



REVUE DE PRESSE

Semaines 3 & 4
du 17/01 au 28/01/2022

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

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Les Marchés - le média de l'alimentaire
- Décisions PL
- VoxLog
- Transport Info
- Bulletin des transporteurs et de la logistique
- FAQ Logistique
- Supply Chain Magazine

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

alison.paquette@lachainelogistiquedufroid.fr

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

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L’Officiel du transporteur :**
 - Une entreprise locale au sein d’un groupe national
 - TVE Logistique : une transition vers l’Oléo 100
 - Olano opte pour la mixité des énergies avec 20 camions roulant au gaz
- **VoxLog :**
 - Un chiffre d’affaires en croissance de 11,5% pour Stef en 2021
- **Ouest France :**
 - Nord : 7 migrants retrouvés sains et saufs dans un camion frigorifique à -25°C
- **L’indépendant :**
 - Mat Power, spécialiste dans le transport sous température dirigée mise sur l’innovation
- **Strasbourg Actu :**
 - Entrepôt XXL qui doit s’agrandir en 2022 ?

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

- **Les Marchés :**
 - En 2021 les prix alimentaires mondiaux ont battu des records
 - Face à la crise, les éleveurs se mobilisent
 - Familles rurales dénonce une hausse du prix des Fruits et Légumes
- **LSA :**
 - Casino revoit ses résultats à la baisse et chute lourdement en bourse

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

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - Le casse-tête du prix du carbone dans le transport
 - CES LAS VEGAS 2022 : le plein d’innovations transport
 - Espagne : Négociations du TRM, une nouvelle feuille de route
 - Dans le Froid, on innove toujours
- **PV Magazine :**
 - Inauguration d’un entrepôt logistique neutre en carbone, grâce au solaire + stockage
- **VoxLog :**
 - En route vers l’efficacité énergétique des entrepôts avec le Décret Eco-Energie Tertiaire
- **France Culture :**
 - Facture l’électricité 2022 : l’inconnue pour les entreprises
- **Décision PL :**
 - Core For Tech surveille votre vigilance
 - Le Comité National Routier informe sur la TICGN 2022
 - Affirmation de Jean-Baptiste Djebbari, Ministre
 - ZFE : une mise en place progressive dès septembre 2022 à Marseille

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



41 CHARBONNIER TRANSPORTS

UNE ENTREPRISE LOCALE AU SEIN D'UN GROUPE NATIONAL

Le rachat par le groupe Sarrion n'a pas modifié la couleur jaune et bleue des camions de l'entreprise Charbonnier transports et logistique, bien connue dans la région de Romorantin (Loir-et-Cher). Située au centre du triangle Orléans-Tours-Bourges, l'entreprise est implantée auprès de la clientèle locale pour laquelle elle réalise des transports dans toute la France et à destination des pays limitrophes.

Fondée en 1946 à Romorantin (Loir-et-Cher) par Paul Charbonnier, Charbonnier transports et logistique était restée une entreprise familiale. Dans les années 1980, Jean-Claude Charbonnier succède à son père à la tête de la société, s'occupant de l'exploitation et de la gestion de la flotte de véhicules tandis que son épouse, Annick, développe l'activité commerciale. « À l'âge de la retraite, ils ont décidé de vendre leur société, devenue stable et rentable. Ils l'ont tout naturellement fait au sein du groupement Astre, Charbonnier étant un Astrien de la première heure », souligne Pascal Pech, à la tête de l'entreprise depuis mars 2021. Il y a été placé par le groupe Sarrion, qui a racheté Charbonnier transports fin 2017. Le groupe rochelais a intégré Charbonnier dans son réseau d'agences, mais a conservé la marque, connue localement dans le Loir-et-Cher et la région Centre avec une bonne implantation auprès de la clientèle régionale. L'entreprise conserve aussi un fonctionnement autonome, tout en profitant de son appartenance à un groupe national.

Si la marque Charbonnier a été conservée, les nouvelles remorques sont cependant siglées Sarrion. Au total, 65 remorques pour 130 camions. « Un ratio élevé, concède Pascal Pech, mais cela est rendu nécessaire par notre activité de transport à la demande qui nécessite de laisser des remorques chez les clients lors des décroche-raccroche. »

Parmi la clientèle de l'entreprise figurent de nombreuses sociétés du secteur agroalimentaire. Les biscuits Saint-Michel, par exemple, ont leur siège dans le Loire-et-Cher, ce qui a nécessité que **Charbonnier s'équipe d'une vingtaine de remorques frigo pour des transports sous température dirigée en été, même s'il ne s'agit pas à proprement parler de produits frais. L'entreprise développe ce parc frigo et cherche à développer pour d'autres industriels locaux du secteur agroalimentaire des transports** qui ont souvent les grandes surfaces comme destination.

Appartenir à un groupe a des avantages

Les spécialistes de l'agencement de magasins font aussi partie des clients réguliers de Charbonnier : fabricant de mobilier, de rayonnage ou de caisses enregistreuses par exemple. Pour le secteur agricole, les transports Charbonnier ont une grosse activité de transport d'engrais conditionnés à destination de coopératives ou des revendeurs. Des transports d'amendements organiques en big bag sont aussi effectués, livrés en direct aux agriculteurs. Vis-à-vis de cette clientèle locale, le rachat par le groupe Sarrion n'a pas fondamentalement changé la façon de travailler de Charbonnier. Les achats de véhicules et la gestion des ressources humaines se font désormais au niveau du groupe, mais l'entreprise conserve une organisation autonome. « Nous avons cependant des interactions avec les autres agences du groupe, en particulier celles de la Région, précise Pascal Pech. Nous savons aussi que nous pourrions revenir chargés, avec de bonnes conditions tarifaires, depuis les autres régions où Sarrion est implanté. Pour notre client Saint-Michel Biscuits par exemple, qui dispose d'installation à Saint-Père-en-Retz, nous pouvons obtenir un rechargement grâce à l'agence Sarrion de Nantes. Précédemment, ces échanges de bons procédés étaient faits au sein du groupement Astre, mais au sein d'un groupe il est préférable que l'argent circule en interne. » L'adhésion au groupement Astre reste cependant intéressante aux yeux de Pascal Pech pour entretenir, grâce à des réunions trimestrielles entre dirigeants, un bon relationnel avec les confrères et ne pas marcher sur les plates-bandes des concurrents, « le métier étant assez compliqué comme ça ».

Embaucher des conducteurs débutants

Pour faire face aux difficultés de recrutement, Charbonnier a fait le choix de ne jamais recourir à l'intérim et préfère refuser un transport à un client ou le faire par affrètement que d'utiliser un intérimaire qui n'aurait pas été formé en interne. Car l'entreprise mise sur l'embauche et la formation de jeunes conducteurs. Avec une politique d'ouverture qui a porté ses fruits puisque Charbonnier compte dix nouveaux embauchés depuis mars, sur un effectif total d'une soixantaine de conducteurs. « *Nous recevons tous ceux qui ont un permis, et même ceux qui n'ont pas encore entamé leur formation pour leur expliquer ce qu'est le transport routier et évaluer leur motivation*, détaille Pascal Pech, qui concède cependant que le métier n'est pas suffisamment rémunérateur pour susciter des vocations. *Cette démarche en amont est nécessaire pour recruter des conducteurs, comme la prospection commerciale pour obtenir des contrats. On dit qu'il n'y a pas assez de chauffeurs en France, mais personne ne veut engager les débutants.* » Un complément de formation est aussi assuré en interne, avec une prise en main des nouveaux arrivants par des formateurs pendant quelques jours à une semaine, selon leur expérience. Principale crainte : manquer de personnel. « *Il vaut mieux se charger de quelques conducteurs pendant un à deux mois qu'être pris au dépourvu*, explique Pascal Pech. *Je n'ai pas peur de recruter car je sais pouvoir trouver un tracteur au sein du groupe, toutes les agences n'ayant pas de chauffeur à mettre devant chaque volant. Nous commençons aujourd'hui à avoir assez de recrues mais nous sommes dans une phase constructive, et si demain j'ai des camions supplémentaires il faudra que je reprenne mon bâton de pèlerin.* » Les camions supplémentaires, cependant, se font attendre, les délais de livraison des conducteurs s'étant considérablement allongés. Charbonnier est en attente de trois nouveaux tracteurs Renault qui rouleront au B100, un carburant issu à 100 % d'huile de colza. La cuve est installée, prête à être remplie dès que les camions seront livrés.

Des camions qui se font attendre pour passer au B100

L'entreprise utilise quasi exclusivement aujourd'hui de camions Euro 6. Quelques Euro 5 sont encore utilisés pour des navettes locales. Charbonnier vise le Crit'Air 1 en raison de fréquentes livraisons en ville. « *Le colza est un choix fait par le groupe Sarrion pour un transport décarboné et moins polluant*, souligne Pascal Pech. *Par rapport au gaz, que j'ai utilisé dans une précédente entreprise, le colza est mieux adapté aux longues distances, puisqu'il consomme à peine plus que le gasoil : 30 l aux 100 km contre 28 à 29 l pour le gazole.* » Ce carburant présente cependant un inconvénient majeur : un surcoût de l'ordre de 15 %. Les trois nouveaux camions ont donc valeur de test, pour voir si les clients suivront. Avec l'idée de le proposer en premier aux grandes entreprises qui ont, davantage que les PME, les moyens de se soucier de leur bilan carbone et de verdir leur image, selon Pascal Pech : « *Les clients sont demandeurs de nouveaux carburants, mais connaissent mieux le gaz qu'ils associent spontanément à la décarbonation. À nous de leur faire connaître le B100 !* »

Repères

- Siège : Romorantin (41)
- Filiale de : groupe Sarrion (La Rochelle)
- CA 2020 : 9,4 M€
- Effectif :
- Parc : 65 tracteurs, 130 remorques dont 20 frigo
- Activités : transport, logistique (30 000 m² de stockage)
- Secteurs : alimentation, agriculture, mobilier...



03 TVE LOGISTIQUE : Une transition vers l'Oleo100

À l'heure des choix énergétiques, TVE Logistique (Allier) a décidé d'adopter l'Oleo100. Outre sa volonté de rouler plus vert, cette société spécialisée dans la livraison et le stockage de produits frais mais aussi la location de véhicules s'apprête également à investir dans son outil industriel. Sa volonté est de donner plus de place à l'activité logistique. Engagée depuis 2010 dans le programme « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent », TVE Logistique a fait un pas de plus vers une démarche éco-environnementale dans le but de réduire sa consommation de carburant. En novembre 2010, cette entreprise située dans l'Allier a installé une cuve Oleo100. Une solution qui, selon son dirigeant, Bruno Bernardin, vient pallier le manque d'autonomie des véhicules électriques et l'absence de stations gaz dans un rayon de moins de 50 kilomètres aux alentours de son siège social situé à Lapalisse. L'entreprise s'oriente donc vers un carburant composé à 100 % de colza français. Un avantage pour ce transporteur un brin chauvin. Son engagement tricolore, il va l'afficher en toutes lettres sur ses 11 premiers camions frigorifiques alimentés en Oleo100. Sa démarche s'inscrit également dans un cercle vertueux. « Parmi les 7 000 agriculteurs de notre coopérative actionnaire figurent des producteurs de colza. De quoi montrer notre attachement au monde agricole », commente Bruno Bernardin, qui a injecté 1 million d'euros dans son projet. Pour démarrer, 10 % de la flotte sera convertie et il n'est pas exclu que ce carburant soit déployé sur les véhicules de location.

