



## REVUE DE PRESSE

Semaines 27 - 28  
03/07/2023 – 13/07/2023

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

- L'Officiel des transporteurs
- LSA et son édition numérique lsa.fr
- Le Bulletin des Transports et de la 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 :

[info@lachainelogistiquedufroid.fr](mailto:info@lachainelogistiquedufroid.fr)

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

# SOMMAIRE

## PREMIÈRE PARTIE – L’actualité des transporteurs et logisticiens frigorifiques

- **L’Officiel des transporteurs**
  - Etoile Routière (72) – vers une mixité progressive du parc

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

- **LSA**
  - Mouvements aux commandes de Picard
  - Alain Colette nommé directeur général de Sodial
  - Les prétendants pour sauver Casino dévoilent leurs cartes
  - Carrefour a un nouveau directeur groupe pour l’excellence opérationnelle
  - Carrefour supprime 979 emplois dans ses sièges en France
- **L’Officiel des transporteurs**
  - Entretien avec Fabrice Accary – DG de l’AUTF : « Tout concorde pour que la transition écologique s’accélère »

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

- **L’Officiel des Transporteurs**
  - Hydrogène – l’arrivée des poids lourds se précise
- **Le Bulletin des transports et de la logistique**
  - Retour de palettes – La charte ne fait rien à l’affaire

**PREMIERE PARTIE :**  
L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS

## Groupe Étoile Routière (72) Vers une mixité progressive du parc

En février dernier, le programme EVE (Engagements volontaires pour l'environnement - transport et logistique) a mis à l'honneur 14 entreprises qui se sont distinguées dans la réduction concrète de leurs émissions de gaz à effet de serre. Parmi elles : le groupe Étoile Routière, à La Flèche (72). L'occasion de faire le point sur sa stratégie environnementale.



Vincent Dohollou, responsable QSE au sein du groupe Étoile Routière, lors du Rendez-Vous de transport et de la logistique écoresponsables, en février dernier, qui a récompensé les lauréats du programme d'Engagements volontaires pour l'environnement (EVE).

**S**pécialisé dans le transport et la logistique sous température dirigée depuis 1949, le groupe Étoile Routière, basé en Sarthe et dans le Loiret (quatre agences ; 350 collaborateurs ; 67 M€ de chiffre d'affaires), s'est inscrit dans la charte Objectif CO<sub>2</sub> en 2019, avant d'obtenir la labellisation en mars 2022. C'est dans ce cadre que l'entreprise a été récompensée par le trophée de la meilleure performance environnementale (catégorie plus de 50 salariés) lors du dernier Rendez-Vous EVE, en février. De quoi couronner plus de dix ans d'actions.

### Une action plurielle

Le groupe Étoile Routière a tout d'abord enclenché une stratégie environnementale en portant une attention particulière à l'emplacement de ses structures en bordure d'autoroute, afin d'optimiser et de réduire le nombre de kilomètres parcourus. Puis, d'autres actions ont vu le jour : récupération de la chaleur pour dégivrer les évaporateurs de quai ; récupération des eaux de pluie pour le lavage des véhicules ; éclairage 100 % led ; installation de panneaux solaires (500 kWc) sur le site du Bailleul (72) ayant permis d'économiser « plus de cinq tonnes de CO<sub>2</sub> entre mi-janvier et mi-mai 2023 », d'après le responsable QSE Vincent Dohollou. Le groupe s'est ensuite engagé à réduire l'impact environnemental de son matériel roulant en équipant les véhicules de pneumatiques basse consommation, avec des technologies plus performantes (boîtes robotisées, déflecteurs...), ou en généralisant progressivement le fonctionnement des groupes frigorifiques par une alimentation électrique. « En 2021, dans le cadre de la gestion externalisée de notre parc pneumatique, 268 pneus ont été recreusés

et 449 rechapés ont été achetés, soit une économie de 95 tonnes de CO<sub>2</sub>. » Autre action : le verdissement de la flotte (100 % des tracteurs sont en Euro 6). Les premiers tests avec du B100 exclusif ont démarré en 2020. Aujourd'hui, un tiers des véhicules sont concernés : 49 tracteurs et 5 porteurs. « La diversification de nos carburants avec l'installation de trois cuves B100, le retrofit de tracteurs pour accepter cette énergie et l'équipement de nos tracteurs B100 en réservoirs plus grands pour garantir une autonomie suffisante sur l'ensemble de nos tournées régionales et nationales... Tout cela s'est directement traduit par une réduction majeure de notre impact environnemental », poursuit Vincent Dohollou, qui évoque une économie d'environ 4 074 tonnes de CO<sub>2</sub> en 2022 et une baisse de plus de 20 % des émissions liées au parc roulant en cinq ans (23 000 tonnes de CO<sub>2</sub> en 2018 contre 18 260 tonnes en 2022). En parallèle, le groupe Étoile Routière entend profiter du rapprochement avec le groupe Malherbe (depuis décembre dernier) pour aller encore plus loin. « Nos stratégies environnementales sont complémentaires, ce qui va nous donner un élan supplémentaire », souligne le responsable QSE.

