



REVUE DE PRESSE

Semaines 45 & 46
du 08/11 au 19/11/2021

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

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

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

alison.paguette@lachainelogistiquedufroid.fr

La diffusion de cette revue de presse se fait dans le cadre d'un contrat avec le CFC (centre français d'exploitation du droit de copie). En effet, en application de l'article I 122 10 du code de la propriété intellectuelle, la photocopie d'un article de presse ou d'un extrait d'ouvrage au sein d'une entreprise, d'une administration, d'une association ou d'une autre organisation constitue une reproduction d'œuvre protégée qui nécessite donc l'autorisation du CFC. 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

- **Stratégie Logistique :**
 - Nouvelle direction chez Kuehne+Nagel en 2022
- **L’Antenne :**
 - Seafrigo inaugure au Havre une nouvelle plateforme de 60 000m²

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

- **Le Monde des Surgelés :**
 - La chaine M6 condamnés à verser une amende à Thiriet
 - Vers une reprise de Frial par le groupe Le Duff
- **Les Marchés :**
 - La grande distribution visée par une enquête de l’Autorité de la concurrence
 - Porc : un marché toujours aussi calme
 - Volaille : quelles perspectives pour le marché européen en 2022
 - Forte hausse des prix des produits surgelés
 - Le succès français du saumon et de la truite fumée
- **LSA :**
 - Picard s’associe à Deliveroo pour la livraison express dans 110 villes de France
 - Danone va investir 67 millions d’euros en 2022 en France sur 4 sites de production

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

- **L’Officiel des Transporteurs :**
 - Près de 20% du parc sous hydrogène d’ici à 2050
 - Le Groupe BERT s’associe à LIDL pour recruter des conductrices
 - RH/Handicap : le transport prend des initiatives
 - Solutrans 2021 : Des carrossiers en transition
- **Froid News :**
 - Solutrans 2021 : les lauréats 2021 des innovations Awards
 - L’AFF renouvelle son bureau
- **Transport Info :**
 - Solutrans 2021 : comment le dernier kilomètre va révolutionner le TRM ?
 - Cyril ABEGG remplace Erick MEJEAN à la tête de Lamberet
 - Groupes frigorifiques : Thermo King améliore son service de gestion à distance
- **L’Antenne :**
 - 65 millions d’euros de plus pour les poids lourds électriques

PREMIERE PARTIE : L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

l'antenne
Les transports au quotidien

SEAFRIGO INAUGURE AU HAVRE UNE NOUVELLE PLATEFORME DE 60.000 M2

Avec sa nouvelle plateforme logistique multimodale, le groupe havrais Seafrigo, spécialiste de la logistique alimentaire sous température dirigée poursuit son implantation sur la zone industrialo-portuaire du Havre.



Le président de Seafrigo, Éric Barbé, avoue "un certain appétit des constructions". Car si le groupe, l'un des leaders mondiaux de la logistique alimentaire sous température dirigée, est implanté à New York, Anvers ou Melbourne, au plus près des ports d'une quinzaine de pays, il n'a de cesse de s'agrandir, peu à peu, sur la zone industrialo-portuaire du Havre où il est historiquement implanté depuis 1976. Avec ces nouveaux bâtiments de 60.000 m², inaugurés le 4 novembre, le Parc logistique Seafrigo (PLS) s'étend désormais sur la zone havraise sur 76.000 m², dont 16.000 m² sous température dirigée.

1.000 à 1.200 conteneurs par semaine

Ce site construit par le promoteur PRD et loué pour douze ans à l'investisseur immobilier AG Real Estate devrait permettre de manutentionner 1.000 à 1.200 conteneurs par semaine. Ces deux nouvelles plateformes de 30.000m² chacune, comprenant cinq cellules de 6.000 m² pourront traiter 70.000 palettes au total. Seafrigo entend bien ainsi renforcer sa logistique sur le marché de l'agroalimentaire. Celui-ci représentait un chiffre d'affaires en 2020 de 182 milliards d'euros à l'exportation en Europe, dont 35 milliards d'euros en France, en augmentation de 5 à 6 % par an. Cette inauguration est "l'aboutissement d'un projet qui aura duré plus de quatre ans, précise Éric Barbé, mais ce n'est pas fini. Quand on commence,

on a envie que cela continue !". En perspective pour 2023, Seafrigo va encore s'agrandir, avec un nouveau bâtiment frigorifique de 16.000m² et un troisième bâtiment dry de plus 20.000 m², doté d'un nouveau quai permettant le développement du transport multimodal par voie fluviale.

Un nouveau siège social de plus de 5.000 m² est aussi annoncé pour 2022. Soit des investissements de plus de 120 millions d'euros réalisés entre 2018-2023 par Seafrigo, qui compte 1.200 salariés, dont 800 au Havre, pour 500 millions de chiffre d'affaires en 2021 (+ 4 % sur un an).



NOUVELLE DIRECTION KUEHNE+NAGEL EN 2022



À compter du 1er août prochain, Stefan Paul occupera le poste de CEO de Kuehne+Nagel International AG. L'actuel CEO, le Dr. Detlef Trefzger, se retirera pour des raisons personnelles après 9 ans, restant néanmoins dans le conseil d'administration.

Stefan Paul, né en 1969 en Allemagne, est membre du conseil de direction de Kuehne+Nagel depuis 2013. Il est actuellement responsable de l'activité Route et des ventes. Il a commencé sa carrière chez Kuehne+Nagel en 1990. Entre 1997 et 2013, il a occupé des postes de direction dans diverses entreprises de logistique, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni.

DEUXIÈME PARTIE :

L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES ET DU MARCHE



LA CHAINE M6 CONDAMNEE A VERSER UNE AMENDE A THIRIET

L'affaire remonte au mois d'octobre 2018, lorsque le JT de la chaîne M6 diffuse un reportage faisant suite à la parution d'une enquête de 60 millions de consommateurs. Cette enquête portait sur la présence de résidus de pesticides et de perturbateurs endocriniens dans certains fruits et légumes surgelés. Or pour illustrer le sujet, l'équipe en charge du sujet n'a rien trouvé de mieux que d'y faire figurer plusieurs produits à marque Thiriet, facilement reconnaissables à l'écran (au passage, les seuls produits vraiment identifiables du reportage), alors même que l enseigne Thiriet faisait partie des « bons élèves », dans le rapport de l'étude de l'association de consommateurs. Une grosse bévue qui aurait été lourde de conséquences sur les ventes de Thiriet, l'enseigne évoquant une perte directe estimée à 3 millions d'euros de chiffre d'affaires, sans parler des dégâts résiduels sur l'image de marque du distributeur. Ce qui a conduit Thiriet à saisir la justice pour motif de dénigrement de marque. Après un premier jugement en avril dernier, la cour d'appel de Nancy a condamné* les sociétés Metropole Télévision, Digital Services et Bedrock à verser 300 000 € de dommages et intérêts pour compenser le préjudice moral de la marque.

VERS UNE REPRISE DE FRIAL PAR LE GROUPE LE DUFF

Avec cette annonce d'entrée en négociation « exclusive » pour l'acquisition de Frial, le groupe Le Duff fait monter d'un cran ses ambitions de développement sur le marché du surgelé, et notamment du plat cuisiné premium. Et pour cause ! Acteur discret mais pas moins emblématique du marché du surgelé, Frial est un gros spécialiste des produits élaborés et notamment des plats cuisinés, tout en s'illustrant dans le domaine du négoce et du sourcing de produits de la mer bruts. Fondé en 1980, à Bayeux, le fabricant s'appuie sur ses trois sites normands, implantés à Bayeux et Falaise. L'industriel se distingue sur un vaste répertoire, allant des produits de la mer bruts ou cuisinés aux plats élaborés familiaux ou individuels jusqu'aux soupes, sauces et autres aides culinaires salées. Travaillant essentiellement sous marque distributeur pour les enseignes généralistes comme spécialistes du surgelé, Frial œuvre également sur le Food Service, avec des offres et services ciblant les besoins de la restauration. L'entreprise normande a réalisé en 2020 un chiffre d'affaires de 182 millions d'euros en France et à l'export (l'international pèse très lourd chez Frial, soit 30 % du CA). À travers cette opération, le groupe Le Duff (plus de 2 milliards d'euros de CA en 2019), franchit une nouvelle étape charnière dans sa stratégie de diversification industrielle. Déjà parce que l'acquisition de Frial va lui permettre de renforcer sa position sur le segment des plats cuisinés surgelés premium, en complément de l'offre existante de Cité Gourmande, positionnée, avec ses marques Pom Bistro et Yummy, sur les produits de pommes de terre et légumes cuisinés surgelés. Ensuite parce que Frial cultive depuis longtemps une forte présence à l'international, et ouvre la voie au groupe breton pour développer de nouveaux débouchés, notamment en Amérique du Nord et en Asie. Avec en fil conducteur l'innovation, comme l'indique Louis Le Duff, le président du groupe breton : « Hier comme aujourd'hui, innover reste le mot d'ordre. 50 % des produits de notre congélateur n'existaient pas il y a dix ans ! Il faut donc savoir saisir les évolutions de la société et les nouveaux besoins des consommateurs. C'est ce que nous souhaitons faire avec l'acquisition de Frial ».