La logistique monte en puissance

Deux autres projets vont rythmer l'année 2022. Ils concernent l'activité logistique, qui pèse aujourd'hui 15 % dans le chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. « Notre volonté est de monter en puissance pour atteindre les 30 % dans les deux à trois ans », poursuit Bruno Bernardin. Cette ambition s'était déjà traduite en avril 2020 par l'agrandissement de sa plateforme de Lapalisse qui, à l'origine, était destinée au stockage en température positive. Le site était alors passé de 1 000 à 7 000 m² avec une partie réservée au stockage en température négative d'une capacité de 10 000 palettes. Le site abrite une chaîne robotisée innovante pour soulager les salariés sur la tâche de démoulage des produits congelés. Cette opération avait coûté « une vingtaine de millions d'euros ». L'entreprise prévoit d'investir 1 à 2 millions d'euros avec la mise en route en 2022 d'une deuxième ligne semi-robotisée. Son autre plateforme située à Montmarault, est en plein développement avec un effectif passé de 10 à 50 personnes, va elle aussi s'agrandir l'année prochaine, moyennant une enveloppe de 1 million d'euros. L'objectif est d'ajouter 500 m², pour une surface totale de 1 500 m².

Prendre le train quand il passe

Ces prochaines étapes vont marquer la vie de TVE Logistique, qui a connu une réelle ascension depuis sa création en 1990. À l'époque, elle était plus connue sous le nom de TVE42, et se concentrait essentiellement sur le transport frigorifique et de viandes pendues. C'est en 2006 qu'elle s'est installée à Lapalisse, son site actuel avant d'être en proie à des difficultés. Trois ans plus tard, elle est reprise par les groupes coopératifs Sicavyl et Sicarev qui se partagent l'actionnariat à parts égales. C'est le point de départ d'une nouvelle aventure entrepreneuriale. La SA TVE42, qui compte à peine 100 personnes avec une centaine de cartes grises et une dizaine de millions de chiffre d'affaires, est rebaptisée TVE Logistique et devient une SAS. Son capital passe de 1 à 6 millions d'euros. Bruno Bernardin, qui était employé par TVE42 depuis les années 1990 en tant que responsable d'exploitation, prend les commandes de l'entreprise en 2009 après un passage dans le groupe Sicarev en tant que directeur logistique. « Il faut prendre le train quand il passe », fait partie de ses formules de prédilection. TVE Logistique, dont l'actionnariat est détenu à 100 % par Tradival (qui vient de fusionner avec Sicarev) affiche une belle santé avec « une croissance à deux chiffres » depuis sa reprise : 320 collaborateurs, 590 cartes grises et un chiffre d'affaires à 35 millions d'euros, qui se répartit entre le transport de produits frais et de viandes pendues (60 % du chiffre d'affaires), la logistique (15 %) et la location de véhicules (25 %), cette dernière activité ayant été lancée en 2019. Outre ses deux plateformes de stockage, TVE Logistique dispose de cinq sites de distribution basés à Orléans, Migennes, Montmarault, Lapalisse et Paray-le-Monial. « Nous intervenons dans un rayon maximum de 300 kilomètres de ces différents sites, celui de Lapalisse étant le seul à effectuer du transport régional et national sur toute la France. » L'entreprise revendique un portefeuille de 700 clients industriels agroalimentaires. Son premier client, la coopérative Sicarev, pèse à lui seul 60 % dans le chiffre d'affaires.

Rachat et diversification en vue ?

Si TVE Logistique vise avant tout une croissance organique, elle n'exclut de procéder à de nouvelles acquisitions, après la reprise, en 2019, de VLS à Limoges, spécialisée dans le transport de produits frais. Alors qu'un projet de rachat d'une entreprise vendéenne a été abandonné, une autre opération de croissance externe pourrait être menée d'ici à 2023. C'est une occasion de diversifier l'activité avec le transport de produits congelés. « *Des discussions sont en cours* », précise Bruno Bernardin qui se donne actuellement pour objectif d'approcher les 40 millions d'euros de chiffre d'affaires l'année prochaine.

Repères

- Siège : Lapalisse (03)
- CA 2020 : 35 M€
- Effectif : 320 salariés (dont 220 chauffeurs)
- Parc : 590 cartes grises
- Activités : transport de produits frais et de viandes pendues, logistique, location de véhicules



OLANO OPTÉ POUR LA MIXITE DES ENERGIES AVEC 20 CAMIONS ROULANT AU GAZ



Sandra Olano (Groupe Olano), Frédéric Martin (Scania Aquitaine), Jean-Michel Olano (Groupe Olano) et Nelly Puech (Scania Aquitaine).

Crédit photo Romine T/Andia.fr

Le transporteur Olano a réceptionné le 11 janvier, à Bordeaux, 10 camions Scania roulant au gaz naturel liquéfié (GNL). Jean-Michel Olano, directeur général, entend "mixer les énergies" pour réduire son empreinte carbone. Au programme remise des clés et formation aux spécificités du carburant.

"L'impulsion est lancée... **Le Groupe Olano a décidé de s'équiper de ces nouveaux véhicules pour améliorer son bilan carbone et faire un premier "grand" pas avec des carburants propres.**" C'est Jean-Michel Olano, directeur général du **Groupe Olano**, qui s'exprime ainsi pour "fêter" l'arrivée, dans sa flotte, de dix tracteurs Scania roulant au gaz naturel liquéfié (GNL). Dix autres porteurs roulant au gaz naturel comprimé (GNC), cette fois, sont également attendus au premier trimestre 2022. C'est ainsi que **le transporteur Olano**, basé à Saint-Jean-de-Luz, envisage la transition énergétique, grâce à une mixité des énergies puisqu'il dispose également, dans sa flotte, d'une vingtaine de véhicules roulant au B100.

Une station Gaz'up à Aurillac

"Les dix nouveaux Scania GNL iront rejoindre nos sites d'Aurillac, Clermont-Ferrand, Carvin et Bordeaux, poursuit Jean-Michel Olano. Grâce à des partenariats signés avec des distributeurs de GNL, ils pourront faire le plein de gaz liquéfié sur l'ensemble du territoire, ainsi que sur notre site d'Aurillac puisque nous implantons une station Gaz'up."

Ces véhicules équipés du moteur Scania 6 cylindres de 13 litres, développant 410 ch avec la technologie EGR, ont été remis aux relais formateurs et chefs de parc du Groupe Olano par les formateurs Scania, d'autant qu'ils bénéficient d'un contrat de maintenance Scania.

1 150 véhicules Euro 6 sur 50 sites

Les vingt unités rejoignent une flotte de 1 150 véhicules Euro 6 qui circule dans toute l'Europe via les 50 sites du groupe répartis en France, en Espagne, au Portugal et en Italie pour transporter les produits des **quatre filières d'Olano : les produits frais, de la mer, surgelés et carnés** en provenance de ses 1,5 million de mètres cubes d'entrepôt en froid.

Le groupe s'est engagé en responsabilité sociétale des entreprises (RSE) en signant le label Ademe en 2016 et le programme ECLER en 2020 afin de diminuer ses émissions de CO₂ et gérer son impact environnemental. Il emploie 2 500 salariés et génère 400 millions d'euros de chiffres d'affaires.



UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN CROISSANCE DE 11,5 % POUR STEF EN 2021

Le chiffre d'affaires du quatrième trimestre 2021 de Stef est en hausse de 15,2 %, tandis que celui de l'année entière augmente de 11,5 %.

Pour l'année 2021, le groupe de transport et logistique **Stef** a réalisé un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'euros, en hausse de 11,5 % par rapport à 2020. Le quatrième trimestre a contribué à hauteur de 950 millions d'euros, en augmentation de 15,2 %. Stanislas Lemor, président-directeur général de Stef, commente ces résultats : « Porté par une solide progression au quatrième trimestre, le groupe atteint la barre des 3,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en année pleine. Cette performance, réalisée dans un contexte sanitaire toujours incertain, incarne la bonne dynamique commerciale enregistrée sur chacune de nos activités ainsi que la politique de croissance externe régulière menée ces dernières années. **Fort de l'acquisition de Langdons** au Royaume-Uni en date du 31 décembre 2021 qui marque son implantation dans un huitième pays, le groupe aborde 2022 avec confiance tout en restant prudent face à l'évolution de son environnement ».

Le quatrième trimestre 2021 en détails

En France, Stef a enregistré au quatrième trimestre un chiffre d'affaires de 564 millions d'euros, contre 505 millions en 2020, soit une hausse de 11,6 %. Les activités Frais (alimentaire) ont connu une forte augmentation des flux. Les activités dédiées à la restauration hors domicile et aux produits de la mer connaissent une amélioration grâce à la reprise d'activité des restaurants. La GMS a retrouvé un niveau d'activité comparable à ce qu'il était avant la crise sanitaire. Enfin, un nouveau site dédié au e-commerce alimentaire a démarré en Île-de-France. À l'international, le chiffre d'affaires a été de 260 millions d'euros, contre 208 millions en 2020, en hausse de 25,1 %. Une augmentation résultant du dynamisme commercial du groupe ainsi que de **l'acquisition des activités de Nagel en Italie, Belgique et Pays-Bas.**

Pour ce qui est de l'activité Maritime, Stef a généré 23,5 millions d'euros, contre 18,1 millions en 2020, soit une hausse notable de 30 %. Durant le quatrième trimestre, la Méridionale a réalisé les performances attendues sur ses traversées vers la Corse. Sur la ligne Marseille-Tanger, la société a été affectée par la fermeture des frontières marocaines qui a considérablement réduit le trafic passager, bien que ses activités de fret aient connu une progression régulière du taux de remplissage.



NORD : SEPT MIGRANTS RETROUVES SAINS ET SAUFS DANS UN CAMION FRIGORIFIQUE A MOINS 25 °C

Vendredi vers 23 h, la police a retrouvé sept Irakiens, dont une famille avec un enfant de 14 ans, dissimulés dans le chargement du camion frigorifique, sur l'autoroute A16 à Grande-Synthe (Nord).

Sept migrants ont été découverts en bonne santé, vendredi 21 janvier, dans la remorque d'un camion frigorifique sur l'autoroute A16 à Grande-Synthe (Nord) après que le chauffeur du poids lourd a signalé leur présence, a-t-on appris ce lundi 24 janvier de source policière et auprès du parquet.

Vendredi vers 23 h, la police a retrouvé ces sept Irakiens, dont une famille avec un enfant de 14 ans, dissimulés dans le chargement du camion frigorifique, « **tous en bonne santé** », malgré une température d'environ -25 °C, a-t-on expliqué à la Direction départementale de la sécurité publique (DDSP) du Nord, confirmant une information de *La Voix du Nord*.

Le chauffeur a entendu du bruit

Le chauffeur, qui avait appelé la police après avoir entendu du bruit, a été placé en garde à vue mais rapidement mis « **hors de cause** », a complété le procureur de la République de Dunkerque, Sébastien Piève.

Selon les premiers éléments de l'enquête, confiée à la police aux frontières, les migrants seraient montés dans le camion à l'insu du conducteur lors « **d'une pause qu'il avait faite en Belgique** ». Sans sa réaction rapide, « **la situation aurait pu être beaucoup plus grave** », a souligné le magistrat.

En octobre 2019, les corps sans vie de 39 migrants d'origine vietnamienne avaient été découverts dans un camion frigorifique en Angleterre, suscitant un tollé international.