Ainsi, Étoile Routière va poursuivre et accélérer le renouvellement de son parc de véhicules à moteur, passant de cinq à trois ans. Et ce, tout en favorisant la mixité énergétique. À ce titre, le groupe compte bénéficier du retour d'expérience de Malherbe sur le biogaz, le XTL-HVO ou encore l'hydrogène, pour étudier des alternatives. Enfin, d'autres initiatives menées chez Malherbe pourraient aussi être dupliquées, comme challenger les conducteurs sur leurs notes comportementales. ●

FLORENCE FALVY

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



### Mouvements aux commandes de Picard

L'ex-PDG de Picard, Cathy Collart Geiger va se concentrer sur la présidence exécutive du champion des surgelés et céder la direction générale de l'enseigne, poste en cours de recrutement. Moez Alexandre Zouari prend la présidence du conseil de surveillance. Alors que le pacte d'actionnaires doit être renégocié l'an prochain.



© DR

Cathy Collart Geiger, présidente exécutive de Picard, et Moez Alexandre Zouari, nouveau président du conseil de surveillance.

Ca bouge à la tête de Picard. Jointe par LSA, Cathy Collart Geiger, PDG du champion français de la distribution de produits surgelés a confirmé une partie des informations publiées hier, le 5 juillet, par notre confrère Challenges. Comme indiqué sur le site de l'hebdomadaire, la dirigeante de 52 ans, à la tête de l'enseigne depuis plus de 3 ans, renonce à son rôle de DG pour se concentrer sur celui de présidente exécutive et mandataire sociale de l'entreprise. Quant à Moez Alexandre Zouari, l'actionnaire de référence de Picard qui contrôle 49% du capital de l'entreprise via son holding familial, il prend la présidence du conseil de surveillance à la place de Denis Hennequin.

Selon la dirigeante, il s'agit d'une évolution logique alors que le groupe qui va fêter ses 50 ans l'an prochain se développe de plus en plus à l'international mais aussi que le pacte d'actionnaires qui lie le family office des Zoauri à Lion capital, le fonds qui accompagne l'entreprise depuis 15 ans, doit être réexaminé en 2024. Or Moez Alexandre Zouari n'a jamais caché qu'il souhaitait prendre la majorité comme le contrôle de Picard. *« Le quotidien a été extrêmement soutenu d'un point de vue opérationnel depuis le Covid, confié à LSA l'ex pdgère, et nous avons décidé de scinder les postes de président et de DG, sachant que j'ai toujours été présidente de Picard statutairement et que j'ai pris les fonctions de DG par extension. Mon rôle sera centré sur la croissance et la stratégie de l'entreprise, le développement international que nous comptons accélérer notamment*

en Asie, ou encore les relations institutionnelles. Il s'agit aussi de donner un nouvel élan à l'enseignement à l'occasion de ses 50 ans.»

## Un chiffre d'affaires 2023/23 en hausse de 1,5%

Parallèlement à cette évolution, comme indiqué par notre confrère Challenges, un comité exécutif est créé, présidé Cathy Collart Geiger, qui comprendra, outre la présidente, le futur DG, en phase de recrutement et le directeur financier. Ces évolutions n'ont en tout cas rien à voir, assure la dirigeante, avec une hypothétique volonté de prendre du recul pour se consacrer à sa vie de famille, avancée par l'une des sources du journal. « Une vision très sexiste », regrette la présidente de Picard.



## Antoine Colette nommé directeur général de Sodiaal

Le Conseil d'Administration de la Coopérative a validé aujourd'hui la nomination d'Antoine Colette au poste de Directeur Général de Sodiaal. Il prendra ses fonctions le 4 juillet 2023.



Antoine Colette est le nouveau directeur général de Sodiaal.

La coopérative laitière Sodiaal a annoncé la nomination d'Antoine Colette au poste de Directeur général. Diplômé de l'ESSEC Business School, Antoine Colette occupe depuis plus de 25 ans des postes stratégiques à l'international au service de marques leaders dans le secteur de l'hygiène-beauté et de l'alimentation. De 2000 à 2019, Antoine Colette a occupé des fonctions marketing et de Direction générale au sein du Groupe Danone de 2000 à 2007, puis chez Kraft foods et Mondelez en Europe, Afrique-Moyen-Orient et en Asie, de 2007 à 2019. Depuis 2019, Antoine occupait le poste de Senior Vice-Président et Responsable de l'Europe et du Moyen Orient de la division beauté de Henkel.

## Performance économique et transition agroécologique

Antoine Colette aura pour mission la construction et la mise en œuvre du plan stratégique de la coopérative Sodiaal. A ce titre, "il devra accélérer la transition agroécologique de la coopérative tout en proposant de nouveaux débouchés à forte valeur permettant d'assurer une juste rémunération des 16000 éleveurs auxquels appartient Sodiaal, a indiqué l'entreprise dans un communiqué. "Antoine Colette aura également pour mission d'adapter les outils industriels aux défis environnementaux et aux exigences opérationnelles, tout en assurant la sécurité des collaborateurs."