LA GRANDE DISTRIBUTION VISEE PAR UNE ENQUETE DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE

L'Autorité a mené des opérations de visite et de saisie au sein de plusieurs enseignes dans le cadre d'une enquête sur des pratiques anticoncurrentielles. A ce stade, elle n'en dit pas davantage.

Les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont procédé le 9 novembre, après autorisation d'un juge des libertés et de la détention, à des opérations de visite et saisie inopinées auprès de plusieurs entreprises, ainsi qu'au domicile de certains de leurs collaborateurs, afin de déterminer si elles ont mis en œuvre des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur de la grande distribution à dominante alimentaire, indique l'autorité dans un communiqué.

"A ce stade, ces interventions ne préjugent bien évidemment pas de la culpabilité des entreprises concernées par les pratiques présumées, que seule une instruction au fond permettra le cas échéant d'établir", est-il précisé.

L'Autorité ne souhaite pas en dire davantage à ce stade sur les pratiques visées ni sur les noms des enseignes visitées.

PORC : UN MARCHÉ TOUJOURS AUSSI CALME

Grignotant 0,8 centime jeudi, **la cotation du porc** 56 TMP à Plérin affiche donc un gain de 1 centime sur la semaine, ce qui lui permet de se hisser difficilement au-dessus de son niveau de l'an dernier, même date. Elle n'en reste pas moins bien en dessous de ses coûts de production, comme le rappelait hier Inaporc : le prix de l'alimentation porcine a atteint 284 euros la tonne, contre 236 euros en 2018.

En Allemagne aussi, un léger mieux se fait sentir sur un marché complètement embourbé. Les excédents d'offres sont moins présents et le commerce de la viande est plus fluide. La demande fait son retour, notamment sur les pièces les plus nobles. Mais le secteur de l'abattage-découpe allemand reste très impacté par la pandémie avec des fermetures d'abattoirs ou de forts ralentissements d'activité à cause de contaminations, ce qui plombe l'ambiance commerciale. La référence germanique est reconduite. Dans le sud de l'Europe, la meilleure demande de la transformation permet aussi un petit regain de fluidité du commerce et une stabilisation des cours. À l'export, peu de changement pour le moment mais certains opérateurs considèrent que l'embargo chinois sur le bœuf brésilien conduira le pays à manquer de protéines, ce qui pourrait relancer les envois européens.

VOLAILLE : QUELLES PERSPECTIVES SUR LE MARCHÉ EUROPEEN EN 2022 ?

Les filières européennes du poulet ont été très perturbées à la fois par la crise sanitaire et l'influenza aviaire en 2020 et 2021. A quoi peut-on s'attendre en fin d'année et l'an prochain ? Avec les perturbations liées à la crise sanitaire, et la propagation de l'influenza aviaire, la production de poulet de l'UE devrait reculer cette année. Elle baisserait de 0,8 % en 2021, selon l'USDA, portée notamment par la baisse de la production en Pologne et aux Pays-Bas.

Des marchés européens chamboulés par la Covid-19 et l'influenza aviaire. Pour empêcher la propagation de la Covid-19 et en conséquence, minimiser le risque de futures ruptures d'approvisionnement, la plupart des abattoirs ont mis en place des mesures de contrôle. En 2020 et 2021, plusieurs cas d'influenza aviaire ont été recensés dans l'UE. Cela a conduit certains pays tiers (l'Afrique du Sud, la Chine, la Corée du Sud, Singapour, le Japon, Taïwan, les Émirats arabes unis et les Philippines) à interdire les produits de volailles et d'œufs en provenance des Pays Bas, de la Hongrie, d'Allemagne et de la Pologne sur leur territoire. La fermeture de ces débouchés a entraîné une forte augmentation des stocks de viande notamment en Pologne, ce qui s'est traduit en 2020 par la baisse des prix polonais à la production.

La consommation de poulet favorisée. La demande sur le marché du poulet se tient globalement, les opérateurs se tournant davantage vers les GMS plutôt que la restauration hors domicile (RHD). Ce changement de circuit a conduit les opérateurs à adapter la taille de leur emballage, l'étiquetage et le type de produits qu'ils utilisent à leurs nouveaux débouchés. Alors que l'Europe commence à se remettre des perturbations liées à la Covid-19, la situation économique pourrait bien favoriser la consommation de protéines peu onéreuses comme le poulet. De quoi provoquer la hausse de la production en 2022, mais à un rythme plus lent qu'avant la pandémie.

Hausse de la production polonaise en 2022. La Pologne reste le plus grand producteur de poulet de l'UE, représentant près de 20 % de la production totale de l'UE. Les producteurs polonais ont réduit leurs productions au cours du premier semestre 2021, ce qui, combiné à la baisse des cheptels reproducteurs décimés par l'influenza aviaire (IAHP), a provoqué la hausse des prix à la production (+ 30 %) depuis la deuxième moitié de l'année. Cette revalorisation devrait permettre le redressement de la production polonaise au cours de la seconde moitié de l'année 2021 et en 2022, selon les prévisions de FAS Varsovie. La Pologne espère retrouver rapidement le statut de pays indemne d'IAHP. Toutefois le Brexit pourrait impacter ses envois vers le Royaume-Uni, l'une de ses principales destinations de volaille.

La baisse de la production néerlandaise se poursuivra en 2022. Aux Pays Bas, la production de poulet devrait reculer de 10 % en 2021, rapporte l'USDA. La baisse significative des ventes en RHD et vers les marchés étrangers ont chamboulé le marché du poulet néerlandais. Cette tendance baissière devrait se poursuivre en 2020, exacerbée par des règles environnementales plus contraignantes.

Légère progression de la production espagnole. En Espagne, la production devrait légèrement progresser en 2022. En dépit de la forte baisse du tourisme, les producteurs et transformateurs espagnols ont réussi à stabiliser la production. Dans les prochaines années, le secteur prévoit d'utiliser une partie d'un fonds estimé à 4,2 milliards de dollars destiné à la modernisation du secteur espagnol des productions animales.

FORTE HAUSSE DES PRIX DES PRODUITS SURGELES

La cotation nationale des produits surgelés affiche des hausses importantes dans plusieurs catégories et les entreprises du secteur font part de leur inquiétude.

Le RNM publie chaque mois la cotation nationale des **produits surgelés pour les collectivités**, vous pouvez retrouver la dernière dans votre quotidien les Marchés du 16 novembre. Cette édition se distingue par des hausses sur près de 40 % des produits alors que « *traditionnellement la cotation de novembre, située en cours de trimestre n'enregistre que peu de mouvement* », précise le RNM dans son commentaire rédigé avec Fedalis.

Les tarifs sont à la hausse depuis plusieurs mois du fait de la hausse générale des matières premières, des coûts du fret maritime, du transport routier, de l'énergie et des taux de change. S'ajoutent de « *de nouvelles inquiétudes sur les délais d'approvisionnement et les pénuries d'emballage (carton notamment)* ».

Hausse des protéines animales

En **viande**, les cours progressent en veau (+3,4 % sur la poitrine farcie) sous l'effet de la baisse de production française et en agneau (+5,2 % pour le navarin) avec le recul de l'offre néo-zélandaise. Pour le haché de bœuf (1,3 à 1,9 selon les spécifications), les hausses sont importantes, entre bonne demande et recul des disponibilités en Europe. Les cotations progressent en volaille, avec un record de 9,7 % pour l'escalope de dinde à la viennoise, car la demande est plus forte que l'offre d'une part, et d'autre par l'indexation sur l'aliment tire les cours vers le haut.

