANÇAISE DEFEND SA DIVERSITE CONTRE L'ADVERSITE

L'interprofession des volailles de chair appelle les citoyens, acheteurs et pouvoirs publics à soutenir les efforts contre les viandes importées.

Poulet, dinde, pintade, canard à rôtir... **Les filières de volailles de chair demandent le soutien de la société tout entière dans un manifeste** diffusé depuis le mardi 8 septembre.

Elles appellent à sauvegarder le modèle français. Ce dernier se distingue par une variété unique d'espèces et de modes d'élevage, ainsi que les engagements sociétaux du pacte Ambition 2025. Ce modèle est mis à mal par les importations et les oppositions des riverains de poulaillers.

« *Pour lutter contre les importations, il est aujourd'hui indispensable (...) que la filière puisse procéder aux rénovations et aux constructions de poulaillers qui s'imposent, que ce soit pour les élevages standards, bio ou Label Rouge* », s'exprime l'interprofession Anvol dans un communiqué de presse. Le pacte Ambition 2025 prévoit qu'une volaille sur deux aura accès à la lumière naturelle dans 4 ans.

Résister à la Pologne et au Mercosur

Les importations sont en effet nettement plus élevées qu'en 2019 et 2020 depuis le début de l'année 2021.

Le poulet de Pologne est particulièrement offensif. Si bien que 46% des poulets consommés au cours du premier semestre étaient d'origine étrangère. Les importations d'Amérique du Sud aggraverait la situation. Aussi l'interprofession demande-elle au gouvernement français de maintenir son opposition à l'ouverture de nouveaux contingents au profit du Mercosur. L'identification de l'origine en restauration améliorerait la préférence pour la volaille française, selon l'Anvol, mais le décret se fait attendre.

« zéro déforestation » en 2025

Enfin, **la hausse des coûts de production pousse l'Anvol à interpeler les acheteurs.** L'indice de l'institut technique du coût de l'alimentation du poulet s'est établi à 118,79 en août 2021 après avoir atteint 120,45 en mai, mais il devrait repartir à la hausse selon d'Anvol et continuer d'augmenter jusqu'à la fin de l'année. La conjoncture ne détourne pas pour autant de l'objectif d'une alimentation « zéro déforestation » sans impact sur les forêts du globe.

En avance sur les antibiotiques

Sur le plan du recours aux antibiotiques, l'Anvol fait savoir que la volaille de chair a dépassé avec 5 ans d'avance sont objectif de réduction de 60% à compter de 2010. Une bonne nouvelle pour la santé des volailles et pour les citoyens...qui consomment de la volaille française.

LE FRANÇAIS LACTALIS DEVIENT NUMERO 1 MONDIAL DU LAIT

Le chiffre d'affaires pour les produits laitiers de Lactalis a dépassé pour la première fois en 2021 celui de Nestlé, selon un classement de la Rabobank.

Le géant Lactalis, dont le capital est détenu par la famille Besnier, est devenu numéro 1 mondial des produits laitiers en 2021, dépassant Nestlé, premier du classement publié par la Rabobank depuis au moins deux décennies. La multinationale occupait la neuvième place du classement en 2000, avec un chiffre d'affaires pour les produits laitiers de 4,8 milliards de dollars (Md\$), elle est passée quatrième en 2010 avec 12 Md\$, puis s'est hissée à la première place du classement de 2021 grâce à ses 23 Md\$ de chiffre d'affaires laitier en 2020, contre 20,8 Md\$ pour Nestlé. Rabobank souligne l'attention de Lactalis à sa croissance organique et sa stratégie de fusion-acquisition, qui lui a permis de faire progresser son chiffre d'affaires de 370 % depuis l'an 2000. Sur les dix dernières années, le groupe a réalisé plus de soixante acquisitions. Son rachat en cours des fromages de Kraft Heinz et de la marque Leerdammer de Bel devrait lui rajouter quelque 2,5 Md\$ de chiffre d'affaires, consolidant probablement sa place en tête l'an prochain.

