



REVUE DE PRESSE

Semaines 5
DU 1^{er} au 5 FEVRIER 2021

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

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Les Marchés - le média de l'alimentaire
- Les Échos
- Ouest France
- Stratégie logistique
- Le Phare dunkerquois
- Usine Nouvelle
- Actu Transport Logistique
- Décision PL
- L'Antenne
- Censial

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 I 122 10 du code de la propriété intellectuelle, la photocopie d'un article de presse ou d'un extrait d'ouvrage au sein d'une entreprise, d'une administration, d'une association ou d'une autre organisation constitue une reproduction d'œuvre protégée qui nécessite donc l'autorisation du CFC. L'UNTF rappelle que la reproduction d'un article de presse ou d'une page de livre sans autorisation du CFC constitue un délit de contrefaçon qui est puni de 3 ans d'emprisonnement et d'une amende de 300 000 euros. Cette revue de presse est donc destinée à l'usage exclusif du destinataire.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **Le Phare dunkerquois** / *Une nouvelle plateforme logistique au groupe Norfrigo*
- **Ouest France / Calais** : *21 migrants découverts dans un camion frigorifique par la police aux frontières*
- **Officiel des Transporteurs / Ageneau transports** : *"cette incertitude entraine des déséquilibres de flux et nous déstabilise"*

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

- **Les Échos** :
 - *Les start-up de livraison de courses à la demande prêtes à déferler sur l’Europe*
 - *Valorisé plus de 3 milliards d’euros, Grand Frais suscite l’appétit des anglo-saxons*
- **LSA / Picard** *déploie le click and collect et arrive sur Deliveroo*
- **Les Marchés** :
 - *La SICA Saint-Pol investit son outil du futur*
 - *La guerre des prix épuise l’industrie agroalimentaire*
 - *Succès de l’introduction en bourse d’Ecomiam*
 - *Egalim : le gouvernement encourage à dénoncer les irrégularités*
- **Stratégie Logistique** :
 - *Embouteillage de conteneurs frigo en Chine*
 - *A Caen, Carrefour supply chain déménage*

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

- **Actu Transport Logistique** / *Les constructeurs de PL programment la fin du diesel pour 2040*
- **Décision PL** / *Thermo King et Mercedes-Benz Vans co-développent un eSprinter frigorifique*
- **L’antenne** / *Immobilier logistique : l’énergie « verte » produite par les entrepôts intéresse l’électromobilité*
- **Censial** :
 - *Baisse de l’impôt sur les sociétés*
 - *CET, taxe foncière : baisse des impôts de production*

PREMIERE PARTIE : L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

DUNKERQUE : UNE NOUVELLE PLATEFORME LOGISTIQUE AU GROUPE NORFRIGO



L'objectif est de réaliser une unité d'entreposage frigorifique comprenant un volume de 48 000m³. Créée en 1965, Norfrigo est une entreprise spécialisée dans les produits alimentaires à basse température.

Un nouveau bâtiment **va sortir de terre**. Il s'agit d'une **unité d'entreposage frigorifique de 5 800 m²** comprenant une chambre froide qui permettra de stocker plus de 10 400 palettes. Son volume est fixé à 48 000m³. La fin du chantier est prévue **pour février**

2022. Norfrigo (Groupe STEF) est le leader local de l'entreposage frigorifique. Cette construction a été envisagée pour faire face à une croissance exponentielle de 2 à 3 % annuels sur son marché.

Des défis techniques sont à **prévoir lors de la construction**. La plateforme logistique est installée sur un emplacement dont la situation géographique, en bord de mer, l'expose à **la salinité et à des vents violents**. Le terrain est classé **niveau 0 en Rugosité soit le niveau le plus fort**. Le groupe em2c précise que pour prévenir l'effet de la salinité et de l'eau, la charpente et les parements ont été conçus avec **des matériaux galvanisés et une épaisseur renforcée**.

CALAIS : 21 MIGRANTS DECOUVERTS DANS UN CAMION FRIGORIFIQUE PAR LA POLICE AUX FRONTIERES



La police a découvert 21 migrants dans un camion frigorifique au port de Calais (Pas-de-Calais) ce mercredi 3 février. Ils seraient de nationalité érythréenne. Leur état n'a pas nécessité d'hospitalisation ou de prise en charge médicale. Des migrants ont été retrouvés ce mercredi 3 février, dans la matinée, au port de Calais (Pas-de-Calais). Ils étaient 21 et se trouvaient dans un camion frigorifique. C'est la police aux frontières qui les ont découverts, relate *La Voix du Nord* sur une information de la préfecture du département. Tous sont adultes et viendraient d'Érythrée.

Pas d'état d'hypothermie. Les pompiers sont intervenus pour leur porter assistance et les examiner. Le risque majeur était qu'ils se trouvent en état d'hypothermie. Mais leur état n'a pas nécessité de prise en charge médicale ni d'hospitalisation, d'après nos confrères. Les agents de la police aux frontières (PAF) les ont ensuite pris en charge. Le quotidien rappelle que les conditions météorologiques sont mauvaises en ce moment et que les passeurs préfèrent passer par des poids lourds plutôt que traverser la Manche. Une trentaine de migrants avaient été secourus mi-janvier, alors qu'ils tentaient de rejoindre l'Angleterre sur des embarcations de fortune.

