



REVUE DE PRESSE

Semaines 7 & 8
du 14/02 au 25/02/2022

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
- L'Antenne

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

alison.paguette@lachainelogistiquedufroid.fr

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

- **OUEST FRANCE :**
 - o Chaîne du froid : des centaines de postes à pourvoir en Pays de la Loire et Normandie
- **LE Télégramme :**
 - o Près de Rennes, la Chaîne du Froid tire la sonnette d'alarme
- **Froid News :**
 - o Gandon Transports fait le choix des frigos Vector HE 19 pour sa flotte

DEUXIÈME PARTIE – L'ACTUALITE DES DONNEURS D'ORDRES :

- **Les Linéaires :**
 - o Négos commerciales : Bercy vise les pénalités logistiques abusives et Intermarché écope de 19M d€ d'amende
 - o Auchan poursuit sa descente en France
 - o Résultats 2021 : exercice (très) difficile pour le groupe Casino
 - o Le CA de Leclerc a progressé de +3% en 2021
 - o Résultats 2021 : Carrefour France confirme son redressement
 - o Part de marché : Aldi et Lidl commencent l'année à 10%
- **LSA :**
 - o Quand les palettes se mettent à l'internet des objets
- **Les Marchés :**
 - o 9 mesures suggérées par la filière porc
 - o Valérie Sené : d'interfel à Culture Viande
 - o François-Xavier Huard : futur DG de la Fnll
 - o France Sésame numérise les formalités des denrées à contrôler
- **FLD :**
 - o Ce à quoi ressemble le nouveau marché de gros d'Agen

TROISIÈME PARTIE – L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE :

- **L'Officiel des Transporteurs :**
 - o Un nouvel appel à projet pour l'acquisition d'un camion électrique
 - o La 3^{ème} étape de la ZFE repoussée à 2023
 - o Alexis Degouy quitte l'organisation patronale
 - o 880M d€ de pénalités pour SCANIA
 - o Comment limiter le prix du GNV ?
 - o Petit Forestier verdit son offre de véhicules
 - o Vers les énergies de transition et la dématérialisation
- **Décision PL :**
 - o Nouvelles perspectives pour le retrofit des poids lourds
- **Transport Info :**
 - o Paquet routier : certains pays ne jouent pas le jeu selon des eurodéputés
- **Stratégie Logistique :**
 - o TRM : électrifier les routes plutôt que les poids lourds ?

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



CHAÎNE DU FROID : DES CENTAINES DE POSTES À POURVOIR EN PAYS DE LA LOIRE ET NORMANDIE

Face à la pénurie de main-d'œuvre, les acteurs du froid tirent la sonnette d'alarme. Pour trouver ensemble des solutions, ils se sont réunis jeudi 24 février, au Mans (Sarthe), lors d'une journée régionale.

Conducteurs routiers, caristes, manutentionnaires et préparateurs de commandes...

Les acteurs de la chaîne logistique du froid manquent de main-d'œuvre et s'alarment. En Pays de la Loire et en Normandie, « dans l'immédiat, plus de cinquante postes sont ouverts, sans compter la cinquantaine à pourvoir pour compenser des pics d'activité saisonniers. À moyen terme, les entreprises doivent aussi anticiper une cinquantaine de recrutements dans les années à venir pour compenser les départs à la retraite », détaille Valerie Lasserre déléguée générale de La Chaîne Logistique du Froid organisation professionnelle des transporteurs et logisticiens sous température dirigée.

Des métiers qui n'attirent plus ?

Au Mans (Sarthe), jeudi 24 février, ils se sont réunis pour une journée d'échange afin de trouver des solutions. Selon leurs dires, ce n'est pas le salaire qui bloque. « Le point crucial, c'est l'attractivité de nos métiers, témoigne Vincent LELoup directeur des opérations à L'Étoile routière, entreprise de La Flèche. On manque de CV pour recruter. » Rien que chez lui, ce sont ainsi trente conducteurs qui manquent à l'appel.

Mais une fois le constat dressé, que faire ?

Front commun, déjà. Pour garantir notamment de meilleures conditions d'accueil. « Le chauffeur doit tout faire, vider le camion, regrette Vincent Leloup. Or, ce n'est pas un manutentionnaire. »

Impliquer toute la filière

Selon lui, un conducteur qui ne décroche pas (qui rentre chez lui le soir) conduit environ 40 % de son temps contre 58 % il y a dix ans. Et en zone longue (décoche), 55 % contre 70 % auparavant. « Que ce soit les expéditeurs, nous au milieu ou les destinataires, on doit trouver une solution tous ensemble », appuie Valérie Lasserre. Autre levier, la formation. Elles existent, « mais là aussi, on a du mal à trouver des jeunes à former », déplore Philippe Launay directeur des exploitations commerciales chez Sofrilog, basée à Caen (Calvados). Qui a mis en place son propre parcours de formation en interne. « Pourtant, le métier de transporteur n'est plus un métier rugueux comme avant. Les camions sont des Rolls Royce. Mais ça ne se sait pas assez.

Le Télégramme

PRES DE RENNES, LA CHAÎNE DU FROID TIRE LA SONNETTE D'ALARME

La chaîne logistique du froid s'inquiète de la pénurie de main d'oeuvre dans son secteur, mais aussi de l'absence d'une formation spécifique. (CIN)

Face à la pénurie de main d'oeuvre dans le secteur, la chaîne logistique du froid est inquiète quant à la sécurisation des approvisionnements en nourriture.

Transporter des vivres frais à travers le pays pourrait devenir une mission de plus en plus délicate. Près de Rennes, autour de l'association de la chaîne logistique du froid, les employeurs du transport et de la logistique ont eu une « discussion à bâton rompu » ce vendredi 24 février. En cause, la pénurie de conducteurs routiers, de caristes, de manutentionnaires ou des préparateurs de commandes dans le domaine des produits frais.

« Avant la pandémie, nous manquions de profils qualifiés mais pas tellement de candidatures. Aujourd'hui, nous manquons des deux. C'est un travail où il y a des nuits et des week-ends et les gens n'en veulent plus », déplore pascal LAMBEC, patron de la société de transport à son nom. « Fin 2021, nous parlions de 10 000 conducteurs manquants » ajoute Matthieu SALMON, directeur régional Bretagne de la société LAHAYE Global Logistics.

Problème d'attractivité... et de formation

Pour Sébastien Prieur, de l'entreprise STEF, la pénurie de main d'oeuvre se couple à un autre frein : celui de l'attractivité. « Le problème est d'attirer les gens dans ces métiers ».

Horaires décalés, température des entrepôts ou nécessité d'efficacité permanente sont autant de contraintes à pallier pour donner envie de s'engager.

« Il y a une responsabilité sanitaire des produits que l'on transporte. Les gens vont au supermarché et se servent, mais il y a toute une chaîne derrière pour que la nourriture arrive en bon état et en temps et en heure » rappelle Valerie Lasserre, déléguée générale de la chaîne logistique du froid. « À force de vouloir être en service permanent, les camions sont aussi de moins en moins pleins pour répondre à chaque demande », poursuit-elle.

Alors que le froid représente entre 10 et 20 % des camions sur les routes françaises, il n'existe pas de formation spécifique. Pour les professionnels du secteur, ce n'est pas faute de porter l'espoir d'en voir naître une sur les métiers de la logistique et du transport de viande, légumes, fruits, poissons et surgelés. « Il y a une formation générale, mais pas uniquement sur le froid. Avec une formation spécifique, on peut donner de l'attrait au? métier » estime pascal LAMBEC. Ce vendredi, les acteurs de la profession ont porté ce sujet à l'attention Olivier GAUDIN, directeur de l'emploi et de la formation au conseil régional de Bretagne, et peut-être pu prendre connaissance « de leviers possibles » pour faire face aux difficultés qui s'annoncent.