Le peloton loin derrière

La France est bien représentée dans le top 20 avec quatre entreprises. Après Lactalis, on trouve à la quatrième place, comme l'an dernier, Danone (17,3 Md\$), Savencia qui gagne une place (quatorzième pour 5,9 Md\$) et Sodiaal qui perd trois places (dix-septième, 5,5 Md\$).

Rabobank relève que l'écart entre les quatre leaders et les suivants reste important. Ainsi, le cinquième du classement, le chinois Yili accuse un retard de 3,5 Md\$ sur Danone, malgré son rachat du néo-zélandais Westland Cooperative Dairy Compagny. L'autre chinois du classement, Mengniu, perd une place pour arriver au neuvième rang, souffrant des perturbations liées à la pandémie. Ces deux acteurs n'étaient respectivement que dix-huitième et dix-neuvième en 2010, et face à une concurrence qui s'intensifie sur le marché chinois, ils cherchent de plus en plus leur croissance à l'étranger.

Les alternatives végétales changent la donne

Le chiffre d'affaires lié aux alternatives végétales n'est pas pris en compte dans le classement de la Rabobank qui précise que si cela avait été le cas, Danone aurait figuré sur la troisième marche du podium, grâce à son acquisition de White Waves Food en 2017, qui lui a rapporté 2,5 Md\$ en 2020. Le spécialiste Oatly n'affiche en revanche que 0,4 Md\$ de chiffre d'affaires en 2020, ce qui exclut son entrée dans le classement à moyen terme (le vingtième, l'allemand Muller étant à 5,1 Md\$).

La démographie guidera le marché

Pour la prochaine décennie, Rabobank estime que le marché suivra l'évolution de la démographie. C'est en Afrique que la population devrait croître le plus, le continent restera un fort importateur auprès des multinationales du classement. La Chine restera, sauf évolution géopolitique, le premier acheteur mondial, mais la demande passera des poudres de lait infantiles aux produits destinés aux seniors. Le nombre de Chinois de moins de 4 ans devrait chuter de 13 millions en dix ans, tandis que celui des plus de 50 ans progresser de 100 millions.

MCCAIN INVESTIT 17 MILLIONS D'EUROS A BETHUNE

Le groupe canadien vient d'annoncer un investissement de 17 millions d'euros dans son usine du Pas-de-Calais. Le groupe McCain Foods a annoncé le 24 août investir 17 millions d'euros dans son usine de Béthune (Pas-de-Calais) afin de "renforcer sa compétitivité".

Ce montant d'investissement s'inscrit dans la continuité des 125 millions d'euros déjà investis depuis cinq ans en France. Il doit permettre de "**poursuivre la modernisation du site, de créer une nouvelle ligne de packaging**" et de mettre en place "**un nouveau conditionnement pour les frites, plus adapté à la grande distribution**", assure le groupe dans un communiqué.

" *Cet investissement de 17 millions d'euros à Béthune est le premier d'une série qui sera déployée par McCain d'ici 2026*" afin d'aller vers une "*production industrielle plus moderne et durable*", souligne Erwin Pardon, président de McCain Europe, dans ce communiqué de presse.

Selon le communiqué de l'entreprise, la ministre Agnès Pannier-Runacher, en visite sur le site ce 24 août, a salué "l'investissement d'un groupe familial d'envergure internationale (...) qui conforte ainsi son implantation de longue date dans notre pays et plus particulièrement dans le Pas-de-Calais". A Béthune, où il est implanté depuis 1986, McCain emploie près de 230 salariés et dispose de **deux lignes de production, l'une pour les frites surgelées, l'autre pour les flocons de pomme de terre déshydratés**. Il est doté en France de trois usines, deux dans le Pas-de-Calais et une dans la Marne. Il achète **un million de tonnes de pommes de terre par an en France**, auprès de plus de 850 agriculteurs, selon le communiqué.