L'INDÉPENDANT

À NARBONNE, L'ENTREPRISE MAT POWER, SPECIALISEE DANS LE TRANSPORT SOUS TEMPERATURE DIRIGEE, MISE SUR L'INNOVATION



Spécialisé dans le transport sous température dirigée, le transporteur Mat Power, présent à Narbonne, propose un modèle de service de transport innovant qui lui permet de poursuivre son développement.

Confronté à une organisation multisites le groupe héraultais de transport Mat Power présent à Narbonne et spécialisé dans le transport sous température dirigée a fait appel à une start-up pour l'aider à innover pour être plus performant. *"Notre outil digital Dashdoc* nous aide dans la communication avec nos chauffeurs avec une application mobile et nous permet de fournir des données fiables à nos clients sur le suivi du transport et la livraison. Avec cette technologie nous enregistrons un gain de dix jours sur la facturation"*, explique Laurent Testaud, dirigeant fondateur de Mat Power qui s'occupe de la partie commerciale et recherche et innovation technologique et appliquée au sein de l'entreprise (10 agences dont Montpellier et Toulouse en Occitanie).

J'ai créé Mat Power en 2006 pour répondre à un marché de niche dans le domaine du transport express "Issu de l'industrie agroalimentaire, j'ai créé Mat Power en 2006 pour répondre à un marché de niche dans le domaine du transport express frigorifique et le taxi colis. Nous travaillons avec des transporteurs, des plateformes de la grande distribution et des industriels pour servir les enseignes de distribution, les boulangeries, les traiteurs, les restaurateurs, les vétérinaires...", précise-t-il. Si l'entreprise connaît un réel développement, elle rencontre des difficultés de recrutement.

Un chiffre d'affaires de 3,4 millions d'euros

"La digitalisation améliore l'image de l'entreprise pour attirer les talents mais nous avons du mal à recruter. C'est rageant d'avoir un contrat et de ne pas avoir le chauffeur pour y répondre, témoigne le dirigeant. Face à la pénurie de chauffeurs, nous gérons désormais nos collaborateurs comme des clients afin de les fidéliser".

Le groupe qui emploie 42 salariés dont une dizaine à Narbonne, dispose d'une trentaine de véhicules et compte plus de 500 donneurs d'ordre (chiffre d'affaires : 3,4 millions d'euros).

**Géolocalisation, contrôle des températures, véhicules connectés, application mobile pour les conducteurs, dématérialisation des lettres de voiture.*

STRASBOURG : C'EST QUOI CET ENTREPOT XXL QUI DOIT S'AGRANDIR EN 2022 ?

Rhenus Logistics, spécialisé dans le transport et la logistique, sera doté d'un nouvel entrepôt en 2022 à Strasbourg. Voici pour quoi faire.



Photo des entrepôts actuels de Rhenus à Strasbourg. (@Rhenus Logistics)

Rhenus Logistics, spécialisé dans le transport et la logistique, a annoncé récemment la construction d'un nouvel entrepôt de 8 500 mètres carrés, dans la zone portuaire de Strasbourg. Ce dernier est « destiné au stockage de produits sous température dirigée [comprendre : température contrôlée, Ndlr], avec une zone spécifique en +2 °C/+8 °C », explique l'entreprise dans un communiqué.

Il doit être livré au deuxième semestre 2022.



Visuel de l'entrepôt Rhenus qui doit voir le jour cette année. (@Rhenus Logistics)

Réponse à une forte demande

Rhenus dispose déjà de 50 000 mètres carrés de stockage sous température dirigée sur le port de Strasbourg. Le groupe a par ailleurs ouvert un entrepôt de 12 500 mètres carrés l'année dernière.

Il voit dans ce nouvel agrandissement la réponse à une forte demande : « Une partie significative de l'activité du prestataire logistique Rhenus est dédiée à l'industrie des produits pharmaceutiques et des dispositifs médicaux. [...] Avec l'augmentation de la demande de ce type de produits, favorisée par la crise sanitaire en cours et le vieillissement de la population, les besoins de stockage et de services logistiques sont en très forte croissance ».

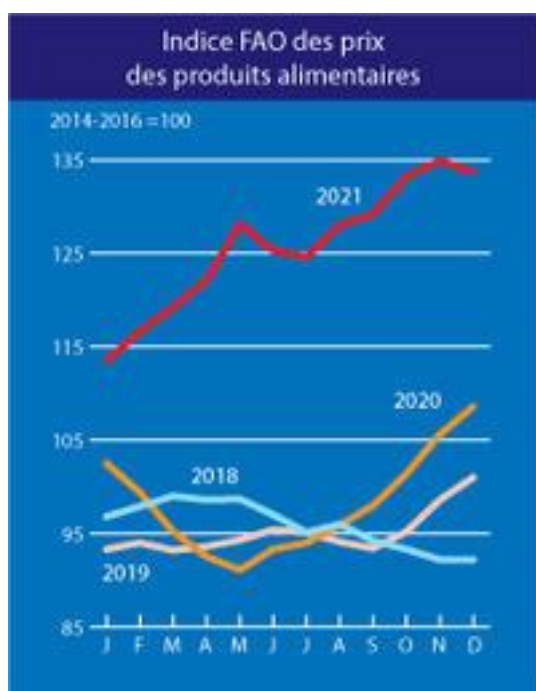
DEUXIÈME PARTIE : L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHE



EN 2021, LES PRIX ALIMENTAIRES MONDIAUX ONT BATTU DES RECORDS

L'indice des prix des produits alimentaires mondiaux a atteint son plus haut depuis dix ans, selon la FAO. Céréales, huiles végétales, sucre, viande et produits laitiers ont vu leurs prix fortement croître en 2021.

Les prix des produits alimentaires mondiaux en 2021 se sont affichés au plus haut niveau depuis 2011, selon le récent bilan de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). En moyenne annuelle, l'indice FAO des prix des produits alimentaires s'est établi à 125,7 points, soit pas moins de 28,1% de plus que l'année 2020.



Depuis 2004, seul en 2011 l'indice FAO avait dépassé ce niveau pour atteindre 131,9 points.

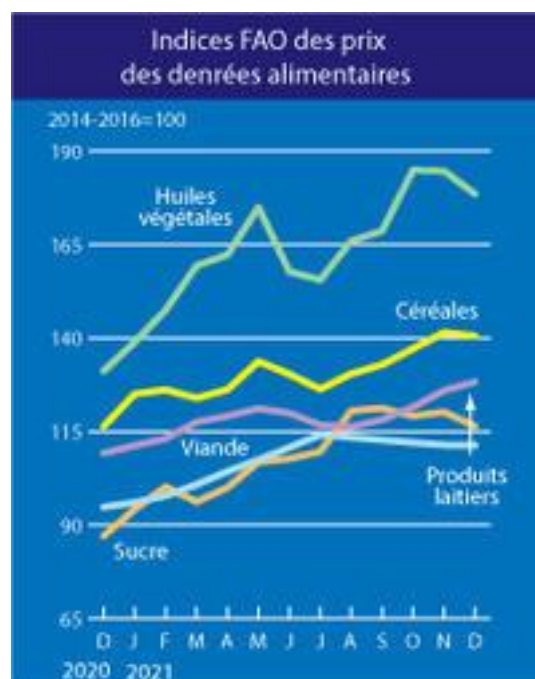
Sur chaque catégorie de produits les prix ont été élevés l'an passé.

Ainsi en 2021, l'Indice FAO des prix des céréales a atteint son plus haut niveau annuel depuis 2012 à 131,2, progressant ainsi de 27,2% par rapport à 2020. Dans le détail, « le maïs enregistre une hausse de 44,1% et le blé de 31,3%, mais le riz cède 4% », souligne la FAO.

Du côté des huiles végétales, les prix ont atteint leur plus haut niveau jamais enregistré avec un indice à 164,8, 65,8% plus élevé qu'en 2020.

Le sucre n'est pas en reste avec un indice de prix en hausse de 29,8% pour arriver à 109,3, son plus haut depuis 2016.

Du côté des produits animaux, l'indice FAO des prix de la viande a crû de 12,7% à 107,6 quand l'indice des prix des produits laitiers progressait de 16,9% à 119, au plus haut depuis 2014.



Année	Indice des prix des produits alimentaires	Viande	Produits laitiers	Céréales	Huiles végétales	Sucre
2004	65,6	67,6	69,8	64	69,6	44,3
2005	67,4	71,8	77,2	60,8	64,4	61,2
2006	72,6	70,5	73,1	71,2	70,5	91,4
2007	94,3	76,9	122,4	100,9	107,3	62,4
2008	117,5	90,2	132,3	137,6	141,1	79,2
2009	91,7	81,2	91,4	97,2	94,4	112,2
2010	106,7	91	111,9	107,5	122	131,7
2011	131,9	105,3	129,9	142,2	156,5	160,9
2012	122,8	105	111,7	137,4	138,3	133,3
2013	120,1	106,2	140,9	129,1	119,5	109,5
2014	115	112,2	130,2	115,8	110,6	105,2
2015	93	96,7	87,1	95,9	89,9	83,2
2016	91,9	91	82,6	88,3	99,4	111,6
2017	98	97,7	108	91	101,9	99,1
2018	95,9	94,9	107,3	100,8	87,8	77,4
2019	95,1	100	102,8	96,6	83,2	78,6
2020	98,1	95,5	101,8	103,1	99,4	79,5
2021	125,7	107,6	119	131,2	164,8	109,3

« Normalement, des prix élevés devraient entraîner une hausse de la production, mais le coût des intrants, la pandémie mondiale actuelle et des conditions climatiques toujours plus incertaines ne laissent que peu de place à l'optimisme quant à un retour à des conditions de marché plus stables, y compris en 2022 », commente Abdolreza Abbassian, Économiste principal à la FAO.

FACE A LA CRISE, LES ELEVEURS SE MOBILISENT

L

'élevage est en crise. Dans le Grand-ouest, les éleveurs porcins ont décidé de se mobiliser. Ils se réunissent devant les préfectures pour faire remonter leurs revendications jusqu'au ministère de l'Agriculture. Ce 20 janvier, des rassemblements sont prévus dans les Côtes-d'Armor. En Mayenne, les agriculteurs, éleveurs en tête, manifesteront aussi ce jeudi en soirée. Dans toutes les régions, le ton monte du côté des producteurs laitiers. Ils ont décidé de mener une opération #TransparenceGMS en grande distribution.

A l'appel de la FDSEA des Côtes-d'Armor, les agriculteurs vont converger vers Saint-Brieuc pour se rassembler devant la préfecture ce jeudi 20 janvier à 15 h 30.

Les **éleveurs de porc** du **Grand-Ouest** sont en colère. A l'appel des **FDSEA**, ils se mobilisent. Les trois départements bretons sont concernés.

Dans les **Côtes d'Armor**, des perturbations sont à prévoir ce jeudi 20 janvier sur la RN 12 entre Guingamp et Saint-Brieuc dans un sens et entre Lamballe et Saint-Brieuc dans l'autre sens. Les producteurs de porcs ont prévu de se rassembler devant la préfecture de Saint-Brieuc. Ils attendent des réponses concrètes et immédiates pour faire face à la crise porcine.

Climat identique dans le département voisin de l'**Ile-et-Villaine**. « Le prix doit couvrir la hausse des coûts de production », c'est ce que les producteurs demandent. Ils réclament une aide de 20 euros par porc, non remboursable, comme les éleveurs allemands.