GANDON TRANSPORTS FAIT LE CHOIX DES FRIGOS VECTOR HE 19 POUR SA FLOTTE



Gandon Transports, spécialiste du transport sous température dirigée de produits pharmaceutiques, a équipé les 117 ses semi-remorques de son parc avec le groupe frigorifique Vector HE 19 de Carrier Transicold.

Le transporteur espère profiter des technologies intégrées au groupe permettant, selon le fabricant, de réduire la consommation d'énergie jusqu'à 30% sur le carburant et 19% en mode électrique. Le groupe bénéficie de la technologie tout électrique E-Drive de Carrier Transicold qui diminue les coûts de maintenance grâce à la suppression des transmissions mécaniques que l'on trouve habituellement sur les systèmes de refroidissement entraînés par des courroies. La certification PIEK du Vector HE 19, qui ne dépasse pas 60 décibels d'émissions sonores, permet à Gandon de mieux répondre aux nouvelles exigences de la livraison urbaine.

Pour les livraisons du dernier kilomètre, les 26 utilitaires et 20 porteurs de Gandon Transports sont par ailleurs équipés du Pulsor, l'unité de réfrigération de Carrier Transicold destinée aux véhicules de petites et moyennes tailles bénéficiant elle aussi de la technologie E-Drive et garantissant un maintien de la température constant et précis.

Cette modernisation du parc de groupes frigos doit permettre à Gandon de répondre efficacement au haut niveau d'exigence de ses clients laboratoires pharmaceutiques en matière de respect de la chaîne du froid.

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



NEGOS COMMERCIALES : BERCY VISE LES PENALITES LOGISTIQUES ABUSIVES ET INTERMARCHÉ ECOPE DE 19 M€ D'AMENDE

Le Ministère de l'économie annonce ce mardi 22 février une procédure en cours pour sanctionner des pénalités logistiques illicites dans le cadre des négos annuelles. En parallèle, Bercy révèle une amende infligée à Intermarché pour un défaut de transparence contractuelle.



Le Ministère de l'économie remet un coup de pression sur la grande distribution à moins d'une semaine de la fin des négos commerciales annuelles. Ce mardi 22 février, il annonce par un communiqué avoir engagé une procédure d'injonction sous astreinte envers une centrale régionale d'une autre enseigne de distribution. **La DGCCRF est à la manœuvre et explique vouloir faire cesser ses pratiques de pénalités de logistiques jugées abusives, dans un délai de trois mois.**

Deux autres distributeurs font également l'objet d'investigations poussées de la part des services de Bercy sur ce même sujet. « *Si elles confirment les soupçons de pratiques illicites, des procédures seront enclenchées à leur encontre* ».

En parallèle, le communiqué annonce la condamnation d'Intermarché à une amende de 19,2 M€ « *pour non-respect des règles fixées par le Code de commerce en matière de transparence contractuelle* » lors de précédents cycles de négos. Bercy reproche au distributeur ne pas avoir fait figurer "dans les conventions annuelles conclues avec ses fournisseurs les éléments relatifs aux services de coopération commerciale facturés par ses centrales internationales Agecore (Suisse) et ITM Belgique (Belgique) et ce alors que ces services sont rendus en France".

151 M€ réclamés par Bercy en 2021

Pour mémoire, Bercy avait en parallèle assigné Intermarché en février 2021 devant le Tribunal de commerce et réclamé 151 M€ d'amende pour un motif différent, à savoir des pratiques abusives par le biais de ces mêmes centrales internationales. Selon les informations recueillies par Linéaires, cette instruction est toujours en cours. Depuis, le distributeur a quitté la centrale Agecore, en mars 2021.



AUCHAN POURSUIT SA DESCENTE EN FRANCE

Les ventes d'Auchan en France reculent de 2,6% en 2021 (-4,6% à magasins comparables). Les difficultés du groupe sont récurrentes dans l'Hexagone, où le chiffre d'affaires est passé de 18 à 16 milliards d'euros en l'espace de quatre ans.

"La situation demeure difficile en France." Yves Claude, le PDG d'Auchan Retail, n'avait pas vraiment le cœur à détailler les problèmes de son enseigne dans l'Hexagone en présentant les résultats annuels du groupe ce 25 février. Mais il ne s'est pas défaussé non plus.

Bien sûr, les restrictions sanitaires ont encore pesé sur le distributeur. *"On est plus hypermarchés que d'autres, on est plus centres commerciaux que d'autres, on est donc plus impactés"*, s'est défendu le dirigeant. Mais la levée progressive des mesures n'a pas tellement redressé la situation. Les ventes d'Auchan en France étaient à -4,2% en comparable sur le premier semestre 2021, elles sont à -4,6% sur l'ensemble de l'année.

Le chiffre d'affaires 2021 tombe à 16,2 milliards d'euros dans l'Hexagone. Pour mémoire, il était de 17,9 milliards en 2017.

	2017	2018	2019	2020	2021
CA Auchan France (M€)	17 926	17 701	17 354	16 682	16 233

"Il faut remettre les fondamentaux au niveau en France, a asséné Yves Claude. Et en même temps poursuivre le programme de transformation engagé, mais avec une notion de vitesse que n'avait pas connue le pays."

La stratégie de relance commerciale, à ce stade, n'est pas détaillée. Yves Claude affiche une position volontariste sur les investissements, tout en rappelant qu'il doit rendre des comptes à ses actionnaires sur la rentabilité de l'entreprise.

En 2020, un plan d'économies avait justement permis de faire progresser l'ebitda de +50% en France. En 2021, ce ratio de rentabilité de l'exploitation a baissé de 8,3%. L'Hexagone plombe ainsi les résultats de l'ensemble d'Auchan Retail, dont l'ebitda est à -3,9% (hors effet de change, il progresse dans les autres zones géographiques du distributeur).

	Chiffre d'affaires (M€)	Evol.	Evol. comparable
France	16 253	- 2,6 %	- 4,6 %
Europe de l'Ouest	5 673	- 0,7 %	- 3,8 %
Europe centrale et de l'Est	8 461	+ 1,7 %	+ 3,4 %
Autres	178	- 80 %	nc
Total Auchan Retail	30 544	- 3,4 %	- 2,2 %

Source : Auchan. Évolutions vs données 2020.

Le périmètre Auchan Retail en recul régulier

	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>
CA Auchan Retail (M€)	52 002	50 269	45 803	31 627	30 544

Pour réduire son endettement et redresser ses comptes, Auchan s'est résolu à céder ses activités chinoises en 2020. L'année précédente, le distributeur s'était séparé de ses filiales en Italie et au Vietnam.



RESULTATS 2021 : EXERCICE (TRES) DIFFICILE POUR LE GROUPE CASINO

Le groupe Casino a dévoilé ce matin 25 février un chiffre d'affaires 2021 de 14,1 milliards d'euros en France, en recul de 5,4% à magasins comparables hors carburant. Tous les formats sont dans le rouge, à commencer par les enseignes de centre-ville comme Monoprix et Franprix. 2021 n'est clairement pas un bon cru pour le groupe Casino en France. Le distributeur a présenté ce matin 25 février un chiffre d'affaires de 14,1 milliards d'euros en diminution de -7,5% pour son activité retail (hors Cdiscount). À magasins comparables, hors essence et effet calendaire, la chute s'élève à "seulement" -5,4%. *"La crise sanitaire 2020-2021 a particulièrement touché les géographies clés du groupe telles que Paris et le sud-est de la France avec la baisse du trafic et des flux touristiques ainsi que les restrictions d'accès"*, avance comme explications le distributeur.