FRUITS & LEGUMES : REVEIL DU MARCHÉ

Légumes : Le marché de la tomate se redresse, favorisé par une offre plus retreinte et par une demande redynamisée par la meilleure météo de ces derniers jours. En melon, les sorties sont assez régulières et permettent de trouver un équilibre avec les apports. En courgette, l'écoulement est facilité par la moindre pression de l'offre, malgré une demande modérée. En concombre, l'assainissement du marché se poursuit. La consommation progresse, avec le soleil, et les prix remontent.

Fruits : En raisin, l'offre est en progression. Après un début de semaine dynamique, un léger fléchissement est ressenti, se soldant par quelques ajustements tarifaires. En pêche-nectarine, les volumes se réduisent. Les prix restent fermes et stables, dans un contexte de marché favorable. L'offre de prune diminue aussi, sur l'Hexagone. Les cours se maintiennent. En pomme comme en poire, le commerce est globalement stable.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE

TÉLÉMATIQUE



DES SEMI-REMORQUES ATTELEES, MAIS PAS TOUJOURS CONNECTEES

Il y a quinze ans, l'arrivée du chronotachygraphe numérique a suscité un besoin de récupération à distance de ses données. D'autre part, l'un des moyens d'accéder aux certificats d'économie d'énergie (CEE) est d'installer une télématique pour le suivi de la consommation. Ces deux facteurs comptent parmi ceux qui ont conduit à connecter le tracteur. S'y ajoute la volonté de relier le véhicule à l'exploitation afin de suivre ou d'actualiser les missions. Et les remorques dans tout cela ? Trop longtemps négligées lors des décisions d'équipement prises par les transporteurs, elles font l'objet d'une prise de conscience progressive. Indépendante de la télématique du tracteur, celle de la semi-remorque doit s'intégrer à l'informatique du transporteur afin de reconstituer les ensembles routiers. Dossier réalisé par Loïc Fieux

Ce ne sont pas les boîtiers de « télématique remorque » qui manquent. Entre les Asset Pro (AddSecure), EkoHub (Ekolis), TControl Gateway (BPW-Idem telematics), Trailer4U (Trimble) ou TrailerLinc (Astrata) et la pléiade de leurs concurrents, le transporteur a le choix. Mais sur quoi doit-il fonder son choix ? Outre la transmission de l'information utile à la nature du transport, il faut s'intéresser à la facilité avec laquelle le système apparie tracteur et remorque afin de donner au transporteur une vision claire de la composition de ses ensembles routiers. Lorsqu'elle est attelée, une semi-remorque ne communique pas avec son tracteur autrement qu'à travers les circuits électriques d'éclairage et de freinage électronique. Dans un monde idéal, chacun apprécierait qu'un tracteur reconnaisse la semi-remorque qui lui est attelée et informe son exploitation de la constitution de l'ensemble. Pour cela, tracteur et remorque doivent pouvoir se reconnaître de façon univoque. Les offres « premières montes » ne le permettent qu'à la marge, par exemple entre un tracteur Mercedes équipé de Fleetboard et une semi-remorque Krone ou Schmitz Cargobull équipée de sa télématique constructeur. Cette identification automatique caractérise aussi l'Automatic Trailer Learning (ATL) du système de contrôle de pression (TPMS, Tyre Pressure Monitoring System) ContiPressureCheck (CPC) de Continental. Avec lui, la semi-remorque n'est communicante que lorsqu'elle est attelée à un tracteur équipé du CPC. Les données de celui-ci s'intègrent aux informatiques Astrata, frameLogic, LOSTnFOUND ou MixTelematics. Lorsque Chéreau veut mettre à profit le multiplexage pour afficher sur l'écran d'un tracteur la température à bord de la semi-remorque frigorifique, seuls Renault, Scania, Volvo et prochainement MAN lui laissent cette possibilité.