## Les prétendants pour sauver Casino dévoilent leurs cartes

Dans cette partie à rebondissements pour la conquête de Casino, chacun joue un jeu différent. Daniel Kretinsky et Marc Ladreit de Lacharrière proposent un plan qui répond à la feuille de route tracée par Casino, tandis que les 3F veulent emmener les créanciers autour d'un projet commercial qu'ils disent nouveau. Un dossier éminemment sensible où le politique aura son mot à dire.



© Groupe Casino

Le siège historique de Casino, à Saint-Étienne, dans la Loire, emploie moins de 2000 personnes (1338 selon les syndicats). Il devrait être conservé quelle que soit l'offre retenue.

### Les chiffres clés de Casino en mauvaise posture

- **14,2 milliards d'euros**, le CA en France de Casino pour le retail (+ 1 % vs 2021) et 1,62 Mrd € pour Cdiscount (- 20,2 %)
- **7,6 milliards d'euros**, le montant de la dette du groupe Casino
- **1,26 milliard d'euros**, l'Ebitda de Casino pour le retail (- 6,2 %) et de 54 M € pour Cdiscount (- 48,7 %)
- **482 millions d'euros**, le résultat opérationnel courant de Casino pour le retail (- 9,1 %)

### Les chiffres par format

- **77**, le nombre d'hypermarchés et **474** supermarchés Casino
- **858** Monoprix, dont 255 affiliés franchisés, **181** Naturalia intégrés et 65 franchisés
- **1 098** Franprix, dont 775 franchisés
- **6 313** magasins de proximité
- **66** Leader Price

Entre **50 000 et 58 000**, le nombre estimé d'emplois en France, dont 10900 salariés dans les hypermarchés, 10800 dans les supermarchés, 21 000 chez Monoprix, 13 300 chez Franprix, 1 700 chez Naturalia 2 300 dans la logistique (Easydis), entre 1 300 et 2 000 au siège de Distribution Casino France (DCF)

Sources : Casino et LSA

Ils sont 50 000, 55 000, voire 58 000, selon les sources. Ces chiffres vont circuler dans les prochaines semaines, les prochains mois, jusqu'au sommet de l'État. Car le ministre de l'Économie et des Finances, Bruno Le Maire, ne peut pas ne pas s'inquiéter d'une éventuelle casse sociale. Dans un secteur pourvoyeur de main-d'œuvre, le groupe Casino fait partie des gros employeurs du pays. 50 000, 58 000 donc, répartis entre un siège, historique, à Saint-Étienne (42), près de 10 000 magasins, sous enseignes diverses, une logistique composée de plusieurs entrepôts, des achats autour d'AMC... Dans le détail, et là – les chiffres divergent parfois selon les sources, les syndicats ou la direction –, cela donne : 2000 salariés à Saint-Étienne (1338 selon les syndicats), 2300 dans la logistique, 10 900 dans les hypermarchés Géant, 10 800 pour les supermarchés, 21 000 pour Monoprix, 13 300 chez Franprix, 1 700 chez Naturalia, sans compter les effectifs des gérants mandataires (1132, selon les syndicats) et aux achats (259 chez AMC, selon la même source). Tous ces chiffres seront auscultés à la loupe par Bercy et le Comité interministériel de restructuration industrielle (Ciri).

## Des rayons et des magasins Casino vides

Reçus par ce dernier fin juin, les syndicats ont fait part de leur inquiétude à son secrétaire général. Une inquiétude vive, grandissante, tant les magasins se vident, dans les allées et dans les rayons. Nathalie Devienne, secrétaire générale SNTA FO Casino, se fait du souci. « *Il n'y a plus de clients et de moins en moins de marchandises dans les magasins. Les fournisseurs sont payés en retard. Il faut que l'offre qui sera acceptée permette de réinvestir sur le plan commercial, c'est notre priorité.* » Avec l'emploi évidemment. C'est même l'atout maître de cette partie de poker menteur. Un comité central de Distribution Casino France (DCF) était prévu le lundi 10 juillet, dans la foulée du comité de groupe traditionnel prévu le vendredi 7 juillet, durant lequel Jean-Charles Naouri, le patron emblématique de Casino depuis 1997, fait normalement une apparition. Aura-t-il donné son avis ?