-3,7% pour Monoprix : Toutes les enseignes sans exception sont dans le rouge. À commencer par celles qui avaient profité de la crise sanitaire un an plus tôt. Après une croissance de +7% en 2020, les ventes de Franprix ont reculé lors de l'exercice 2021 de -7,3% à 1,44 Md€. Celles de Monoprix ont chuté de -3,7% à 4,41 Mds€. Les enseignes Casino ne sont pas non plus à leur avantage. La branche supermarchés recule de -6,8% à magasins comparables (2,8 Mds€) tandis que les hypers continuent leur descente aux enfers, s'écroulant de -8,9% à 3,2 Mds€. Les cessions de 17 points de vente en 2019 ne peuvent plus désormais servir d'explication au recul de Géant.

La proximité dans le rouge : Même le format porteur de la proximité est en repli significatif : -5,2% à 1,4 Md€. Pour positiver, le directeur financier du groupe David Lubek indique que *"la proximité a progressé en volume d'affaires, c'est-à-dire le CA cumulé des intégrés et des franchisés, de +5% sur les 3e et 4e trimestres 2021, ce qui vient valider la politique d'expansion avec 730 magasins ouverts (NDLR : 800 prévus en 2022) l'an dernier."* Pas sûr que l'argument portant sur *"l'amélioration séquentielle"* de toutes les enseignes du groupe sur les derniers trimestres soit suffisant pour rassurer les marchés.

Baisse de la rentabilité en France : Ces derniers avaient d'ailleurs été prévenus d'une baisse de la rentabilité dans l'Hexagone. Le 22 janvier 2022, le groupe Casino a réalisé un "warning" sur son excédent brut d'exploitation (Ebitda). Contrairement à la croissance promise pour 2021, le groupe de Jean-Charles Naouri a finalement indiqué *"une baisse de -1,7% à environ 1.280 millions d'euros contre 1.305 millions en 2020"*. En cause, une évolution du marché de la distribution alimentaire défavorable *"dans des proportions plus fortes qu'attendues en France au quatrième trimestre"*. L'action Casino a perdu près de 20% depuis cette annonce. En parallèle, Casino déclare vouloir encore réaliser près de 1,3 Md€ de cessions d'actifs en France pour finaliser son plan de désendettement. Lequel se porte au total à 4,5 Mds€.

Le e-commerce en hausse de +15% : Le groupe de Jean-Charles Naouri entend toutefois mettre en exergue le repositionnement de son parc. *"Les formats les plus porteurs (premium, proximité, e-commerce) représentent désormais 76% des ventes (+16 pts vs 2018)"*, indique le distributeur. Il annonce également des croissances sur le circuit online grâce notamment à son activité en Île-de-France avec Ocado, Amazon, etc. : +15% sur le e-commerce (versus +6% pour le marché) et +48% sur la livraison à domicile (vs +25% pour le marché).



LA CA DE LECLERC A PROGRESSE DE + 3% EN 2021

Dans Le Figaro, Michel-Edouard Leclerc a annoncé des ventes en hausse de +3 % en 2021. Le distributeur a réaffirmé ses ambitions en e-commerce, notamment sur le non-alimentaire.

Michel-Edouard Leclerc a dévoilé quelques bribes de ses résultats 2021 dans Le Figaro du 21 février 2022. Le porte-parole de groupement a annoncé un chiffre d'affaires en hausse de +3% sans toutefois détailler les données en valeur absolue. Il s'agit de très bons résultats. A titre de comparaison, le distributeur avait vu ses ventes fondre de -0,8% en 2020, plombées par la crise sanitaire au niveau de ses grands hypers et de ses concepts (voyages, cultures, etc.). L'an dernier, le leader des GMS a gagné d'après Kantar +0,5 point à 22,5% sur les PGC-FLS. *"Depuis 2019, nous avons gagné un point de part de marché, comme Intermarché et Lidl"*, a indiqué Michel-Edouard Leclerc dans les pages roses du quotidien.

La livraison à domicile tire la croissance on-line

Leclerc réalise 12% de ses ventes online (aux alentours de 5Mds€). Soit trois points de plus que la moyenne du marché. *"Entre 2017 et 2020, c'étaient toujours les drives qui tiraient la croissance de Leclerc. Nous pouvions nous poser la question de notre modèle centré sur l'hyper, précise Michel-Edouard Leclerc. Mais nous voyons que nous maîtrisons bien la cohabitation des deux canaux. La multiplication des circuits augmente la fréquentation de l'enseigne et le panier moyen des clients."* Le distributeur entend doubler le CA de ses drives en s'améliorant qualitativement, en luttant contre les ruptures et le temps d'attente. Il veut également développer la livraison à domicile qui a représenté l'an dernier 80 % de la croissance du e-commerce.

Connaissance des stocks mutualisée

Au-delà de l'alimentaire, Leclerc affiche de fortes ambitions sur les ventes on-line du non-al. Michel-Edouard Leclerc a dévoilé dans le Figaro une évolution majeure dans la gestion du e-commerce. À partir de septembre prochain, la connaissance des stocks de chaque magasin sera mutualisée à l'instar des enseignes spécialisées comme But, Boulanger etc. Ainsi, un produit recherché sur e-leclerc.com pourra être disponible en deux heures dans un point de vente, un drive ou un relais. *"Les adhérents de Leclerc ont franchi le cap culturel, précise Michel-Edouard Leclerc. C'est la première fois qu'ils acceptent de mutualiser la connaissance de leur stock pour vendre en circuit court."* Le distributeur devrait donc élargir considérablement ses assortiments non-al. Jusqu'à présent, l'offre sur le digital dépendait de deux entrepôts dédiés à Chartres (27) et Reims (51). Cette mutualisation commencera en septembre sur le livre et la parapharmacie. D'ici trois ans, Leclerc envisage de travailler 17 rayons de la sorte, dont les produits high-tech ou le bricolage.



RESULTATS 2021 : CARREFOUR FRANCE CONFIRME SON REDRESSEMENT

Les ventes de Carrefour en France ont progressé de +1,8% à magasins comparables hors carburant sur l'année 2021. Le distributeur est dans le vert dans tous ses formats et affiche de bons résultats sur son activité e-commerce. Son résultat opérationnel courant bondit dans l'Hexagone de +20,4 % pour atteindre 767 M€.

"Carrefour a connu une très belle performance en 2021, confirmant la bonne exécution de son plan stratégique."» Alexandre Bompard, le PDG du groupe, se montrait très satisfait à l'occasion de la présentation annuelle de ses résultats. Dans l'Hexagone, le distributeur annonce un CA de 39,3 milliards d'euros, en hausse de +1,8 % à magasins comparables hors essence. Les chiffres sont même meilleurs dans la réalité quand on prend en compte l'effet carburant : +3,7% en 2021. Dans le détail, l'alimentaire (+2,4%) s'en est mieux sorti que le non-al (-1,7%). Cet exercice succède à l'année 2020 dopée par la crise sanitaire. Sur deux ans, la croissance s'élève à +5,4%.

Les supermarchés encore bien orientés

Le distributeur progresse sur tous les formats, à commencer par celui des hypermarchés. À magasins comparables, il finit en hausse +0,6% à 19,6 milliards d'euros. Les hypers ont notamment réalisé un bon premier semestre 2021. Comme l'an dernier, les supermarchés enregistrent la plus forte croissance : +3,6% à 13,2 milliards d'euros. De son côté, la proximité termine l'année à 6,5 milliards d'euros en augmentation de +2,1%.

Le e-commerce en hausse de +20%

Le groupe Carrefour met surtout l'accent sur les très bonnes performances de son activité e-commerce en 2021. Elle affiche une croissance de +19% par rapport à 2020 (+80 % versus 2019) et de +18% en alimentaire (+77% versus 2019). La rentabilité au final s'améliore assez significativement en 2021. En France, le résultat opérationnel courant (ROC) a augmenté de +20,4% à 757 M€. Il s'agit de la plus forte progression au niveau du groupe. Au global, le ROC réalise un bond de +7,7% à 2,2 milliards d'euros.