De la remorque au tracteur, les données passent par Internet

Bien qu'évidente, la solution qui consiste à envoyer les données de la semi-remorque au tracteur pour qu'il les envoie avec les siennes vers l'exploitation n'est pas appliquée. Elle se heurte à la « fermeture » des électroniques de chaque véhicule et au risque de devenir opérateur de télécommunication pour le télématicien qui transporterait trop de données tierces. En conséquence, disposer de remorques communicantes impose de les équiper avec des boîtiers dédiés. Ils seront confrontés à deux difficultés. En premier lieu, hors caisses frigorifiques et quelques autres exceptions, une semi-remorque est dépourvue de source d'énergie quand elle est dételée. Le boîtier doit donc disposer d'une batterie qui, si elle ne se recharge pas lorsque la remorque est attelée, impose une frugalité énergétique pour disposer d'une longue autonomie. Certains boîtiers sont autonomes pendant plusieurs années en recourant à des techniques qui consomment peu comme les réseaux LPWAN. Ensuite, il faut reconstituer l'ensemble routier afin que l'exploitation soit informée que tel tracteur est attelé à telle remorque. Parce que les télématiques de l'un et de l'autre n'échangent pas directement entre elles, la reconstitution des ensembles n'est obtenue

qu'indirectement en comparant les positions géographiques relevées pour chacun des véhicules. Pour déduire cet appariement, un service doit consulter les serveurs sur lesquels chaque télématique stocke ses informations. Astrata ou Ekolis procèdent ainsi. Faute de standard, chaque prestataire informatique doit établir la connexion avec chacun de ces serveurs au moyen d'interfaces de programmation d'application (API) spécifiques.

Première ou seconde monte pour la télématique remorque ?

La demande de garanties à propos du respect de la chaîne du froid a favorisé le développement de télématiques pour groupes frigorifiques (Cold Trans/Data Cold chez Carrier Transicold, TK BlueBox/TempuTrak chez Thermo King). Elles sont proposées en option par les carrossiers frigoristes qui installent ces groupes et disposent parfois de leur propre alternative. C'est le cas de Lamberet qui commercialise une télématique Novacom sous la marque Frigomatics. Avec la même démarche, les constructeurs de semi-remorques complètent leurs catalogues d'options avec des boîtiers télématiques livrés première monte. Il s'agit de TrailerConnect chez Schmitz Cargobull ou de Krone Telematics chez Krone. Chez Kässbohrer, K Telematics est une intégration de la technologie Transics (Wabco). Depuis juin 2021, toutes les semi-remorques Kögel sont équipées de Kögel Telematics en standard. En deuxième monte, les télématiciens comme AddSecure (ex-Vehco), Astrata, Ekolis, Idem Telematics, Transics, Trimble et bien d'autres proposent leurs boîtiers remorque. Les acteurs du marché ont compris que c'est l'exploitation de la donnée qui crée la valeur par l'optimisation qu'elle permet. C'est pourquoi Wabco a repris Transics, tandis que BPW a acquis Idem Telematics (fusion de Funkwerk Eurotelematik GmbH et d'Idem GmbH). Les manufacturiers ne sont pas en reste puisque Bridgestone contrôle Webfleet (TomTom Telematics) alors que Masternaut est devenu filiale de Michelin. Naturellement, les manufacturiers placent le suivi de la pression des pneus (TPMS) au centre de leurs préoccupations. Dès 2015, l'Effitrailer de Michelin a affiché des ambitions plus larges en identifiant les parcours à vide et les remorques inutilisées. De telles fonctions se sont depuis généralisées pour les télématiques remorque.

