



REVUE DE PRESSE

Semaines 7
DU 15 au 19 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
- Stratégie logistique
- Décision PL

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

alison.paguette@lachainelogistiquedufroid.fr

La diffusion de cette revue de presse se fait dans le cadre d'un contrat avec le CFC (centre français d'exploitation du droit de copie). En effet, en application de l'article L 122 10 du code de la propriété intellectuelle, la photocopie d'un article de presse ou d'un extrait d'ouvrage au sein d'une entreprise, d'une administration, d'une association ou d'une autre organisation constitue une reproduction d'œuvre protégée qui nécessite donc l'autorisation du CFC. 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 Monde des Surgelés / La Chaine Logistique du Froid n’est plus qu’un seul maillon**
- **L’Officiel des Transporteurs / Transports Landry, un développement constant et maîtrisé**

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

- **Le Monde des surgelés / Baromètre : les performances du rayon grand froid**
- **LSA / Ce que dit Alexandre Bompard des résultats 2020 de Carrefour**
- **Les Marchés :**
 - *Intermarché assigné devant le Tribunal de Commerce de Paris*
 - *La boucherie artisanale davantage fréquentée en 2020*
 - *Fruits et légumes, un marché davantage sous pression*
 - *Produits laitiers : des fondamentaux solides*
 - *2020, mauvaise année pour la conchyliculture normande*
- **Les Échos / Un tiers des entreprises contrôlées par la répression des fraudes ne respectent pas les délais de paiement**

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

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - *Lancement de l’acte 2 du pacte pour une logistique métropolitaine*
 - *Vers une écotaxe régionale ?*
 - *Un bonus supplémentaire pour les PL électriques et hydrogène*
 - *Traçabilité : surgelés mais connectés*
- **Le Monde du surgelé / Une cellule autonome au CO2 chez Acfri**
- **Les Marchés / Des stands élevés dans le cadre du Codex Alimentarius**
- **Décision PL / Où en est le programme ECLER de Cemafroid ?**

PREMIERE PARTIE : L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

TRANSPORT ET LOGISTIQUE **Surgelé**

La Chaîne Logistique du Froid n'a plus qu'un seul et unique maillon

L'entité devient l'acteur unique de référence qui fédère et représente les spécialistes du transport, du stockage et de la logistique des produits frais et surgelés.

Imaginée en 2016 à l'initiative de l'UNTF (Union Nationale du Transport Frigorifique), de l'USNEF (Union Syndicale Nationale des Exploitations Frigorifiques) et de Transfrigoroute France, La Chaîne Logistique du Froid a adopté le 18 novembre 2020 un nouveau projet associatif. « *Trois raisons nous ont convaincus de nous réunir en une seule entité: la transversalité de nos métiers d'abord, nous obligeant ainsi à repenser la structuration des trois organisations jusqu'alors distinctes; la recherche de synergies ensuite, des équipes et des moyens, et enfin la nécessité de parler d'une même voix, afin de porter haut et loin les enjeux de la filière du froid et de défendre les intérêts de nos entreprises* » explique Jean-Eudes Tesson, son président. Dans ce sens, la création d'une vraie entité unique, fédérant près de 120 entreprises ou groupes de transport et de logistique sous température dirigée pour compte d'autrui, marque une avancée majeure pour la représentation du secteur. La Chaîne Logistique du Froid représente quelque 50 000 salariés, 80 000 véhicules, 875 000 m² de stockage en froid positif et enfin, un volume de stockage en froid négatif avoisinant les 8,5 millions de m³. Cette réunion des acteurs du transport et de la logistique intervient en outre dans un contexte où ces derniers sont sollicités à l'extrême depuis le premier confinement de mars. « *Avec d'un côté le rush des consommateurs en GMS ou en e-commerce, et de l'autre côté, la fermeture des restaurants, la situation inédite nous a conduits à concevoir en urgence des nouveaux plans de transport ou encore stocker des produits dont les marchés s'écroulaient, tout en assurant la protection de nos propres salariés du Covid* », rappelle le président de l'association. Sans parler maintenant du stockage et de la distribution des vaccins... ■ JFA



LANDRY : UN DEVELOPPEMENT CONSTANT ET MAITRISE

Dans les Deux-Sèvres, les Transports Landry sont bien implantés et fonctionnent principalement avec des clients locaux. L'entreprise se diversifie depuis quelques années dans la logistique, une activité en pleine croissance. Les Transports Landry, entreprise familiale dynamique basée à Thouars, dans les Deux-Sèvres, sont spécialisés dans le transport de marchandises palettisées et développent fortement leur activité logistique. Des entrepôts de 3 000 m² ont été inaugurés cette année, portant la surface de logistique totale à 16 000 m² sur trois sites, tous dans la zone de Talencia.

La société proposera à partir de janvier 2021 une nouvelle activité de logistique du froid.

En effet, elle reprend en gestion un entrepôt logistique en froid positif et congélation, déjà existant. *« L'occasion s'est présentée de nous développer sur ce segment que l'on ne connaît pas, explique Vincent Landry, cogérant des Transports Landry depuis 2016 avec sa sœur Alice Raimbault et le mari de celle-ci, Thomas Raimbault. Nous débutons avec un premier client – Lœul & Piriot, leader européen de la viande de lapin – avec lequel nous avons monté une société pour gérer cette activité. Nous savons qu'il y a des besoins, notamment dans la vallée de la Loire où les entreprises locales se voient contraintes de stocker leurs produits en Bretagne ou dans le nord de la France, car peu d'entrepôts adaptés sont disponibles. »*

En revanche, pas question de se diriger vers le transport du froid, un secteur jugé trop concurrentiel et trop contraignant par l'équipe dirigeante, qui a déjà fort à faire avec son activité de transport de fret industriel. Le principal client des Transports Landry est un fabricant de menuiseries, mais l'entreprise livre divers produits : des emballages pour l'industrie agro-alimentaire et la restauration, du linge pour les blanchisseries, des machines-outils, du mobilier... Les petits lots représentent un tiers des marchandises – et les demi-camions et camions entiers respectivement les deux autres tiers. Si les transports assurent 75 % du chiffre d'affaires, la partie logistique, plus récente, est en pleine croissance. Il y a cinq ans, elle représentait 5 % de l'activité. Aujourd'hui, elle atteint les 25 % et emploie une vingtaine de salariés. *« L'activité tourne autour de la préparation et du stockage de palettes, de la préparation de commande au colis (picking), et de l'e-commerce, détaille Thomas Raimbault. Nous recevons, par exemple, chaque jour entre 500 et 1 000 commandes de produits cosmétiques pour les particuliers par plusieurs clients – des sites de ventes privées essentiellement. »*