Dans le **Finistère**, les éleveurs se sont réunis le 18 janvier et ont rédigé un communiqué de presse. Ils parlent d'une crise « sans précédent » et ont alerté les Pouvoirs publics dès l'été 2021. Ils assurent que « si rien n'est fait, chaque éleveur de porc aura en moyenne perdu 100 000 euros avant le printemps ». A l'issue de la réunion, les représentants de la filière ont été reçus par le préfet.

L'appel à la mobilisation est lancé aussi dans le département de la **Mayenne** et le mouvement n'est pas limité aux producteurs de porcs. Les agriculteurs se disent pris « entre le marteau administratif et l'enclume des charges ». Ils alertent sur « la flambée des matières premières et celles des matériaux qui impactent les agriculteurs, en particulier les éleveurs ». La FDSEA donne rendez-vous aux producteurs à 20 h 30 ce jeudi 20 janvier devant la préfecture de Laval.

Producteurs laitiers : #TransparenceGMS en grande distribution

Le ton monte aussi du côté de la filière laitière. La FNPL (Fédération nationale des producteurs de lait) dénonce le refus de la grande distribution de répercuter l'augmentation des charges de production dans les exploitations et les laiteries. « En refusant ces hausses légitimes, ce que vous cassez, c'est la création de valeur » tempête la FNPL dans un communiqué publié ce 20 janvier. La loi EGAlim 2 doit être « respectée intégralement par toute la chaîne » rappelle la FNPL. Les représentants de la filière ont donc décidé de mener une opération #TransparenceGMS. Les producteurs iront à la rencontre des consommateurs dans les magasins pour « expliquer qui sont les vrais gagnants des prix bas et des promotions ».

CONSOMMATION

HAUSSE DU PRIX DES FRUITS ET LEGUMES DENONCEE PAR FAMILLES RURALES : UNE HAUSSE LIMITEE SELON INTERFEL

L'interprofession Fruits et Légumes Interfel a réagi en détaillant les chiffres 2020 et 2021. L'association de consommateurs Familles rurales a par ailleurs calculé que se nourrir selon le PNNS (tous produits) coûte entre 450 et 1 145 € par mois pour une famille de quatre. Comme Interfel, elle milite pour la mise en place d'un chèque fruits et légumes.



Les prix des fruits et légumes ont bondi de 9 % en France entre septembre 2019 et septembre 2021, contre une inflation de 2 %, selon Familles rurales qui a publié comme chaque année son observatoire annuel des prix des biens de consommation courante. « Il n'est pas étonnant de voir certains consommateurs s'en détourner, notamment ceux disposant de petits budgets »

Les prix des fruits et légumes ont bondi de 9 % en France entre septembre 2019 et septembre 2021, contre une inflation de 2 %, selon Familles rurales qui a publié comme chaque année son observatoire annuel des prix des biens de consommation courante. « Il n'est pas étonnant de voir certains consommateurs s'en détourner, notamment ceux disposant de petits budgets », regrette l'association le 21 janvier, qui demande la mise en place d'un « chèque fruits et légumes en 2022 ».

1 150 € par mois : ça fait "cher" le respect du PNNS bio

Les « fruits et légumes constituent le socle d'une alimentation santé » pour Familles rurales qui a aussi calculé que s'alimenter selon les préconisations du PNNS coûte entre 450 € et 1 148 € : « Le prix moyen mensuel de notre panier varié pour une famille de 4 personnes (2 adultes, 1 ado, 1 enfant) s'élève à 696 € pour les 1^{er} prix, 765 € pour les marques nationales et 1 148 € pour le bio. Cette note tombe à 450 € quand on varie moins les produits tout en respectant le PNNS et le cycle des saisons ».

C'est en EDMP (Etablissements à Dominante Marques Propres = hard-discounters) que le panier est le moins cher : 9 % de moins qu'en hyper et 12 % de moins qu'en super. Enfin, Familles rurales dénonce les « écarts de prix substantiel entre le même panier de courses acquis en métropole et celui acheté en Outre-mer (près de 50 % plus cher qu'en métropole) ».

Appel à un plan ambitieux du manger mieux et d'un chèque produits frais pour les plus précaires

L'association de consommateurs appelle donc à la « *responsabilité de tous* » : celle du gouvernement pour « *un plan ambitieux autour du manger mieux, tant en métropole qu'en outre-mer* » et des consommateurs « *qu'il convient de mieux accompagner pour les voir adopter les bons réflexes* ».

Interfel a réagi le même jour, rappelant « *que la situation est actuellement favorable pour le consommateur : les prix des fruits et légumes sont stables, et la disponibilité au rendez-vous* » et que l'interprofession soutient aussi le chèque produits frais. La filière s'inquiète aussi de la baisse de consommation, en conventionnel comme en bio.

Selon Interfel, la hausse des prix cette année est limitée malgré la flambée des coûts de production

L'interprofession précise : « *En dépit d'une hausse des coûts de production (énergie, emballages) et des difficultés liées aux conditions climatiques, les prix payés des fruits et légumes sont quasi-stables de 2020 à 2021, avec une hausse de seulement +0,7 %, après une hausse de +7,6 % entre 2019 et 2020. Concernant les indices INSEE, ces derniers, bien que légèrement différents des chiffres Kantar, vont également dans le sens d'une diminution significative de la croissance des prix des fruits et légumes par rapport à l'année précédente (2021 par rapport à 2020)* ».

Certains fruits et légumes de saison présentent actuellement des prix très attractifs et accessibles pour les consommateurs : endive (prix détail à -16 % vs 2021), poireau (-21 %), carotte (-8 %).



CASINO REVOIT SES RESULTATS A LA BAISSSE ET CHUTE LOURDEMENT EN BOURSE

Un recul plus fort qu'attendu du marché alimentaire oblige Casino à réduire ses prévisions d'Ebitda France, ce qui a été sanctionné par les marchés.

L'action du groupe Casino était en chute de 15% environ ce lundi à 13h30.

Ce lundi, l'action du groupe Casino était en chute de 15% environ à 13h30, conséquence d'un profit warning rendu public vendredi 28 janvier en fin de journée. Dans un très court communiqué, le distributeur a fait état d'un "*marché de la distribution alimentaire conjoncturellement en retrait au 4eme trimestre 2021 en France dans des proportions plus fortes qu'attendues*". Le recul des ventes de PGC FI (source Iri) a ainsi atteint 3,7% en France sur cette période et même 5,6% en Ile de France, une région ou Casino est fortement implanté avec ses différentes enseignes.



Ces conditions conduisent Casino à revoir à la baisse ses prévisions d'Ebitda pour les enseignes de distribution France pour l'année 2021, qui devraient atteindre environ 1,280 milliard, soit 1,7% de moins que le chiffre de 1,304 milliard précédemment communiqué au marché. Cette révision a été immédiatement sanctionnée en bourse. Et par un effet d'entraînement, Carrefour est aussi touché, avec un recul de l'action de plus de 5% dans le même temps. Lourdemment endetté malgré plusieurs plans d'étalement et de refinancement, Casino doit générer du cash pour tenir ses engagements. Et la moindre mauvaise nouvelle en la manière a des répercussions immédiates.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



DÉCARBONATION

LE CASSE-TETE DU PRIX DU CARBONE DANS LES TRANSPORTS

La décarbonation de l'économie est une révolution pour de nombreux secteurs dont le transport. L'augmentation du prix du carbone via la hausse du prix des énergies fossiles semble inéluctable. Jusqu'à quel niveau ces hausses seront-elles acceptées par les entreprises ? Le rythme de développement des solutions alternatives « abordables » apportera une partie de la réponse même si les seuls progrès techniques ne suffiront sans doute pas.

L'Union européenne s'est fixée pour objectif de réduire d'au moins 55 % ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030 et d'atteindre la neutralité carbone en 2050. « Cette révolution mobilise une grande variété d'outils qui, d'une façon ou d'une autre, conduisent à donner au carbone un prix appelé à croître », selon Yves Crozet. Totalisant plus de 25 % des émissions de GES en Europe, le secteur des transports est particulièrement concerné « et plus encore en France où il représente 30 % », précise le professeur d'économie à Sciences-Po Lyon, également membre du laboratoire aménagement économie transport du CNRS et du conseil scientifique du think tank TDIE. Dans sa communication Fit for 55 du 14 juillet 2021, la Commission européenne a détaillé sa feuille de route pour réduire de 55 % les émissions de GES d'ici à 2030. Y apparaît l'extension du système d'échange de quotas d'émission carbone (SEQE) aux transports dont routiers dès 2026. Pour Yves Crozet, « l'une des limites de ses outils réside dans leur acceptabilité puisqu'elles renchérissent le prix du carbone pour les acteurs privés et posent de fortes contraintes sur le déplacement des marchandises (et des personnes). Qui osera dire que la hausse des prix relatifs à l'énergie va de pair avec la transition écologique » ?

Mix d'approches

En novembre, TDIE avait organisé un débat à Paris sur la détermination de la valeur du carbone dans les transports. À cette occasion, il a été rappelé que la France, avec 136 Mt de CO₂ émises en 2019, ne respecte pas ses engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto. Lequel lui fixait un objectif de 100 Mt de CO₂ émises en 2020. Pis, ses émissions ont augmenté de 11,5 % par rapport à 1990 (année de référence du protocole de Kyoto). Actuellement, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) révisée en 2020 table sur une baisse de 28 % des émissions de GES dans les transports en 2030 par rapport au niveau de 2015 ; soit une baisse moyenne de 3 % par an des émissions calculées du réservoir à la roue. Pour y parvenir, la SNBC propose, comme le paquet Fit for 55, plusieurs outils réglementaires et tarifaires : objectifs contraignants de réduction des émissions pour les véhicules techniques interdits en 2040, substitution de l'énergie électrique dans le routier aux énergies fossiles, incitation au report modal, accroissement du taux de remplissage des véhicules, recours à un signal prix du carbone par des taxes et permis négociables afin de réduire la demande de transport. Dans le fret, l'augmentation de la demande devrait être limitée à 40 % entre 2015 et 2050.

Jusqu'à 6 500 € la tonne de CO₂ !

Si la réglementation adossée à des subventions publiques vise à accompagner les mutations techniques en matière de motorisation et d'énergie, « sous réserve d'une véritable politique industrielle » prévient Yves Crozet, c'est en matière de tarification que les changements et impacts seront « les plus importants et difficiles à mettre en œuvre. Selon le principe pollueur-payeur, les taxes environnementales sont difficiles à appliquer par manque de connaissance des coûts de dommage et d'évitement – pour éviter les dommages dus au changement climatique... ainsi que pour des raisons d'acceptabilité ».

À ce stade, les économistes mènent leurs travaux sur les coûts d'évitement pour déterminer la valeur de la tonne de carbone dans les transports. Selon les variables prises en compte, ce prix est de quelques euros à plus de 6 500 euros ! « En France, le CGDD a estimé à 425 € la tonne de CO₂ le coût de la diffusion du véhicule électrique. »

Comment financer ?

Quel que soit son montant, « *qui en supportera le coût ?* », interroge Yves Crozet. Selon les exercices de prospective du programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres (Predit), le progrès technique permettrait de réaliser la moitié du chemin vers la décarbonation d'ici à 2050. L'autre moitié proviendrait des changements de comportement et d'une sobriété dans l'augmentation de la demande en transport par un signal prix, voire des formes plus ou moins contraignantes de rationnement comme la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE). Reste à définir le niveau de ce prix (ou « l'élasticité prix ») acceptable par les entreprises, dont celles du transport routier, et surtout par leurs clients. L'existence de solutions techniques et/ou d'énergies alternatives abordables sera déterminante pour accepter l'augmentation du prix du carbone et des énergies fossiles associées. Une approche harmonisée et cohérente en Europe, entre les modes et les filières, est une autre condition citée par Yves Crozet.