Les constructeurs de tracteurs s'intéressent enfin aux remorques

Signe des temps, les constructeurs de tracteurs se lancent dans la télématique remorque. Présenté en 2020, le Trailer Control de Scania se concentre au départ sur la localisation des remorques (ou d'autres actifs) qu'il intègre au Fleet Management Portal du constructeur. « Trailer Control devrait intégrer rapidement d'autres fonctionnalités. La connexion au système EBS de la remorque et la température des semi-remorques pour le transport sous température dirigée arriveront dans un avenir proche », explique Stéphane Lecouflet, responsable services connectés chez Scania France. Chez Fleetboard (Daimler), le service Trailer Data intègre les données envoyées par les boîtiers des semi-remorques, mais cette possibilité est limitée à certaines marques. Chez MAN, le portail RIO agrège les données des remorques équipées par Ekolis, Idem, CLS (ex-Novacom), Transics ou encore celles des constructeurs Krone ou Schmitz. Quant au portail Volvo Connect, il donne accès aux données des remorques équipées par Novacom. Face à la demande de traçabilité des marchandises et de prédictibilité des enlèvements ou livraisons, un savoir faire spécifique vient compléter la simple fourniture d'un boîtier. Spécialiste de la visibilité en direct sur les mouvements du fret, Shippeo s'interface avec plus de 850 systèmes couvrant la télématique et l'exploitation (TMS). Il n'est donc pas surprenant que Krone se soit associé avec Shippeo pour fournir à ses clients l'horaire estimé d'arrivée (ETA) calculé par Shippeo. En retour, le portail de Shippeo intègre désormais les températures relevées à bord par Krone Telematics. Tous ses utilisateurs autorisés (chargeur, commissionnaire, etc.) peuvent donc accéder aux données de température. Ils sont alertés en cas de risque d'excursion de température. Initialement négligée, la télématique remorque s'insère aujourd'hui dans le millefeuille informatique des transporteurs. Faute de standardisation des échanges de données, c'est la capacité à récupérer l'information, à la convertir, à l'exploiter, à la mettre en forme et à la valoriser qui fait la différence. L'exploitation doit aujourd'hui disposer d'une information claire et immédiate sur la composition du trio chauffeur-tracteur-remorque or tous les systèmes ne sont pas encore capables d'apparier automatiquement tracteur et remorque.

SIGNATURE DE DEUX CHARTES D'ENGAGEMENTS

Dans le but de faire avancer la transition écologique du secteur, une mission de concertation avait été confiée par le gouvernement à France Logistique et France Stratégie. Elle a abouti à la signature de deux chartes d'engagement dans les filières immobilier logistique et e-commerce.

« Ces chartes traduisent le rôle essentiel des entreprises de la mobilité des marchandises pour accélérer la transition écologique de la chaîne transport et logistique au service de leurs clients, et la réussite de la méthode négociée avec les acteurs privés », se réjouit Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique. Les deux signatures ont été réalisées sous l'égide de France Logistique (qui rassemble la FNTR, l'OTRE, TLF/TLF Overseas, l'Afilog, l'AUTF, la CGI ainsi que des entreprises du secteur) et celle de France Stratégie.

La première est une charte d'engagements réciproques pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique français, signée par l'Afilog et le gouvernement ; la seconde concerne les engagements environnementaux des acteurs du commerce en ligne signée par une dizaine d'e-commerçants. Cette charte entend traduire « le fait que le secteur transport et logistique est au service de ses filières clients, ici l'e-commerce, pour les accompagner dans leur transition écologique », précise France Logistique. L'association rappelle ainsi qu'il est « indispensable que toutes les filières économiques relatives aux marchandises (agriculture, industrie, construction, commerce, économie circulaire...) intègrent le transport et la logistique dans leurs démarches économiques et écologiques, le plus en amont possible ».

Un engagement des pouvoirs publics essentiel

Le premier texte comprend près de 30 engagements, tant de l'État que des professionnels pour accélérer la contribution de l'immobilier logistique à la transition écologique et à la reprise économique du pays. « L'engagement des pouvoirs publics est essentiel, pour rendre possibles les engagements des acteurs privés, du fait de l'encadrement réglementaire exigeant de l'implantation d'entrepôts, et du rôle des pouvoirs publics nationaux et locaux dans l'aménagement du territoire et l'accès au foncier », souligne France Logistique. L'une des dispositions porte par exemple sur le photovoltaïque en toiture : « Les signataires s'engagent à couvrir, en moyenne sur l'ensemble des permis déposés entre le 1^{er} janvier 2022 et le 1^{er} janvier 2025, 50 % de leur surface de toiture utile avec des panneaux photovoltaïques. L'État s'engage à faciliter l'installation de tels panneaux lors de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale ou d'enregistrement ICPE. »