AGENEAU TRANSPORTS : "CETTE INCERTITUDE ENTRAINE DES DESEQUILIBRES DE FLUX ET NOUS DESTABILISE"



Guillaume Ageneau, directeur général d'Ageneau Transports (49). Crédit photo DR

Cette période de pandémie est très déstabilisante pour Guillaume Ageneau. Quid des volumes, des perspectives ? Certains secteurs sont à l'arrêt mais pourraient redémarrer demain, d'autres ont le vent en poupe. Le directeur des Transports Ageneau continue à investir et décroche néanmoins de gros contrats.

"2020 aura été une grande année

d'interrogation. Actuellement, nous éprouvons plusieurs sentiments. Comment savoir de quoi demain sera fait ? Nous vivons au rythme des annonces gouvernementales, d'autant que des secteurs sont à l'arrêt (événementiel, distribution de boissons...) et peuvent reprendre à tout moment. Cette incertitude entraîne des déséquilibres de flux et nous déstabilise avec des pertes de rentabilité. C'est une maladie qui nous ronge au quotidien et nous enlève des moyens humains, bien que notre personnel ait été très peu touché par le Covid-19. Malgré tout, nous devons continuer à assurer le service client.

Interrogations

Aujourd'hui, nos interrogations se portent sur les appels d'offres lancés par nos clients, car nous n'avons pas l'assurance d'avoir de la volumétrie. À l'inverse, certains secteurs offrent de bonnes perspectives. C'est le cas de la menuiserie, en plein boom, portée par les travaux de rénovation pendant le confinement. Mais cela va-t-il durer ? Le transport de verre représente également un secteur à fort développement.

Une proximité avec les clients

Nous avons actuellement huit remorques et prévoyons d'en acquérir davantage pour atteindre une quarantaine d'ici à la fin de l'année. Dans ce contexte, nous allons de l'avant et continuons à investir. Nous avons décroché de gros contrats qui démarrent au cours de ce premier trimestre, ce qui nous rassure. C'est le résultat d'un travail sans interruption pendant la période de confinement, tout en maintenant une proximité avec nos clients."

Repères :

- Siège : Cholet (49)
- CA 2020 : 39 M€
- Effectif : 203 salariés
- Parc : 200 moteurs
- Activités : transport de marchandises en température ambiante et dirigée (produits alimentaires, horticulture...), transport spécifique (défense)

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

Les Echos

LES START-UP DE LIVRAISON DE COURSES A LA DEMANDE PRETES A DEFERLER SUR L'EUROPE

Gorillas, Dija, Weezy et Cajoo installent des entrepôts (des « dark stores » dans le jargon du marché) au coeur des villes pour faire de la livraison ultrarapide. Ces sociétés s'inspirent de goPuff, qui a connu une croissance rapide aux Etats-Unis.



La start-up Gorillas est l'un des acteurs les plus ambitieux du secteur de la livraison de courses à la demande. (Instagram/gorillasapp) Par Adrien Lelièvre - Publié le 4 févr. 2021

Les épiceries et supérettes de quartier ont de quoi être inquiètes. Car les start-up européennes de livraison de courses à la demande se multiplient et entendent surfer sur la crise sanitaire, qui limite les déplacements et dope l'e-commerce, pour s'imposer dans les grandes villes.

Le phénomène a vu le jour aux Etats-Unis avec goPuff : une société qui a développé le concept des « dark stores », c'est-à-dire des entrepôts aménagés uniquement pour le stockage des marchandises et la préparation de commandes, d'où partent des coursiers (à vélo, scooter, voiture) qui doivent livrer en

moins de trente minutes chez le client 24 heures sur 24.

Le modèle goPuff

Créée en 2013 à Philadelphie, la start-up goPuff, qui a connu une ascension rapide, est maintenant présente dans plus de 500 villes américaines. Elle affirme avoir atteint la rentabilité dans chaque marché où elle opère depuis plus de dix-huit mois. De quoi allécher les investisseurs. En octobre 2020, goPuff a été valorisé 3,9 milliards de dollars lors d'un tour de table de 380 millions de dollars. Ce succès a d'ailleurs poussé DoorDash, le numéro 1 de la livraison de repas aux Etats-Unis, à créer ses propres « dark stores ». Un investissement qui lui a notamment permis de grignoter des parts de marché de goPuff ces derniers mois.

Avec un peu de retard, l'Europe embraye. La start-up allemande Gorillas a levé 44 millions de dollars lors d'un tour de table en Serie A et est partie pied au plancher à Berlin. En Angleterre, Weezy et Dija ont levé 20 millions de dollars chacune. Le groupe espagnol Glovo va également investir 100 millions d'euros dans les « dark stores ».

multiples défis

La France n'est pas en reste : Cajoo vient de récolter 6 millions d'euros lors d'un tour de table en Seed et entame son offensive à Paris. Ces sociétés font le pari que les personnes qui utilisent des plateformes pour les repas ou les transports (Deliveroo, Uber, etc.) feront aussi appel à leurs services pour se faire livrer des bouteilles d'alcool, de la lessive ou du shampoing.

Les défis à relever pour ces épiciers 2.0 sont multiples : ils doivent créer une application efficace, acheter les produits auprès de leurs fournisseurs, mailler le territoire avec plusieurs entrepôts, avoir des livreurs prêts à décoller à tout moment. Le tout en offrant des prix raisonnables pour être compétitifs ! Ces start-up vont aussi devoir batailler avec les spécialistes de la grande distribution, qui sont de plus en plus nombreux à livrer des produits à domicile avec des partenaires (Carrefour est allié avec Uber Eats, Casino avec Deliveroo, Monoprix avec Stuart, etc.).