Résultats contrastés en Europe

En dehors de la France, les résultats du groupe Carrefour sont plus contrastés. En Europe (hors France), le chiffre d'affaires recule à magasins comparables de -1,1% (23,6 Mds€) à cause de l'activité en repli en Italie (-3%) et en Belgique (-4,2%). Le ROC sur cette zone progresse toutefois de +3,3% à 715 M€. En Amérique du Sud, le CA de Carrefour bondit de 9,3%. Au Brésil, il croît seulement de +1% sur une base de comparaison importante : +18% en 2020. En Argentine, les ventes ont explosé de +50% dans un contexte inflationniste élevé. Les activités du distributeur à Taïwan augmentent à changes constants de +16,7% à 2,6 milliards d'euros en raison notamment de l'intégration des magasins de proximité Wellcome.

Les ventes du groupe Carrefour en 2021 :

	Ventes TTC (M€)	Variation hors essence hors calendaire		Variation totale avec essence	
		en comparable	en organique	à changes courants	à changes constants
France	39 341	+1,8%	+0,0%	+3,7%	+3,7%
Hypermarchés	19 648	+0,6%	+0,0%	+2,7%	+2,7%
Supermarchés	13 224	+3,6%	-1,1%	+4,0%	+4,0%
Proximité /autres formats	6 469	+2,1%	+2,6%	+6,1%	+6,1%
Autres pays d'Europe	23 662	-1,1%	-1,5%	+0,2%	+0,7%
Espagne	10 471	-0,4%	-0,2%	+4,6%	+4,6%
Italie	4 416	-3,0%	-6,5%	-5,3%	-5,3%
Belgique	4 307	-4,2%	-4,1%	-4,5%	-4,5%
Pologne	2 110	+3,0%	+3,5%	+0,8%	+3,6%
Roumanie	2 358	+2,0%	+3,2%	+1,3%	+3,0%
Amérique latine (pre-IAS 29)	15 292	+9,3%	+12,3%	+1,4%	+15,2%
Brésil	12 754	+1,0%	+4,6%	+0,3%	+8,6%
Argentine (pre-IAS 29)	2 538	+50,0%	+49,9%	+6,9%	+49,7%
Asie	2 600	-3,0%	-4,1%	+18,7%	+16,7%
Taiwan	2 600	-3,0%	-4,1%	+18,7%	+16,7%
Total Groupe (pre-IAS 29)	80 895	+2,3%	+1,9%	+2,6%	+5,3%
IAS 29 ⁽¹⁾	351				
Total Groupe (post-IAS 29)	81 245				

Note : (1) hyperinflation et changes

PART DE MARCHÉ : ALDI ET LIDL COMMENCENT L'ANNEE A 10%

Selon Kantar, les enseignes Aldi et Lidl affichent chacune une progression de marché de +0,4 point sur la période du 27 décembre 2021 au 23 janvier 2022. Elles atteignent le seuil symbolique des 10%. Le groupe Carrefour, Leclerc et Système U sont également bien orientés en ce début d'année.



Aldi et Lidl poursuivent sur leur lancée. Selon Kantar, ces deux enseignes ont réalisé les meilleures performances entre le 27 décembre 2021 et le 23 janvier 2022 dans les PGC-FLS. Et ce, dans un contexte où les dépenses des Français ont reculé de -1,6% par rapport à la même période en 2021 (+6,9% par rapport à 2020).

+ 25 % de clients pour Aldi

La part de marché d'Aldi et celle de Lidl ont bondi de +0,4 point pour atteindre respectivement 2,9% et 7,1%. Soit un total de 10 % sur ces quatre semaines. Pour le panéliste, *"le nombre de clients d'Aldi croît de +25% vs janvier 2021, ce qui résulte en partie de l'acquisition de Leader Price."* Pour sa part, Lidl réussit l'exploit de recruter et de fidéliser simultanément.

La proxi de Carrefour recrute

La tendance est aussi positive pour le groupe Carrefour au global (+0,2 pt). *"Les enseignes Carrefour et Carrefour Market ont notamment été plus attractives, souligne Kantar. La proximité est dynamique à +0,2 point via le gain de 378 000 nouveaux foyers clients."* De son côté, Leclerc performe une nouvelle fois : +0,2 point à 22,5%. Le leader de la grande distribution a progressé à la fois au niveau de ses hypermarchés et sur le drive.

Boom de la livraison à domicile

Avec un gain de +0,1 point à 11,2%, Système U a été plus performant sur le canal online. Ses clients ont été plus nombreux à utiliser le service courses-u.com, sans que cela n'affecte le trafic dans les magasins. Le circuit internet a augmenté de +0,2 point. *"Les achats de PGC online sont notamment boostés par la livraison à domicile avec une clientèle en hausse de +30% par rapport à janvier 2020"*, conclut Kantar.

QUAND DES PALETTES SE METTENT A L'INTERNET DES OBJETS

Chep teste la technologie «Track and Trace» sur ses palettes réutilisables afin d'optimiser la supply chain de ses clients. Onze distributeurs se prêtent actuellement à des essais.



Les capteurs collectent des informations cruciales telles que la localisation et l'état des palettes et des conteneurs de Chep durant leur transport tout au long de la supply chain.

Chep et BXB Digital, filiale du groupe Brambles, ont développé des solutions numériques basées sur l'Internet des objets. Ces dispositifs en cours de test contribuent à améliorer l'efficacité opérationnelle des supply chains. Concrètement, des capteurs fixés sur les palettes et les conteneurs de Chep permettent à ses clients de suivre le flux de leurs produits et d'en assurer la sécurité grâce notamment au contrôle de température.

"Onze distributeurs (hypermarchés et enseignes de proximité) en France, en Espagne, en Italie et au Portugal se prêtent actuellement à des essais afin d'évaluer les points faibles et les sources de pertes d'actifs au sein de leurs supply chains", assurent un communiqué. Les palettes et les conteneurs réutilisables de Chep circulant en Europe du Sud sont équipés de capteurs qui permettent de suivre les supports et les produits qu'ils transportent. *"Les clients, principalement des industriels de produits de grande consommation, bénéficient désormais d'un meilleur contrôle et d'une plus grande sécurité de leurs produits"*, poursuit le communiqué. Par ailleurs, ces dispositifs permettent également à Chep de récupérer ses supports pour les maintenir dans son système circulaire. De nouveaux tests devraient bientôt commencer en Grèce et ont pour objectif d'atteindre une traçabilité totale des supports en Europe du Sud.

De nombreux indicateurs

Les capteurs collectent des informations cruciales telles que la localisation et l'état des palettes et des conteneurs de Chep durant leur transport tout au long de la supply chain. Ils permettront également de suivre la température de l'air et de l'eau et de vérifier le respect de la chaîne du froid, renforçant la sécurité des produits sensibles. *«Grâce à la solution de suivi de Chep, nous contrôlons mieux nos actifs et nous avons amélioré la sécurité au sein de nos flux»*, confirme **Jürgen Dietz**, Directeur de la logistique du groupe espagnol de supermarchés hard discount, DIA Group. Ces dispositifs intégrés aux supports de Chep sont certifiés conformes aux exigences du marquage CE (respect des exigences réglementaires sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.). Les données collectées peuvent être utilisées par Chep pour fournir un meilleur service aux clients. En effet, grâce à une visibilité totale de ses supports, et la récupération de données statistiques agrégées sur la supply chain, ces informations constituent une valeur ajoutée pour ses clients. Pour Alex Tello, Directeur de la gestion des palettes au sein du groupe de logistique Carreras : *« Ce projet de collaboration, nous permet d'avoir une parfaite et entière visibilité de nos flux de distribution. Nous pouvons prendre des mesures destinées à améliorer le contrôle et la gestion de nos palettes.»*

Réduire les charges administratives

«Associer nos palettes physiques à nos solutions numériques nous permet de confirmer exactement l'emplacement d'un support ou d'un produit. Ces solutions fournissent de précieuses informations pour éviter de façon proactive les pertes, dommages et coûts associés. L'Internet des objets et les solutions numériques développées par notre partenaire BXB Digital nous donnent la possibilité de cartographier avec précision la supply chain mondiale, en identifiant les synergies et en éliminant les failles et les goulets d'étranglement. Nous souhaitons réduire les charges administratives, utiliser la technologie pour simplifier les processus et offrir à nos clients une transparence totale », conclut **Marco Moritsch**, vice-président directeur de Chep Europe du Sud.