Des usines déjà fermées en Chine

Pour les **produits de la mer**, les cotations progressent sous l'effet de la perturbation du transport maritime, avec par exemple une hausse de 4,2 % pour les cubes de poissons blancs crus. Fait nouveau, les opérateurs font part « d'une inquiétude liée aux délais d'approvisionnement ». Avec le retour du Covid en Chine, alors que des usines sont déjà au ralenti, voire fermées, face à la pénurie d'énergie, tout concourt à tendre les approvisionnements. Les beignets à la romaine flambent ainsi de +31.4 %.

Les plats cuisinés et préparations élaborés progressent du fait de la hausse de leurs ingrédients.

Les autres secteurs ne sont pas épargnés.

La flambée des cours du beurre commence à se répercuter sur la catégorie des viennoiseries, qui subissent aussi la hausse des céréales. Si les tartes reculent, plusieurs fruits et légumes enregistrent des hausses.

LE SUCCES FRANÇAIS DU SAUMON ET DE LA TRUITE FUMES

Le marché du saumon et de la truite fumés est en croissance dans l'Hexagone. Les Français sont les premiers consommateurs et les deuxièmes producteurs à l'échelle européenne. Déjà signée par les dix principales entreprises françaises du saumon fumé, une nouvelle charte accueillera bientôt la truite fumée sous le logo "Fumé en France". La truite et le saumon fumés français présentent un succès confirmé. « *La demande est très forte, les Français sont convaincus par les multiples qualités du saumon et de la truite fumés* », a annoncé Vincent Gelamur, membre des Entreprises du traiteur frais (ETF) et président de la Confédération des industries de traitement des produits des pêches maritimes et de l'aquaculture (CITPPM), lors d'une conférence de presse organisée par ETF. Après une augmentation des achats des ménages de saumons fumés en France de 8,5 % en volume entre 2019 et 2020 sur la période de janvier à mi-octobre, une nouvelle hausse de 5 % est observée sur la même période entre 2020 et 2021. La truite fumée poursuit aussi sa progression avec un accroissement des achats en grande distribution de 10,8 % en volume cette année. La France se positionne comme le premier pays consommateur de saumon et de truite fumés en Europe.

La truite est un poisson complémentaire au saumon

« *La truite est un poisson complémentaire au saumon qui a su trouver sa place. Elle est consommée régulièrement, tout au long de l'année, alors que le saumon fumé est plutôt retrouvé dans les assiettes aux fêtes de fin d'année* », a précisé Xavier Boutillot, directeur commercial et marketing à Aqualand, lors de la conférence. Ces produits présentent des atouts nutritionnels, gustatifs et répondent à l'attente de plaisir et de diversité dans l'assiette ainsi qu'au besoin de consommation immédiate comme aux envies de recettes élaborées.

Un marché de la truite fumée multiplié par 4 en 15 ans

En 2020, près de 7 360 tonnes de truites fumées ont été vendues en France aux ménages, à des professionnels de la RHD et aux entreprises alimentaires, soit un marché global multiplié par 4 en 15 ans. Ces truites sont issues à 86 % des ateliers de fumaison français qui ont multiplié par plus de 3 leur production en 15 ans, pour atteindre 6 324 tonnes l'année dernière. Ces truites proviennent à 62 % de l'aquaculture française. Le reste des poissons est acheté aux pays voisins de l'Union européenne et en, plus faible proportion, en Norvège. Quant aux saumons fumés, 29 200 tonnes ont été vendues en France en 2020, dont 77 % issus des ateliers de fumaison de l'Hexagone. Les saumons d'élevage entiers et frais représentent 82 % des matières premières utilisées dans ces ateliers. En provenance de Norvège majoritairement, ils sont aussi importés d'Écosse et plus rarement d'Irlande. Les 18 % restants sont issus de saumons sauvages congelés. Ce saumon fumé est majoritairement acheté pour la consommation à domicile. La grande distribution est donc le premier débouché de vente de ce poisson qui représente une part de vente de 72 % en 2020. Les grossistes et la restauration hors domicile en ont acheté 16 %, l'industrie agroalimentaire 5 %, tandis que 7 % de la production française ont été vendus à l'étranger l'an dernier.

Logo « Fumée en France » sur la truite

Les Entreprises du traiteur frais ont décidé d'aller plus loin en intégrant la truite fumée à leur démarche d'identification des produits avec le logo « Fumé en France ». Elles ont ainsi créé la charte du saumon et de la truite fumés en France.



PICARD S'ASSOCIE A DELIVEROO POUR LA LIVRAISON EXPRESS DANS 110 VILLES DE FRANCE

Pour répondre aux attentes des consommateurs connectés, Picard déploie son service de livraison express avec Deliveroo. Jusqu'à présent uniquement en test en région parisienne, il va désormais être disponible dans plus de 100 villes de France, à partir du 15 novembre.



Picard s'associe à Deliveroo pour la livraison express dans 110 villes de France © Wlad Simitch / Deliveroo

Après la livraison à domicile et le click & collect, Picard étend son service de livraison express avec Deliveroo. Ce dernier va être déployé dans plus de 100 villes de France, dont Lyon, Grenoble, Toulouse ou encore Rennes, à partir du 15 novembre. Cette prestation avait été initiée en janvier en région parisienne dans 17 magasins avec environ 180 références. En quelques mois, près de 10 000 commandes ont été enregistrées.

L'enseigne développe donc ce service à 165 points de vente répartis dans toute la France avec un catalogue de 210 produits (plats individuels ou à partager, fruits & légumes, apéritifs, desserts et vins). La distance des trajets a été calculée pour que le temps de livraison ne dépasse pas 10 minutes, ce qui correspond en moyenne à un rayon de 2,5 km autour de chaque magasin concerné. « Chez Picard, nous avons développé une véritable culture du test & learn afin de tester différentes solutions ou services à petite échelle avant d'envisager un développement sur l'ensemble de notre réseau. Aujourd'hui, après une phase de test réussie, nous sommes heureux et fiers d'annoncer le déploiement à toute la France de notre service de livraison express avec Deliveroo. Ce service répond pleinement aux besoins de nos consommateurs connectés, en attente de solutions facilitant le quotidien », confie **Cathy Collart Geiger, PDG de Picard**.



MENACÉE, LA FILIÈRE DES LÉGUMES EN CONSERVE ET SURGELÉS S'ENGAGE DANS UNE DEMARCHE RSE

La filière des légumes en conserve et surgelés veut consolider sa démarche RSE pour assurer sa pérennité menacée par la destruction de valeur et les aléas climatiques.

Après une année 2020 atypique, marquée par une hausse spectaculaire des achats des ménages en raison des confinements (+ 9 % pour les légumes surgelés et + 8 % pour les conserves sur 12 mois à fin septembre 2020 vs même période 2019), les ventes en grande distribution dépassent aujourd'hui leurs niveaux pré-Covid : + 7 % vs 2019 pour les légumes surgelés et + 0,5 % pour les légumes en conserve (sur 12 mois à fin septembre 2021 vs même période 2019). Les Français ont plébiscité ces catégories pour leurs procédés de conservation naturels, sans conservateurs, leur disponibilité à tout moment de l'année, le gain de temps dans la préparation des repas, la facilité de stockage.

Destruction de valeur

Pour autant la filière française des légumes en conserve et surgelés est aujourd'hui confrontée à un phénomène de destruction de valeur qui met en péril son activité et ses 10 000 emplois directs. Les prix de vente en grande distribution n'évoluent pas aussi vite que l'inflation (+24,7 % de 2002 à 2020), entraînant une perte de valeur de l'ordre de -26,1 % pour les légumes surgelés de 2002 à 2020 et de -11,3 % entre 2010 et 2020 pour les conserves de légumes. La Crise Covid et le dérèglement climatique pèsent sur son fonctionnement. Alors que les aléas météo génèrent des rendements imprévisibles et même parfois insuffisants pour répondre aux besoins, les récoltes de 2021 ont été en demi-teinte et de nombreuses incertitudes pèsent sur 2022, avec un désintérêt grandissant des agriculteurs pour les cultures légumières, des retards de livraison et des hausses de prix sur les engrais ou les produits de protection des cultures, des hausses de prix également sur les emballages, le transport, l'énergie, ainsi que des difficultés de recrutement en saison. *"Ces dix dernières années nous avons des gains de productivité, se désole Jean-Claude Orhan, vice-Président d'UNILET, l'interprofession des légumes en conserve et surgelés. Aujourd'hui nous sommes en situation de perte de productivité, liée au changement climatique et au manque de protection de nos cultures. Le tout aggravé par une conjoncture 2021 inédite marquée notamment par des cours historiquement hauts des céréales qui ont détourné des producteurs des cultures légumières et une inflation galopante sur tous les process industriels"*.