Apporter un plus aux clients

Lors du premier confinement, l'activité logistique a explosé. Les entrepôts étaient vides, le stock de cosmétiques totalement épuisé. Pendant cette période, les Transports Landry ont perdu de 40 à 50 % de chiffre d'affaires. Après un mois de juin correct, et un très bon mois de juillet, l'activité est revenue à la normale en août. Comme beaucoup d'autres entreprises du secteur, l'une des difficultés majeures a concerné les conditions de travail des conducteurs. *« Deux tiers de nos chauffeurs effectuent des transports au niveau national. Ils étaient confrontés aux restaurants fermés, aux sanitaires pas accessibles, etc. C'était compliqué de les motiver à bien faire leur travail »,* ajoute le transporteur. Des conditions qui se sont améliorées lors du second confinement, avec l'ouverture des restaurants routiers et des sanitaires sur l'autoroute, mais avec encore des problématiques sur les petites routes. *« Nous ouvrons nos sites aux chauffeurs extérieurs pour un café, une douche, explique Vincent Landry. Concernant notre activité, elle a*

légèrement diminué, mais c'est plutôt lié à des arrêts maladie de conducteurs. Nos clients n'ont pas cessé de produire. » Depuis plusieurs années, le chiffre d'affaires ne cesse de croître, à raison de 15 % par an. En 2012, le chiffre d'affaires s'élevait à 4 M€. Il a atteint 8 M€ en 2019. L'entreprise travaille essentiellement pour une clientèle locale – 80 % des clients se situent à 20 km alentour – et historique. L'équipe met un point d'honneur à apporter un regard différent à ses clients, afin qu'ils bénéficient d'un service complémentaire qu'ils n'auraient pas ailleurs. Par exemple, elle a conseillé à son client principal de modifier la taille des palettes utilisées. *« Ces palettes étaient trop grandes par rapport aux produits transportés. En adoptant des palettes plus petites, ils ont économisé 120 000 euros »*, détaille le cogérant. Idem au sein de son activité logistique. L'entreprise accompagne une start-up spécialisée dans des produits lessiviels écologiques, et la conseille sur les cartons à utiliser ou le type d'emballage adapté.

En matière de politique commerciale, *« nous cherchons à maintenir ou à développer nos parts de marché chez nos clients rentables. Notre portefeuille de clients suffit aujourd'hui à occuper nos camions »*, assure Thomas Raimbault. La sous-traitance de transport représente 15 à 20 % de l'activité. Il s'agit principalement de distribution, réalisée par le groupement Astre – que les Transports Landry ont rejoint en 1998. *« Le groupement nous apporte beaucoup, notamment pour la mutualisation des achats de tracteurs, précise l'entrepreneur. Nous répondons à des appels d'offre en commun. C'est ainsi que nous avons décroché des lignes pour Nestlé Waters. Et bien sûr nous pouvons nous affrêter entre adhérents. Sur la partie exploitation, il arrive parfois que nous n'ayons qu'une ou deux palettes à livrer, nous nous appuyons donc sur notre réseau pour les distribuer. »*

Un faible turnover

La société compte 36 véhicules (Mercedes, DAF et Renault) : des tracteurs et des semi-remorques pour 80 % de la flotte, le reste en porteurs ou camions-remorques. Elle totalise 65 salariés dont 36 chauffeurs. Aux deux tiers, le plan de transport s'effectue sur du national, sans lignes régulières. Un tiers des conducteurs reste en région. Le turnover est très bas. L'équipe dirigeante a mis en place des recrutements avec des formateurs en interne, ce qui sécurise le processus. *« Nous prenons une décision commune en fonction du savoir-être et du savoir-faire du candidat, explique Vincent Landry. Nous fonctionnons par le bouche-à-oreille par nos conducteurs, et les réseaux sociaux. Nous formons un à deux conducteurs par an, jeune ou en reconversion, par le biais du GET (groupement d'employeurs des transports). »* L'entreprise a bonne presse dans la région et met l'accent sur le confort des salariés. Le nouveau bâtiment par exemple – un investissement de 3,5 M€ – offre une terrasse extérieure et une salle de pause soignée. Il a été conçu par un architecte pour être basse consommation et bioclimatique. Car l'environnement est aussi une valeur forte des Transports Landry, certifiés Iso 14001 depuis dix ans. Les bâtiments sont équipés de panneaux photovoltaïques, d'une éolienne pour la consommation d'électricité, de récupérateurs d'eau de pluie pour laver les camions... et les tracteurs sont carrossés de façon aérodynamique ! Les codirigeants réfléchissent désormais à investir dans des camions fonctionnant au gaz.

Repères

- Siège : Thouars (79)
- CA 2019 : 8M€ au 30 juin (+ 13 %)
- Effectifs : 65 salariés
- Activités : transport de marchandise palettisée, entrepôts logistiques
- Moteurs : 36 tracteurs semi-remorques, porteurs, camions-remorques

DEUXIÈME PARTIE :

L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHE

le monde du surgelé janvier/février 2021

●●● ACTUS

Le baromètre IRI et

Les performances du Rayon Grand Froid P12 (CAM arrêté au 03 janvier 2021)

Évolution des ventes des surgelés et des glaces tous circuits GSA (HM + SM + EDMP + DRIVE + PROXI)

Le rayon Grand Froid	P12 décembre (vs P12 2019)	Dernier trimestre	Cumul annuel mobile
Évolution ventes en valeur			
Total surgelés + glaces	7,4%	10,9%	11,6%
Le surgelé sucré	5,3%	9,9%	9,7%
Le surgelé salé	7,9%	11,1%	12,3%
Évolution ventes en volume			
Total surgelés + glaces	3,9%	8,7%	9,9%
Le surgelé sucré	4,7%	9,5%	8,3%
Le surgelé salé	3,7%	8,6%	10,3%
Évolution ventes en unités			
Total surgelés + glaces	6,3%	10,3%	10,7%
Le surgelé sucré	5,8%	10,6%	9,7%
Le surgelé salé	6,4%	10,2%	11,1%

Les marques	P12 décembre (vs P12 2019)	Dernier trimestre	C.A.M.
Évolution ventes en valeur			
Les marques nationales	9,1%	12,9%	11,5%
Les MDD	5,8%	9,0%	11,6%
PdM MDD	49,5	50,4	48,0
Evol. PdM MDD	-0,8	-0,9	0,0

Les segments de produits	P12 décembre (vs P12 2019)	Dernier trimestre	C.A.M.
Évolution ventes en valeur			
Salé			
Poissons	2,3%	12,1%	19,2%
Fruits de mer	14,4%	14,9%	13,2%
Pizzas	3,5%	3,8%	5,7%
Entrées	7,2%	7,2%	6,0%
Légumes	1,3%	9,4%	13,1%
Plats cuisinés	6,2%	8,9%	8,8%
Sauces et herbes	11,7%	13,9%	9,9%
Viandes	13,0%	18,4%	17,1%
Pommes de terre	8,5%	10,1%	10,5%

Sucré			
Glaces à partager	-4,3%	-12,9%	-13,7%
Glaces en vrac	6,5%	11,6%	8,3%
Glaces individuelles	19,2%	19,5%	11,3%
Glaces fin d'année	-1,9%	-2,4%	-0,5%
Desserts et pâtisseries*	7,2%	8,7%	9,9%



Les circuits	Poids circuit en 2019	Evol. CA vs 2018
Concept HYPER	36,7 %	- 2,0 %
Concept SUPER	31,1 %	- 2,1 %
Concept DRIVE	6,9 %	+ 5,6 %
Concept EDMP	15,7 %	+ 0,6 %
Concept PROXI	9,7 %	- 2,3 %

(*) : dont fruits



CE QUE DIT ALEXANDRE BOMPARD DES RESULTATS 2020 DE CARREFOUR



Carrefour affiche de solides résultats pour 2020. Une année exceptionnelle pour le groupe, un "tournant" selon Alexandre Bompard, PDG de Carrefour. Ses citations clés à retenir. Le groupe Carrefour a dévoilé ce jeudi 18 février 2021 les résultats annuels de 2020. Alexandre Bompard, PDG du groupe, a commenté et précisé ses résultats, les "meilleurs depuis 20 ans". En 2020, le chiffre d'affaires du groupe est ainsi en croissance de +7,8% en comparable. Le chiffre d'affaires s'établit à 70,7 milliards d'euros HT. Florilèges des citations à retenir :

Une année 2020 exceptionnelle

« Cette année compte double selon moi. On se rapproche de 2022 ; il y a donc une ardente nécessité d'atteindre les objectifs financiers et opérationnels qu'on s'était fixés. Et c'est aussi une année où on doit accélérer. D'où le terme de tournant, de pivot. »

Des objectifs supplémentaires

"Notre résultat opérationnel courant s'est amélioré de 16 %, grâce surtout à nos activités de retail qui ont généré 630 millions d'euros. Notre meilleure performance est notre gestion du cash, nous avons 1,1 milliards d'euros de flux de trésorerie net. D'où de nouveaux engagements significatifs pour 2021 : une augmentation du NPS de 30 points d'ici à 2022. Une nouvelle cible de 2,4 milliards d'euros d'économies supplémentaires d'ici 2023. Et un objectif d'un milliard de trésorerie net par an, et cela dès 2021."