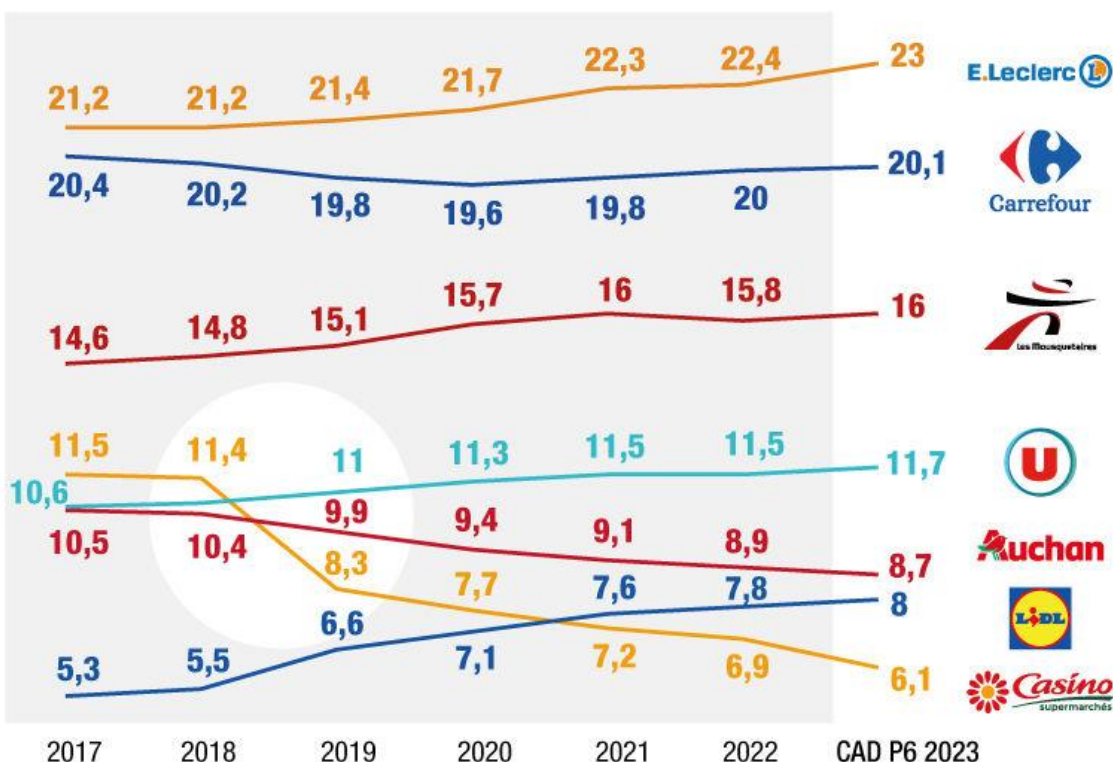
## L'EFFONDREMENT DES PARTS DE MARCHÉ DE CASINO

Évolution de la part de marché en valeur des groupes d'enseignes alimentaires, en %

Source : Kantar d'après distributeurs.

Périmètre : achats de PGC-FLS des foyers français dans les circuits généralistes pour consommation domestique. En 2019, Leader Price sort du périmètre de Casino et la méthodologie de Kantar change.

Les données avant et après cette date ne sont donc pas exactement comparables.



En six ans, la part de marché de Casino a été divisée par presque deux. À fin juin 2023, elle dépassait à peine la barre des 6 % en France.



## Bataille de communication entre les différents candidats

À ce stade, les joueurs – au nombre de cinq, six avec Jean-Charles Naouri, et sept en comptant l'arbitre Bruno Le Maire –, abattent soigneusement leurs cartes, sans montrer tout leur jeu à découvert. Un jeu engageant une bataille d'hommes, de chiffres et de communication. En lice pour sauver le sixième distributeur français, 125 ans d'âge, plombé par une dette colossale (7,6 milliards d'euros à ce jour) et des échéances de remboursement à venir, deux camps s'opposent. Un duo composé de deux milliardaires, Daniel Kretinsky et Marc Ladreit de Lacharrière, détenteurs à eux deux de 22% du capital, affronte un trio associant l'incontournable Xavier Niel, son acolyte Matthieu Pigasse et enfin, le moins connu, Moez-Alexandre Zouari. Le 5 juillet au matin, chacune des deux équipes candidates a présenté son plan devant le Ciri et un aréopage de créanciers, autour d'une centaine. Le milliardaire tchèque est venu accompagné notamment de Delphine Mathez, ancienne patronne de Stokomani entre 2015 et 2020, alors que Matthieu Pigasse était avec son atout commerce, Moez-Alexandre Zouari.

## Beaucoup de cash pour le rachat

Certains parlent beaucoup, d'autres moins. 14 pages de présentation d'un côté ? 29 pages de l'autre ? Peu importe, la bataille se joue d'abord au niveau des chiffres. Le premier camp, Kretinsky-Lacharrière, met sur la table un niveau de cash important (1,35 milliard d'euros) assorti d'un effacement de la dette pour un montant de 5,1 milliards d'euros, du « *jamaï vu* », selon les proches du dossier qui rappellent que le dernier sauvetage de cette ampleur concernait Vivarte (2 milliards d'euros effacés). À cela s'ajoute une ligne de crédit de 1 milliard d'euros négociée auprès des banques.