Course aux financements

La location de « dark stores » et la volonté de s'implanter en premier dans les grandes villes européennes impliquent de lever des sommes importantes auprès des investisseurs - et brûler beaucoup de cash dans un premier temps. Mais les fondateurs de ces jeunes pousses connaissent ces questions par cœur : Cajoo a été fondé par Henri Capoul, l'ancien general manager France de Bolt, Weezy a été cofondé par Alec Dent, un ancien de chez BlaBlaCar, et Kristof Van Beveren, et Dija a été cofondé par Alberto Menolascina et Yusuf Saban, deux anciens de chez Deliveroo.

PICARD DEPLOIE LE CLICK AND COLLECT ET ARRIVE SUR DELIVEROO



JULIE DELVALLÉE

Proposer du click & collect pour des produits surgelés suppose a minima, d'avoir des chambres froides disponibles ou des consignes adéquates. Pas toujours simples pour Picard, qui se développe beaucoup dans les villes. Mais l'enjeu en vaut la chandelle, à en croire Nathalie Jacquot directrice digital, ecommerce et omnicanal de Picard, qui a dévoilé de nouveaux projets à l'occasion de la journée retail du Hub Insitute qui se déroule ce mardi 2 février 2021.

Des consignes testées à Noël : Comme l'avait indiqué sa directrice Cathy Collart Geiger, PDG de Picard, à LSA, l'enseigne se testait sur le click and collect depuis le mois d'octobre dans une trentaine d'unités. En plus, Picard a proposé à Noël un système de consigne pour quelques points de vente urbains : les clients disposaient d'un casier avec des produits achetés à venir récupérer sur deux jours, afin d'éviter d'encombrer leur propre congélateur, souvent de taille réduite. Les succès de ces deux tests ont donné envie à l'enseigne de creuser le sillon : *" Après une période de test and learn, nous allons maintenant un système de click & collect au niveau national "*, a assuré Nathalie Jacquot.

Bientôt 14 magasins sur Deliveroo : Autre nouveauté, Picard arrive sur l'application mobile de livraison de repas Deliveroo. Une évolution logique au vu du développement de sa gamme de petits plats. Depuis le 21 janvier, 3 magasins testent le service, qui sera bientôt étendu à 14 points de vente de l'enseigne. En parallèle, les équipes de Picard planchent sur l'optimisation des parcours d'achats digitaux. L'enseigne a ainsi refondé totalement son site en ce sens en 2020. Après le site Internet, place à l'application mobile. Celle-ci fera peau neuve dans le courant de l'année 2021.

LOGISTIQUE

La Sica Saint-Pol investit son outil du futur

La Sica Saint-Pol vient de mettre en service sa nouvelle plateforme logistique dans le Finistère. Une station de massification pour gagner en coûts logistiques.

La Sica a réalisé son rêve caressé il y a plus de dix ans, mais empêché par de nombreux recours juridiques : construire à Saint-Pol-de-Léon, commune de son siège au cœur de sa zone de production, une plateforme logistique ultramoderne. Elle va regrouper sur 7 hectares couverts « 80 % des volumes de légumes frais de la Sica (près de 190 000 t de légumes sur un total de 237 000 t) », indique Marc Kéranguéven, président de la coopérative, premier apporteur de la marque régionale Prince de Bretagne. Présentée à la presse le 19 janvier, quelques jours après que la Sica a accueilli ses premiers lots de légumes, la station de Vilar Gren (nom du lieu-dit où elle est implantée) est appelée à jouer un rôle majeur dans le dispositif logistique de la Sica Saint-Pol.

Cette plateforme de 450 m de long sur 150 m de large dispose d'une réception de légumes de plein champ pour les tracteurs (200 attendus chaque jour en pleine saison), d'une zone de réception des camions déchargeant les légumes sous abri (les



Photos Franck Jourdain

> Marc Kéranguéven, président de la Sica Saint-Pol.

tomates en particulier). À l'arrière se situent les ateliers dédiés aux principales variétés, les chambres froides (treize) d'une capacité de 900 palettes chacune, etc. De l'autre côté du bâtiment, en zone expédition, trente et un quais se succèdent. La plateforme fonctionne 24 h/24, 7 j/7.

Près de 50 millions d'euros investis

L'investissement injecté dans cet outil (près de 50 millions d'euros) témoigne des ambitions de la Sica à gommer les surcoûts inhérents à son éloignement géographique des grands corridors logistiques

européens dont bénéficient ses principaux concurrents – l'Italie et l'Espagne vers l'Allemagne, en particulier. Jusqu'à présent, les producteurs adhérents de la Sica (221 M€ de CA en 2019) livraient leur production à la station de légumes Sica la plus proche. Les surfaces étendues sur une grosse centaine de kilomètres au nord du Finistère nécessitaient l'éclatement géographique des stations au plus près des adhérents.

Au gré de réformes logistiques pour s'adapter à une demande de plus en plus segmentée, leur nombre a progressivement été réduit à une vingtaine. « Pour constituer un camion complet, un négociant devait encore déplacer un camion entre cinq et sept stations », explique, Marc Kéranguéven. Avec la seule station de Vilar Gren, un expéditeur pourra constituer un camion complet.

“ Pour constituer un camion complet, un négociant devait faire entre 5 et 7 stations ”

La Sica a imaginé cet outil dès 2007. Différents recours juridiques ont stoppé le chantier pendant plusieurs années. Tous ayant été purgés en 2019, le chantier a donc pu aller à son terme. Sa mise en service va entraîner une profonde réorganisation logistique des stations existantes de la Sica.