9 MESURES SUGGEREES PAR LA FILIERE PORC POUR REpondre A LA DEMANDE

L'interprofession porcine Inaporc édite à son tour ses suggestions aux candidats à l'élection présidentielles voulant préserver la filière. « **Les 9 mesures présentées par Inaporc permettront de répondre à la demande du marché national et de continuer à exporter les produits porcins non consommés en France** », résume l'interprofession porcine en préambule des points à défendre dans la campagne électorale.

1. Privilégier les produits à base de porcs élevés en France à travers des étiquetages réservés et les commandes publiques, grâce à une exception alimentaire.
2. Impulser l'installation des jeunes.
3. Arrêter la « surréglementation » par rapport aux autres pays européens.
4. Renforcer les équipes export de l'Etat.
5. Lutter contre la fièvre porcine africaine.
6. Objectiver l'information du consommateur. Sur ce point, Inaporc veut que la notion de repas complet soit prise en compte. L'interprofession veut aussi que seuls les produits carnés puissent porter des noms traditionnels.
7. Etablir les décisions de santé publique et ayant trait au bien-être animal sur des bases scientifiques.
8. Financer les travaux de recherche en matière d'attentes sociétales. En particulier, pour assurer la sécurité sanitaire à l'heure où l'on demande moins de sel et de nitrites.
9. Promouvoir l'image du modèle d'élevage familial et la culture alimentaire.

Selon Inaporc, les aides versées en cette période de crise sont une "bulle d'oxygène".

VALERIE SENE, D'INTERFEL A CULTURE VIANDE

Valérie Sené a rejoint le syndicat Culture Viande début janvier.

Avec une double formation Ingénieur ISAB et École de commerce, elle a une expertise professionnelle acquise à la fois en grands groupes industriels et en distribution.

Après avoir occupé durant 11 ans le poste de Directrice Stratégie et accords interprofessionnels à Interfel (l'interprofession des Fruits et Légumes), elle prend le poste de Directrice adjointe en charge des Affaires économiques à Culture Viande.

FRANÇOIS-XAVIER HUARD, FUTUR DG DE LA FNIL

François-Xavier Huard rejoindra la Fédération nationale de l'industrie laitière le 1er mars, pour en devenir le directeur général le 6 avril.

François-Xavier Huard rejoindra la Fédération nationale de l'industrie laitière le 1er mars 2022. Après une période de passation, **il succèdera à l'actuel directeur général, Jehan Moreau**, qui fera valoir ses droits à la retraite à l'issue de la prochaine assemblée générale de la fédération, le 6 avril.

A 44 ans, François-Xavier Huard est actuellement conseiller en charge de l'artisanat et du suivi de l'exécution des réformes au sein du cabinet de Jean-Baptiste Lemoyne, ministre délégué, chargé des Petites et Moyennes Entreprises.

Diplômé de l'Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence et de l'université Paris 1 -Panthéon-Sorbonne, François-Xavier Huard **a débuté sa carrière au ministère du Travail** sur le pilotage national du fonds social européen.

Après plusieurs expériences dans des structures communales et intercommunales de soutien à l'emploi et à la création d'entreprises, il devient **secrétaire général de l'association Nos Quartiers ont des Talents** de 2008 à 2011. **Il rejoint en 2011 CMA France**, où il occupera successivement les postes d'adjoint au directeur des actions économiques, de directeur du service compétitivité des entreprises puis de directeur du développement économique et de la formation.

En 2020, il est nommé directeur des relations avec les branches et des partenariats d'Atlas, l'opérateur de compétences des banques, assurances et sociétés de conseil, avant d'être appelé à intégrer le cabinet du ministre délégué aux petites et moyennes entreprises.

Il a également été **membre de la délégation française au sein du comité international de l'ISO** en charge de la révision de la norme ISO 9001 et de la rédaction du guide pour les PME.

FRANCE SESAME NUMERISE LES FORMALITES DES DENREES A CONTROLER

La Douane facilite les formalités d'entrée dans trois ports de produits animaux, végétaux et biologiques grâce à une plateforme numérique.

La plateforme numérique France Sesame est ouverte depuis fin 2021 pour faciliter et suivre en temps réel les formalités et contrôles administratifs vétérinaires, sanitaires, phytosanitaires, ou de conformité, des denrées arrivant des pays tiers aux ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille. Les usagers privés de ce point de contact unique sont les importateurs, logisticiens, transitaires, et autres représentants en douane enregistrés. Ceux-ci doivent en effet faire vérifier le respect par le responsable des marchandises des réglementations vétérinaire, sanitaire ou phytosanitaire, des règles de conformité des fruits et légumes ou des critères de l'Union européenne sur l'agriculture biologique.

La plateforme offre :

- Un suivi en temps réel de l'état d'avancement des formalités et contrôles administratifs liés au passage des marchandises ;
- Un service de prise de rendez-vous pour les contrôles d'identité et physiques ;
- Un dossier d'import numérique ;
- Un service de notifications : les utilisateurs reçoivent par SMS, mail ou via la plateforme d'informations leur permettant d'effectuer les démarches et les actions nécessaires le cas échéant.

Avec la DGCCRF

France Sésame est le fruit d'un partenariat entre la DGDDI (Direction générale des douanes et droits indirects), la DGAL (Direction générale de l'alimentation), la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) et de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM).

CE A QUOI RESSEMBLERA LE NOUVEAU MARCHÉ DE GROS D'AGEN



Le projet fait l'objet d'un investissement de 2,6 M€, dont 20% pris en charge par l'Agglomération d'Agen.
© Archiconseil

Construit en 1962, le **marché d'intérêt national d'Agen** fait l'objet d'un important programme de modernisation porté par l'Agglomération, propriétaire unique des lieux depuis 2019. Face à un outil de travail vieillissant, il s'agit de **construire une nouvelle plateforme couverte de 4000 m²**.

Principalement dédié aux fruits et légumes (**400 producteurs** le fréquentent), le marché de gros d'Agen entend ainsi **diversifier ses activités vers d'autres produits alimentaires (viandes, produits transformés, fleurs)**.

La nouvelle plateforme devrait par ailleurs faciliter la logistique au sein du site. Surélevée, elle **rapprochera les trois carreaux des producteurs, qui seront conservés, des parkings des acheteurs**. Des rampes compléteront l'**accessibilité avec les magasins des grossistes situés dans les bâtiments au sud du site**. Par ailleurs, une zone de froid positif est aussi prévue.

Le M.I.N. d'Agen traite environ **320 000 t de produits par an, majoritairement des fruits et légumes**. Il est fréquenté par **290 acheteurs** sur les régions de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



SUBVENTION

UN NOUVEL APPEL A PROJETS POUR L'ACQUISITION DE CAMIONS ELECTRIQUES

C'est dans le cadre d'un Conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports (CMDIT) le 14 février, que Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, a annoncé le lancement, début mars, d'un appel à projets destiné à encourager le développement de la filière électrique, et l'acquisition de camions électriques. Baptisé « Écosystème des véhicules lourds électriques », cet appel à projets est assorti d'une enveloppe de 65 millions d'euros. « *Le CMDIT a été l'occasion de dresser un état des lieux de la transition énergétique du transport routier, en particulier pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules lourds* », indique le communiqué de presse du ministère.