Lancement d'une démarche de responsabilité sociétale

Face à ces défis liés à la crise Covid et au dérèglement climatique ainsi qu'à la nécessité absolue de construire de la valeur, agriculteurs et entreprises de transformation réunis au sein de UNILET ont décidé d'agir en s'engageant collectivement pour assurer la pérennité de la filière française. 10 enjeux prioritaires ont d'ores et déjà été identifiés, articulés autour de trois axes fondamentaux : Environnement, Sociétal, Qualité et Nutrition. Avec une mise en œuvre des actions dès 2022. Il s'agit notamment de réussir la transition agroécologique, à travers la réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires, le développement du bio ou la lutte contre le gaspillage alimentaire. *"Nous n'avons pas d'autres choix que de nous adapter, souligne Olivier Morel, le Président de l'Unilet. Nous sommes à un stade où le problème n'est plus de savoir comment vendre nos produits mais surtout comment nous allons produire les quantités nécessaires à nos industriels. Entre l'origine France, le bio, le HVE, le SRP nous devons choisir nos batailles, l'objectif étant de répondre à la demande du marché"*.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



ÉTUDE D'ÉQUILIBRE DES ÉNERGIES

PRES DE 20 % DU PARC SOUS HYDROGENE D'ICI A 2050

L'association Équilibre des Énergies confirme le potentiel de l'hydrogène dans le transport routier longue distance... à condition de relever plusieurs défis. Selon elle, la transition vers l'hydrogène ne sera pas un choix économique mais écologique, soutenu par des mesures réglementaires et financières évaluées à 1 milliard d'euros sur douze ans. Trois objectifs ont guidé l'étude d'Équilibre des Énergies sur l'hydrogène dans le transport routier de marchandises présentée le 15 octobre à Paris : « Évaluer sa place en 2030 et 2050 pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, définir les infrastructures de production, de transport et de distribution nécessaires, et bâtir des scénarios de développement avec les aides publiques liées ». Pour évaluer la place de l'hydrogène, l'association a déterminé le segment du transport routier ayant le plus fort potentiel. « *Sur une offre très segmentée avec plus de 30 000 entreprises en France soumises à une réglementation stricte sur les temps de conduite, 22 % des tonnes-kilomètres se font sur des trajets inférieurs à 150 km, 38 % entre 150 et 500 km, et 40 % sur des parcours de plus de 500 km.* » Jusqu'à 500 km, « *le retour des véhicules à leur base [ou agences] est fréquent, ils y disposent de capacités de ravitaillement propres en énergie* ». À partir de cette analyse, « *le marché le plus porteur pour l'hydrogène est celui des transports de plus de 500 km, là où l'électrique avec batteries est la moins performante* ».

108 000 camions à hydrogène d'ici trente ans

Pour identifier la flotte sous hydrogène en 2030 et 2050, l'étude a pris en compte « *le taux moyen de renouvellement de la flotte estimé à moins de sept ans et les délais nécessaires à la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement adaptée* ». Elle reconnaît que « *l'hydrogène restera limité dans le transport routier jusqu'en 2030. Si des infrastructures sont déployées et si l'équation économique le permet, ce marché pourra se développer au-delà en revanche* ». D'ici à 2050, deux hypothèses sont formulées. Dans la première dite « *haute* », l'hydrogène détiendrait une part de marché de 65 % dans le transport routier longue distance contre 25 % pour l'hypothèse « *basse* ». Dans le premier scénario, le nombre de poids lourds roulant à l'hydrogène serait de 14 500 en 2030 et de 108 000 en 2050, soit près de 20 % (17 %) du parc actuel de plus de 3,5 tonnes circulant en France. Le besoin en hydrogène sur les deux périodes serait alors de 2,5 puis de 17,6 TWh. Dans le scénario « *bas* », le parc hydrogène serait de 7 200 véhicules en 2030 et de 40 000 en 2050 pour des besoins estimés à 1,2 et 6,7 TWh.

Diviser par deux le TCO avec l'hydrogène

Quelle que soit l'hypothèse, la ressource « *ne serait pas un frein* », selon l'étude citant le plan hydrogène français qui prévoit la production de 6,5 TWh à partir d'électrolyseurs dès 2030. Mais à quel coût ? « *La mutation vers l'hydrogène ne se fera que si le prix de revient ou le coût total de possession [TCO] reste dans les limites acceptables par la profession et s'il existe une infrastructure appropriée* ». Aujourd'hui, le TCO aux 100 km avec l'hydrogène est le double par rapport au diesel ou du GNV, indique l'association. Pour l'abaisser, cette dernière évoque « *les progrès technologiques à venir sur le rendement des électrolyseurs, le prix et les performances des piles à combustible, des réservoirs et des stockages ainsi que sur les automates de*

distribution ». Selon ses calculs, ces progrès « permettront de diviser par deux le TCO aux 100 km avec l'hydrogène d'ici à 2050 sur des parcours longue distance ». Cette réduction du TCO est conditionnée cependant « à la mise en œuvre d'un programme de financement évalué à 1 milliard d'euros sur une douzaine d'années, dans le cadre d'un schéma directeur visant à concevoir un écosystème de production et de distribution rationnel ».

Quid de la distribution

Atteindre ce TCO comparable au diesel ou au GNV suppose d'acheminer l'hydrogène jusqu'aux réservoirs des poids lourds. Pour l'association, « la production et la distribution de l'hydrogène devront au début être concentrées en un même lieu au sein de hubs de grande capacité ». Puis, en fonction des volumes distribués, « la production pourrait "se délocaliser" au sein de stations locales voire d'entreprises ». Le transport de l'hydrogène à l'aide de citernes routières depuis des hubs de production vers des stations-service locales est envisagée aussi mais pose une série de difficultés liées aux caractéristiques de l'hydrogène : « stockage sous 700 bars, volume huit fois supérieur au gazole et dangerosité. L'écosystème optimal est sans doute une combinaison des schémas, évolutive dans le temps en fonction des besoins. L'essentiel sera "d'amorcer la pompe" en assurant d'emblée un service minimal. Aussi les infrastructures de distribution devront-elles précéder la croissance du trafic et la demande pour donner confiance aux entreprises de transport ».

Vers des corridors hydrogène

Selon une projection réalisée sur le réseau des Autoroutes du Sud de la France (ASF), « la production décentralisée par le biais de stations locales dotées d'électrolyseurs de 5 à 20 MWh s'imposerait assez vite », estime l'association. À l'échelle de l'Europe, c'est le long de corridors routiers du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) central que la production et la distribution d'hydrogène au sein de hubs ou de grandes stations-services sont préconisées. « Moyen d'éviter la dispersion des projets, l'équipement du RTE-T central aurait un effet d'entraînement sur l'ensemble du territoire européen [ou RTE-T global]. » L'ultime recommandation de l'association pour stimuler la transition énergétique du transport routier vers l'hydrogène est « qu'aucune taxe nouvelle, du type accise à l'énergie, ne doit venir grever ni l'hydrogène ni l'électricité produite par électrolyse ». Les projections de l'étude confirment que la transition énergétique vers l'hydrogène suppose des carburants de transition. Le bioGNV est présenté comme la meilleure énergie pour cette transition dans le secteur.



LE GROUPE BERT & YOU S'ASSOCIE A LIDL POUR RECRUTER DES CONDUCTRICES

Le groupe drômois Bert&You et l'enseigne de grande distribution Lidl lancent ensemble une opération de recrutement et de formation de femmes. En unissant leurs efforts, ils espèrent féminiser dix postes de conduite basés sur le site logistique de Saint-Quentin-Fallavier (38). « *Nous n'avons pas encore été pénalisés, mais avec la reprise économique, cela pourrait arriver : c'est à celui qui aura le premier un camion et un conducteur !* ». Responsable des achats de Lidl, Sarah Kanti, qui s'exprime ainsi, est convaincue que les chargeurs ne peuvent plus ignorer les difficultés de recrutement que rencontrent leurs prestataires transport. Cette réflexion en a croisé une autre, avec la responsable de l'entrepôt de Saint-Quentin-Fallavier, dans le nord de l'Isère : « *Le métier manque de candidats aussi parce qu'il est encore trop masculin.* » Or le groupe Bert&You, l'un des transporteurs collaborant avec Lidl sur ce site, partage ces constats et souhaitait agir. Cette conjonction d'intentions a donc débouché sur une action commune.