Réduire les coûts de collecte de légumes d'environ 30 %

Les quatre stations les plus proches de Vilar Gren seront fermées. Les huit stations les plus éloignées collecteront les légumes de leur secteur et les transféreront

La Sica Saint-Pol en chiffres clés



800 producteurs adhérents dans
608 exploitations qui emploient
5 000 emplois directs



221 millions d'euros de chiffre d'affaires dont
183,5 millions en légumes (237 000 tonnes) et
37 millions en plantes horticoles



50 millions d'euros investis dans la plateforme logistique de **7 ha**



> À Vilar-Gren, la plateforme compte : trente et un quais d'expédition (ci-dessus) ; des zones de réception des légumes de plein champ (ci-dessous) ; des ateliers dédiés aux principales variétés (ci-dessous) ; des zones d'emballages (en bas à gauche) ; différentes lignes qui traiteront les quarante-sept légumes de la gamme de la Sica (en bas à droite).



Photos Franck Jourdain

quotidiennement par route vers Vilar Gren. Seules quelques stations spécialisées dans des lignes de produits spécifiques (alliums, légumes anciens, etc.) gardent leur autonomie. Avec sa nouvelle station, la Sica vise quatre objectifs. Un, réduire les coûts de collecte de légumes d'environ 30 % et le nombre de camions sur les routes de 47 %. Deux, gagner en performance en investissant sur un seul lieu dans des outils de pointe (pesée automatique des têtes de brocolis, refroidisseurs de salades à cœur de type Vacuum pour traiter 450 palettes de salades par jour, etc.), là où il fallait investir auparavant dans plu-

sieurs stations dans des systèmes forcément moins évolués. Trois, offrir des perspectives de développement aux 800 agriculteurs adhérents sur 608 fermes. Dans le système logistique précédent, ils devaient adapter leurs cultures aux capacités de traitement de la station Sica la plus proche. Quatre : gagner en attractivité pour les clients, c'est-à-dire les 82 négociants-expéditeurs bretons. Ceux-ci achètent toujours les légumes au cadran.

À Vilar Gren, une zone de préparation de lots de 5 500 m² leur est réservée en températures dirigées de 4-5 °C ou 6-12 °C, y compris en zone de chargement. Sur les

trente et un quais d'expédition, quinze sont réservés aux clients majeurs de la Sica qui réalisent 70 % de son chiffre d'affaires.

Certification IFS-Food

Pour assurer une parfaite traçabilité des flux massifs qui transitent par Vilar Gren, tous les lots se voient attribuer un code QR dès réception. L'agrèage est confié à une société extérieure spécialisée (Agréa) pour garantir « une qualité supérieure et homogène ». La station bénéficie de la certification IFS-Food. Par sa conception et son organisation, la Sica Saint-Pol ne doute pas que sa plateforme, forte d'une centaine de salariés, constitue « un outil global répondant aux attentes du marché », capable de propulser son offre sur de nouveaux marchés. En attendant, il reste du travail pour installer les différentes lignes qui traiteront les quarante-sept légumes de la gamme de la Sica. Les lignes entreront en service au fur et à mesure du déroulement de la saison.

Franck Jourdain

UNE STATION VERTE

La station se veut exemplaire sur la protection de l'environnement. En réduisant de 47 % le nombre de camions de chargement des légumes sur les routes nord-finistériennes, la Sica abaissera de 20 % ses émissions de CO₂. Les déchets organiques de légumes font l'objet d'un contrat passé avec une société qui les récupérera en vue de leur méthanisation. Enfin, Vilar Gren se voit dotée de tous les équipements d'un bâtiment durable (panneaux solaires, récupération des eaux de pluie, etc.).

VALORISE PLUS DE 3 MILLIARDS D'EUROS, GRAND FRAIS SUSCITE L'APPETIT DES FONDS ANGLO-SAXONS

Par Anne Drif, Philippe Bertrand

Les Echos

Grand Frais suscite l'appétit des grands fonds anglo-saxons. Le fonds d'investissement Ardian, entré en mars 2017 au capital de Prosol - la partie du groupe de distribution fondée par le discret et visionnaire Denis Dumont - a mandaté les banques d'affaires Amala Partners et Morgan Stanley pour céder cet actif spécialisé dans la distribution de fruits, légumes et produits alimentaires frais. La cession concerne aussi des concepts de petits formats « Fresh », la plateforme de distribution en ligne Mon-marche.fr, ainsi que la nouvelle activité développée en Italie : Banco Fresco. Un ensemble en croissance à deux chiffres, qui génère un revenu opérationnel ajusté de plus de 250 millions d'euros et dont la valorisation attendue devrait atteindre les 3 à 4 milliards d'euros. Lancé au début des années 1990, la chaîne Grand Frais dispose aujourd'hui d'environ 250 points de vente et est encore en forte croissance. Le capital du distributeur est partagé en trois blocs : le premier, contrôlé majoritairement par Ardian, gère l'activité fruits et légumes, un second, détenu depuis novembre dernier par le fonds d'investissement PAI, le pôle épicerie, et le dernier, contrôlé par les bouchers lyonnais Despinasse, gère les rayons viande.