Des solutions propres

C'est à la suite du renforcement des aides à l'acquisition de véhicules utilitaires propres, à la création, dans le cadre de France Relance, d'un bonus pour l'acquisition de camions électriques ou à hydrogène, et la mise en place, il y a plusieurs mois, de deux task forces, que le gouvernement a engagé l'Écosystème des véhicules lourds électriques.

Ouvert à tous les acteurs de la filière, il vise à accompagner l'émergence de solutions propres, notamment sur la courte distance et la logistique urbaine. Cumulable avec les dispositifs existants, à l'exception du bonus, il intégrera le retrofit des véhicules thermiques en véhicules électriques et portera notamment sur une subvention pouvant couvrir 65 % de l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et son équivalent diesel. Ainsi, pour les poids lourds, elle pourra atteindre jusqu'à 100 000 euros par véhicule de moins de 26 tonnes et jusqu'à 150 000 euros par véhicule de plus de 26 tonnes. En parallèle, l'installation de bornes de recharge destinées à ces véhicules pourra faire l'objet d'une aide allant jusqu'à 60 %. « *Le bonus à l'acquisition de véhicules lourds électriques et à hydrogène sera maintenu, afin notamment de ne pas pénaliser les dossiers déjà en cours* », précise le gouvernement.

GRAND PARIS

LA 3E ETAPE DE LA ZFE REPORTEE A DEBUT 2023

Initialement prévue pour cet été, la 3^e étape de la zone à faibles émissions de la Métropole du Grand Paris, interdite aux véhicules polluants, ne sera finalement mise en place qu'au début de l'année prochaine. Aucune date précise n'est pour l'instant annoncée. Dans un communiqué, la Métropole du Grand Paris indique ainsi que « *la prochaine étape de la ZFE métropolitaine sur laquelle les élus auront à se prononcer au printemps 2022 – et qui consiste à limiter la circulation des véhicules les plus polluants au Crit'Air 3, à l'intérieur de l'autoroute A86 –, n'interviendra pas avant début 2023* ». Un délai justifié par le fait que l'État tarde à apporter une réponse sur la reconnaissance du Grand Paris « *comme un territoire d'expérimentation pour la mise en œuvre d'un prêt à taux zéro afin de diminuer le reste à payer des ménages les plus modestes* », mais aussi l'homologation des appareils destinés à effectuer le « *contrôle sanction automatisé* » des véhicules polluants.

UNION TLF

ALEXIS DEGOUY QUITTE L'ORGANISATION PATRONALE

D'une activité essentielle à l'autre. Délégué général de TLF depuis mars 2019, Alexis Degouy quitte son poste ce mois pour devenir, le 1^{er} avril, délégué général de l'interprofession des fruits et légumes frais, l'Interfel. Il rejoint ainsi un secteur agroalimentaire dans lequel il a déjà exercé des fonctions, notamment en tant que directeur général adjoint de l'Association nationale des industries alimentaires (Ania). « *Je rejoins un secteur que je connais et que j'aime, à la tête d'une grande organisation interprofessionnelle*, explique-t-il. *J'ai un petit pincement au cœur car je quitte une équipe et une profession où je me sentais bien, à laquelle j'étais attaché... Nous avons passé ensemble des temps complexes, et où une vraie solidarité s'est exprimée.* » À TLF, le délégué général a notamment suivi l'émergence de France Logistique, où toute la profession s'est réunie autour d'un projet commun. « *Avec l'équipe de TLF* », pointe-t-il, il a aussi accompagné les entreprises adhérentes pendant la crise sanitaire. « *Face aux incertitudes* », le rôle de l'organisation était de « *créer le maximum de visibilité sur la fiscalité ou la transition énergétique* », par exemple, en multipliant des rendez-vous avec les acteurs de l'écosystème, pour « *défendre nos métiers, notre secteur, promouvoir les activités dont les Français ont pu mesurer le caractère essentiel pendant le confinement* ». À la tête d'Interfel, le responsable rejoint un organisme qui regroupe l'ensemble des métiers de la filière fruits et légumes frais et où toutes les fonctions sont représentées : production, coopération, expédition, importation, introduction, exportation, commerce de gros, distribution... En attendant la nomination d'un nouveau délégué général, c'est Nancy Noël, directrice des affaires sociales et juridiques, qui assure l'intérim au poste de déléguée générale adjointe.

CARTEL DES CAMIONS

880 M€ DE PENALITES POUR SCANIA

Le Tribunal européen (composé de deux juges par État membre) vient de rejeter une plainte de Scania qui avait contesté en 2017 l'amende de 880,52 millions d'euros envoyée au constructeur par la Commission européenne dans le cadre de l'affaire dite du « cartel des camions », un regroupement de constructeurs européens accusés de s'être livrés à une entente illicite sur les prix de vente de leurs véhicules entre 1997 et 2011. Après la révélation du scandale, la Commission avait négocié un accord à l'amiable avec les constructeurs. Cet accord avait été accepté par MAN, DAF, Daimler, Iveco, et Volvo-Renault en 2016. En admettant avoir participé au « cartel », ces constructeurs avaient écopé de pénalités moins élevées, au total 3,8 milliards d'euros. À l'époque, Scania est le seul constructeur à s'être opposé au principe d'un accord à l'amiable, optant pour une procédure juridique ordinaire qui avait débouché sur une amende de plus de 880 millions d'euros, confirmée par la justice européenne. Dans son marathon juridique, il ne reste à Scania en ultime recours que la possibilité de saisir la Cour européenne de justice.



HAUSSE DU PRIX DU GAZ

COMMENT LIMITER LE PRIX DU GNV ?

La très forte augmentation du prix du gaz constatée sur le marché international se répercute logiquement sur celui du GNV à la pompe. Des mécanismes existent pour limiter ce dernier, mais ces contrats de gaz à prix fixe ont aussi leurs revers.

Le prix du gaz a connu en 2021 une évolution exceptionnelle : relativement bas au premier trimestre, après un marché gazier surabondant en 2019 et une activité réduite en 2020 due au Covid, il passe de 20 à 40 euros le MWh au cours du second trimestre. En cause, la reprise économique en Amérique du Nord, en Europe et surtout en Asie, où la Chine entame sa transition énergétique du charbon vers le gaz pour la production électrique. Le deuxième semestre 2021 a vu une très forte volatilité du prix du gaz, avec un pic à 183 €/MWh en fin d'année sur le marché spot, renforcée par les tensions géopolitiques actuelles. Redescendu sous les 100 € depuis le début de l'année, le gaz remontera au cours de l'année 2022, d'autant que le baril de pétrole, qui était encore à 50 € début 2021, devrait franchir les 100 € courant 2022. Une baisse du tarif du gaz est cependant attendue pour 2023, avec un contrat « futur » à 50 €/MWh pour avril 2023.

Parmi les facteurs expliquant la hausse du prix du gaz, on trouve celle du CO₂ selon Marc Courbet, responsable commercial du fournisseur de gaz Endesa. « *Le coût des droits à polluer dont doivent s'acquitter les centrales à charbon a été multiplié par 3,5 au cours de l'année 2021, diminuant l'intérêt de ce carburant et renforçant l'utilisation des centrales à gaz* », précise Marc Courbet lors d'un webinar d'Endesa France le 28 janvier. Le faible approvisionnement en gaz de l'Europe est aussi en cause, avec en particulier une diminution de moitié des flux en provenance de Russie au cours de l'année écoulée. L'Asie a fortement accru ses achats de gaz naturel liquéfié (GNL), la Chine devenant en 2021 le premier importateur mondial. Le mauvais stockage en Europe joue aussi un rôle : la prolongation des basses températures au printemps 2021 a retardé le début de la période de remplissage des cuves de gaz, qui se trouvent aujourd'hui à un niveau anormalement bas.