Intitulée Driv'her, l'opération vise à sélectionner dix femmes, en début de carrière ou en reconversion, puis à les former en vue de leur embauche en CDI par Bert&You pour les besoins du site de Saint-Quentin-Fallavier. Le cabinet de recrutement Partnaire, mandaté spécialement, a lancé mi-octobre une campagne de recrutement en diffusant une vidéo sur les réseaux sociaux. Le slogan – « *Devenez conductrice* » – est assorti de la mention h/f (« homme ou femme ») pour respecter l'interdiction de discrimination, mais l'objectif est clair. À partir de janvier et jusqu'en juin, les personnes sélectionnées suivront une formation pour l'obtention des permis C et CE. Ce cursus, une préparation opérationnelle à l'emploi (dispositif de Pôle emploi), comprendra également des stages au sein du groupe Bert&You et chez Lidl. L'objectif est de rendre ces futures conductrices directement opérationnelles dans l'organisation logistique de l'enseigne. « *Nous travaillons avec de nombreux transporteurs, mais le groupe Bert est une entreprise familiale qui nous ressemble, commente Sarah Kanti. Nous avons avec elle un vrai partenariat, y compris au niveau régional. Pour mener une telle opération, il faut cette proximité humaine.* » De son côté, Éric Cabaillé, directeur de la communication du groupe de TRM, commente : « *Évidemment, un engagement comme celui-ci renforce la relation avec notre client. Mais nous sommes aussi convaincus que cette collaboration avec une enseigne porteuse en termes d'image peut être un vrai plus pour recruter des femmes, précisément pour le profil des postes concernés : des lignes attirées et régulières, sans opérations de manutention et avec des contingences pouvant permettre une bonne articulation vie privée-vie professionnelle* ». Quant à savoir si l'opération sera dupliquée ailleurs, Éric Cabaillé se montre prudent : « *Il faudra que cela soit corrélé à des espérances de trafic supplémentaire.* »

De son côté, Sarah Kanti n'est pas opposée à une réédition, mais elle a découvert des difficultés qu'elle méconnaissait. « *Nous pensions que former des candidates serait rapide, explique-t-elle, mais nous avons appris avec stupeur qu'il y a plusieurs semaines de latence entre la formation et l'obtention effective du permis.* » Bilan, donc, à l'été 2022.



SOLUTRANS 2021

DES CARROSSIERS EN TRANSITION

Attendu comme une respiration, le salon Solutrans s'inscrit cette année dans un contexte sanitaire et économique incertain marqué par de fortes tensions sur la disponibilité des matières premières et des semi-conducteurs, et par conséquent sur les prix. Dossier réalisé par : Franck Beauvillain Solutrans : du 16 au 20 novembre 2021, Lyon Eurexpo

La demande est forte, mais les carrossiers comme les constructeurs de véhicules industriels auront du mal à la servir sans délai. Ce contexte a conduit des habitués comme Aubineau, Gruau et Schmitz à déserteur Eurexpo à Lyon. En revanche, d'autres y font leur apparition tels Bosch, Daikin, Delta Trailers, Symbio et VZ. Cette 16^e édition de Solutrans devrait mettre en lumière le transport frigorifique, porte-drapeau de la carrosserie hexagonale.

Hydrogène chez Chéreau

Chéreau, candidat à un award de l'Innovation, exposera une Hydrogen Power à pile à combustible (PAC) de pré-série et une City Trailer essieu électrique récupérateur d'énergie fonctionnant à batteries, avec un groupe hybride en rappelant le multiplexage et ses développements d'automation. D'autres nouveautés, dont un porteur à faible impact environnemental, seront sur le parvis.

Maintenance à distance chez Frappa

Frappa présente un nouveau groupe e-Silencio bimode (cryogénie azote + électrique) aux awards et communiquera sur la transition énergétique, l'ergonomie et les services. Le carrossier lance un nouveau modèle économique de maintenance déléguée aux clients intégrant des opérateurs formés et contrôles annuels. Le SAV sera assisté à distance, intégrant le suivi de garantie du Blueeze d'Air Liquide. Il présente aussi deux équipements ergonomiques : une cloison relevable coulissante Easy Bonny à maintenance facilitée (intervention réduite de sept heures) et une nouvelle version de porte relevable électropneumatique Ecolomic désormais encastrée avec joints latéraux gonflants.

Transition énergétique chez Lamberet

Lamberet exposera une caisse Frigoline HD à panneaux solaires et groupe Quiet sur porteur Renault D Wide ZE 26 t, ainsi qu'un e-Sprinter insert à groupe Kerstner et un prototype FrigoLight électrique, avec caisse 15 m³ et groupe intégré, sur plancher cabine Master. Sur la carrosserie, conçue par numérisation avec de nouveaux matériaux, le groupe réfrigérant est implanté sur le pavillon, le rendant compatible avec les tractions thermiques, hybrides et électriques.

Côté semi-remorque, le carrossier bressan communique sur l'électrique et la connectivité, présentant une e-SR2 HD distribution à essieu générateur SAF e-Track issue du projet Live2Pure. Celle-ci adopte une extension dédiée de l'appli Multiplex, développée sur porteurs et intégrant les rideaux Distri+ et cloisons Ergowall. Enfin, il expose la remorque SR2 FresH2 en test chez STEF, dotée d'un groupe électrique Carrier et alimentée par une PAC hydrogène Bosch.



HANDICAP

LE TRANSPORT PREND DES INITIATIVES

La 25^e édition de la Semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées se déroule du 15 au 21 novembre. L'occasion de rendre visibles les actions menées dans le transport en faveur du handicap. La loi avenir professionnel du 5 septembre 2018 a apporté de nouvelles mesures pour inciter les entreprises à recruter davantage de personnes en situation de handicap. Elle fixe ainsi à tout établissement d'au moins 20 salariés une obligation d'emploi des travailleurs handicapés (OETH) dans une proportion de 6 % de son effectif salarié total. Dans le secteur du transport, les salariés relevant d'un emploi exigeant des conditions d'aptitude particulière (ECAP), en l'occurrence les conducteurs, ne sont pas comptabilisés. En 2019, les 4 241 sociétés du TRM (4 052 en 2018) assujetties à cette obligation présentaient un taux global d'OETH de 3,31 %, en légère hausse par rapport à 2018 (3,17 %) mais en dessous du seuil national. Signe que des freins persistent ? Sans nul doute, selon Valérie Lardière, chargée de mission nationale handicap au sein de l'organisme de formation Aftral, qui propose une prestation d'évaluation particulière dans quatre villes. « *Il faut faire tomber les barrières* », dit-elle. Aujourd'hui, le mot « handicap » peut effrayer des dirigeants, qui demeurent réticents à l'accueil d'un travailleur handicapé. C'est la raison pour laquelle la communauté d'agglomération Mauges Communauté (Maine-et-Loire) a souhaité organiser, fin septembre, un webinaire sur ce sujet.

Une notion « floue »

Parmi les intervenants : Éric Drévilion, conseiller entreprise au sein de l'association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées(1), selon lequel la notion de handicap peut sembler « *assez floue* ». « *Lorsque nous faisons des sensibilisations en entreprise, les termes suivants ressortent : difficultés, fauteuil, invalidité... Il s'agit de représentations péjoratives. Preuve que le contexte est riche en stéréotypes. Il faut prendre conscience que ces représentations du handicap ancrées dans la mémoire collective sont loin de la réalité. Par exemple, seulement 3 % des personnes en situation de handicap se déplacent en fauteuil roulant.* » D'après lui, il est important de bien distinguer les sept familles de handicap : « *2,8 millions de personnes ont une reconnaissance administrative du handicap (7 % de la population totale) ; 45 % ont un handicap moteur (lombalgie, TMS,...) ; 20 % des maladies invalidantes (hypertension, insuffisance cardiaque, diabète,...) ; 13 % un handicap psychique (névrose, TOC,...) ; 8 % un handicap auditif (acouphènes ou surdité légère à profonde) ; 7 % un handicap mental (trisomie 21, syndrome du X fragile...) et un handicap cognitif (troubles de déficit de l'attention, hyperactivité,...) et 5 % un handicap visuel.* »

Changer notre regard sur le handicap...