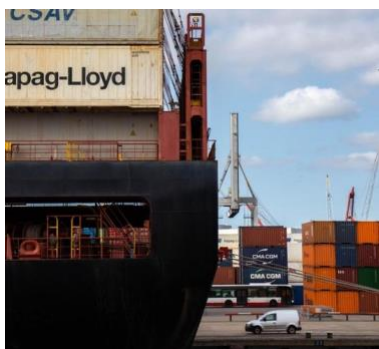
Carrefour ne regarde pas

Le processus d'enchères est en phase de préparation et plusieurs candidats sont sur les rangs, de sources concordantes : les fonds d'investissement Bain, Advent, Blackstone et CVC. « *A ce stade c'est un processus assez orienté vers les fonds d'investissement, l'équipe de management étant à l'aise avec ce profil indépendant* », indiquent des sources. Mais rien n'est fermé. Le nom de Carrefour, qui vient de rater son mariage avec le canadien Couche-Tard, a été dévoilé par « L'Agefi ». Interrogé, le distributeur ne fait pas de commentaire. Mais, selon une source proche du dossier, cette opération « *ne s'inscrit pas dans la politique d'acquisitions de Carrefour. Les synergies ne sont pas évidentes, la gouvernance sous forme de GIE est très complexe et les niveaux de valorisation mentionnés sont ahurissants. Compte tenu de ces éléments, Carrefour ne participera pas à l'éventuel processus de vente* », assure cette source. Le distributeur aurait fait face à des investisseurs qui croulent sous les liquidités à déployer. Il a réalisé ces derniers mois plusieurs acquisitions « tactiques » - comme les cash and carry Makro au Brésil ou Bio C'Bon en France -, mais pour des montants bien moins élevés que ceux annoncés pour Prosol.

Zouari écarté

Le fonds d'investissement PAI ainsi que M2X, le véhicule d'investissement (SPAC) de 300 millions d'euros levés en décembre par Xavier Niel, Matthieu Pigasse et Moez-Alexandre Zouari, ont en tout cas été exclus du processus, selon nos informations. Ce dernier a déjà acquis, à titre personnel, et avec le fonds ICG, 49 % de Picard et gère des magasins Monoprix et Franprix en région parisienne. « *Ils n'ont pas les moyens financiers nécessaires pour se positionner de prime abord* », indique un proche du dossier qui ajoute aussi que la mention du nom de Grand Frais comme future cible « *évidente* » du triumvirat au moment de sa levée de fonds n'a pas forcément été bien perçue par ses actionnaires. Grand Frais et ses concepts associés tablent en tout cas sur une forte croissance en solo. Ardian avait misé 1,7 milliard d'euros sur cet investissement en 2017 et juge avoir aujourd'hui un potentiel d'ouverture de 800 magasins en zone péri-urbaine et banlieues de grandes agglomérations dans les années qui viennent. Idem pour les modèles de petits formats « Fresh » dans les plus petites villes. Le développement en Italie ne fait quant à lui que s'amorcer et la plateforme en ligne s'attaque aux grands centres-villes. Reste que Grand Frais est un concept original. Outre celui de Prosol, son développement nécessite l'accord du pôle épicerie fondé par les Bahadourian et des rayons viande des Despinasse.

EMBOUEILLAGES DE CONTENEURS FRIGOS EN CHINE



Les autorités chinoises viennent de mettre en place un système de tests sur les produits de la mer afin de vérifier l'absence de coronavirus. La chaîne AlJazeera rapporte que des centaines de conteneurs sont ainsi bloqués à Dalian, haut lieu de concentration d'activités pour les importations de produits de la mer.

Problème, le port en question n'est pas équipé d'assez de prises pour alimenter tous les systèmes frigorifiques en attente. L'encombrement commence par ricochet à toucher d'autres secteurs, comme les fruits ou les produits transformés.

La Chine semble pour l'instant être le seul pays au monde à considérer que le virus peut se transmettre via des aliments surgelés, à l'opposé des actuelles positions de l'Organisation Mondiale de la Santé. Plusieurs compagnies de transports maritimes annoncent dérouter les navires, ce au prix de coûts supplémentaires. Ce qui pourrait reporter les embouteillages dans les ports d'autres pays, comme la Corée et ne pas faciliter la baisse de la flambée des prix des conteneurs.

A CAEN, CARREFOUR SUPPLY CHAIN DEMENAGE



Il aura fallu sept ans pour que le dossier aboutisse enfin : la plateforme logistique de Carrefour Supply Chain (ex-Logidis) devrait pouvoir enfin s'installer à cheval entre les communes de Cormelles-le-Royal et Mondeville, près de Caen.

Les anciens bâtiments de PSA (Peugeot-Citroën) ont été détruits en fin d'année dernière. 40 hectares ont ainsi été libérés, désormais prêts à accueillir la plateforme logistique Carrefour du Calvados. Les autorités (préfecture et communauté urbaine, DREAL) ont en effet donné leur

feu vert, rapporte le site d'informations Actu.fr.

Carrefour devrait donc quitter l'entrepôt, devenu trop petit, de Carpiquet. Cette année, il reste à l'Établissement public foncier de Normandie (EPFN) à vendre ce foncier à la communauté urbaine de Caen, qui les revendra ensuite à Carrefour Supply Chain. Dix-huit mois de travaux seraient nécessaires pour construire le futur site. L'entrepôt devrait vraisemblablement être opérationnel en 2023.