E-commerce

La charte signée par les e-commerçants comprend dix engagements volontaires qui visent à sensibiliser et informer le « consomm'acteur » en proposant plusieurs modalités de livraison, en limitant les retours, identifier les produits vertueux et rappeler les consignes de tri. Elle comporte aussi une disposition sur la réduction des volumes d'emballage, le réemploi, avec des actions sur les matières utilisées, et la réduction des volumes d'emballages sur plus de 75 % des produits. Les e-commerçants signataires s'engagent également à s'appuyer sur une logistique respectueuse de l'environnement en certifiant les entrepôts neufs, en favorisant la livraison décarbonée et en regroupant l'expédition des produits.

CIRCULATION DES POIDS LOURDS EN EUROPE

MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES SUR LE POIDS TOTAL ET LES DIMENSIONS MAXIMALES

Un décret précise les conditions dans lesquelles le poids maximum et certaines limites de dimensions peuvent être dépassés dans le cadre de transport combiné entre États membres de l'Union européenne.

En application d'un règlement européen du 20 juin 2019, le décret n° 2021-1006 du 29 juillet 2021 modifie les conditions de la circulation des véhicules de transport routier, en matière de poids et de dimensions. Il ajoute deux nouvelles limites de poids total autorisé en charge (article R. 312-4 du code de la route) :

- 42 tonnes si l'ensemble considéré comporte un véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant en opération de transport intermodal un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 mètres ;
- 44 tonnes, si l'ensemble considéré comporte un véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant en opération de transport intermodal un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 mètres.

Le décret précise par conséquent la notion de transport intermodal qui n'était pas mentionnée précédemment. Il concerne les transports combinés entre États membres qui utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et le chemin de fer, une voie navigable ou un parcours maritime supérieur à 100 kilomètres ainsi que les opérations de transport par voie d'eau à condition que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres. Si le transport ne répond pas à cette définition, les nouvelles limites de poids maximal ne peuvent pas être appliquées. Dans ce cas, la limite de poids total autorisé en charge reste donc à 40 tonnes.

Dérogations au poids pour les poids lourds à énergie alternative

Le décret ajoute également une dérogation au poids pour les véhicules à gazogène, gaz naturel, électriques ou à « systèmes de propulsion alternatifs » (type hydrogène notamment). Le poids maximum peut être élevé jusqu'à une tonne supplémentaire pour les véhicules qui émettent des gaz à effet de serre, et jusqu'à 2 tonnes supplémentaires pour les véhicules zéro émission. Il s'agit de prendre en compte la masse des équipements supplémentaires nécessaires à la bonne marche de ces véhicules à énergie alternative (réservoir de gaz, batteries, etc.)., À partir du 1^{er} janvier 2022, le poids total roulant autorisé d'un ensemble de plus de quatre essieux ne pourra être compris entre 40 et 44 tonnes que si le transport est entièrement réalisé sur le territoire national. Les préfets n'auront plus à fixer la liste des itinéraires autorisés à la circulation de ces véhicules.

Dérogations sur les longueurs maximales

Le texte apporte des dérogations sur les longueurs maximales (art. R. 312-11 du code de la route). Elles peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les conteneurs en transport intermodal (défini ci-dessus). Elles peuvent être également dépassées par les cabines munies de dispositifs aérodynamiques qui améliorent l'efficacité énergétique et la sécurité. Ce dépassement n'entraîne cependant pas une augmentation de la charge utile. Un nouvel article créé par le décret (art. R. 412-11-2 du code de la route) précise que les dispositifs aérodynamiques montés à l'arrière doivent être rétractés, repliés ou enlevés si le véhicule circule hors autoroute ou voie à accès réglementé. Un arrêté du ministère des Transports devra prochainement préciser les modalités d'application de cette disposition. Il est d'ores et déjà prévu une contravention de 4^e classe (amende forfaitaire de 135 euros) pour les contrevenants à cette règle.