## Magali Daubinet-Salen, la nouvelle directrice pour redresser la barre-

Nommée au printemps à la tête de DCF, Magali Daubinet-Salen essaie de relancer la machine. Depuis février, le repositionnement est massif avec une baisse des prix en moyenne de 10 % sur un volant de références. Moez-Alexandre Zouari veut aller plus loin : remettre à plat l'offre avec plus de marques propres (40% d'ici à 2025 au lieu de 26%), revenir à des prix plus raisonnables, arrêter de réduire la masse salariale. « *Prenez l'offre : tout le monde nous enviait Leader Price ou Monoprix Gourmet. Nous étions premiers et sommes derniers aujourd'hui.* » Lui croit aux synergies aux achats avec ITM via la centrale Auxo et via leur pôle industriel Agromousquetaires, qui comprend 56 usines. Ce dernier pourrait les approvisionner grâce à leur filière pêche et viande. Cela n'a pas échappé à l'attelage Kretinsky-Lacharrière. Eux aussi parient sur une optimisation des achats avec des spécialistes. Au passage, ils reprennent dans leur projet l'hypothèse d'un partenariat avec Prosol, propriétaire de Grand Frais. Casino a annoncé en effet le 1er juillet un projet d'alliance pour développer des points à leur concept Fresh dans les magasins. Ils ont jusqu'au 24 juillet pour conclure cet accord. Le duo met aussi en avant la possibilité de plus grandes synergies au niveau européen, avec le groupe de cash & carry Metro notamment, dont Daniel Kretinsky détient 45%. Quant au futur management, un proche du milliardaire tchèque répond d'un trait : « *Nous nous appuyerons sur les forces vives de Casino, notamment de Monoprix et de Franprix.* »

## Un Duo Mochet Palazzi aux commandes pour le projet Krétinsky-Lacharrière ?

Lundi 10 juillet au matin, alors que nous avons bouclé la version papier de cet article à retrouver dans le numéro à paraître jeudi 12 juillet, le camp Krétinsky-Lacharrière a sorti un nouvel atout de sa manche. Selon notre confrère les Echos, en effet, les deux alliés ont convaincu Philippe Palazzi (ex-COO de Metro et ex-DG de Lactalis) et Jean-Paul Mochet, ex-président de Franprix et de Monoprix de former le duo de dirigeants destiné à conduire le redressement de Casino. Deux managers réputés et dotés d'une solide expérience de la distribution, doublée, pour Jean-Paul Mochet, d'une parfaite connaissance des arcanes de Casino, ainsi, que plus récemment, des marques propres d'Intermarché. Car selon nos informations, ce dernier vient de terminer une mission sur le sujet chez les Mousquetaires. Pas inutile quand on sait combien la relance de Casino dépendra des accords aux achats avec Intermarché, accords aux achats qui comprennent depuis peu les marques de distributeurs.

Cela suffira-t-il à sauver le bateau du naufrage ? Cédric Ducrocq, président de Diamart Group, se montre pessimiste. « Il me paraît difficile de résoudre le problème des hypermarchés et des supermarchés Casino sans changer d'enseigne. Il faudra des sommes colossales pour remettre le parc à niveau. Baisser les prix ne suffit pas pour faire revenir des clients qui ont perdu confiance. »

## Un invité surprise n'est pas à exclure dans l'opération

Au final, le match va se jouer entre une équipe répondant point par point à la feuille de route de Casino (apport de fonds propres important, allègement de la dette, accord avec Prosol, management) et une autre embarquant les créanciers et jouant une nouvelle carte autour d'un seul homme, Moez-Alexandre Zouari, qui passe pour l'un des meilleurs experts de la distribution. Bien malin qui peut dire qui finira par emporter la partie. Sans compter que tous les joueurs n'ont peut-être pas fait tapis et qu'un invité surprise n'est pas à exclure. Les mois à venir seront cruciaux, tant pour les 50 000 salariés (55 000 selon la direction) que pour les magasins.



## Carrefour a un nouveau directeur groupe pour l'excellence opérationnelle

Ex consultant pour Kéa & Partners, l'homme a rejoint le groupe Carrefour il y a trois ans et est aujourd'hui promu en tant que directeur excellence opérationnelle.



Clément Artiguebielle est le nouveau directeur excellence opérationnelle du groupe Carrefour. Avant cette promotion, l'homme comptait déjà parmi les effectifs du distributeur depuis un peu plus de trois ans, il a en effet débuté chez Carrefour en tant que directeur de projet. Avant, ce diplômé des Mines de Saint-Etienne exerçait comme consultant pour le cabinet Kéa & partners (2013 à 2020) et est passé

par la société de conseil en stratégie Will Be group. Il a co-écrit en parallèle un ouvrage aux éditions Eyrolles, *Transformer par les processus, le pilotage du changement étape par étape*.

Vu sur [lsa.fr](http://lsa.fr) ☀

## Carrefour supprime 979 emplois dans ses sièges en France

Comme LSA l'avait indiqué fin mai, Carrefour entame une nouvelle réduction de son effectif. Réunis le 26 juin au siège de Massy, les élus de l'ensemble des comités sociaux et économiques (CSE) du groupe découvrent peu à peu les modalités de ce plan. À commencer par le nombre d'emplois supprimés en France, soit 979 au maximum, uniquement dans les sièges, et pas dans les magasins ni les entrepôts. Sont susceptibles d'être concernés

ceux de Massy et Évry (Essonne), mais aussi de Mondeville (Calvados), ainsi que les sièges en régions. Ensuite, le mode opératoire. Certains syndicats, comme la CFDT, préféreraient un plan de départs volontaires. Ce sera sous forme de rupture conventionnelle collective. Ce qui signifie une mise en œuvre rapide, « mi-septembre », pronostique Sylvain Macé, délégué CFDT. Au total, ce sont 7 000 personnes qui travaillent dans les sièges de Carrefour. Les