Meilleure visibilité

« Aujourd'hui on va atteindre 5,4 milliards d'économies en 2023 vs les objectifs initiaux qu'on dépasse déjà aujourd'hui. On maîtrise notre modèle et on est capable de donner de la visibilité aux investisseurs dans un contexte d'intensité concurrentielle. »

Les nouveaux piliers de la croissance

« Carrefour a un modèle de croissance durable. Il est basé sur le NPS, qui a augmenté trois fois plus vite en 2020 par rapport aux deux dernières années. C'est notre priorité pour tous les pays. Il repose également sur les tendances de consommateurs qui nous sont très favorables : le e-commerce s'est traduit par une croissance d'1,3 million de nouveaux clients, une augmentation des volumes et de notre productivité, ce qui a amélioré notre modèle. Demain, ce sera un actif de la plus haute valeur, d'autant plus que nos clients omnicanaux sont nos meilleurs clients. »

Le rachat avorté de Couche Tard

« Cette volonté du groupe Couche Tard est un signe positif qui prouve que Carrefour est attractif. Ma responsabilité était d'étudier cette offre sérieusement. Les discussions en étaient à un stade préliminaire avant d'être écourtées par le gouvernement. »

Management

"Je considère que ma responsabilité principale c'est de faire monter une génération de managers, c'est mon rôle. Je suis fier de voir Rami Baitieh accomplir ses missions ; il fait un travail colossal. J'ai des très bons managers en Espagne avec Alexandre de Palmas, Noël Prioux au Brésil... C'est une génération qui y croit, on est motivés. On a construit une équipe complémentaire avec des profils différents. C'est le gage de la réussite future."

NPS

Rami Baitiéh : " Notre NPS s'est amélioré de + 17 % sur les drives et les hypermarchés et de + 18 % sur les supermarchés. La culture du 5-5-5 a donné de très bons résultats. En France, cela renforce notre attractivité.

Déploiement de l'organisation TOP

Rami Baitieh "Notre projet Top vise à améliorer en magasin notre organisation. 130 hypermarchés et 20 supermarchés l'ont adopté en 2020. Le projet sera achevé d'ici à la fin de l'été. Cette bonne visibilité des prix et leur contrôle journalier en magasin nous a permis de gagner 10 points sur l'image prix."

Négociations commerciales

Nous avons signé il y a deux jours avec 95 % des PME et des produits agricoles. On a encore cette capacité de revaloriser un certain nombre de matières premières, comme on l'a fait hier sur le prix du lait. Avec les multinationales on fait notre travail de négociateurs. Quand on discute avec Coca Cola ou Red Bull je n'ai pas d'avantages particulier à leur donner. Je n'ai pas l'impression de mettre en péril leurs comptes ou des filières".



INTERMARCHE ASSIGNE DEVANT LE TRIBUNAL DE COMMERCE DE PARIS

Bruno Lemaire demande une sanction de 150,75 millions d'euros à l'encontre d'Intermarché. Plusieurs sociétés de l'enseigne Intermarché sont assignées pour des pratiques commerciales abusives dans leurs relations avec 93 de leurs fournisseurs, annonce un communiqué commun des ministres Bruno Lemaire, Agnès Panier-Runacher et Alain Griset, respectivement en charge de l'Economie, de l'Industrie et des Petites et Moyennes Entreprises. Parmi les sociétés assignées, figurent notamment ses centrales internationales de services, Agecore et Intermarché Belgique (ITM Belgique). Cette assignation devant le Tribunal de commerce de Paris s'inscrit dans une action visant à examiner le rôle des centrales d'achat, de référencement ou de services dans les négociations commerciales de la grande distribution française. Elle constitue l'aboutissement d'une enquête menée par la DGCCRF depuis 2018 sur les activités de ces deux centrales. « Depuis la création d'Agecore en 2016, le distributeur a imposé à de nombreux fournisseurs, par divers moyens de pression (arrêts de commandes, déréférencements, etc.) la conclusion préalable d'un contrat international avec Agecore puis avec ITM Belgique, pour pouvoir continuer à distribuer leurs produits dans le réseau en France ». Les ministres demandent au Tribunal de Commerce de prononcer une sanction de 150,75 millions d'euros, correspondant à 1 % du chiffre d'affaires réalisé.

LA BOUCHERIE ARTISANALE DAVANTAGE FREQUENTÉE EN 2020

Le chiffre d'affaires des boucheries artisanales pour les viandes (hors volailles) aurait atteint 2,401 milliards d'euros en 2020 selon les données de Kantar rapportées par Interbev. C'est 15,1 % de plus qu'en 2019 (2,085 milliards). Fermeture de la restauration et réorientation des achats vers les circuits de proximité ont donc doublement bénéficié aux opérateurs. Au mois de décembre, les ventes ont même dépassé de 27,5 % leur niveau d'un an plus tôt, avec un chiffre d'affaire estimé à 203,782 millions d'euros. Cette bonne demande dans la boucherie traditionnelle a profité aux animaux haut de gamme, vaches allaitantes bien conformées et agneaux sous label notamment.

LEGUMES : UN MARCHÉ DAVANTAGE SOUS PRESSION

Légumes : Avec le redoux, la nette reprise des apports de chou-fleur breton —441 000 têtes, commercialisées mardi— a entraîné un effondrement des tarifs, sur un marché prudent, tant sur l'Hexagone qu'à l'export. De même, les plus larges disponibilités d'endive et de poireau se négocient à des prix revus à la baisse. Le marché de la salade manque aussi de dynamisme, chez la plupart des expéditeurs. À l'inverse, les mises en place du concombre français bénéficient d'une météo plus favorable, et face à la moindre concurrence européenne, les ventes sont fluides et les prix soutenus.

Fruits : En pomme, le rythme des sorties demeure variable selon les régions et les destinations. Quelques promotions stimulent cependant le commerce. Les prix sont globalement reconduits. L'offre de fraise méditerranéenne se développe sur les marchés grossistes. Et face à une demande en recul, les cours se réajustent à la baisse. Le commerce de la poire reste inchangé : l'offre décline et les cours conservent des niveaux fermes.

PRODUITS LAITIERS : DES FONDAMENTAUX SOLIDES

Le marché français du beurre reste ferme dans l'ensemble, après sa récente remontée. Les stocks sont jugés assez larges mais la demande est bien orientée que ce soit à l'export, vers l'industrie ou en GMS. En crème, les prix demeurent tout aussi fermes, alors que l'offre et la demande vont rapidement augmenter avec l'arrivée du printemps. En poudres de lait, le marché a donné quelques signes d'essoufflement. Il faut dire que l'offre des États-Unis est pressante et compétitive. Pour autant, pas de quoi inquiéter durablement les opérateurs. D'une part la poudre de lait écrémé américaine n'est pas toujours substituable à l'offre européenne pour des raisons de qualité. De l'autre, les stocks sont limités en Europe et la hausse de la collecte devrait être contenue. En ce moment, les Chinois ne sont pas aux achats puisqu'ils célèbrent le Nouvel An, mais ils devraient rapidement revenir. Enfin l'origine UE reste bien plus compétitive que la Nouvelle-Zélande. Du côté des fromages, on peut noter que le marché américain embourbé avec la pandémie donne des signes d'amélioration, alors que la RHF commence à rouvrir ses portes dans certains États.