CES LAS VEGAS 2022 : LE PLEIN D'INNOVATIONS TRANSPORT

Véhicules électriques et/ou autonomes, fonctionnalités de conduite avancées, navigation optimisée... Le salon de Las Vegas consacré aux innovations qui s'est tenu du 5 au 8 janvier 2022, n'a pas manqué de nouveautés en matière de solutions transport.

Le Consumer Electronics Show (CES) de Las Vegas se présente comme une fenêtre ouverte sur les technologies de demain. L'édition 2022 n'a pas dérogé à la règle, même si l'arrivée du variant omicron a rappelé que la technologie ne peut pas tout résoudre : un grand nombre d'entreprises se sont ainsi désistées, et certaines présentations se sont déroulées en ligne. Cet aléa n'a pas empêché plusieurs acteurs majeurs du transport et de la logistique de faire des annonces en matière de livraison décarbonée. À commencer par Fedex, qui a déclaré avoir réservé 2 000 camionnettes électriques EV600 produites par BrightDrop, une filiale de General Motors qui produit des véhicules électriques. Cette commande s'ajoute aux 500 véhicules déjà commandés en 2021. Fedex a reçu ses cinq premiers exemplaires en décembre dernier sur son site d'Inglewood, en Californie, et a déjà installé 500 stations de recharge à travers l'État. Au cours d'une conférence de presse, le président de FedEx Express Amériques, Richard Smith, a déclaré que sa société envisageait de commander 20 000 exemplaires supplémentaires. L'entreprise vise un parc de 50 % de véhicules électriques d'ici à 2025, ce taux devant passer à 100 % d'ici à 2030 pour atteindre sa neutralité carbone en 2040. Walmart a pour sa part déjà commandé 5 000 fourgons BrightDrop pour ses services de livraison à domicile. Le géant de la distribution a indiqué que ses livreurs pourront même déposer les courses dans la maison des clients qui le désirent, jusqu'à mettre les produits frais dans leurs réfrigérateurs. Le PDG de Walmart, Doug McMillon, a indiqué que ce nouveau service sera proposé à 30 millions de foyers américains d'ici la fin 2022. Amazon a déjà commandé 100 000 utilitaires électriques auprès de sa filiale Rivian, ce qui ne l'empêche pas de conclure d'autres partenariats comme avec Stellantis, qui lui fournira en 2023 les premiers exemplaires de son futur fourgon électrique à batterie Ram ProMaster. Stellantis a déclaré que le véhicule a été conçu avec une contribution d'Amazon pour inclure des « *fonctionnalités de livraison uniques sur le dernier kilomètre* ».

Chariots motorisés ou autonomes

En complément de sa commande de camions électriques, Fedex a indiqué qu'il avait commencé à tester le BrightDrop EP1, un chariot roulant motorisé que les conducteurs peuvent manœuvrer pour effectuer plusieurs livraisons à partir d'un seul arrêt de véhicule. Plusieurs constructeurs de chariots et véhicules robotisés électriques – autonomes cette fois-ci – ont également fait part de leurs avancées. Udelv, start-up de la Silicon Valley, a publié une vidéo présentant son véhicule de livraison autonome qui utilise une technologie de conduite développée par Mobileye, filiale d'Intel. Le véhicule sans conducteur est capable de transporter 900 kg et d'effectuer 80 arrêts par cycle de livraison. Udelv a déclaré avoir accumulé plus de 1 000 réservations, dont un contrat avec l'US Air Force pour un programme pilote dans

une base californienne. Côté français, Valeo a présenté son droïde de livraison eDeliver4U. Ce véhicule électrique peut se déplacer à environ 12 km/h, de manière autonome en milieu urbain, dense et complexe. Il peut parcourir 100 km entre deux recharges. Changeons de taille avec le constructeur Peterbilt, du groupe Paccar, qui a dévoilé un modèle 579 (un camion de classe 8, la plus élevée) équipé du système de conduite autonome fourni par Aurora, partenaire de Paccar.

Lidar très précis

Ce droïde est équipé d'un nouveau scanner courte portée (near field lidar ou NFL), que l'équipementier réserve aux véhicules autonomes (livraison ou robotaxis). En créant une « enveloppe » de sécurité autour d'eux, cette innovation donne une vision immédiate à 360° pour se déplacer sans heurts possibles avec des piétons ou tout autre obstacle, effaçant tout angle mort. En parallèle, Valeo a présenté la troisième génération de son scanner lidar (*light detection and ranging*), qui sera commercialisée en 2024. Grâce à ses faisceaux laser, ce scanner peut « voir » à plus de 200 mètres ce que l'œil humain, une caméra ou un radar ne voient pas. « *Il identifie tout ce qui se trouve sur la route ; il évalue même la densité des gouttes de pluie et calcule la distance de freinage en conséquence.* » Le scanner utilise des algorithmes pour anticiper les trajectoires des véhicules environnants et déclencher les manœuvres de sécurité nécessaires, ce qui permet d'autoriser la délégation de conduite « *y compris à des vitesses pouvant atteindre 130 km/h sur autoroute* ». Enfin, Valeo, leader mondial des systèmes de traitement de l'air dans les véhicules, a remporté un « Award » pour sa solution UV Air Purifier destinée aux transports collectifs (bus et cars). Pendant les trajets avec des passagers à bord, ce purificateur d'air élimine plus de 95 % des virus (dont celui du Covid-19). Plus de 2 000 bus en sont déjà équipés dans le monde. Here Technologies, plateforme leader en matière de technologies et de données de localisation, a profité du salon pour annoncer de très nombreux partenariats, notamment celui avec Goodyear sur la maintenance prédictive des pneus. Cette solution de gestion de flotte combine les données du système de contrôle de la pression des pneus de Goodyear (TPMS) avec les services de localisation Here. Le système TPMS de Goodyear s'appuie sur les données des capteurs et un algorithme prédictif pour aider les flottes à éviter jusqu'à 90 % des pannes liées aux pneus. Grâce aux services de localisation Here, les opérateurs de flottes et les prestataires de services Goodyear en Europe peuvent localiser un véhicule nécessitant une intervention et le diriger vers le garage le plus proche. Le prestataire équipera également les futurs camions électriques de Volta Trucks avec sa solution de navigation intégrée complétée par un assistant d'autonomie pour véhicules électriques. Le dispositif comprend une évaluation de la distance parcourue par les camions et permet la planification des itinéraires en y intégrant les arrêts de livraison. Des fonctions de recherche, de calcul d'itinéraires, d'information de trafic en temps réel et de guidage vocal étape par étape seront disponibles à la fois en ligne et hors ligne. Le système de navigation propose également la technologie de géolocalisation développée par What3Words. Cette start-up a divisé le monde en une grille composée de carrés de 3 mètres sur 3, et a donné à chaque carré une combinaison unique de trois mots aléatoires. En entrant des adresses What3Words dans le système de leur camion, les conducteurs peuvent se diriger facilement vers des localisations aussi spécifiques que des entrées de bâtiments ou des quais de chargement. Here a également signé un partenariat avec Scania pour alimenter sa plateforme d'infodivertissement de nouvelle génération. Scania compte également s'appuyer sur les données de limitation de vitesse de Here pour développer une solution d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA), conformément à la législation européenne.

ESPAGNE • NÉGOCIATIONS : UNE NOUVELLE FEUILLE DE ROUTE

Le 17 décembre 2021, après plusieurs semaines de négociations, le Comité national du transport routier (CNTC), qui rassemble l'ensemble des organisations professionnelles du secteur, et le ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda urbain (Mitma) ont conclu un accord qui comprend 20 mesures, dont huit seront effectives dès février 2022. Les négociations précédentes avaient buté sur la concrétisation des engagements. Le CNTC a obtenu que huit mesures soient incluses dans un décret-loi royal (RDL selon le sigle en espagnol), qui sera soumis à la ratification par la chambre des députés dans un délai de trente jours. « *La solution du projet de loi, proposée par le gouvernement, était source de grande incertitude quant à l'approbation finale. Dans le meilleur des cas, le délai aurait été d'au moins un an* », souligne Juan José Gil, secrétaire général de la Fédération nationale des associations de transporteurs d'Espagne (Fenadismer), qui regroupe des PME et des travailleurs indépendants. Selon les informations disponibles, le RDL est en cours d'élaboration et devrait être approuvé par le Conseil des ministres espagnol en février.

Une revendication historique

La mesure phare incluse dans le futur RDL est l'interdiction de « *la participation du conducteur aux opérations de chargement-déchargement de la marchandise* », ainsi que des emballages (palettes, caisses, etc.), à l'image de ce qu'a fait le Portugal en septembre 2021. En cas de non-respect, le chargeur pourra être sanctionné. Des exceptions sont prévues dans des secteurs spécifiques : déménagement, citernes, transport de véhicules notamment. Dans ce cas, l'opération devra être facturée en tant que prestation spécifique, indépendante du transport. Il s'agit d'une victoire importante pour la profession. Le TRM considère que le chargement-déchargement ne relève pas du métier de conducteur et que cette pratique nuit à l'attractivité du métier de conducteur alors que l'Espagne, comme les autres pays d'Europe, est confrontée à une pénurie croissante de conducteurs routiers. Le gouvernement avait refusé d'intervenir jusqu'à présent, car il estimait que la question devait être traitée par les « *parties prenantes* », c'est-à-dire les chargeurs, opposés à l'interdiction, et les transporteurs. La profession a également obtenu l'inclusion dans le RDL de la révision automatique du prix du gazole en cas de hausse survenue entre le moment de la signature du contrat de transport et la concrétisation de la prestation. « *Le carburant, principalement le gazole, représente plus de 30 % des coûts opérationnels des entreprises, et le prix du gazole (hors TVA) a progressé de 32 % entre octobre 2020 et octobre 2021* », rappelle Ramón Valdivia, vice-président exécutif de l'Association du transport routier international (Astic), qui rassemble les entreprises travaillant à l'international. Le RDL inclura également des dispositions importantes pour la profession, notamment l'indemnisation en cas d'attente d'au moins une heure – au lieu de deux actuellement – lors des opérations de chargement-déchargement de la marchandise ; la transposition de la directive sur les travailleurs détachés ; le renforcement des moyens mis à disposition des administrations publiques pour lutter contre la concurrence déloyale ; la modification des poids et dimensions avec une introduction partielle et progressive des 44 tonnes dans le cadre d'une concertation avec le CNTC.