Les sièges de Massy (ci-dessus), Évry et Mondeville sont concernés.

sièges européens ne devraient pas échapper à cette cure d'austérité. Dans un communiqué, Carrefour France justifie cette transformation par la nécessité de « sauvegarder durablement sa compétitivité et de gagner en performance, en agilité et en simplicité au

service des magasins ». Une première étape a été franchie le 15 juin avec la signature d'un accord de méthode relatif à l'information et consultation des CSE. Tous les départs se feront sur la base du volontariat. Les syndicats seront vigilants sur le montant des indemnités. ■ M. P.



S. TROUVE TEIMA AGENCE

**FABRICE ACCARY,**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AUTF

## «Tout concorde pour que la transition écologique s'accélère»

Des crises qui se succèdent, l'intégration de la transition énergétique, le développement des connexions... Alors que la gouvernance de l'AUTF (association professionnelle des chargeurs) se renouvelle, Fabrice Accary, directeur général de l'association, fait le point sur les dossiers qui occuperont l'AUTF sur les prochaines années.

**Combien d'adhérents l'AUTF regroupe-t-elle aujourd'hui ? Quel est son périmètre d'action ?**

L'AUTF regroupe 170 adhérents, parmi eux 80 % sont des entreprises, principalement des groupes avec un périmètre international. Il y a aussi plus de 25 fédérations professionnelles, la plupart nationales, qui rassemblent plusieurs milliers d'entreprises, mais aussi des associations régionales. L'ensemble de nos adhérents nous permet d'avoir une représentativité sur toutes les filières de l'industrie, du commerce et de la distribution. L'AUTF couvre le plus largement possible toutes les problématiques de flux logistiques et de transports sur l'ensemble des modes. C'est en effet la spécialité de l'AUTF, en intégrant aussi le compte propre et sans oublier une expertise en commerce extérieur et douane, certains adhérents travaillant au niveau européen et mondial.

**Le conseil d'administration a été renouvelé en début d'année. Quels seront les principaux enjeux auxquels il fera face ?**

Le conseil d'administration a été renouvelé en début d'année et une nouvelle gouvernance travaille à la mise en place d'une nouvelle organisation. Il s'agit en effet de voir si nous répondons bien aux attentes de nos adhérents, à leurs problématiques et sommes en phase avec les priorités du Gouvernement, en France et en Europe. Le conseil d'administration est renouvelé tous

“ **Le système logistique est encore très loin du niveau de performance attendu pour la 5<sup>e</sup> puissance mondiale.** ”

les 3 ans. Le dernier, nommé en 2020, a été happé par la crise sanitaire, puis la guerre en Ukraine, puis la flambée des prix de l'énergie et des matières premières, puis les grèves contre la réforme des retraites... Dans ces situations complexes, la résilience des équipes et des chaînes logistiques a été essentielle pour trouver des solutions. Parmi les préoccupations de nos adhérents, nous devons faire le constat que les crises se succèdent et que le monde d'avant, qu'on pensait retrouver une fois les perturbations passées, ne sera pas tout à fait pareil. C'est l'exemple de la disponibilité de matières premières, des produits manufacturés, des énergies ou encore de l'organisation des chaînes logistiques. De grands enjeux géopolitiques ont amené les chargeurs à revoir leurs organisations. C'est un processus qui prendra quelques années. Les organisations devront aussi s'adapter au réchauffement climatique.

#### **Les volumes tendent à baisser sur l'ensemble des filières. La situation va-t-elle se poursuivre selon vous ?**

Nous notons une activité plutôt ralentie mais, globalement, nous n'avons pas d'écho d'activité durablement en berne actuellement. Nos adhérents sont des directeurs transports et directeurs des achats, responsables douane. Leur rôle est d'adapter l'organisation des flux logistiques à l'offre et à la demande des entreprises. De façon générale, on sent un dynamisme des économies française et européenne qui nous indique que, sur le moyen terme, la tendance à la baisse ne sera probablement pas durable. Sur le long terme, de nombreuses interrogations se posent. Pour certains secteurs comme la chimie et la pétrochimie, l'activité devrait rester en ligne avec l'évolution de l'activité industrielle. Pour les produits agricoles, le réchauffement climatique pourrait toucher le secteur de manière plus profonde. Ce sont toutefois des secteurs qui ont une capacité de rebond. Actuellement, le ministère des Transports effectue un travail prospectif que nous accompagnons et qui doit permettre de confirmer et d'affiner les besoins en transport et logistique à horizon 2030/2050. Sur le long terme, tous les secteurs de l'industrie devraient bénéficier d'une croissance solide. Seul le secteur du pétrole devrait connaître une baisse inéluctable mais il devrait être remplacé par d'autres énergies.