2020, mauvaise année pour la conchyliculture normande

La France assure la quasi-totalité de la production européenne d'huîtres creuses. De la Manche à la Méditerranée, la production ostréicole française (huîtres creuses et plates) est évaluée à 130 000 tonnes en moyenne. La Normandie en produit environ un cinquième. Pour les moules de bouchot, la production normande est de l'ordre du quart de la production de l'Hexagone, estimée à 21 000 tonnes. Dans son rapport annuel, la chambre d'agriculture de Normandie met en avant trois points noirs pour les filières huîtres et moules normandes en 2020 : la présence du norovirus en début d'année a conduit à la fermeture de sites de production et le rappel de lots en pleine période de commercialisation. Ce qui a aussi nui à la consommation en janvier et février. Puis le covid a frappé durement la filière, entre l'arrêt de la restauration, des marchés, des dégustations et la moindre présence des produits de la pêche sur les étals. Enfin il est mentionné que les mytiliculteurs continuent de subir une très forte prédation par les araignées de mer. En 2020, ce phénomène aurait généré un déficit de production de 25 %.

Les Echos

UN TIERS DES ENTREPRISES CONTROLEES PAR LA REPRESSON DES FRAUDES NE RESPECTENT PAS LES DELAIS DE PAIEMENT



L'an passé, le total des amendes a atteint 30 millions d'euros. Les hypermarchés Cora arrivent en tête des mauvais payeurs avec une amende de 2 millions d'euros.

Le groupe Cora a écopé d'une amende de 2 millions d'euros l'an passé pour ne pas avoir respecté les délais légaux de paiement de ses fournisseurs. (Allili Mourad/SIPA)

Un tiers des entreprises contrôlées l'an passé par la Direction générale de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF) en 2020 sont de mauvais payeurs. « *Près de 30 % des entreprises payaient une fraction non négligeable de leurs factures au-delà des délais légaux* », selon un communiqué de l'administration publié ce lundi.

Le chiffre est à peu près le même que celui de 2019. Toutefois, la DGCCRF a procédé à moins de contrôles en 2020 qu'en 2019. Un peu plus de 900 entreprises ont reçu la visite des inspecteurs de Bercy l'an dernier alors qu'elles avaient été plus de 1.500 l'année précédente. Le Covid - qui a fait grimper les délais de paiement des factures entre entreprises-, le confinement et le télétravail n'ont pas facilité la tâche des fonctionnaires du ministère des Finances.

30 millions d'euros d'amendes

Les amendes ont atteint près de 30 millions d'euros en 2020, contre 35 millions en 2019. La palme revient au groupe de grande distribution Cora, qui écope d'une amende de 2 millions d'euros. D'autres comme le transporteur routier XPO, La Banque Postale, l'organisme de formation Agefos, le chimiste Lubrizol ou encore Tereos, une société spécialisée dans le transport et la transformation de la betterave en produits finis, ont été épinglés. Depuis quelques années, la direction des fraudes pratique le « *name and shame* » qui consiste à rendre public le nom des mauvais payeurs. Dans son rapport annuel publié à l'automne dernier, l'Observatoire des délais de paiement notait que « *les retards de paiement d'une entreprise s'expliquent généralement par une organisation mal adaptée à la réglementation : nombre insuffisant de campagnes de paiement au cours d'un même mois, circuits de vérification et de validation internes trop longs ou trop complexes, en particulier lorsque les services de comptabilité sont délocalisés, externalisés ou partagés* ». Mais le télétravail a pu participer l'an passé à l'allongement des délais de paiement puisque les entreprises ont dû adapter leur organisation.

Et surtout, de nombreuses entreprises ont connu des difficultés financières avec les fermetures administratives et la crise économique liée au Covid-19. Certaines ont parfois préféré reporter sur leurs fournisseurs leurs difficultés de trésorerie. Selon le cabinet ARC spécialisé dans le recouvrement de créances, les délais de paiements au-delà des délais légaux se sont allongés l'an dernier, passant en moyenne de 10 à 18 jours pour les PME.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



LANCEMENT DE L'ACTE 2 DU PACTE POUR UNE LOGISTIQUE METROPOLITAINE

Lancé en juin 2018, le pacte pour une logistique métropolitaine du Grand Paris entre dans une nouvelle phase. Avec pour objectif une décarbonation des mobilités franciliennes d'ici à 2030, la Métropole souhaite engager des projets logistiques concrets sans préciser les mesures d'accompagnement à l'attention des transporteurs et logisticiens. Décarboner la mobilité francilienne d'ici à 2030. Telle est l'ambition réaffirmée par la Métropole du Grand Paris au sein d'une zone à faibles émissions (ZFE) limitée par l'A86. Cette ZFE rassemble 5 millions d'habitants, 2,5 millions de véhicules, toutes activités confondues, et 79 communes sur les 131 que compte la Métropole. Après les véhicules Crit'Air 5, à partir du 1^{er} juin 2021, ce sont les Crit'Air 4 qui y seront interdits de circuler. Fixé par Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, ce cap couvre toutes les mobilités des particuliers ainsi que des professionnels. Pour structurer cette démarche avec ces derniers, un Pacte pour une logistique urbaine a été lancé en juin 2018. Comptant aujourd'hui 82 partenaires publics/privés, son bilan a été présenté le 9 février. Rappelées par Jean-Michel Genestier, chargé de la mise en œuvre du pacte, 12 mesures prioritaires avaient été identifiées en juin 2018 autour de quatre axes : « *optimiser les flux et les livraisons, favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux, valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme et les projets d'aménagement, et intégrer le consommateur comme maillon facilitateur de la chaîne logistique* ».

Vers des réglementations urbaines harmonisées

Perturbées par le mouvement des Gilets jaunes, les élections municipales et la crise sanitaire, les deux années écoulées ont permis de structurer la démarche autour de plusieurs protocoles et guides. L'un d'eux concerne l'harmonisation des réglementations de transport de fret avec la publication d'un référentiel. Bâtie avec les transporteurs et les logisticiens, assure-t-on, « *cette "boîte à outils" à l'attention des collectivités, vise à définir un cadre réglementaire commun et partagé par les professionnels* », explique Martine Vasquez, cheffe de projet de fret urbain pour la Ville de Paris. Face à une forte hétérogénéité des règles en vigueur, il a été décidé de retenir trois critères principaux pour les harmoniser : la longueur des véhicules fixée à 12 mètres maximum, les horaires d'accès compris entre 7 heures et 17 heures ou entre 7 heures et 20 heures, et un temps de stationnement sur les aires de livraison de trente minutes maximum. La Ville de Paris s'en est d'ailleurs inspirée pour réviser son règlement marchandises fin 2020 en reprenant comme critère la longueur des véhicules et non plus la surface au sol. La révision du règlement parisien comprend aussi la prise en compte des normes Crit'Air à la place des normes Euro des véhicules. Après un premier test sur les communes de Drancy, Romainville et Les Lilas, de nouvelles expérimentations plus étendues sont annoncées dans les prochains mois pour évaluer ce référentiel sur le terrain.