Satisfaction du TRM

D'autres éléments de l'accord ne seront pas incorporés au RDL : la mise à disposition d'une enveloppe globale de 120 millions d'euros pour l'aménagement et la construction de zones de stationnement sécurisées pour les poids lourds ; des aides pour la digitalisation du TRM (jusqu'à 140 millions d'euros) ; la création d'un groupe de travail afin de formuler des propositions pour résoudre le problème de la pénurie de conducteurs routiers ; le maintien du régime du gazole professionnel ; l'engagement du Mitma de ne pas introduire des péages sur les voies à grande circulation sans l'accord préalable du TRM ; etc. Les organisations du TRM ne cachent pas leur satisfaction. « *Les 20 mesures sont nécessaires et justes pour le secteur* », souligne Juan José Gil. Ramón Valdivia considère que l'accord contribuera à revaloriser le statut des conducteurs et à améliorer la situation des entreprises, ce qui permettra de préserver les emplois. « *C'est précisément sur la longue distance que le phénomène de manque de relève entre les générations se fait le plus sentir. Toute mesure qui permet de réduire les éléments les plus négatifs de la situation actuelle de la profession bénéficiera aux conducteurs qui travaillent à l'international* ». Du côté des chargeurs, l'accueil est également favorable. « *Nous souhaitons contribuer au développement et à l'implantation de ces mesures : leur complexité et l'ampleur de l'impact requièrent la contribution de tous les agents économiques impliqués* », affirme Carlos Castán, président de l'Association des chargeurs d'Espagne (ACE).



DANS LE FROID, ON INNOVE TOUJOURS

Les innovations proposées par les carrossiers au salon Solutrans 2021 sont nombreuses dans le transport réfrigéré, et de nouveaux exposants comme Daikin, CryoTrucks ou Mersan Kasa ont été accueillis pour présenter différents modèles.

Les carrossiers étrangers sont restés discrets, avec un **Kässbohrer** sans frigo, un **Kögel** se limitant à un isotherme avec parois en métal et un **Krone** mettant l'accent sur l'éclairage et les nouveautés (joint de porte optimisé, kit de protection) du frigo Cool Liner. Les 50 ans de SOR étaient célébrés chez **Chéreau** avec une trois-essieux Piek, et **Lecitrailer** a exposé une semi EvoLuTion FRC aux standards hexagonaux avec une nouvelle génération de caisse et de châssis.

Côté tricolore, **Chéreau** a vu grand, en exposant la semi Hydrogen Power H2 (cf. OT n° 2983) de présérie, équipée d'une pile à combustible de 30 kw et capable d'emporter 16 kg d'hydrogène ; le carrossier normand présentait également ses semis nouvelles énergies E-Axle, ainsi qu'une longue distance à essieu récupérateur d'énergie et panneaux solaires, et enfin une City Trailer (sans panneaux) à groupe hybride. Autre joyau sur son stand, un Scania hybride rechargeable à groupe électrique et caisse VIP. Les E-Axle utilisent un Vector HE 9 alimenté par secteur ou batteries lithium-ion 35 kWh rechargeables sur secteur, par essieu (SAF e-Track 24 kW) à génératrice débrayable et recyclage d'énergie de freinage, et – en appoint pour la version longue distance – par 27 m² de panneaux solaires. La caisse VIP économise jusqu'à 25 % d'énergie (K de 0,27 avec rails encastrés) et des dispositifs aérodynamiques – carénages latéraux, déflecteur arrière de toit, volets intégrés aux portes – réduisent la consommation jusqu'à 2 l/100 km.

Frappa a mis l'accent sur la transition énergétique, la sécurité et les services en présentant deux équipements ergonomiques : une cloison relevable coulissante Easy Bonny pour faciliter la maintenance et une nouvelle version de la porte relevable électropneumatique Ecolomic désormais encastrée avec joints latéraux gonflants. Outre un porteur 100 % électrique et un food truck, le carrossier présentait un groupe cryogénique électrique innovant e-Silencio bimode permutant automatiquement en cryogénie indirecte azote et électrique (à quai) sur une semi distribution multitempérature. Cet équipement assorti d'un nouveau modèle économique de maintenance (déléguée aux clients avec formation des opérateurs et visite de contrôle annuelle) bénéficie d'une garantie étendue à neuf ans, et revendique des coûts d'exploitation réduits de 15 %. La firme, qui annonçait la reprise des activités services (SAV, garantie) de Blueeze d'Air Liquide, argumentait sur les bénéfices environnementaux de la cryogénie indirecte azote, exempte de dégivrage, silencieuse et sans rejet de gaz réfrigérant, CO₂ et NOx.

Lamberet a présenté une grande variété de solutions, dont la semi à PAC Bosch SR2 FresH2 et en VUL, un prototype FrigoLight 100 % électrique à caisse 15 m³ sur plancher cabine compatible toutes tractions (thermique, hybride ou électrique) du projet Live2Pure. Son concept « tout en un » intègre le groupe au pavillon et l'évaporateur à la caisse avec un SCx optimisé (– 20 %). Le carrossier bressan a aussi montré des solutions déjà opérationnelles comme une caisse Frigoline HD à alimentation électrique d'appoint (hayon, éclairage et transpalette) par panneaux solaires et groupe électrique Piek sur Renault D ZE électrique.

Outre la commande vocale Bluetooth LCV – basée sur l'appli Multiplex des hayon, rideau et éclairage primée aux Innovation Awards, il communiquait sur une sécurité anti-départ inopiné « rétrofitable » à tous véhicules. Basée sur la RFID, l'ADI bloque automatiquement les freins selon le statut du signal détecté. Le déploiement de la rampe portant le TAG établit sa connexion avec l'antenne, activant les freins et un signal en cabine. Son retrait coupe le signal et libère le véhicule. Côté semis, il a dévoilé ses nouveaux arrières avec bavettes canalisant l'air et supports de feux ajourés réduisant la traînée, des feux Safelight à rotation absorbant les chocs et a mis l'accent sur une eSR2 électrique à batteries lithium-ion (19,2 kW). Rechargées sur secteur ou au roulage-freinage par essieu SAF Track-r à génératrice 33 kW, elles alimentent un groupe Carrier électrique ou hybride.

Lecapitaine montrait une carrosserie VUL allégée 12 m³ Urban primée aux Innovation Awards et une porte sectionnelle brevetée pour PL Easy Acc'Air maximisant la hauteur utile. Cette porte composite sans vibration (80 mm d'épaisseur, agréée classe C) à commande autonome ergonomique et motorisation intelligente (autodiag, suivi d'entretien) se range sur le toit (étanchéité par joint gonflable). Urban intègre quant à elle plusieurs nouveaux

équipements : caméra de recul HD, éclairage LED automatisé de la zone de travail, fermeture centralisée anti-effraction intégrée et maintien de portes sécurisé. Elle affiche + 300 kg de charge utile avec une isolation performante (K 0,31) tirée de nouvelles parois en PET recyclé.

Chez les équipementiers, outre **Bosch**, prix spécial du jury pour la semi hydrogène Fresh2, coproduite avec **Lamberet** et **Carrier Transicold**, ce dernier a présenté ses solutions électriques : technologie E-Drive sans liaisons mécaniques (20 ans d'âge) ; groupes Iceland 11 et Syberia 14, alimentés par Eco-Drive GenSet (générateur actionné par pompe hydraulique reliée à la PTO moteur). Il a dévoilé un nouveau module hydroélectrique pour porteurs et semis, l'Eco-Drive T, et un boîtier convertisseur d'énergie Power Box. Autre innovation présentée, sa gamme Supra HE (cinq modèles en quatre versions) dotée d'un boîtier télématique et d'un nouveau système semi-électrique améliorant la performance énergétique de 53 % (consommation réduite de 41 %). Ces unités adoptent une structure réduite et allégée dont la hauteur adaptée aux cabines hautes facilite l'accès aux composants, l'entretien passant à 2 000 heures. Carrier Transicold exposait un nouveau groupe hybride monotempérature 15 kW pour semis Vector S15 à diesel basse consommation, et le système de réfrigération Piek 100 % autonome et électrique pour semis Vector eCool. Cet eCool plus léger qu'un groupe diesel standard avec réservoir combine technologie E-Drive et essieu à génératrice (actif au roulage et au freinage) alimentant une batterie chargée automatiquement par le système de gestion énergétique selon les conditions de roulage ou sur le secteur en stationnement (recharge inférieure à quatre heures).

Daikin a présenté son premier groupe thermique monotempérature 15 kW à ventilateurs et compresseur Inverter et vitesse variable pour semi Exigo E1500, qui revendique la plus faible tare de sa catégorie, un niveau sonore bas (option Piek) et une fiabilité maximale avec cycle d'entretien à 3 000 heures. Exigo est livré avec écran couleur haute résolution, interface homme-machine graphique intuitive et télématique avancée assurant géolocalisation, alertes, gestion des performances et mises à jour en temps réel. L'équipementier a mis en avant ses groupes Zanotti, dont un nouveau Uno 1000 multitempérature à maintenance réduite (cycle 2 000 heures) à diesel Yanmar directement couplé au compresseur et télématique bidirectionnelle avec commande à distance et diagnostics approfondis. Nominé pour le système électrique intégré autonome pour groupes hybrides ou électriques de semis Axle Power Technology (essieu BPW ePower à deux génératrices de 9 kW et batteries lithium-ion 19 kWh), Thermo King a mis en avant son portefeuille tout électrique Evolve. TK a présenté de nouveaux groupes, dont le Frigoblock FK2 électrique pour heavy trucks à plage de fonctionnement accrue avec une génératrice à haut rendement et la télématique intégrée BlueBox TK. Il a montré un V-1000 électrique poulie-moteur compatible GNC, GNL ou biodiesel adapté aux cabines hautes, plus léger de 150 kg qu'un équivalent thermique et doté d'un compresseur exclusif. Il revendique jusqu'à - 54 % de consommation et - 33 % d'entretien avec + 25 % de puissance et + 31 % de débit qu'un thermique. Côté semis, TK communiquait sa technologie Advancer Hybrid associant approche électrique Frigoblock, groupes hautes performances (conso - 30 %, descente en température 40 % plus rapide que la moyenne du marché) Advancer A360, 500 et 500 Whisper Pro Quiet. Cette architecture intègre de série la connectivité TK avec une fonction geofencing adaptant le fonctionnement aux contraintes d'exploitation.

INAUGURATION D'UN ENTREPOT LOGISTIQUE NEUTRE EN CARBONE, GRACE AU SOLAIRE+STOCKAGE

Le bâtiment de 12 000 m², qui a été équipé d'une centrale PV en toiture de 480 kWc et de batteries lithium de 304 kWh, produit plus d'électricité qu'il n'en consomme. De plus, l'éclairage à lampes à iode a été remplacé par des LED et le chauffage au gaz par des pompes à chaleur air/air.



L'entrepôt de 12 000 m² de la marque AutOnom, neutre en carbone.

Image : Argan

Le groupe Argan, foncière spécialisée dans la location de plateformes logistiques, a inauguré son premier entrepôt à bilan carbone neutre en phase exploitation. Situé à Serris (77), le bâtiment de 12 000 m², baptisé AutOnom, produit ainsi sur site plus d'énergie verte qu'il n'en consomme pour son chauffage, le refroidissement des chambres de stockage à température dirigée et son éclairage. Pour cela, l'entreprise logistique dispose d'une centrale photovoltaïque en toiture de 480 kWc, mise en service par l'installateur Sys EnR. Elle est complétée par quatre modules de batteries lithium d'une capacité de stockage de 304 kWh, fournies par BayWa r.e. Solar Systems et également installées par Sys EnR. Selon Argan, le chauffage au gaz sera remplacé par des pompes à chaleur air/air, réversibles chauffage-rafraîchissement, au rendement 4 fois supérieur, et aux émissions CO₂ divisées par 20. Par ailleurs, un éclairage LED intelligent a été généralisé et a permis de diviser par huit la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ en comparaison à des lampes à iode.