Sensibiliser, dédramatiser, accompagner. Voici ce qui a incité Prévoté (Oise) à s'intéresser à ce sujet depuis un an. En interne, deux référents ont été identifiés et formés par l'Agefiph, dont Christelle Péan, la responsable du développement RH du groupe. « *Si les collaborateurs ont besoin d'être accompagnés, notre rôle est de les orienter* », déclare-t-elle. Dans la continuité de son engagement sociétal, Prévoté a lancé mi-septembre une campagne avec neuf affiches visibles au sein de l'entreprise et sur son réseau social. Parallèlement, elle a mis en place le 27 septembre une cellule d'accompagnement téléphonique externe. De quoi permettre aux salariés de contacter des experts en toute confidentialité et d'être suivis pendant six mois pour obtenir une reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH). Selon Christelle Péan, ce dispositif activé jusqu'à fin octobre a trouvé son public avec de « *nombreux appels* ».

Prévoté, qui compte une quinzaine de travailleurs handicapés en CDI dans ses effectifs (570 collaborateurs dont 350 conducteurs), dit « *n'écarter aucune candidature* ». Fin septembre, l'entreprise a d'ailleurs accueilli

un étudiant en apprentissage pour un poste d'assistant d'exploitant et favorisé son intégration grâce à l'aménagement de son poste et de ses horaires. Prochaine étape : travailler avec des organismes spécialisés dans le recrutement des travailleurs handicapés, comme Cap Emploi, pour diffuser ses offres d'emploi. Dans l'imaginaire collectif, il est impossible de concilier transport routier de marchandises, donc conduite de poids lourds, et handicap. Certains transporteurs prouvent le contraire. C'est le cas d'Armorik Transports frigorifiques (35) qui compte, parmi ses 38 collaborateurs (dont 32 conducteurs), Erwan Gandin, embauché en CDI depuis septembre, qui dispose à 21 ans d'une reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH). Il y a cinq ans, ce dernier a été victime d'un accident de la route, et a perdu l'usage de son bras gauche. Après avoir intégré l'Aftral, il a démarché quelque 60 entreprises de transport et essuyé de nombreux refus. « *À chaque fois, on me répondait qu'il n'y avait pas de travail, mais je voyais bien que mon handicap était un obstacle* », confie le jeune conducteur. Avant de frapper à la porte de la société ATF en 2020 qui a adapté son véhicule à sa conduite (joystick sur le volant, délocalisation de certaines commandes). Une enveloppe de 10 000 euros a été nécessaire pour l'aménagement du camion, en plus de 3 108 euros injectés dans un transpalette. Aiguillé par Cap Emploi, ATF a pu bénéficier de l'aide à la mobilisation des employeurs pour l'embauche des travailleurs handicapés (AMEETH), soit 4 000 euros en quatre tranches trimestrielles(3), et d'une subvention de l'Agefiph de près de 8 400 euros. Le transporteur va également obtenir un coup de pouce de 1 295 euros du CIC, dans le cadre d'une opération de mécénat.

... Et s'adapter

Pour le moment, Erwan Gandin effectue chez ATF des boucles entre la Mayenne et Montauban, à raison de trois à quatre heures par jour. Une organisation qui évoluera dans le temps. « *Pas question de lui mettre la pression. L'idée est d'y aller progressivement pendant un an afin de rouler par tous les temps* », indique Jérôme Saudrais, son patron. Autre exemple avec Lahaye Global Logistics. L'un de ses conducteurs, Yannick, devenu paraplégique à la suite d'un accident professionnel avait été orienté par la FNTR. Son recrutement en juin 2020 a aussi nécessité une adaptation de son poste. Une tournée habituelle implique huit points de livraison avec ses chargements-déchargements. Ce qui n'était pas possible ici. Il fallait aussi éviter la traversée de zones géographiques, comme le Massif central, qui peuvent être concernées par des épisodes neigeux. « *Yannick assure les navettes-relais de nuit entre le site de Vern-sur-Sèche et Bordeaux, explique le DHR Frédéric Bonnechère. Cette tournée lui permet, entre autres, de s'arrêter sur une aire de stationnement équipée de toilettes handicapées.* » Son véhicule a quant à lui été aménagé avec des commandes au volant et un bras articulé conçu par la société de carrosserie Charbonnier (31). Cette démarche a demandé plus de six mois de travail et a été soutenue à hauteur de 8 000 euros par l'Agefiph. Cap Emploi a quant à lui assuré la coordination du projet de A à Z. L'arrivée de Yannick sur le site breton a également nécessité quelques adaptations dans l'environnement de travail (stationnement, mise à niveau de la machine à café...). Aujourd'hui, le groupe envisage de recruter un conducteur malentendant. Mais le DRH reconnaît que ces demandes peuvent être « *complexes* ». « *Chaque dossier est spécifique et nécessite un travail sur mesure, des compétences et du temps.* »

Promouvoir l'intégration du handicap

Guillaume Levallant tient lui aussi à faire tomber les préjugés. « *J'ai débuté comme conducteur mécanicien agricole et passé mon permis poids lourd pour mener les campagnes de betteraves. Mais, à l'âge de 22 ans, une tumeur qui comprimait ma moelle épinière m'a obligé à cesser mes activités* », raconte-t-il, aujourd'hui paraplégique. Ce qui ne l'a pas empêché de reprendre le volant puis de créer son entreprise de transport en 2012 – Paratrans – à Houdain (Pas-de-Calais), spécialisée dans les travaux publics et l'activité agricole (céréales, betteraves). Son véhicule, un MAN TGX 580, a été spécialement adapté avec une plateforme élévatrice. Seul sur les routes pendant trois ans, il a depuis recruté cinq conducteurs et fait aménager un porteur amplirol TGS 440 avec les commandes au volant. Son expérience, Guillaume Levallant, n'hésite pas à la partager, estimant qu'il y a encore du chemin à parcourir dans la promotion du handicap. L'occasion de convaincre les travailleurs handicapés, qui parfois peuvent douter, que le monde du travail leur est ouvert.

SOLUTRANS 2021 : LES LAUREATS 2021 DES I-INNOVATION AWARDS SONT...



Événement majeur de la filière du transport routier et urbain, les I-innovation Awards récompensent les innovations des exposants de Solutrans, améliorant les performances d'un véhicule carrossé ou d'une entreprise.

Le jury des I-innovation Awards est composé de responsables techniques des constructeurs de VI, de professionnels reconnus de la filière (fédérations partenaires du transport, Pôles de compétitivité...) et de journalistes spécialisés. Enfin, les nouveaux trophées remis au lauréat sont des créations uniques réalisées par un artiste.

Cette année, plus de 80 dossiers ont été déposés par les exposants. Le jury a désigné les lauréats parmi les 21 pré-sélectionnés : 7 dans la catégorie Carrossiers Constructeurs, 7 dans la catégorie Equipementiers et 7 dans la nouvelle catégorie « Digital Award ».

À noter que désormais, un « Prix Spécial Joseph Libner », en hommage à l'ancien Président de la FFC, vient récompenser une entreprise pour une innovation présentant une dimension environnementale particulière, dans les catégories Carrossiers-Constructeurs et Equipementiers.

Les Lauréats ont été annoncés lors de la remise officielle des prix, mardi 16 novembre à 19 heures, au Groupama Stadium. Ont été remis :

- 3 prix Or, Argent et Bronze dans la catégorie Carrossiers Constructeurs ;
- 3 prix Or, Argent et Bronze dans la catégorie Equipementiers ;
- 1 prix spécial Joseph LIBNER dans chaque catégorie ;
- 3 nouveaux prix « Digital AWARD », venant récompenser un lauréat dans chacune des catégories « édition de logiciels » et « solutions de connectivité et un « Prix Spécial ».

Les Lauréats 2021 – Catégorie Equipementiers

Lauréat Or : DYN'ACCES

DYN'ACCES est un système équipé d'une plateforme télescopique qui positionne le fauteuil roulant au niveau du siège conducteur et permet à ce dernier de se transférer manuellement de l'un à l'autre. Une élévation supplémentaire de la plateforme aide le conducteur à replier le fauteuil et à le rentrer en cabine. L'automatisme radio-commandé télescope ensuite la plateforme, la bascule et l'escamote derrière la cabine dans le gabarit du véhicule. Il est composé à plus de 95 % de matériaux recyclables. DYN'ACCES permet au transport routier de se développer DYN'ACCES et d'offrir un emploi à des personnes à mobilité réduite.