Relancer la dynamique

Les autres réalisations ayant fait l'objet d'un protocole seront disponibles sur le site de la métropole au cours du premier trimestre 2021. Elles ont porté sur le développement de la logistique urbaine fluviale, l'intégration de la fonction logistique dans l'aménagement et les projets immobiliers, la mutualisation des

espaces logistiques, et la sensibilisation des consommateurs à la logistique urbaine. Sur la base de ces travaux, Patrick Ollier a donné pour mission à Jean-Michel Genestier de présenter d'ici à juin 2021 « *au moins une action concrète* » autour de cinq thèmes composant l'acte 2 du pacte pour une logistique métropolitaine. Ces cinq thèmes sont : « *faciliter la transition énergétique des véhicules dans le cadre de la ZFE, repenser la logistique du dernier kilomètre en lien avec l'essor de l'e-commerce et la transition numérique du commerce, développer la logistique fluviale, réimplanter le foncier logistique en milieu dense, et promouvoir la data au service de la logistique* ». La décarbonation des mobilités franciliennes d'ici à 2030 suppose plusieurs conditions. L'une d'elles est l'acceptation par les particuliers et les professionnels, qui peut dépendre des mesures d'accompagnement envisagées pour atteindre l'objectif fixé. Or, si Patrick Ollier et Jean-Michel Genestier assurent que les dispositions à venir ne seront pas fondées sur « *une écologie punitive* », aucune mesure incitative ou de financement n'a été évoquée le 9 février. En revanche, un projet de vidéosurveillance est à l'étude pour contrôler l'accès des véhicules dans la ZFE.

VERS UNE ECOTAXE REGIONALE ?

Un rapport sur la mobilité en grande couronne d'Île-de-France appelle à instaurer « une écotaxe » sur les poids lourds pour financer une partie d'un « plan Marshall des mobilités ». Les professionnels du secteur ne cachent pas leur agacement. Sept ans après l'abandon de l'écotaxe poids lourds, le sujet refait surface, cette fois-ci au niveau régional. Un rapport sur l'avenir de la mobilité en grande couronne d'Île-de-France préconise « *un plan d'urgence dédié* » avec un « *investissement massif* » s'appuyant « *sur de nouveaux financements* », parmi lesquels une écotaxe régionale ciblant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Dans le texte, les auteurs (François Durovray, président LR du conseil départemental de l'Essonne, et sept parlementaires essonnais dont Cédric Villani) déplorent que les investissements pour les transports s'effectuent « *essentiellement au bénéfice de l'hyper-centre parisien et de la petite couronne. La région-capitale, une métropole-monde, ne peut fonctionner durablement avec « un système de transport à deux vitesses* », soutiennent-ils. Selon eux, il est « *légitime* » que les utilisateurs de véhicules lourds « *contribuent à l'entretien et au développement des infrastructures de transport* ». Face à des besoins structurels criants, de multiples solutions sont programmées (46 dans les domaines ferroviaire et routier de transport en commun), sans jamais dépasser le stade du projet car elles sont bloquées par leur financement.

Intégrer les transporteurs dans la discussion

L'écotaxe, qui « *devrait intégrer le principe de pollueur-payeur* », favoriserait un rééquilibrage des conditions de concurrence entre le fret routier et ferroviaire, appuient les auteurs. Un principe qui reste difficile à faire passer auprès des transporteurs français. « *L'acceptation passera par une affectation de la taxe, indique François Durovray dans les colonnes du journal Le Monde. On doit absolument éviter qu'elle aille se noyer dans le budget général.* » Du côté de l'OTRE, on ne cache pas un agacement croissant face à une nouvelle idée de taxation, destinée a priori au financement d'infrastructures de transport mais qui concernent avant tout le transport de voyageurs. Les auteurs du rapport préconisent, par exemple, de généraliser la mise en place de voies express de transports collectifs le long des axes autoroutiers ou encore de réduire les tarifs et abonnements payés par les habitants de grande couronne. « *Il faudrait consulter les professionnels de la route, les intégrer dans les discussions, assure Yann Viguié, secrétaire général de l'OTRE Île-de-France. Les transporteurs sont déjà multitaxés ! Ils contribuent au versement mobilité pour rembourser une partie du transport de leurs salariés, paient pour garer les camions et VUL sur les parkings et aires de stationnement... Ces mesures ont déjà pour but de financer le transport et le Grand Paris.* » Et, rappelle-t-il, d'autres projets pèsent sur le secteur, comme la fermeture de routes aux camions et véhicules, par exemple le périphérique ou une voie de l'A15 qui serait réservée au covoiturage. L'idée d'une taxation spécifique des poids lourds au niveau régional était déjà apparue au début de l'année avec la création de la collectivité européenne d'Alsace, qui a récupéré les compétences sur les routes et autoroutes non concédées. Les responsables ont évoqué leur intention de mettre en place dès que possible une écotaxe pour empêcher le détournement de flots de camions venus d'Allemagne, où ils sont soumis à un impôt poids lourds.

UN BONUS SUPPLEMENTAIRE POUR LES POIDS LOURDS ELECTRIQUES ET HYDROGENES



Pour un camion électrique, le cumul des deux aides, bonus plus suramortissement, peut atteindre 100 000 €.

Dans le cadre du plan de relance, le gouvernement propose 50 000 € de bonus pour l'acquisition d'un poids lourd électrique. Le suramortissement a également été prolongé jusqu'en 2024 pour les modèles électriques et hydrogène, mais également d'autres énergies alternatives au Diesel. **Afin d'encourager le développement des véhicules lourds zéro émission**, le gouvernement a budgété une enveloppe de 100 M€ dans le cadre du plan France Relance pour soutenir l'acquisition de camions, autobus ou autocars fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. **Ces bonus se montent à 50 000 € pour l'achat ou la location longue durée de camions et 30 000 € pour les autobus et autocars. S'il est désormais possible d'acquérir des bus hydrogène, ce n'est pas encore le cas des camions lourds où l'offre est encore balbutiante : les transporteurs devront se tourner vers les nouveaux modèles tout électrique désormais au catalogue des constructeurs.**

100 MILLIONS SUR DEUX ANS

"Le transport routier de voyageurs et de marchandises joue un rôle central pour la vie économique et sociale de notre pays. La crise sanitaire que nous traversons a particulièrement souligné l'importance du transport routier de marchandises tant sur le plan économique que de la réponse aux besoins de la population", ont indiqué le 15 décembre 2020 le **ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari** et la **ministre déléguée à l'industrie, Agnès Pannier-Runacher**. Ces derniers ont précisé que ce bonus sera valable deux ans et dans la limite de 100 millions d'euros, avec un premier bilan dans les six mois. Le montant de 100 millions - jugé trop faible par les organisations professionnelles - pourrait être **revu à la hausse en cas d'une forte demande**. C'est du moins ce qu'a laissé entendre le ministère lors de la réunion interministérielle avec les représentants professionnels qui s'est tenue le même jour.

JUSQU'À 100 000 € PAR POIDS LOURD

Cette nouvelle aide est cumulable avec le dispositif du suramortissement pour les véhicules lourds (de plus de 2,6 t) utilisant des énergies propres, qui a été récemment **prolongé jusqu'au 31 décembre 2024** dans le projet de loi de finances. Pour un camion électrique, **le cumul des deux aides peut ainsi atteindre 100 000 €.**

La mesure de suramortissement concerne également d'autres carburants alternatifs au Diesel comme le gaz naturel pour les véhicules (GNV), le gaz naturel liquéfié (GNL), le biométhane carburant (bioGNV et bioGNL), le carburant ED95 composé d'un minimum de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole et le carburant B100 composé à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.