Une première pour une application tertiaire

Les armoires sont composées des cellules de batterie provenant de l'industrie automobile, qui sont garanties jusqu'à 6500 cycles avec une durée de vie de 25 ans. Enfin, la solution de stockage SMA « Storage Package Business » se compose d'un onduleur chargeur, de l'armoire à batteries « SMA Storage Business » et d'un module de gestion de données. Un monitoring centralisé permet de suivre toutes les données relatives aux batteries (puissance de charge, décharge, capacité de la batterie...). Le stockage batteries optimise la production d'énergie et évite un bridage trop important des onduleurs, pour un meilleur rendement énergétique.

« Ce projet de stockage d'énergie pour une application tertiaire est une première en France et nous avons mobilisé deux ingénieurs de notre équipe afin qu'ils montent en compétence et soient formés par SMA pour ensuite accompagner Sys EnR dans la mise en service de la solution. Nous avons apporté un support technique auprès de notre client Sys EnR pendant de longs mois avant la réalisation du chantier », a relaté Julien Chirol, directeur France de BayWa r.e. Solar Systems.

L'entrepôt logistique est loué à deux grands groupes internationaux, qui ont de fait vu le montant de leur loyer augmenter du fait du coût de l'investissement, montant qui n'a pas été précisé. Dans le même temps, Argan assure que les économies faites sur la facture électrique et de gaz seront bien supérieures à l'investissement initial. « Ce gain sur la facture deviendra de plus en plus important dans un contexte de hausse généralisée et durable des prix de l'énergie. AutOnom est destiné à devenir notre nouveau standard d'entrepôt », a ajouté Jean-Claude Le Lan, son président-fondateur, qui espère obtenir le label BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method).



EN ROUTE VERS L'EFFICACITE ENERGETIQUE DES ENTREPOTS AVEC LE DECRET ÉCO-ÉNERGIE TERTIAIRE !



Une tribune signée par Olivier Guillemot, directeur délégué H3C Énergies, et Thibault Sadouet, directeur délégué de Genersys.

Avec plus de 78 millions de mètres carrés d'entrepôts d'au moins 5 000 m² sur le territoire hexagonal, le secteur de la logistique et du transport français va jouer un rôle prépondérant dans les enjeux de transition énergétique nationale vers la neutralité carbone d'ici à 2050. Et cela sous l'impulsion de l'application du Décret Éco-Énergie Tertiaire qui impose de réduire les consommations énergétiques des entrepôts de plus de 1 000 m², sous peine d'amendes ou de la menace du « name and shame ».

En effet, le décret Éco-Énergie Tertiaire oblige les propriétaires et les locataires d'entrepôts, à partir de septembre 2022, à déclarer leurs niveaux de consommations énergétiques et à engager des actions pour relever des objectifs de réduction ambitieux, de 40 % en 2030 à 60 % en 2050. Loin d'être simple dans son application, cette nouvelle obligation réglementaire se révèle une véritable opportunité pour les PME et ETI de la Logistique de réaliser d'importantes économies d'énergie dans leurs entrepôts, via la GTB par exemple, et ainsi améliorer leur marge opérationnelle et leur compétitivité.

Focus sur cette obligation réglementaire de réduction des consommations énergétiques

En vigueur depuis octobre 2019, le Décret Tertiaire, récemment renommé Décret Éco-Énergie Tertiaire, précise les modalités d'applications de la loi Elan sur les objectifs de réduction de la consommation énergétique du parc tertiaire français. Il concerne tous les bâtiments ou parties de bâtiments, neufs ou existants, supérieurs à 1 000 m² de plancher et hébergeant des activités tertiaires, des bureaux aux sites logistiques. Seules exceptions, les constructions provisoires et les bâtiments opérationnels de défense et de sécurité civile. Cette obligation s'applique aussi bien aux propriétaires, bailleurs et locataires, selon le périmètre de responsabilité de chacun. Elle impose une réduction des consommations d'énergie des entrepôts existants d'au moins 40 % d'ici à 2030, 50 % en 2040 et 60% en 2050, selon une année de référence entre 2010 et 2019. En l'absence d'année de référence déclarée en septembre 2022, la première année d'exploitation déclarée sera retenue. Autre option pour les entrepôts récents, le respect d'un seuil maximal de consommation en valeur absolue, dès l'horizon 2030. Le premier arrêté « Valeurs absolues » de la logistique, décliné en cinq catégories - froid négatif, frais, température contrôlée, température ambiante et transit - a été publié en janvier 2021.

Avant le 30 septembre 2022, les acteurs de la Logistique et du Transport devront déclarer les consommations énergétiques de leurs entrepôts sur la plate-forme Operat, déployée par l'Ademe, et bénéficier d'une attestation numérique annuelle, dotée d'une note « éco énergie » qui sera publique.

S'y conformer sans impact sur les Capex grâce aux subventions et au tiers financement

Certificats d'économies d'énergie, aides Ademe, aides régionales sont à disposition des acteurs de la Logistique pour financer une partie des études et des travaux et donc optimiser leur retour sur investissement. Lorsque ces dernières sont en plus combinées à des solutions de tiers financement, elles peuvent même s'autofinancer sur la base des économies réalisées !

Le Décret Éco-Énergie Tertiaire constitue ainsi une véritable stratégie de performance propre à chaque entreprise pour définir les bâtiments concernés, sélectionner l'année de référence, identifier la meilleure option entre objectifs

en valeur relative ou absolue, définir le plan d'action à mettre en œuvre par décennie et surtout modéliser leur financement. Il s'agit de pouvoir s'appuyer sur un professionnel, qui dispose de toutes les expertises techniques, financières, administratives, réglementaires et d'une offre véritablement clé en main qui garantit aux acteurs de la Logistique et du Transport, de la PME à l'ETI, un accompagnement « sur mesure » dans leur trajectoire « éco-énergie tertiaire », selon leurs enjeux d'efficacité énergétique et budgétaire.

Privilégier les leviers d'actions de réduction les plus efficaces dans les entrepôts

Innover dans la gestion énergétique des entrepôts représente le meilleur moyen de transformer une contrainte réglementaire en opportunité de gisement d'économies et d'avantage concurrentiel. Le Décret Éco-Énergie Tertiaire établit une obligation de résultat, non de moyens. Libre à vous de choisir les leviers d'actions les plus pertinents, en collaboration avec un professionnel de l'optimisation énergétique, pour atteindre ses objectifs !

Selon le spécialiste de la gestion « intelligente » des bâtiments Genersys du groupe E'nergys, la première manière d'optimiser la consommation énergétique de ses entrepôts est d'agir sur l'éclairage, en privilégiant la Led et la supervision « intelligente » par GTB – gestion technique du bâtiment. Il en va de même pour le pilotage de la production de chaleur et de froid via GTB, qui peut générer jusqu'à 40 % d'économie et assurer un ROI de quelques mois. De plus, le choix de la GTB s'inscrit idéalement dans le décret régulation BACS, dans la continuité du Décret Éco-Énergie Tertiaire, qui impose d'équiper les entrepôts d'une puissance supérieure à 290 kilowatts (kW), avant janvier 2025, de dispositifs de régulation automatique de chaleur ou de climatisation. Un seul mot d'ordre : que le partenaire éco-énergie sélectionné puisse vous accompagner dans la trajectoire de réduction et garantir des résultats dans le temps car comme tout plan d'action celui de l'efficacité énergétique s'actualise avec votre contexte et vos enjeux.

À l'heure de la sobriété énergétique des entrepôts, le Décret Éco-Énergie Tertiaire offre aux acteurs de la Logistique et du Transport, la possibilité de tendre vers plus de durabilité et de s'impliquer dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nul ne peut aujourd'hui ignorer les sanctions en cas de non-respect qui en découlent, des amendes modestes de 7 500 euros au « name and shame » beaucoup plus redoutable aux yeux des clients BtoB, toujours plus attentifs à leur image environnementale et RSE. Il est impératif de commencer au plus tôt cette démarche Décret Éco-Énergie Tertiaire pour capitaliser sur cette nouvelle obligation réglementaire afin d'améliorer sa marge opérationnelle, se différencier sur l'efficacité énergétique et atteindre demain la neutralité carbone !



FACTURE D'ÉLECTRICITÉ 2022 : L'INCONNUE POUR LES ENTREPRISES

Les prix de l'électricité ont flambé en décembre. Reportage dans une PME industrielle qui a dû renégocier son contrat au plus mauvais moment.



La location du groupe électrogène coûte 75 000 euros à Thierry Chopin, presque autant que son ancien contrat annuel d'électricité. • Crédits : Marie Viennot

L'augmentation des prix de l'électricité est de plus en plus un sujet d'inquiétude pour les entreprises. Pour le reportage de la rédaction, Marie Viennot s'est rendue dans une scierie en Mayenne, obligée de renégocier son contrat d'électricité fin décembre au moment où les prix de l'électricité ont atteint un pic inédit (600 euros le mégawattheure, contre 59 en 2019, et autour de 200 aujourd'hui).

Contrairement à beaucoup de chefs d'entreprises qui ont préféré taire leurs difficultés, Thierry Chopin, le patron de Palette 53 a sonné l'alerte dans les médias. Il a commencé l'année 2022 sans contrat, il a donc décidé de louer un groupe électrogène. Le reportage de la rédaction raconte ses difficultés.

La semaine dernière, le gouvernement a trouvé une solution pour limiter la hausse pour les particuliers en obligeant EDF à augmenter le quota d'électricité pas cher que l'entreprise est obligée de revendre à ses concurrents. Des explications plus détaillées de ces mesures [dans le journal de 12h30 du 14 janvier](#).

Les entreprises vont aussi bénéficier de cette mesure. Toutes les fédérations professionnelles l'ont salué : [ici le communiqué](#) de l'UNIDEN, l'Union des Industries consommatrices d'énergie.