Lauréat Argent : Allison Transmission

L'essieu électrique eGen Power 100D permet une plus grande autonomie ou une réduction de la taille du pack de batteries, optimisant ainsi le coût total de possession du véhicule. Les véhicules équipés de cet essieu réduisent les gaz à effet de serre locaux et les émissions de bruit. Ces véhicules dédiés à la distribution urbaine facilitent l'acceptation des livraisons en ville, s'ils sont propulsés électriquement.

Lauréat Bronze : Sofrigran

Coldway est une nouvelle technologie pour les groupes frigorifique, insensible aux conditions climatiques extérieures de -10°C à +43°C pour une autonomie de 12 à 24h par cycle. Elle offre une extrême précision et

régularité de la température même en période de forte canicule, la conformité aux nouvelles réglementations sur les émissions de CO2 et les nuisances sonores, une maintenance réduite et la réduction des coûts d'exploitation.

Prix Spécial Joseph Libner : Bosch

Fresh2 est une technologie de pile à combustible à hydrogène qui remplace le moteur diesel usuellement utilisé dans le transport frigorifique et délivre l'énergie nécessaire au fonctionnement des groupes. La pile à hydrogène n'émet aucune émission ni bruit.

Les Lauréats 2021 – Catégorie Carrossier-Constructeur

Lauréat Or : CVIM

Le porte engins Tepematic équipé d'une passerelle d'extension latérale, pour élargir le véhicule et donner une zone de marche pour le chauffeur lors des étapes de chargement et déchargement des engins. Le système est entièrement automatique. L'objectif est de sécuriser le chauffeur lors du travail sur le plateau et éviter les chutes de hauteur.

Lauréat Argent : Forez-Bennes

Système GEEC 7 est une solution instrumentée de contrôle et surveillance, composée d'un écran installé en cabine, et d'un réseau multiplexé sur l'ensemble du véhicule, permettant d'informer le chauffeur en temps-réel. Dans l'usage, un risque peut être signalé au chauffeur par un voyant ou un son.

Lauréat Bronze : Chereau

SafeLoading-C est un système breveté qui bloque les freins du véhicule à quai dès que la porte du quai est ouverte. Le véhicule et le quai sont équipés d'un boîtier communiquant ; lorsque la porte du quai s'ouvre, l'information est partagée au véhicule via un système sans fil et les freins du véhicule se bloquent automatiquement. Grâce à ce système, les opérateurs de quai peuvent travailler en toute sécurité.

Prix spécial Joseph Libner : Le Capitaine

Urban by Lecapitaine, est une carrosserie frigorifique dédiée aux VUL qui permet jusqu'à 12 % d'économie d'énergie et offre une charge utile pouvant atteindre 1 200 kg selon la configuration du véhicule. Urban est prévu pour s'adapter aux châssis de demain (énergies alternatives).

Les Lauréats 2021 – Catégorie Digital Award

Prix Digital AWARD « Solutions Connectivité » : Lamberet

S'appuyant sur la plateforme multiplexée Lamberet et son application Smartphone, LCV renforce la sécurité et le confort d'utilisation de la carrosserie (hayon, ouverture rideau, éclairage...) durant les livraisons par l'ajout d'une commande vocale. LCV permet de piloter sans contrainte d'accès toutes les commandes, se positionner en sécurité (meilleure vision périphérique) et disposer toujours des 2 mains pour maintenir le transpalette ou le Rolls pendant les phases de manutention à risque.

Prix Digital Award « Edition de logiciels » : Ekolis

Infinity by Ekolis est une plateforme d'agrégation de données universelle, innovante et facile d'utilisation. Elle collecte toutes les données de n'importe quel système d'information, des systèmes embarqués constructeur à la seconde monte. Elle améliore ainsi la qualité de travail des équipes d'exploitation et atelier et réduit les coûts en matière de solutions télématiques.

Prix spécial du jury : IDrive

IDrive AI Cam est un système de caméra embarqué à intelligence artificielle (IA) avec suivi GPS en direct, recherche en direct, reconnaissance faciale, détection de conduite distraite et somnolente.

L’AFF RENOUVELLE SON BUREAU

L’Association française du froid (AFF), qui compte plus de 500 membres individuels et plus de 100 membres collectifs et associés, a réuni son conseil d’administration qui, après avoir élu un tiers entrant, a procédé à l’élection des membres de son bureau, dont ses vice-présidents.

Le bureau de l’association se compose désormais comme suit pour les deux prochaines années :

- Président : Gérald Cavalier.
- Premier vice-président : Gilles Labranque.
- Vice-présidents : Serge Bresin et André Stumpf.
- Secrétaire général : Mohammed Youbi-Idrissi.
- Secrétaire général adjoint : Georges Pichard.
- Trésorier général : Léonard Forestier.
- Trésorière générale adjointe : Marie-France Terrier.
- Le conseil d’administration a également intégré Pascal Tixador à un poste d’administrateur vacant.

Le président de l’Association française du froid, Gérald Cavalier, a tenu à remercier les administrateurs et les membres de l’association pour leur confiance. « *C’est un honneur de présider l’association scientifique et technique du froid au service de tous les acteurs du froid et de l’intérêt général, avec une équipe aussi riche, compétente et expérimentée* », a-t-il déclaré.

L’AFF entend désormais poursuivre le déploiement du programme d’économies d’énergie Clim’eco et poursuivre les travaux des commissions thématiques (fluides, cryogénie, froid-Santé, énergie, formation et recherche).

L’association prépare également l’accueil, en 2023, du 26e congrès international du Froid de l’Institut International du Froid qui reviendrait à Paris 40 ans après son dernier passage.

SOLUTRANS 2021 : COMMENT LE DERNIER KILOMETRE VA REVOLUTIONNER LE TRM ?

Entre verdissage des flottes, nouveaux process logistiques et digitalisation accélérée, les transporteurs doivent rapidement s'adapter aux nouvelles contraintes du dernier kilomètre.

Depuis le Covid-19, la logistique du dernier kilomètre fait couler beaucoup d'encre et sensibilise les professionnels du transport. Avec les nouveaux modes de consommation et la croissance exponentielle de l'e-commerce, la part des livraisons directes de colis aux clients finaux, notamment en zone urbaine, ne cesse de croître. Il faut livrer toujours plus, encore plus rapidement alors que le trafic et la congestion des axes routiers sont en hausse, que le stationnement est de plus en plus problématique dans les métropoles ou que les coûts opérationnels notamment de carburant augmentent.

Surtout, la réglementation axée sur la baisse des émissions polluantes va révolutionner la logistique du dernier kilomètre au cours des prochaines années. La mise en place de zones à faible émission (ZFE) puis l'obligation imminente d'exploiter des véhicules zéro émission, autrement dit électriques, dans les grandes villes va changer la donne.

Le phénomène a donné naissance à de nombreuses start-up spécialisées dans la livraison "propre" à base de vélos cargos, de triporteurs ou de petits véhicules pour l'instant électriques et peut-être demain robotisés et autonomes. Mais pour continuer d'approvisionner les villes, le camion reste le premier outil de travail. L'enjeu d'avenir de la livraison du dernier kilomètre est donc le verdissage des flottes.

Rapidement verdir les flottes

Les expressistes mondiaux sont les premiers à avoir investi dans le renouvellement de leur flotte vers des véhicules au gaz ou électriques. C'est par exemple le cas de DHL qui compte dépenser 7 milliards d'euros dans des ressources logistiques neutres en carbone d'ici à 2030. Selon son Pdg Oscar de Bok, DHL souhaite ainsi se conformer à l'accord de Paris sur le climat et limiter à 29 millions de tonnes les émissions polluantes contre 46 millions de tonnes avec des flottes thermiques. Le logisticien reconnaît être obligé de revoir sa stratégie du dernier kilomètre pour satisfaire les attentes de ses clients dont 69 % sont engagés dans la réduction des émissions de CO₂ à court terme.