#### **Le contexte d'inflation et d'augmentation des coûts de transport a-t-il changé la relation entre les chargeurs et les transporteurs ?**

De manière générale, les adhérents chargeurs de l'AUTF misent sur une collaboration sur le long terme,

et ne veulent pas perdre de prestataires de transport avec lesquels ils travaillent de manière constructive depuis longtemps. Nous avons donc accompagné les transporteurs, lors de la forte hausse des coûts de l'énergie en rappelant les règles de répercussion en pied de facture. Mais il est vrai qu'il y a eu des crispations autour des ristournes sur les carburants en faveur des transporteurs lorsque l'État a fait peser le poids financier des remises sur les chargeurs : nos adhérents rencontrent les mêmes difficultés pour s'approvisionner et ont dû en plus assumer les aides aux acteurs du transport. Au-delà de cette crispation, la vraie difficulté dans la relation chargeurs-transporteurs, c'est la relation entre grands groupes et petites entreprises, que ce soit petit chargeur-gros transporteur ou gros chargeur-PME de transport. Par exemple, dans le transport à température dirigée, il n'y a que très peu de marge de négociation pour les chargeurs, car le marché est tenu par de très gros acteurs du transport.

#### **Des pays comme l'Espagne et le Portugal interdisent le chargement-déchargement ainsi que la gestion de palettes par les conducteurs. Quelle est la position de l'AUTF sur le sujet ?**

En France, nous avons des contrats types, qui permettent de refléter différents cas et de déterminer l'implication du conducteur dans les opérations de chargement et déchargement. Toute interdiction stricte rendrait caduque les contrats types et obligerait à rédiger une très longue liste de dérogations... Par ailleurs, en France, contrairement au Portugal et à l'Espagne, les heures de temps d'attente sont rémunérées lors des opérations de chargement-déchargement. Cependant, nous voyons certains chargeurs qui facturent la prestation, que ce soit au sein ou hors du contrat de transport. Dans tous les cas, le conducteur ne peut être pris en étau, une fois qu'il est arrivé au lieu de chargement ou déchargement. Et les relations contractuelles doivent être les plus apaisées possibles, afin de maintenir une fluidité sur les circuits logistiques. Aujourd'hui, nous n'avons aucun élément pour objectiver la problématique sur le terrain et ne savons pas si le chargement-déchargement par des conducteurs est une pratique marginale ou répandue. Il est indispensable d'avoir une concertation entre les chargeurs et les transporteurs pour s'accorder. Car le sujet est aussi lié à l'attractivité et à la qualité de service.

#### **En matière de décarbonation, sentez-vous une accélération des demandes de chargeurs à accélérer le mouvement pour le transport de leurs marchandises ?**

Oui, c'est une période extraordinaire et tout concorde pour que l'engagement des entreprises s'accélère. Nous avons travaillé au bon moment pour construire Fret 21, et ce dispositif s'est intégré à la bonne période au programme EVE. Après la crise sanitaire, notre rythme de sensibilisation a augmenté, tout comme le nombre d'adhésions d'entreprises. Il n'y a pas une impulsion forte mais davantage une attention plus profonde. Il y a de plus en plus d'interactions entre transporteurs et chargeurs grâce à la plateforme d'échange de données mise en place dans le cadre du programme. Avec cette démarche, nous sommes en train de créer une communauté d'acteurs sensibilisés à la problématique, aux ●●●



S. TROUVE TEMA AGENCE

#### **BIO**

**2019**  
Directeur général de l'AUTF et directeur de projet pour Fret 21

**2016**  
Délégué général de la Société des ingénieurs Arts & Métiers

**2014**  
Directeur secteur transport à l'Imprimerie nationale

**2013**  
Responsable marché transport à l'Imprimerie nationale

**2007**  
Directeur du développement durable à la FNTR

**1990**  
Diplôme d'Ingénieur A&MProcess à Arts et Métiers ParisTech

## ● ENTRETIEN

outils. Quelque 360 entreprises sont aujourd'hui engagées dans Fret 21. Cette labellisation, lancée en décembre 2022, devrait concerner 40 entreprises d'ici la fin d'année. Nous arrivons ainsi à nos objectifs. Tous les signaux sont rassurants et engageants bien que le volume de CO<sub>2</sub> économisé ne soit pas encore à la hauteur de nos objectifs. Il faut dire que lors de la première période, nous nous sommes penchés sur les dossiers ayant des forts volumes d'émissions et donc de réduction.

### **Le renforcement des bilans CO<sub>2</sub> et l'obligation d'information GES ont-ils incité davantage les chargeurs à y adhérer ?**

Cet engouement vient autant de la communication des différents acteurs du programme EVE que des obligations. En effet de plus en plus d'entreprises viennent vers nous sans qu'on ait à les démarcher. Hors contexte réglementaire, on sent que le mouvement va plus vite aujourd'hui. Pour le chargeur, il s'agit avant tout d'un engagement sociétal. Pour attirer les jeunes dans son entreprise, il faut des engagements qu'il doit ensuite tenir. C'est également l'environnement, mais pas tant à cause de l'obligation réglementaire – il n'y a qu'une obligation d'information pour l'instant – mais l'image qui est importante pour les consommateurs et les clients. En moyenne, les chargeurs engagés sont parvenus à réduire de 10 % leurs émissions. Mais ils sont très prudents : s'ils les réduisent de 10 à 12 %, ils afficheront souvent moins afin d'être certains d'atteindre leur objectif et d'être cohérents vis-à-vis de la communication mise en place sur l'engagement.