Baisse de la demande de gaz entre 2025 et 2030

Les capacités d'exportation des pays producteurs de gaz ne devraient pas augmenter avant 2024, et devraient croître jusqu'en 2030, ce qui coïncidera avec le pic de la demande chinoise. En Europe, où la transition énergétique est déjà engagée, la demande de gaz actuellement en plateau devrait commencer à baisser entre 2025 et 2030 selon les scénarios, réduisant la tension sur les prix. Pour réduire l'incertitude, est-il intéressant pour un transporteur routier de conclure avec son fournisseur un contrat d'achat de gaz à prix fixe ? Ou d'indexer son tarif d'achat du gaz sur le cours du pétrole ? « *Jusqu'à cette crise, le gaz a toujours été moins cher que le gazole et a connu des variations de prix moins importantes*, rappelle Marc Courbet. *Passer au gaz n'est donc pas une erreur. Au cours de l'année écoulée, le prix du pétrole est monté plus doucement que celui du gaz, donc celui qui avait choisi de s'indexer sur le Brent n'a pas connu la hausse récente du prix du gaz. Mais sur une plus longue période, celui qui avait préféré indexer ses achats sur le prix international du gaz reste gagnant à ce jour.* »

En ce qui concerne la fixation des prix, elle n'est intéressante pour le consommateur que lorsqu'elle intervient quand les cours sont au plus bas, ce qui est difficile à prévoir. Endesa, qui proposait déjà des offres à prix fixes à ses clients industriels, le fait pour les livraisons en station GNV depuis juin 2021 pour les consommations supérieures à 60 tonnes par mois. « *Une telle offre aurait été intéressante en juin 2020, quand le MWh de gaz était à 5 €, souligne Marc Courbet. Nous aurions alors proposé un prix fixe de 15 €, car les futurs étaient plus chers, mais la plupart des clients ne l'auraient pas accepté. Aujourd'hui, alors que le gaz est autour de 100 €, un prix fixe selon les futurs serait à 55 € : intéressant à court terme, mais peut-être trop cher à moyen terme si les prix du gaz baissent fortement.* »

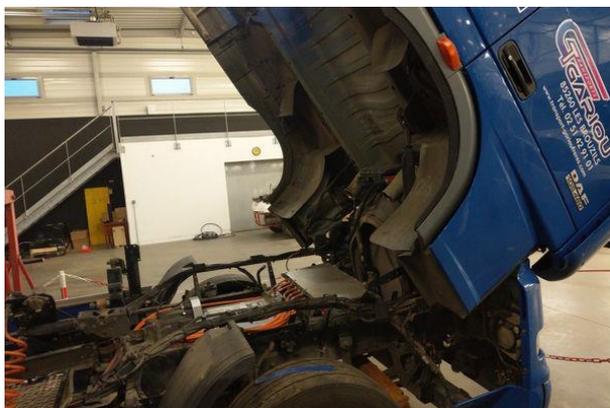
PETIT FORESTIER VERDIT SON OFFRE DE VEHICULES

Petit Forestier a développé des solutions innovantes dans le domaine des véhicules frigorifiques adaptés aux énergies nouvelles. Cent quatorze ans après sa création, Petit Forestier entend répondre aux besoins découlant d'un transport et d'une logistique plus verts. À cette fin, il a mis sur pied son propre bureau dévolu à l'innovation dès novembre 2017. Se situant au carrefour des services commerciaux, qui partagent l'expérience terrain, et des besoins exprimés par les clients et les services techniques qui développent des solutions adaptées, « *le CoolLab est emblématique de l'esprit de collaboration qui nous anime*, explique Léonard Forestier, président du directoire de Petit Forestier (plus de 60 000 véhicules frigorifiques destinés à la location, 4 500 collaborateurs). *On le retrouve aussi dans nos partenariats avec les constructeurs pour proposer des véhicules frigorifiques de plus en plus verts, tout en répondant aux enjeux de performance opérationnelle de nos clients. Ces collaborations ont déjà donné le jour à une gamme de véhicules électriques et au gaz, en attendant les modèles à l'hydrogène en phase d'étude* ». À Solutrans, le groupe a présenté Urban by Lecapitaine, une gamme de carrosseries frigorifiques pour véhicules utilitaires légers limitant les émissions de CO₂ et les polluants. Offrant une charge utile pouvant atteindre 1 200 kilos, selon la configuration du véhicule, cette nouvelle gamme permet de réduire la consommation d'énergie jusqu'à 12 % par rapport à une carrosserie standard grâce à la fois à un allègement de 300 kilos, à une isolation performante (coefficient K de 0,31) et un aérodynamisme optimisé. Des matériaux recyclés (PET) ont été intégrés dans la fabrication des panneaux sandwichs. Chaque carrosserie Urban permet de revaloriser 239 bouteilles plastiques de 1,5 litre. Parallèlement au lancement du nouveau produit, Petit Forestier a annoncé deux innovations à venir. La première est une remorque frigorifique adaptée aux pistes cyclables et à tous types de vélo. Avec sa caisse de 900 litres pour 130 kilos de charge utile, K-Ryole sera proposée à la location dès le premier trimestre 2022. Son groupe frigorifique Vesna, alimenté par une batterie indépendante, permet un maintien en température optimale et garantit le respect de la chaîne du froid. La seconde est le Volta Zero, un 16-tonnes électrique zéro émission destinée à la livraison urbaine. La version frigorifique, proposée à la location en version mono- et multitempérature à l'horizon 2023 (200 kilomètres d'autonomie), sera équipée d'un groupe frigorifique sous-châssis et sans moteur Iceland de Carrier Transicold alimenté directement par les batteries du véhicule. D'une capacité d'emport de 15 palettes, la caisse frigorifique – spécialement développée par Lecapitaine – sera équipée d'une porte sectionnelle brevetée Easy Acc'Air et d'un hayon rétractable d'une puissance de levage de 2 tonnes.

VERS LES ENERGIES DE TRANSITION ET LA DEMATERIALISATION

Fin 2021, Fraikin avait profité du salon Solutrans pour annoncer le lancement de son label Fraikin Energy Transition, qui englobe des solutions pour la transition énergétique. Le loueur entend préparer les entreprises et leurs flottes à l'arrivée des ZFE en proposant plusieurs motorisations alternatives (électrique, hybride, GNV, biocarburant, etc.) avec 1 200 véhicules propres en circulation. Fraikin accélère aussi le développement de son offre de services digitalisés avec plusieurs services connectés élargis en complément de la solution télématique mySmartFleet. On note ainsi le lancement du service MYe-Rent, une solution clés en main qui, à partir de mi-2022, permettra aux clients de Fraikin de proposer un service de location courte durée à leurs clients finaux. La solution comprendra une application smartphone et un site Web pour réserver, payer, réaliser l'état des lieux, ouvrir et fermer le véhicule. Elle intégrera une application pour que le gestionnaire de parc puisse gérer l'antidémarrage, les ouvertures et fermetures, suivre les données techniques du véhicule et les réservations. En complément, Fraikin propose une solution de planification et d'optimisation de tournées, MyRoute by Fraikin et une version enrichie de son espace client MyFraikin pour faciliter le pilotage des flottes (historique des interventions atelier, comptes-rendus de visites et factures dématérialisées).

NOUVELLES PERSPECTIVES POUR LE RETROFIT DES POIDS LOURDS



Le rétrofit électrique des véhicules lourds (camions, bus...) devrait se développer en France.

© e-Neo / Transports Gariou

A l'issue du récent Conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports (CMDIT), Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, a annoncé de nouvelles aides via un appel à projet visant à soutenir jusqu'à 65 millions d'euros l'évolution du parc de poids lourds en France. Arnaud Pigounides, président de REV Mobilities, s'en réjouit.