DOSSIER : TRAÇABILITÉ, SURGELÉ MAIS CONNECTÉ

Injonctions contradictoires. La fiabilité de la chaîne du froid est un enjeu sanitaire comme le rappelle « la logistique du vaccin ». Coïncée entre des chargeurs qui demandent un acheminement en « juste à temps » et des contraintes locales de livraison défavorables aux poids lourds, au diesel et à l'élargissement des amplitudes horaires de livraison, la logistique du froid doit se réinventer.

ENTRE TRAÇABILITE EXIGEE ET TRANSITION ENERGETIQUE

La logistique du froid concentre toutes les difficultés. Traçabilité, transition énergétique, acceptabilité en ville ou recherche de chauffeurs candidats pour travailler la nuit ne sont que quelques-unes des préoccupations des transporteurs du froid. Ils doivent en permanence ajuster leur arsenal technologique pour assurer un service sans faille, avec un impact environnemental réduit. Omniprésent, mais imperceptible. Tel doit être le transport de demain dont rêvent les populations urbaines. Elles sont avides de livraisons instantanées, mais réfractaires à toute forme de nuisance. Seuls les experts du secteur peuvent réussir le travail d'équilibriste entre les nouvelles contraintes du transport et les spécificités de la chaîne du froid. À cette complexité s'ajoute la conjoncture, défavorable. La suspension de la restauration hors foyer ou hors domicile (RHF, RHD) entraîne une baisse de 15 % des volumes alimentaires confiés aux transporteurs. Ces derniers doivent également composer avec les ralentissements industriels qui les privent parfois de fret de retour. La rentabilité en souffre tandis que les coûts opérationnels ne baissent pas.

Les frigorigènes contraints de réduire leur effet de serre

À moins d'utiliser un échangeur de température avec un fluide froid (cryogénie indirecte), la production de froid à bord du véhicule s'obtient par compression, puis détente d'un fluide frigorigène. Celui-ci a un impact environnemental significatif s'il s'échappe dans l'atmosphère, mais c'est aussi à son niveau que la chaîne du froid trouve l'une de ses plus grandes marges de progression dans le cadre d'une démarche responsable. Comparé à celui des fluides frigorigènes classiques comme les hydrofluorocarbures (HFC), l'effet de serre du CO₂ (R-744) est dérisoire. C'est pourquoi le CO₂ est l'un des frigorigènes de l'avenir malgré la difficulté technique qu'il entraîne.

Rappelons que le potentiel de réchauffement global (PRG) d'un gaz à effet de serre (GES) est mesuré par comparaison au CO₂. Utiliser celui-ci comme réfrigérant correspond donc à un PRG égal à 1 tandis que le très usuel R452A (HFC + HFO) a un PRG qui s'élève à 1 888 ! Mais c'est bien peu face au R12 (CFC) dont le PRG atteint 10 900. Qu'est-ce que ça veut dire ? Rejeter 1 g de R452A dans l'atmosphère produit le même effet de serre, et donc le même dérèglement climatique, que le rejet de 1 888 g de CO₂. Lors de la recharge des circuits de réfrigération, l'attention des professionnels est attirée sur certains prix trop attractifs pour être honnêtes. Ils conduisent à l'injection de frigorigènes non conformes à la réglementation. Créée par Shell en 1931 et connue pour ses bouteilles de butane ou de propane (GPL), la marque Butagaz du groupe DCC Energy a étendu son portefeuille de produits en 2020 en se lançant dans les gaz frigorigènes. Les fluides frigorigènes dont le PRG est supérieur à 1 500 sont utilisables jusqu'en 2025. En 2030, ces mêmes produits devront avoir un PRG inférieur à 150. On retrouve là des échéances réglementaires qui correspondent également à

l'émission polluante des camions. La mesure de celle-ci est maladroitement limitée au pot d'échappement en ignorant l'impact environnemental global des motorisations non diesel.

La révolution silencieuse des groupes

Dans le cas général, un groupe traditionnel est entraîné par un petit moteur diesel. Au passage, on note qu'un niveau faible dans son réservoir est sa principale cause d'arrêt imprévu et de perte de la cargaison. Ce seul motif justifie le recours à un groupe communicant capable d'alerter le responsable de flotte ou le chauffeur grâce à son smartphone. Les principaux fabricants de groupes frigorifiques, notamment Thermo King et Carrier Transicold, ont une télématique qui comprend géolocalisation et suivi technique des véhicules. La tendance est à la maintenance connectée et prédictive. Dans ce domaine, Blue Track est l'offre de Thermo King.

Tandis que les livraisons urbaines sont de plus en plus contraintes de recourir à des énergies alternatives pour les moteurs de traction, les groupes frigorifiques suivent aussi cette tendance. Depuis septembre 2020, Perrenot exploite pour Franprix un MAN eTGM (26 t) carrossé par Frappa et réfrigéré par cryogénie (azote indirect). Il s'agit du premier camion électrique et frigorifique de 26 t (10 t utiles) exploité régulièrement à Paris. Ce véhicule réalise deux tournées quotidiennes pour desservir une dizaine de magasins en parcourant près de 100 km. Après une première phase d'expérimentation et plus de 12 000 km parcourus, le transporteur envisage d'exploiter le véhicule pour trois tournées quotidiennes. Il nécessite deux ravitaillements hebdomadaires en azote liquide dans le cadre d'une utilisation en froid positif exclusivement. Le coût du véhicule serait deux fois plus élevé que celui d'un véhicule thermique.

Dans sa classe de tonnage, ce véhicule électrique est une exception dans le paysage de la distribution urbaine. Il pourrait être rejoint par mille camions électriques frigorifiques en cas de concrétisation de la commande de 1 000 camions Volta Zero (16 t) auprès de la start-up Volta Trucks par le loueur Petit Forestier. Les déboires du camion hydrogène Nikola et du poids lourd électrique Tesla incitent à la plus grande circonspection vis-à-vis des start-up qui prétendent s'imposer instantanément comme des constructeurs de poids lourds.

GNC en ville et essieu générateur pour la longue distance

En attendant la propulsion électrique et la baisse des coûts, les motorisations gaz ont notablement pris position en ville car elles profitent de la vignette Crit'Air 1. Au sujet de ce sésame, rappelons qu'il est également accessible à travers le carburant ED95 et les motorisations hybrides rechargeables que seul Scania propose actuellement en gamme lourde. Les porteurs avec motorisation GNC gagnent à utiliser un groupe de réfrigération. La solution « piquage gaz » de Carrier Transicold permet de ravitailler les bouteilles affectées au moteur de traction et celles destinées au groupe Supra CNG depuis un même orifice de remplissage. Et parce que l'univers de la distribution se doit d'être le monde du silence, ce groupe est éligible au label Piek.

Au niveau des semi-remorques, nous assistons au développement de groupes à entraînement électrique dont les batteries sont rechargées par un essieu équipé d'un générateur. Lors des phases de ralentissement, cet essieu produit du courant et agit comme un ralentisseur. Chez Carrier Transicold, ce montage est appelé E-Drive. À titre expérimental, celui-ci est associé au CO₂ employé comme frigorigène dans le cadre d'essais en flotte menés depuis 2016. En France, cet équipement a été monté sur une semi-remorque qui roule pour Biocoop. Le groupe électrique et autonome Vector eCool de Carrier Transicold a été lancé commercialement en octobre 2020.