FROIDNEWS

» ALERTE

EKOLIS INTRODUIT L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DU FROID

Expert de la télématique semi-remorque, Ekolis travaille aujourd'hui avec plus de 3 000 véhicules frigorifiques, soit 25% de son parc total en suivi.

« **S**ouvent source de litige, le suivi de température nécessite une grande vigilance, estime Guillaume Perdu, Président d'Ekolis. L'erreur humaine en étant la principale cause, Ekolis a décidé d'aller au-delà des solutions actuellement disponibles sur le marché, en créant



l'Alerte Intelligente. » De quoi s'agit-il ? Un dispositif de suivi et de traçabilité suit en temps réel les valeurs de température, et s'assure de son adéquation avec les valeurs indiquées sur le point de consigne et l'ordre de transport. « Notre solution exploite un algorithme d'intelligence artificielle qui croise les informations captées avec les informations venant du TMS du transporteur. Peu importe le système de réfrigération choisi (Carrier,

Thermo King, ou autre constructeur, ou encore sondes de température Ekolis), une fois l'alerte détectée, l'information est envoyée en temps réel sur la plateforme et l'application Ekolis Manager. » A noter, les données de températures des véhicules peuvent être également récupérées via PC, tablette ou Smartphone pour le contrôle de la chaîne du froid en toutes circonstances. ■

S.W.

» JOURNÉES TECHNIQUES

LE CEMAFROID SURPASSE LE GRAND ORAL

Grosse chaleur climatique et humaine au cours de cet événement de référence.



Les Journées Techniques du Cemafroid se sont déroulées les 24 et 25 juin dernier au format hybride en présentiel sur le site des laboratoires André GAC de Fresnes et en ligne avec les outils de webinaire. Ces temps forts de la filière du froid ont été un véritable succès, avec plus de 200 personnes sur place et/ou connectées et des connexions depuis 13 pays à travers le monde et 4 continents. Il est vrai que le Cemafroid avait préparé un programme de 4 conférences plénières et de 10 ateliers techniques, soit au total plus de 60 intervenants et autant d'interventions. Les thématiques variées et d'actualité ont porté sur le transport, l'ATP, les fluides frigorigènes, la digitalisation, les meubles de vente, certificats d'économie d'énergie, innovations ; sans oublier les vaccins et produits de santé. Enfin, une exposition de matériels regroupant plus de 20 exposants a démontré, si besoin, les avancées technologiques dans le froid transporté. ■

RETROUVEZ LES PRÉSENTATIONS DE CES INTERVENTIONS :

CEMAFROID.FR/JOURNEE-TECHNIQUE-2021.HTM.

La lettre de voiture – internationale – électronique

La bonne compréhension de la portée des décisions rendues en transport routier de marchandises nécessite un rappel des règles qui régissent les notions susceptibles d'alimenter le contentieux.

Émetteurs

- transporteur,
- expéditeur,
- commissionnaire,
- toute autre partie intéressée à l'exécution du contrat.

Contenu obligatoire

- Nom et adresse des parties au contrat,
- Dénomination de la marchandise,
- Caractéristiques du chargement (poids, dimensions, etc.),
- Lieu et date de la prise en charge de la marchandise et lieu prévu pour la livraison,
- Frais afférents au transport,
- Toutes autres indications listées à l'article 6 de la CMR.

Durée de conservation

- 1 an, conformément au délai de prescription,
- 3 ans si dol ou faute équivalente d'après la loi de la juridiction saisie.

Portée

- même force probante que la lettre de voiture papier,
- à condition qu'elle soit établie selon la procédure prévue par le protocole de Genève du 20 février 2008, additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956, qui a institué la lettre de voiture électronique (e-CMR ou CMR électronique). ●