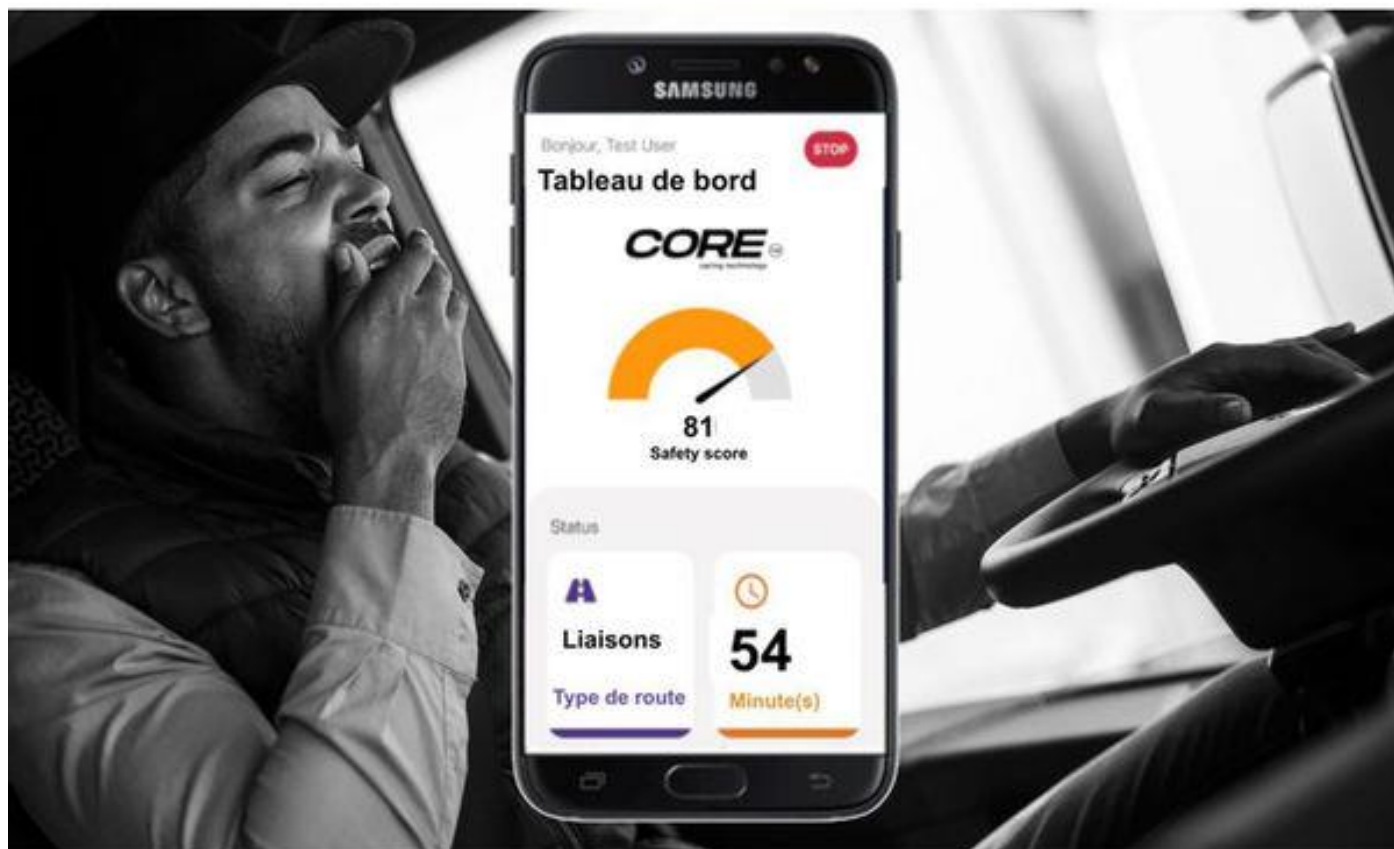
En demandant à EDF de vendre 20 térawattheure de plus que les 100 déjà vendus à un prix très bas (42 euros le mégawattheure, alors que le cours sur les marchés est proche de 200 euros...), le gouvernement permet aux fournisseurs alternatifs (concurrents d'EDF) de proposer à nouveau des tarifs raisonnables à leurs clients, mais il n'a aucune garantie qu'ils le feront. Les fournisseurs alternatifs s'y sont engagés, mais [comme l'explique CLCV dans ce document](#), il y a des risques de spéculation.

Malgré cette mesure (qui va coûter 8 milliards d'euros EDF, ce que le PDG de l'entreprise a qualifié de choc face à ces managers), les entreprises ne savent donc pas exactement quelle sera leur facture d'électricité en 2022.

Pour les Industries qui consomment beaucoup d'électricité, la Métallurgie, l'agroalimentaire, la Chimie, la situation reste critique. Difficile de chiffrer le surcoût global de l'augmentation des prix car l'achat d'électricité diffère d'une entreprise à l'autre.

Certaines achètent longtemps à l'avance, d'autre au jour le jour. Mais surcoût, il y aura, c'est une certitude. 50% de plus sur la facture électrique des entreprises chimiques en 2022, par rapport à 2021 avance leur représentant France Chimie. Ce qui alimentera l'inflation des produits de consommations, c'est une certitude aussi.

CORE FOR TECH SURVEILLE VOTRE VIGILANCE



D'après un sondage réalisé en début d'année auprès de 5 388 conducteurs routiers, plus de 47% d'entre eux reconnaissent s'être déjà fait surprendre par la fatigue au volant.

Interrogés sur Truckfly, l'appli communautaire très utilisée par les routiers, près d'1 conducteur sur 2 reconnaît avoir été confronté à l'endormissement. Une donnée que relaie Core For Tech dont l'application scientifique, déjà utilisée par des transporteurs, permet d'identifier en amont les risques de somnolence au volant.

A travers un système scientifique basé sur la variabilité de la fréquence cardiaque mis au point avec une équipe de chercheurs du CHR de Lille, Core For Tech met à la disposition des transporteurs une solution sans équivalent qui permet aux chauffeurs de monitorer la fatigue et la somnolence pour réagir et conduire en sécurité.

Une fois déployée sur une application mobile, via une montre connectée ou sur un micro-processeur, la technologie logicielle analyse la variabilité de la fréquence cardiaque et fournit un indicateur de somnolence précoce au conducteur et au véhicule. Les données récoltées en temps réel permettent de croiser le score de somnolence avec les conditions de conduite actuelles et à venir comme l'état du trafic, le type de route, la météo et le moment de la journée. Grâce à cette mesure du moment précis où surviendra le risque d'endormissement, le système veille à la sécurité du conducteur en l'amenant à s'arrêter au bon moment.

Thibaut Grison, de Truckfly, déclare : « *Nous fédérons la plus importante communauté de conducteurs en Europe. Rien qu'en France, ils sont 100 000 à nous accompagner chaque jour. Le lien avec Core For Tech, qui se préoccupe de la sécurité des conducteurs, est évident. En proposant une solution reconnue et utilisée par des transporteurs afin d'éviter l'endormissement au volant, c'est un premier pas vers la sécurité de tous qui a été franchi.* »

Nicolas Vera, président de Core For Tech, ajoute : « *C'est avec l'objectif de sauver des vies que nous avons développé le seul système scientifique qui détecte la somnolence en amont. Aujourd'hui ce sont les routiers qui sont interrogés, mais cela concerne absolument tous les conducteurs. N'oublions jamais que sur autoroute, la somnolence est à l'origine d'1 accident mortel sur 3.* »

LE COMITE NATIONAL ROUTIER INFORME SUR LA TICGN 2022



Mis en place en 2020, la taxe intérieure de consommation du gaz naturel répond à des règles spécifiques que rappelle le Comité National Routier.

Le **Comité National Routier** a dernièrement publié une information précisant la nature de la taxe intérieure de consommation du gaz naturel (**TICGN**). Un impôt mis en place en 2020 portant spécifiquement sur le gaz naturel. Collectée par les fournisseurs de gaz, la TICGN est ensuite reversée aux services douaniers. Pour mémoire, le gaz destiné à être utilisé comme carburant était en 2019 soumis à la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques), ce qui n'est plus le cas.

Le CNR rappelle que le taux applicable au gaz naturel à usage de carburant s'élevait à 5,23 € par MWh en 2021. **Ce taux reste stable en 2022.** « *L'objectif de l'État étant d'encourager la dynamique de développement à court terme de la filière poids lourds GNV* » commente le Comité.

Le gaz 6 à 8 fois moins taxé que le gazole

Pour convertir ce taux en €/kg, les fournisseurs utilisent la masse volumique du gaz naturel comprimé. Ainsi, la TICGN avoisine 0,077 €/kg. À titre de comparaison, ce taux est aujourd'hui environ 8 fois inférieur à celui appliqué au gazole et 6 fois inférieur à celui appliqué au gazole professionnel. À ce jour, il n'existe pas de distinction de fiscalité entre GNV et bioGNV.

« LA MOBILITE HYDROGENE S'INSCRIT DANS LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES LOURDS, DES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS OU DES FLOTTES CAPTIVES », REAFFIRME JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

En déplacement dans le 16^e arrondissement de Paris, sur le chantier de la station hydrogène de la Porte de Saint-Cloud, Jean-Baptiste Djebbari, le ministre délégué aux Transports a réaffirmé la stratégie de la France en matière de mobilité décarbonée.

Tout s'accélère en matière de mobilité hydrogène. En l'espace d'une dizaine d'années, les constructeurs automobiles sont passés du stade de concepts - on se souvient des Mercedes-Benz GLC Fuel-cell ou autres BMW Hydrogen 7 - à celui de la grande série avec les Honda Clarity Fuel-Cell et les plus emblématiques Toyota Mirai ou Hyundai Nexo. Des véhicules particulièrement adaptés aux flottes captives, comme les taxis. En témoigne l'exemple de la société Hype à Paris.

Ce type de motorisation est également en train de s'installer sur le segment des véhicules utilitaires légers. Sous ses marques Citroën, Peugeot et Opel, Stellantis vient de livrer plusieurs fourgons moyens équipés d'une pile à combustible à différentes entreprises. Renault fait également rouler des VUL carburant à l'hydrogène. Si les produits sont présents, le réseau d'avitaillement est encore insuffisamment développé.

Une station parisienne pérenne

« La France parie sur l'hydrogène et c'est une bonne nouvelle. Cette station de la Porte de Saint-Cloud, [dont les pompes sont implantées] sur le périphérique parisien a une capacité de production d'une tonne d'hydrogène vert. Soit de quoi servir 400 véhicules par jour. On parie sur l'hydrogène et on a une première illustration ici de la capacité à faire de la production d'hydrogène vert » a commenté le ministre à l'occasion de la visite de cette installation qui occupe 900 mètres carrés à proximité immédiate du périphérique parisien.

« La mobilité hydrogène s'inscrit dans le développement des véhicules lourds, des véhicules utilitaires légers ou des flottes captives, comme les taxis. Mais beaucoup d'experts disent, qu'à moyen terme, il y a un avenir pour la mobilité hydrogène de véhicules légers. Tout ça évoluera au gré des évolutions technologiques, du coût de l'hydrogène et de l'appétit des automobilistes pour rouler avec des véhicules à hydrogène », a-t-il encore précisé.

ZFE : UNE MISE EN PLACE PROGRESSIVE DES SEPTEMBRE 2022 A MARSEILLE



© Métropole Aix-Marseille Provence

La Zone à Faibles Émissions de Marseille, qui tardait jusque-là à se mettre en place, semble se dessiner petit à petit. La Métropole envisage une entrée en vigueur au 1er septembre prochain.

Concernée par la mise en place d'une **Zone à Faibles Émissions** avant le 31 décembre 2021, la **Métropole d'Aix-Marseille** accuse un retard certain sur ce sujet. Un premier projet vient seulement de voir le jour et une consultation publique a été lancée aujourd'hui, lundi 17 janvier.

Concrètement, la ZFE de Marseille pourrait entrer en vigueur au **1er septembre prochain**. Sur le modèle d'autres territoires, son application sera progressive et concernera la première année uniquement les véhicules Crit'Air 5 ainsi que les non-classés, ce qui correspond à seulement 2 % des véhicules personnels, 4,4 % des poids lourds et 1 % des véhicules utilitaires. Devraient suivre les **Crit'Air 4 en septembre 2023** puis les **Crit'Air 3 en septembre 2024**.

Concrètement, la ZFE de Marseille devrait s'inscrire comme une des moins contraignantes, avec un **périmètre** qui concernerait à terme le centre de la ville, couvrant 19,5 km² et concernant **314 000 habitants**. Il est délimité par l'intérieur des boulevards : avenue du Cap Pinède, boulevards Capitaine Gèze et de Plombières, avenue Alexandre Fleming, boulevards Françoise Duparc, Sakakini, Jean Moulin et Rabatau, avenue du Prado 2.

Une **consultation publique** a été lancée ce lundi 17 janvier, jusqu'au 1er mars, pour permettre à chacun de prendre connaissance des enjeux de la ZFE-m, de ses bénéfices environnementaux et sanitaires. Les habitants et professionnels qui le souhaitent peuvent donner leur avis sur le périmètre, sur les dispositions, sur le calendrier de mise en œuvre, avant que le projet soit finalisé.