« LA GUERRE DES PRIX EPUISE L'INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE », DEPLORE CHRISTIANE LAMBERT

« La question de fond c'est : est-ce que le meilleur distributeur de France, c'est celui qui est le moins cher ? Est-ce que l'indicateur de performance d'un distributeur c'est de casser les prix ? Ça fait 30 ans que ça dure et il y a plusieurs conséquences : il n'y a pas moins de pauvres et de précarité alimentaire, cela épuise l'industrie agroalimentaire qui a des faillites plus que dans d'autres secteurs d'activité, et cela tire sur les revenus des producteurs », a déclaré Christiane Lambert, présidente de la FNSEA ce matin dans l'émission Good Morning Business sur BFMTV. Revenant sur la proposition exprimée la veille par Michel-Edouard Leclerc que l'état « décrète des prix minimums et qu'il sorte le secteur du jeu de la négociation », elle a réagi : « il est cynique Michel-Edouard Leclerc, il est lisse et gentil en plateau, dans les box de négociations cela ne se passe pas du tout comme ça ». Et d'accuser le distributeur de demander aux industriels des baisses « de 2,5 à 3% ». « Il prend en étau les industriels », a-t-elle lâché.

SUCCEs DE L'INTRODUCTION EN BOURSE D'ECOMIAM

Le réseau de magasins surgelés Ecomiam, fondé par Daniel Sauvaget, a annoncé le « large succès » de son introduction en bourse sur Euronext Growth à Paris, avec une forte demande de 40,2 M€ (31 M€ provenant d'investisseurs institutionnels et 9,2 M€ de particuliers), soit une offre souscrite 3,7 fois. Face à cette forte demande, le conseil d'administration d'Ecomiam a fixé le prix définitif de l'action à 11,55 euros et a décidé d'exercer l'intégralité de la Clause d'extension permettant à la société de lever un montant global de 12,6 millions d'euros. A l'issue de l'opération, Ecomiam bénéficiera d'une capitalisation boursière de 39 M€.

EGALIM : LE GOUVERNEMENT ENCOURAGE A DENONCER LES IRREGULARITES

Constatant « la difficulté de prise en compte de l'augmentation des coûts de production dans un certain nombre de filières agricoles », les ministres de l'agriculture et de l'industrie ont annoncé le 29 janvier en comité de suivi des relations commerciales, « un renforcement des contrôles de la DGCCRF et des moyens de médiation » pour faire appliquer la loi Egalim. Le gouvernement a aussi lancé une adresse de signalement (signalement@agriculture.gouv.fr) de « prix constatés en magasin qui paraissent trop bas par rapport aux coûts de production ainsi que des problèmes d'étiquetage ». « La conformité à la loi de ces pratiques sera vérifiée », assure le gouvernement. Les ministres annoncent par ailleurs le lancement prochain d'une procédure visant à sanctionner une centrale internationale à la suite d'enquêtes de la DGCCRF.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



LES CONSTRUCTEURS DE POIDS LOURDS PROGRAMMENT LA FIN DU DIESEL POUR 2040

Actu-Transport-Logistique.fr | publié le : 04.02.2021

DAF, Ford, Iveco, MAN, Scania et les groupes Daimler et Volvo ont acté la fin des modèles Diesel d'ici 2040, à condition que leurs véhicules zéro émissions puissent disposer d'un bon réseau d'infrastructures de recharge et d'incitations financières.

Le faire-part est déjà rédigé. Le 15 décembre dernier, **les plus gros constructeurs de camions européens se sont engagés à mettre fin aux modèles à carburation fossiles**, en indiquant qu'ils ne commercialiseraient plus cette énergie d'ici 2040. **Cette déclaration, cosignée par DAF Trucks, Daimler Trucks, Ford Trucks, Iveco, MAN Truck & Bus, Scania et le groupe Volvo**, a été rédigée sous l'égide de l'Association européenne des constructeurs automobiles (Acea), qui rappelle les objectifs de neutralité carbone d'ici 2050. Pour y parvenir, l'Acea souligne qu'il sera **nécessaire de disposer "d'une bonne infrastructure de recharge ou de ravitaillement"**, ainsi que d'un cadre politique *"cohérent, y compris une tarification complète sur le CO2 pour mener à bien la transition"*.

S'éloigner des combustibles fossiles

"Le changement climatique représente le défi le plus fondamental de notre génération. Dans le même temps, la pandémie de la Covid-19 a mis en lumière le rôle crucial que jouent le transport routier et la logistique pour garantir le bon acheminement de la nourriture, des médicaments et des autres biens essentiels. Si le transport routier de marchandises veut conserver son rôle au service de la société, nous devons nous éloigner le plus rapidement possible des combustibles fossiles", insiste **Henrik Henriksson**, président du Conseil des véhicules commerciaux de l'ACEA et par ailleurs Pdg de Scania.

Des redevances basées sur les émissions de CO2

Pour dresser leurs feuilles de route, **les constructeurs se sont associés à l'Institut de Potsdam pour la recherche sur l'impact climatique (PIK)**. Ils demandent que les redevances routières des véhicules soient basées sur les émissions de CO2, tout comme la taxation des sources énergétiques, afin que les modèles zéro émission soient compétitifs face au Diesel. De cette manière, **les camions électriques pourront devenir monnaie courante**, à l'instar du dernier Renault Trucks D Wide Z.E. acquis par le transporteur suisse Rhyner Logistik pour approvisionner les supermarchés Denner. Ce camion de 26 t dispose d'une caisse recouverte de panneaux photovoltaïques, destinés à alimenter le groupe frigorifique. Un atout de poids lorsque les températures et l'ensoleillement sont élevés, période pendant laquelle le groupe est fortement sollicité.