Des carrosseries toujours plus connectées

Après les groupes de réfrigération et les sondes de température, c'est la caisse frigorifique dans son ensemble qui entre dans l'ère de l'IoT. La semi-remorque Next de Chéreau ou la caisse Multiplex de

Lamberet témoignent de cette tendance. « *Ça ne sert à rien de mettre trop d'informations à la disposition des utilisateurs car il leur manque les personnes pour les exploiter. Nous avons fait le choix de l'efficacité immédiate. Nous nous concentrons sur la température et nous permettons à l'utilisateur de choisir les alarmes qu'il souhaite recevoir* », commente Erick Méjean, P-dg de Lamberet SAS. Appartenant à 100 % à Xinfai, ce carrossier produit annuellement quelque 7 500 véhicules et caissons frigorifiques dont 3 500 VUL répartis entre les marques Lamberet et Kertsner, 1 800 à 1 900 porteurs PL et 2 100 à 2 200 semi-remorques. Le marché français absorbe 50 % du volume, mais il représente 60 % du chiffre d'affaires en raison d'un niveau d'équipement plus élevé que celui demandé par les clients export.

La demande française favorise les configurations duplex et bi-températures ainsi que les semi-remorques à voie élargie ou à essieux orientables, disposition pour laquelle Lamberet propose plusieurs solutions. À propos du niveau d'exigence des acheteurs, « *Le client Lamberet aime les produits bien finis, beaux et novateurs* », commente Erick Méjean. « *Il y a des différences de conception significatives entre nos véhicules conçus pour passer beaucoup de temps sur la route comme nos Greenliner qui font largement appel à l'aluminium au profit de la charge utile, et notre gamme HD destinée à être mise à quai de façon répétée au cours d'une même journée.* » Lamberet occupe 25 % du marché français des porteurs frigorifiques et constate une pression constante à propos de leurs dimensions et motorisations, avec une demande sensible en faveur du GNC. Ce carrossier met en avant sa porte Distri + avec rideau d'air intégré ainsi que sa cloison intérieure mobile Ergowall. Elle se caractérise par sa légèreté et par sa mousse insensible à l'alourdissement par condensation. À propos du marché, l'industrie pharmaceutique constitue un relais de croissance. Pour le reste, la quantité de nourriture transportée restera à peu près la même, selon l'état de la RHD. C'est la façon dont elle va être transportée et distribuée qui risque de changer. La tendance est à la multiplication des petits véhicules frigorifiques.

L'lot participe à la traçabilité

Aux possibles variations de température à bord du véhicule frigorifique s'ajoutent l'exposition aux vols et le risque de permutation de colis entre destinataires. Ces risques sont amplifiés sur le dernier kilomètre où le développement de la traçabilité est souvent souhaitable.

Développer la traçabilité est pleinement justifié 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. C'est le cas en cas d'emploi de plaques eutectiques et de simples sacs isothermes car la température qu'ils maintiennent dépend du temps de transport et de la température ambiante. Le respect de la température de consigne à bord du véhicule frigorifique est contrôlé au moyen de sondes qui sont désormais communément intégrées à une télématique. Dans ce domaine, on trouve celles des fabricants de groupes frigorifiques et celles de télématiciens indépendants. Pour les surgelés, les instruments de mesure de la température doivent être conformes aux normes stipulées par l'alinéa 2 de l'article 2 du règlement CE 37/2005. En pratique, les litiges sont moins liés à un problème technique qu'à des erreurs humaines. À la géolocalisation du véhicule pendant sa tournée peut s'ajouter la détection de l'ouverture de ses portes afin de vérifier qu'elle a lieu en des points prévus pour la collecte ou la livraison. Aujourd'hui, l'IoT (Internet of things) permet de localiser une palette, voire un colis connecté. La sonde qui équipe l'un de ces contenants peut 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. Connectwave est l'un des organismes qui dresse un panorama des solutions actuellement disponibles. 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 est particulièrement adapté aux ruptures de charge multiples, mais il 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 dont les données sont transmises lors de leur connexion physique à un ordinateur. Plus simple, la pastille Topcryo de Cryolog se contente de changer de couleur pour signaler une excursion de température. Elle existe en différentes versions selon le cahier des charges du transporteur.

Leader au Royaume-Uni, Microlise prend position en France

Microlise revendique 500 000 véhicules connectés dans le monde et la confiance de grandes enseignes britanniques (Asda, Sainsbury, Tesco, Waitrose). Spécialiste des solutions embarquées, ce télématicien assure le suivi de température en se connectant au groupe frigorifique ou en utilisant ses propres sondes dont quatre peuvent être installées à bord d'un même véhicule. Des capteurs complémentaires pour la détection d'ouverture des portes sont également proposés. Le chauffeur est informé des alertes par une appli sur smartphone. Celle-ci participe également à la saisie des preuves électroniques de livraison et à la prise en considération de demandes du client, notamment le relevé de la température au cœur du produit lors de la livraison. À l'attention du gestionnaire de flotte, un même tableau de contrôle réunit températures et informations liées aux tournées. D'autres télématiciens comme Astrata, Ekolis ou Vehco proposent également d'intégrer le suivi de température à leur système de suivi de flotte.

TLC CHOISIT SOPAC ET WEBFLEET

Exploitant 32 VUL, 4 semi-remorques et 2 camions « matières dangereuses » équipés de chariots embarqués, les Transports Le Clainche se consacrent au transport frigorifique express et à la messagerie en Loire-Atlantique ainsi qu'en Vendée. Ils se sont équipés d'une télématique avec la volonté de réunir le suivi de flotte et celui des températures à bord sur un même outil. Créés par Frédéric Le Clainche, les transports éponymes ont une activité de stockage sur 1 000 m² en froid positif, et sur 50 m² en froid négatif. Leur agrément HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point, analyse des dangers et points critiques pour leur maîtrise) et l'agrément sanitaire au titre du règlement CE n° 853/2004 ont justifié l'enregistrement des températures dans les entrepôts et les véhicules. Au-delà du respect des normes et des alertes en cas de dysfonctionnement ou d'excursion de température, le transporteur a souhaité que sa télématique facilite sa gestion RH autant que son activité de distribution urbaine, tout en participant à la satisfaction client, sans oublier de suivre les comportements au volant. Le choix s'est porté sur des enregistreurs de température radiofréquence Sopalog RF avec hub 2G et plug-in Sopac pour l'échange de données avec Webfleet. Ce télématicien fournit pour sa part des boîtiers de géolocalisation LINK 710 (avec historique d'utilisation, données moteur, planning du véhicule) et les terminaux PRO 2020 destinés aux conducteurs. Ce terminal participe à la formation en continu à l'écoconduite. Sur ce point, l'économie annoncée atteint 5 % de la consommation de carburant grâce à une conduite adaptée et à la réduction du temps de fonctionnement du moteur à l'arrêt. Selon Frédéric Le Clainche, « ces solutions nous ont apporté un gain de productivité, mais aussi de crédibilité vis-à-vis de nos clients actuels. Elles vont nous permettre de pénétrer de nouveaux marchés ». En pratique, le dispositif apporte un suivi en direct de la progression des missions et l'affichage des températures de transport sur une même plateforme. La qualité du service au client profite du respect des horaires de livraison et d'un délai de réaction réduit. L'automatisation des sauvegardes est l'un des facteurs d'amélioration de la productivité de l'entreprise.

REFROIDISSEMENT ET SURGÉLATION

Une cellule autonome au CO₂ chez Acfri

L'équipementier français lance la première cellule de refroidissement et surgélation à grande capacité, alimentée par un groupe logé autonome fonctionnant au CO₂.