A l'occasion du dernier Conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports (CMDIT), consacré à la transition énergétique du transport routier, Jean-Baptiste Djebbari a donc annoncé le lancement d'un appel à projets destiné à soutenir les projets de véhicules lourds électriques. Sous l'appellation « Ecosystème des véhicules lourds électriques », il pourra être doté d'un budget allant jusqu'à 65 millions d'euros et comprend de multiples solutions écologiques, dont le rétrofit.

Une véritable avancée pour l'expansion du rétrofit

De quoi réjouir **Arnaud Pigounides**, président de REV Mobilities, entreprise spécialisée dans le rétrofit : « *C'est un grand pas et un signe très positif pour toute la filière ! Il nous aura fallu près de **trois ans de démarches pour faire reconnaître et adopter en France la solution rétrofit** comme solution d'économie circulaire vertueuse et complémentaire à la production de véhicules électriques neufs. Après avoir réussi à faire évoluer la législation, cette nouvelle étape et cette aide financière, va pouvoir **mettre sur les rails une nouvelle filière industrielle**, créer des emplois sur le territoire et jouer un rôle clé dans la décarbonation* ».

Une liste de préconisations utiles

Il établit ainsi la liste des **actions prioritaires pour stimuler le marché du rétrofit** pour les véhicules lourds :

- faciliter les obtentions d'homologation et les phases d'essais (en anticipant la croissance du rétrofit à pile à combustible).
- simplifier les relations entre rétrofiteurs, équipementiers, installateurs et constructeurs.
- permettre aux collectivités de comptabiliser les véhicules rétrofités dans les obligations de renouvellement de leurs flottes, notamment pour les bus.
- favoriser l'intégration de véhicules rétrofités dans les schémas d'autopartage en centres urbains.
- intégrer les véhicules rétrofités dans les plans des collectivités pour simplifier la mise en œuvre des ZFE-m.
- cibler les véhicules les plus polluants pour le rétrofit, notamment sur le segment des VUL évoluant en zones urbaines.
- mobiliser la commande publique pour l'achat de véhicules rétrofités, afin de créer rapidement un effet d'échelle.

« *Ces leviers sont indispensables au déploiement du rétrofit en France car **ce ne sont pas quelques milliers de véhicules qu'il faut convertir, mais des millions** pour faire baisser les GES, soulager les centres villes des émissions et du bruit et créer des dizaines de milliers d'emplois...* », conclut Arnaud Pigounides.

PAQUET ROUTIER : CERTAINS PAYS NE JOUENT PAS LE JEU SELON DES EURODEPUTES



Depuis le 21 février, **deux nouvelles règles du jeu** encadrant le transport routier sont en vigueur en Europe : celles sur le cabotage entre deux pays membres et celles sur les conditions d'accès au marché du transport routier. Elles découlent du **paquet mobilité** adopté en 2020 par l'Union européenne et s'ajoutent aux deux premières mesures – le repos des chauffeurs et le détachement du paquet mobilités – applicables depuis l'an passé déjà.

Reste que plusieurs eurodéputés (socialistes et écologistes) estiment que certains gouvernements européens ne jouent pas le jeu sans citer les pays de l'est. « Nous regrettons qu'un nombre important d'Etats membres ne soient pas encore en mesure de mettre en œuvre correctement la Lex Specialis* », écrivent-ils dans un courrier envoyé le 21 février à la Commission européenne.

Les signataires, parmi lesquels figure **Karima Delli**, la présidente de la commission Transports du Parlement européen, regrettent aussi que les Etats en question « *n'aient pas les moyens – et dans certains cas la volonté politique – de faire appliquer les dispositions légales déjà applicables sur, par exemple, les temps de conduite et de repos* ».

Parmi les pays qui contestent encore la règle du retour toutes les huit semaines du conducteur dans son pays, on trouve la Roumanie, pays d'origine de la commissaire aux transports **Adina Valean**.

**La Lex Specialis est le texte communautaire qui adapte sur-mesure les règles du détachement au transport routier.*

TRM : ELECTRIFIER LES ROUTES PLUTOT QUE LES POIDS LOURDS ?



Route électrique avec caténaires testée en Allemagne

® Siemens

Dans l'attente d'une démocratisation de l'hydrogène, l'électrification des poids lourds reste très coûteuse en matériel et infrastructures. Une autre approche appelée « route électrique » est à l'étude. Elle a été présentée lors des Rencontres de la mobilité intelligente ATC-ITS le 19 janvier à Montrouge. En Europe, la Suède et l'Allemagne sont des pays pionniers dans les recherches et tests consacrés aux systèmes de routes électriques (ERS). Ailleurs, des expérimentations sont également menées aux Etats-Unis, Japon et en Corée du Sud. Son principe, présenté par Bernard Jacob de l'Université Gustave Eiffel, « *consiste à alimenter les véhicules et à les recharger pendant leurs phases de roulage. Cette technique permet de limiter la quantité de batteries embarquées et le nombre de bornes de recharge fixes pour les charger* ».

Les inconvénients du modèle « tout batteries + bornes fixes » En effet, le transport routier avec poids lourds électriques est confronté à plusieurs défis : « *pour une autonomie de 1 000 km, un camion de 40 t a besoin de 8 à 10 t de batteries qui réduisent sa charge utile* ». Le coût annuel de possession d'un tel camion serait de 167 700 € contre 142 500 € pour un modèle diesel équivalent, augmentant « de 42 % » le coût de revient à la tonne-kilomètre (t-km) produite ! Sans compter le prix des bornes et de leur raccordement au réseau électrique. Quant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, elle ne serait que de 60 % calculée du « puit à la roue ». L'utilisation de bornes de recharge rapides sur les trajets a aussi ses limites selon Bernard Jacob : « *avec une autonomie ramenée à 400 km, un camion de 40 t a besoin 3 à 4 t de batteries et il faudrait prévoir des parkings avec 100 à 200 bornes de 350 kWh tous les 100 km* ». Un camion électrique avec 1000 km d'autonomie sur batteries augmenterait de 42 % le coût de revient à la **tonne-kilomètre (t-km)**

Un coût d'exploitation voisin au diesel Trois technologies d'ERS sont aujourd'hui à l'étude : avec caténaires, par rails (ou conduction au sol) et par induction. Pour la France, des recherches ont déterminé le potentiel de chacune. Autoroutier, le réseau ERS national pertinent pour le fret routier lourd serait de 9 000 km. « *Il permettrait à un camion de quitter l'autoroute avec des petites batteries chargées pour une autonomie de 250 km* ». Ce réseau « *décarbonerait* » le fret routier lourd de 86 % selon Bernard Jacob. Le coût annuel de possession d'un camion 40 t capable de l'utiliser s'élèverait à 140 000 € environ. Par rapport à un camion diesel équivalent, le coût de revient à la t-km produite serait inférieur de 1 à 2 %. Quant à la construction d'une route électrique de 9 000 km, il est estimé entre 30 et 36 Mds€ « *finançable sur le modèle des concessions de 25 à 30 ans* ». En contrepartie, sur la base d'un prix de l'électricité autour de 13 cts€/kWh, les transporteurs roulant sur un réseau ERS « *acquitteraient une redevance infrastructure + électricité de 17 à 21 cts€/km selon la technologie utilisée* ».

Impulsion européenne espérée Pour concrétiser ce projet en France, « *une expérimentation sur route ouverte serait nécessaire* ». Tel est l'un des objectifs de l'appel à projets Mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectés et bas carbone lancé le 20 octobre 2021. Les démonstrateurs de systèmes ERS y sont éligibles. Pour soutenir cette technologie, une mobilisation à l'échelle de l'Union européenne est également essentielle reconnaît l'universitaire « *afin de choisir une solution interoperable entre Etats membres* ». Selon les recherches menées en France et les échéances de décarbonation du transport routier d'ici 2050, la construction d'un réseau ERS national et européen pourrait débuter à l'horizon 2025-2026.