THERMO KING ET MERCEDES-BENZ VANS CO-DEVELOPPENT UN ESPRINTER FRIGORIFIQUE

Publié le 4 février 2021 par Jean-Marc GERVASIO.

Le spécialiste dans le domaine des solutions de transport sous température contrôlée vient d'annoncer sa collaboration avec Mercedes-Benz pour créer un prototype de fourgon frigorifique entièrement électrique. Ce eSprinter est spécifiquement créé pour la livraison urbaine de médicaments et de produits pharmaceutiques.



L'eSprinter ainsi équipé peut livrer les médicaments et produits pharmaceutiques en pleine ville sans émissions polluantes ni nuisances sonores. © Thermo-King-Mercedes-Benz

Équipé du groupe frigorifique E-200 entièrement électrique et de la nouvelle batterie au lithium-ion (Li-ion) de Thermo King, le Mercedes eSprinter permet de garantir une chaîne du froid préservée, même lorsque le conducteur s'arrête pour effectuer une livraison ou faire une pause. Cela est particulièrement important pour maintenir une température contrôlée et non compromise dans le compartiment de chargement - un élément essentiel pour garantir la qualité, l'intégrité et l'efficacité des médicaments et produits pharmaceutiques transportés.

Le véhicule prototype a passé avec succès les premiers tests. En l'espace de quatre semaines, il a parcouru plus de 2 000 kilomètres en maintenant la température du compartiment de chargement entre 15 et 25 °C, et a ainsi permis de livrer avec succès des produits pharmaceutiques à travers toute la ville. D'autres tests sont prévus début 2021.

« La collaboration entre Thermo King et Mercedes-Benz AG visant à développer un véhicule entièrement électrique conçu pour les livraisons pharmaceutiques permettra à nos clients de bénéficier de l'alliance des technologies de la réfrigération et de la distribution », a déclaré Eneko Fernandez, responsable de la gestion de produits chez Thermo King. Et d'ajouter : « L'électrification dans le secteur du transport est une tendance qui résout les problèmes de pollution sonore et d'émissions dans les villes et les zones urbaines. Chez Thermo King, nous voulons repousser les limites du possible dans notre industrie. En travaillant avec Mercedes-Benz Vans sur le modèle eSprinter Pharma, nous mettons au point un transport frigorifique local sans émission qui aidera à améliorer la qualité de vie, de manière durable. »

IMMOBILIER LOGISTIQUE : L'ÉNERGIE "VERTE" PRODUITE PAR LES ENTREPÔTS INTERESSE L'ÉLECTROMOBILITE

Érick Demangeon, Mardi 2 Février 2021

Le transport routier décarboné passera par des motorisations électriques et à hydrogène selon les constructeurs de véhicules industriels. Les énergies renouvelables produites par les entrepôts sont de nouvelles sources d'avitaillement pour les futures flottes.



© FM Logistic

Depuis la loi Énergie climat de 2019, la toiture des entrepôts neufs doit être végétalisée ou couverte de panneaux photovoltaïques sur 30 % de leur surface. Face à cette obligation, "les aménageurs et les gestionnaires d'entrepôts optent pour des panneaux solaires. Les surfaces couvertes sont supérieures à 30 %", se félicite Marc Esposito, directeur Innovation de GSE.

Selon lui, un bâtiment logistique de 36.000 m² dont la toiture est couverte à hauteur de 30 % par ces panneaux, produit jusqu'à 2 M^{kWh} par an. "20 % de cette production assure sa propre consommation électrique (sauf site climatisé ou frigorifique), et les 80 % restant sont revendus à des fournisseurs d'électricité". La commercialisation de cette électricité bénéficie aujourd'hui de prix subventionnés appelés, toutefois, à diminuer voire à être supprimés d'ici quelques années. Cette perspective oblige les aménageurs et les gestionnaires d'entrepôts à rechercher de nouveaux débouchés pour leur production d'énergies renouvelables.

Un potentiel pour le transport décarboné

La production d'énergies renouvelables des entrepôts pourrait servir à décarboner le transport routier de marchandises. Il s'agissait d'ailleurs du thème d'un webinaire organisé le 25 janvier par DB Schenker avec Mercedes-Benz Trucks et GSE. La Commission européenne a en effet fixé à 2050 la décarbonation du mode et selon Max Julhès, directeur technique de Mercedes-Benz Trucks France, elle passera par l'utilisation de camions électriques : "équipés de batteries pour les trajets urbains et de piles à combustible pour les moyennes et longues distances". Cette transition énergétique du transport routier engendre plusieurs défis, dont l'accès à une énergie électrique décarbonée et à son stockage. Ce rôle pourrait être assuré par les entrepôts logistiques, assure Tariel Chamerois. Pour le directeur RSE et Développement durable chez DB Schenker France, leur production d'énergies renouvelables pourrait en effet être transformée localement en hydrogène "vert". Stockable, cet hydrogène pourrait alors alimenter en énergie les batteries et piles à combustible des camions mais aussi des chariots élévateurs. C'est sur ce principe que FM Logistic a d'ailleurs lancé son projet H2Hub" sur deux de ses entrepôts en France et en Espagne. Un projet qui vise à transformer l'énergie produite par leurs panneaux photovoltaïques en hydrogène vert.

Baisse de l'impôt sur les sociétés



25%

C'est le taux normal d'impôt sur les sociétés qui s'appliquera à toutes les entreprises à partir de 2022.