La filiale DHL Express a ainsi reçu en avril dernier 100 premières fourgonnettes électriques Fiat E-Ducato, sur les 14 000 prévues en Europe d'ici à 2030. Les expressistes sont progressivement rattrapés par les messagers et les transporteurs spécialistes du dernier kilomètre. Sur les six derniers mois, GLS a par exemple déployé 100 véhicules électriques pour assurer les livraisons et prévoit que la moitié de sa flotte sera zéro émission d'ici 2025. Le transporteur a d'abord testé depuis 2019 un modèle de porteur MAN eTGE 100 % électrique dans le centre-ville de Lille avant d'étendre la flotte. Stef, qui expérimente différents véhicules au gaz, électriques ou à hydrogène, s'est fixé pour objectif de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de sa flotte d'ici 2030.

Geodis doit se faire livrer 200 véhicules au gaz naturel par Iveco avant la fin de l'année dans l'objectif de livrer les centres-villes des 35 plus grandes métropoles françaises avec des solutions 100 % décarbonées dès 2023. Ou encore Urby, filiale de la Poste, qui investit 20 M€ dans l'acquisition de 240 véhicules à l'horizon

2023, dont 80 % fonctionnent au GNV et 20 % à l'électricité. Mais le verdissement des flottes se heurte à de nombreux freins. Les véhicules électriques actuellement disponibles sont rares et l'offre ne concerne que des VUL ou quelques porteurs jusqu'à 19 t.

Leur coût est supérieur à ceux des moteurs thermiques. Si même les grands comptes accusent d'importants retards de déploiement de leurs flottes électriques au regard des délais allongés des constructeurs suite aux pénuries de matériaux et composants électroniques (cf. page 22), que peut faire une PME ? Beaucoup se tournent vers la location en attendant des jours meilleurs mais l'échéance des décrets réglementaires, notamment des critères antipollution en 2024-2025, ne semble pas repoussée. Bien que nécessaire, la transition énergétique des flottes risque de fragiliser pour ne pas dire achever un certain nombre d'entreprises à court terme.

Une logistique urbaine adaptée

Parallèlement au verdissement des flottes, la seconde étape de l'optimisation des livraisons du dernier kilomètre consiste à réduire les circuits logistiques en rapprochant les marchandises des clients via des entrepôts au cœur des villes. Appelés MFC (micro fulfillment centers), CDU (centres de distribution urbaine) ou mini-entrepôts urbains, de nouveaux centres de traitement éclosent dans les villes ou en périphérie. Très souvent mécanisés ou automatisés, ils sont alimentés par des véhicules lourds et traitent rapidement les flux de colis en minimisant le stockage puis font par exemple appel à des VUL électriques ou des vélos cargos pour livrer en consigne ou chez les clients.

En 2021, Urby a déployé ces centres de mutualisation au cœur de 21 villes françaises et génère 10 M€ de chiffre d'affaires avec 200 clients transporteurs, messagers, chargeurs, industriels, enseignes de la grande distribution, e-commerçants qui sous-traitent à la filiale de La Poste leurs livraisons en ville. D'autres solutions de stockage émergent pour le dernier kilomètre, à l'image du gestionnaire de parkings Indigo qui transforme ses parkings en relais du dernier kilomètre ou de FM Logistic qui, au travers de son projet Plume, équipe des bâtiments libres ou abandonnés pour les transformer en entrepôts urbains temporaires.

Développement des technologies

Troisième élément qui impacte le transport du dernier kilomètre, l'utilisation de technologies logicielles devient une nécessité. Afin de réduire les kilomètres tout en desservant un plus grand nombre de points de livraison, les solutions d'optimisation de tournées deviennent incontournables. Elles vont de pair avec l'informatique embarquée ou a minima la géolocalisation des camions et livreurs afin de suivre en temps réel l'évolution des tournées.

À la demande des chargeurs, les transporteurs du dernier kilomètre doivent aussi de plus en plus souvent utiliser des terminaux mobiles avec une application de remontée des signatures des clients finaux et de suivi des livraisons. En clair, les transporteurs n'ont d'autre choix que de mixer différents outils : un TMS associé à une solution d'optimisation des tournées qui plus est adaptée aux véhicules au gaz ou électriques, un portail de gestion de flotte relié à la flotte connectée, une plateforme de track and trace et des applications mobiles. L'offre en la matière est très large et l'interopérabilité de tous ces systèmes s'accélère. Mais la digitalisation implique des investissements qui alourdissent encore les coûts de revient du transport.

Renaud Chasle

CYRIL ABEGG REMPLACE ERICK MEJEAN A LA TETE DE LAMBERET

Une page se tourne dans l'histoire de Lamberet. Après plus de douze ans passés à la tête du carrossier bressan, Erick Mejean s'apprête à quitter ses fonctions de Dg le 1^{er} janvier prochain. Arrivé en 2009, lors du rachat de l'entreprise par le fonds d'investissement Caravelle alors qu'elle était en liquidation judiciaire, il a su redorer le blason de la marque en augmentant régulièrement sa part de marché en France et Europe, récoltant au passage de nombreux prix de l'innovation.

En 2015, Il avait géré avec succès la reprise de Lamberet par le groupe chinois Avic profitant de l'apport de ce nouvel actionnaire pour insuffler une nouvelle dynamique à la société. S'il quitte la direction générale de Lamberet, il conserve sa place au conseil de surveillance.



Expert dans le domaine des composites

Son remplaçant, Cyril Abegg, diplômé de l'ENSTA Paris, affiche une solide expérience acquise dans le secteur industriel et en particulier dans l'aéronautique au sein du groupe Airbus de 1996 à 2006. Après plus de dix ans passés chez Zodiac Aerospace et avant de prendre les rênes de Lamberet, il occupait la fonction de Pdg d'Alkan. Expert notamment dans la R&D des composites, il devrait permettre au carrossier d'accélérer sur ce dossier stratégique pour son avenir.

GROUPES FRIGORIFIQUES : THERMO KING AMELIORE SON SERVICE DE GESTION A DISTANCE

Thermo King a ajouté, à son offre connected solutions, le service tracking smartconfig de gestion à distance des groupes frigorifiques.

Via le boîtier télématique associé à l'unité de réfrigération, les gestionnaires ont la possibilité d'enclencher les fonctions de pré-refroidissement, de dégivrage ou d'exécuter un test avant-trajet depuis leur portail de gestion web.

Tracking smartconfig permet en outre de créer des alertes ou des rapports de températures. Ces opérations peuvent être programmées de façon à être exécutées automatiquement sur un parc de plusieurs centaines de groupe à un moment ou sur un lieu précis.

65 MILLIONS D'EUROS DE PLUS POUR LES POIDS LOURDS ELECTRIQUES

Les professionnels de la logistique vont recevoir 65 millions d'euros d'aides supplémentaires pour les aider à électrifier le transport routier.

Dans le cadre d'un appel à projets pour les véhicules lourds électriques, un nouveau dispositif de 65 millions d'euros d'aides a été annoncé à l'occasion de la visite du ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, le 19 novembre 2021 au Salon de la logistique Solutrans, près de Lyon.

Cet appel à projets "vise à augmenter le montant de l'aide par véhicule et à financer jusqu'à 60 % l'installation de bornes de recharge adaptées aux besoins des transporteurs", a précisé le ministère. Cette aide sera ouverte "début 2022 à tous les acteurs contribuant au déploiement du transport et de la mobilité électrique, en particulier les professionnels de la logistique", précise le ministère. Elle est cumulable avec le dispositif du suramortissement pour les véhicules lourds utilisant des énergies propres, prolongé jusqu'à fin 2024 par le projet de loi de finances. La transformation de véhicules thermiques en véhicules électriques (rétrofit) est également éligible.

Explosion du fret

Le gouvernement avait déjà étendu début 2021 aux véhicules lourds le bonus écologique pour l'acquisition de véhicules électriques ou à hydrogène. L'aide atteint 50.000 euros pour un poids lourd et 30.000 euros pour un autobus ou un autocar. Cent millions d'euros avaient été débloqués à cet effet sur 2021 et 2022 via le plan France Relance. Un premier bilan de ce dispositif doit encore être publié.

Selon le Haut Conseil pour le climat, le secteur des transports est "le seul secteur en France dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 1990". Les progrès réalisés par les camions en termes de consommation et de pollution n'ont pas compensé l'explosion du fret, qui transite à 86% par la route.

Les 680.000 camions, bus et cars français représentent 2 % du parc national de véhicules routiers et 22 % du total des émissions de gaz à effets de serre du secteur des transports, selon le rapport public 2021 sur l'environnement en France.