En cuisine centrale et dans l'industrie agroalimentaire, Acfri était déjà capable de raccorder ses cellules sur des centrales frigorifiques fonctionnant au CO₂. Mais il manquait encore à sa gamme des cellules pouvant fonctionner avec un groupe autonome. Dans ce sens, l'équipementier français a noué une collaboration avec Panasonic pour mettre au point une solution de refroidissement et de surgélation fonctionnant avec un groupe indépendant au CO₂. Les essais menés par l'équipe R&D d'Acfri durant l'été 2020 ont débouché sur la commercialisation, dès ce début

d'année, d'une nouvelle cellule à chariot d'une capacité de 160 kg*, couplée avec une unité de condensation autonome fournie par Panasonic. « Nous avons déjà à notre actif des solutions de centrales à distance, mais aucune en revanche fonctionnant avec un groupe logé indépendant au CO₂ », explique Sébastien Comby, le directeur général d'Acfri, rappelant que l'innovation technologique s'inscrit déjà

pleinement dans les obligations de la réglementation F-Gas, puisque le R744 ou CO₂, ce fluide dit « naturel », non toxique et non inflammable, a un impact plus faible sur le réchauffement de la planète (GWP = 1) par rapport aux autres fluides. Mieux maîtrisé aujourd'hui, il cumule en outre les nombreux avantages, en termes de performance comme de réduction des coûts d'utilisation.

Une installation plus souple

L'équipement afficherait une consommation énergétique rabaissée globalement de 25 % par rapport à une configuration classique avec un groupe HFC. Un résultat qui découle du compresseur mis au point par le fabricant japonais, permettant également de réduire le bruit émis par l'équipement. « On peut ainsi le positionner sans crainte des nuisances sonores ou encore des problèmes de dénivelé du sol, d'autant que la solution n'implique pas de limite de déportation et que son raccordement est réalisé avec un tubage beaucoup plus petit par rapport à celui d'un groupe HFC », souligne Sébastien Comby. Soit autant d'atouts majeurs, a fortiori pour le marché de la restauration où les locaux présentent souvent des configurations complexes.

Éligible au CEE

Côté performances, la cellule garantit un refroidissement rapide et une surgélation conformes à la réglementation pour ce type d'équipement**. Enfin, les programmes de refroidissement et de surgélation sont suivis grâce au « Simply Touch », la fameuse solution tactile d'Acfri qui est couplée à la cellule. « Elle identifie le produit et courbe son cycle en temps réel. Elle calcule ensuite automatiquement la conformité des cycles puis enregistre et exporte les données ». Reste que la technologie et les réductions de consommation d'énergie ont un coût. Cette innovation pérenne et vertueuse sera commercialisée 30 % plus cher qu'un modèle traditionnel mais l'investissement sera éligible au CEE***. On notera enfin que cette innovation intervient à point nommé, sur un marché de la restauration confronté plus que jamais à des problèmes de gestion des stocks à courte DLC, en plein contexte Covid. ■ JFA



(*) : Référence AR160GT

(**) : Les tests ont été réalisés avec des bacs 100 kg bacs de purée de pomme de terre introduits dans la cellule à +63 °C.

(***) : Certificat d'Économies d'Énergie

DES "STANDARDS ELEVES" DANS LE CADRE DU CODEX ALIMENTARIUS

Le comité sur les principes généraux du Codex Alimentarius a réuni virtuellement les délégués et observateurs de 93 pays du 8 au 17 février sous présidence française. Il a débattu de l'utilisation des normes internationales et de la contribution du Codex Alimentarius aux objectifs de développement durable. En marge, l'Union Africaine a organisé le 10 février, avec le soutien de la France et de la Commission Européenne, un séminaire sur l'harmonisation des législations sanitaires africaines dans le contexte de la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine. Franck Riester, ministre délégué chargé du Commerce extérieur et de l'Attractivité, a rappelé le plein engagement de la France dans « *la construction de standards environnementaux et sanitaires élevés au niveau européen et multilatéral, afin de garantir des conditions de concurrence loyales pour nos producteurs ainsi que la sécurité et la santé des consommateurs.* »



OU EN EST LE PROGRAMME ECLER DE CEMAFROID ?

Cemafroid et ses partenaires ont dernièrement fait le bilan du programme Economie Circulaire et Logistique Ecologique et Responsable (ECLER) visant à réduire l'impact environnemental du transport frigorifique. La France s'est engagée à faire baisser d'ici à 2030 de 17 % la consommation d'énergies d'ici et de 40 % celle d'énergies fossiles. Pour y parvenir, le Gouvernement a sélectionné 18 nouveaux programmes d'économies d'énergie dont le programme ECLER, soutenu par l'ADEME.

Piloté par Cemafroid, expert du transport sous température dirigée, en partenariat avec Hydroparts et visible.digital, le programme ECLER a pour objectif d'effectuer des économies d'énergie à grande échelle dans le domaine du transport frigorifique.

Lancé en mars 2019, le programme s'est fixé comme missions de former plus de 10 000 livreurs aux bonnes pratiques et d'effectuer un marquage sur les véhicules pour sensibiliser la filière. Ce dernier doit concerner plus de 135 000 véhicules frigorifiques qui composent le parc français. Près de 10 000 camions frigorifiques se verront également équipés d'outils digitaux afin de déclencher des économies d'énergie vertueuses.

Par ses actions, ECLER a pour ambition de réduire de 30 % la consommation du groupe froid (équivalent à la consommation annuelle d'une ville de 110 000 habitants), de réduire jusqu'à 20% le prix sur l'entretien et d'accroître de 25 % la disponibilité des véhicules.

A ce stade, et freiné par la crise sanitaire dans son déploiement, le programme a formé près de 7900 chauffeurs et contractualisé 51 000 marquages de véhicules. Pour ce qui est de la connectivité, l'affaire semble plus compliquée avec seulement 1 800 véhicules digitalisés pour un objectif de 10 000 à fin d'année. Enfin, 1 000 hayons ont été équipés de la solution connectée Uptime d'Hydroparts, avec l'objectif d'en équiper 40 de plus cette année. Selon les calculs de Cemafroid, se sont ainsi plus de 2 millions de litres de pétrole économisés et plus de 7600 tonnes de CO2 en moins rejetés dans l'atmosphère.

1 Je garde la **PORTE** fermée le plus longtemps possible.




“ NOUS SOMMES TOUS ÉCO-RESPONSABLES
 Pour limiter les dépenses énergétiques et assurer la sécurité sanitaire lors du chargement / déchargement des véhicules frigorifiques ! ”



4 Je coupe mon **GROUPE** frigorifique dès l'ouverture des portes.




2 J'utilise un **RIDEAU** d'air ou à lamelles.




5 J'assure la circulation de l'air dans mon **CHARGEMENT**.




3 Je stationne mon véhicule à l'**OMBRE**.




6 J'enregistre et contrôle les **TEMPÉRATURES**.






Je réajuste mes alertes des bonnes pratiques sur mon smartphone.

“ POUR PLUS D'INFORMATIONS, flashez les QR codes ci-dessus et découvrez d'autres actions d'économies d'énergie sur : www.programme-ecler.fr ”



Les certificats d'économies d'énergie

ECLER est un programme d'économie d'énergie soutenu par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et l'ADEME dans le cadre du dispositif des certificats à l'économie d'énergie pour former et informer les opérateurs du transport frigorifique et équiper les véhicules de solutions digitales innovantes.








Le programme ECLER s'appuie sur quatre piliers :

- ▶ La formation des conducteurs (écogestes spécifiques à la chaîne du froid) ;
- ▶ Marquage dans les véhicules (donner aux conducteurs des arguments pour convaincre les chargeurs et réceptionnaires du bien-fondé des bonnes pratiques pour lutter contre la consommation d'énergie) ;
- ▶ Digitalisation du transport (rassembler les informations primordiales et les restituer en temps réel. Réduire les temps d'attente. Optimiser le temps de fonctionnement du groupe frigorifique. Faciliter et renforcer la mise en œuvre des bonnes pratiques) ;
- ▶ Connecter les hayons.