Lorsque l'activité est exercée au sein d'une société (SAS, SARL...), les bénéfices sont, en principe, taxés, de plein droit ou sur option, à l'impôt sur les sociétés. Le taux de cet impôt a été progressivement réduit ces dernières années. Une trajectoire de baisse qui se poursuit jusqu'en 2022.

Le taux d'imposition

En 2021, les entreprises sont redevables de l'impôt sur les sociétés au taux normal de 26,5 % (contre 28 % en 2020). Un taux qui baissera à 25 % à compter de 2022.

Toutefois, selon le montant du chiffre d'affaires, ce taux peut varier, à la hausse ou à la baisse. Ainsi, un taux

réduit de 15 %, jusqu'à 38 120 € de bénéfice, s'applique aux petites et moyennes entreprises (PME). Jusqu'à présent, ce taux concernait les PME dont le chiffre d'affaires n'excédait pas 7,63 M€. Ce plafond est porté à 10 M€ pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021.

À NOTER Pour profiter du taux réduit, ces PME doivent aussi remplir des conditions relatives à la détention de leur capital.

Et le taux d'impôt sur les sociétés est seulement ramené à 27,5 % (au lieu de 26,5 %) en 2021 pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est égal ou supérieur à 250 M€.

Un paiement spontané

Il revient à l'entreprise de calculer elle-même l'impôt sur les sociétés et de le téléréglé de façon spontanée à l'administration fiscale.

Ce paiement prend d'abord la forme de quatre acomptes trimestriels (15 mars, 15 juin, 15 septembre, 15 décembre).

Puis, après la clôture de l'exercice, l'entreprise procède à la liquidation de l'impôt réellement dû. Une liquidation qui intervient lors de la déclaration des résultats de l'exercice. Le versement du solde correspondant étant effectué lors du dépôt du relevé de solde n° 2572, au plus tard le 15 mai de l'année suivant celle de la clôture de l'exercice lorsque celle-ci coïncide avec l'année civile (le 15 du 4^e mois qui suit la clôture de l'exercice pour les autres entreprises).

Baisse de l'impôt sur les sociétés			
	Taux d'imposition		
	Exercices ouverts à compter de 2020	Exercices ouverts à compter de 2021	Exercices ouverts à compter de 2022
CA < 7,63 M€	- 15 % jusqu'à 38 120 € de bénéfice - 28 % au-delà de 38 120 €	- 15 % jusqu'à 38 120 € de bénéfice - 26,5 % au-delà de 38 120 €	- 15 % jusqu'à 38 120 € de bénéfice - 25 % au-delà de 38 120 €
7,63 M€ < CA < 10 M€	28 %	- 15 % jusqu'à 38 120 € de bénéfice - 26,5 % au-delà de 38 120 €	- 15 % jusqu'à 38 120 € de bénéfice - 25 % au-delà de 38 120 €
10 M€ < CA < 250 M€	28 %	26,5 %	25 %
CA ≥ 250 M€	- 28 % jusqu'à 500 000 € de bénéfice - 31 % au-delà de 500 000 €	27,5 %	25 %

CET, taxe foncière : baisse des impôts de production

Appliquant l'une des mesures du plan de relance de l'économie, la loi de finances met en œuvre un allègement des impôts dits « de production », dès 2021. Cela vise, en pratique, la contribution économique territoriale (CET), composée de la cotisation sur la valeur ajoutée (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), ainsi que la taxe foncière acquittée au titre des établissements industriels.



Réduction de la CVAE

La CVAE est due, au profit des collectivités territoriales, par les entreprises dont le chiffre d'affaires hors taxes excède 500 000 €. Cette taxe est désormais réduite de moitié pour toutes les entreprises qui en sont redevables. Cette réduction correspondant à la part de l'impôt qui revient aux régions.

Parallèlement, le taux du plafonnement de la CET en fonction de la valeur ajoutée passe de 3 à 2 %. Une diminution qui vise à éviter que la réduction de 50 % de la CVAE n'entraîne une baisse corrélative du dégrèvement lié à ce plafonnement. Car, dans ce cas, la mesure ne serait pas réellement bénéfique aux entreprises.

À NOTER La CET ne doit pas dépasser un pourcentage de la valeur ajoutée produite par l'entreprise (« le plafonnement »). À défaut, l'entreprise bénéficie, sur demande, d'un dégrèvement à hauteur du différentiel entre la CET payée et le plafonnement.

Exonération de CET en cas de création d'établissements

Sur délibération des collectivités bénéficiaires de l'imposition, une exonération totale de CFE,

et donc de CVAE, pendant 3 ans, peut être instaurée pour les créations et extensions d'établissements réalisées à partir de 2021.

Cette exonération peut donc s'appliquer, au plus tôt :

- aux impositions dues au titre de 2022 pour les créations d'établissements (l'année d'ouverture étant déjà exonérée) ;
- aux impositions dues au titre de 2023 pour les extensions d'établissements (la période de référence utilisée pour calculer la CFE étant l'avant-dernière année précédant celle de l'imposition).

Pour en profiter, les entreprises doivent en faire la demande auprès du service des impôts dont relève l'établissement.

Réduction de la CFE et de la taxe foncière dues par les établissements industriels

Pour l'imposition à la CFE et à la taxe foncière, la valeur locative des établissements industriels est normalement évaluée selon une méthode comptable. Cette méthode est basée sur l'application de taux d'intérêts au prix de revient des différents éléments (bâtiment, terrain) de l'établissement. Taux qui sont désormais réduits de moitié, permettant d'alléger significativement la CFE et la taxe foncière dues pour ces établissements.