### **Les chargeurs tendent-ils à pousser leurs partenaires transporteurs à investir dans des énergies alternatives ?**

Oui, cela fonctionne dans les deux sens. Parfois, un chargeur incite le transporteur à étudier de nouvelles énergies et, au bout, demande dans le cahier des charges de l'appel d'offres une part de missions réalisées en véhicules décarbonées. Et parfois, c'est le transporteur qui propose un plan d'investissement, mais avec un besoin d'engagement sur le long terme, sous forme de contractualisations bien plus longues qu'habituellement. La transition écologique va modifier beaucoup de choses dans l'organisation de nos industries et elle risque de coûter cher. Mais si cette augmentation de coût est uniforme, on ne perd pas en concurrence. Il faut que la réglementation pousse à évoluer en donnant des perspectives sur le plus long terme possible pour que les entreprises puissent s'adapter.

### **Le report modal pour décarboner le transport de marchandises fait-il l'objet d'une demande accrue des chargeurs ?**

Parmi nos adhérents, ce mode est une bonne option à la fois pour décarboner et pour faire face à la pénurie de conducteurs. C'est un travail de long terme. Le Gouvernement semble converger pour donner des moyens supplémentaires. Mais sur le plan de 100 milliards d'euros, seulement 4 milliards sont prévus pour le fret... Le travail de ces prochains mois et années consistera à faire en sorte que l'équation bascule un peu plus vers le fret. Car le système logistique est encore très loin du niveau de performance attendu pour la cinquième puis-

sance mondiale. Nous avons démarré Remove en début d'année. Ce dispositif va venir compléter le programme EVE, avec des outils et des aides qui permettront de compenser les difficultés de mise en place de report modal. En effet, pour un chargeur, passer d'une organisation qui fonctionne bien à un flux logistique massifié, qui implique de revoir entièrement son organisation sans qu'il y ait de gains économiques bien identifiés, nécessite un engagement très fort. Le responsable transport dans l'entreprise doit convaincre sa direction...

### **Sur quels autres projets travaillez-vous actuellement ?**

Nous avons une vraie implication sur le développement des ports et sur leurs connexions aux hinterlands. Ce travail a été réalisé sur les ports de l'axe Seine. Le canal Seine nord Europe se développe et devrait donner des perspectives intéressantes pour la connexion de Dunkerque et Lille à l'Île de France. Un travail est aussi en cours sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône avec la création d'un comité de concertation interportuaire et logistique. Il y a un réel potentiel de développement de certaines zones. Il faudra déterminer ce qui sera le plus efficace et le moins cher...

### **La digitalisation est très hétérogène chez les transporteurs, en particulier chez les PME. Est-ce un frein pour les chargeurs, et incitent-ils les partenaires à s'équiper ?**

Le digital doit avant tout faciliter les process et les échanges entre les deux parties. Les chargeurs souhaitent donc inciter les transporteurs à s'équiper, mais ils sont aussi conscients qu'il est difficile pour eux de s'y retrouver : il y a une grande hétérogénéité dans les outils, et il faut que cela soit compatible avec les systèmes informatiques déployés au sein de l'entreprise. Il faut les sensibiliser sur le fait que s'équiper en solutions peut leur apporter directement ou faciliter leur activité.

### **En matière de digital, de nouvelles plateformes ou solutions proposent de mettre directement en relation et transporteurs, sans passer par un commissionnaire. Que pensent les chargeurs de ces nouvelles offres ?**

Nos adhérents s'y intéressent, mais ce n'est pas pour autant qu'ils s'équipent, ayant des craintes sur la protection des données importantes. Mais dans l'idée, c'est mieux de pouvoir s'adresser directement au transporteur, notamment pour les factures, les litiges, ou la gestion des palettes.

### **Quelles sont les priorités en matière de digitalisation pour les chargeurs ?**

Indéniablement, il y a un gros sujet sur la traçabilité d'un conteneur lors du passage portuaire des marchandises. Ce n'est pas forcément lié au coût, mais davantage à la transparence, car le chargeur est amené à changer son stockage en fonction du transit du conteneur sur le port. Un passage portuaire optimisé peut donc constituer un levier de compétitivité pour un chargeur. Et il n'y a pas que l'AUTF qui le pense, nous avons des éditeurs de logiciels comme MGI ou Soget qui sont en phase avec nous. ●PROPOS RECUEILLIS PAR GWENAËLLE ILY ET DINHILL ON

“  
Les crises se succèdent et le monde d'avant qu'on pensait retrouver ne sera jamais tout à fait pareil.  
”

## TROISIEME PARTIE : L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE

HYDROGÈNE

### L'ARRIVÉE DES POIDS LOURDS SE PRÉCISE

D'ici à 2030, des véhicules industriels équipés d'une pile à combustible, voire peut-être d'un moteur thermique à hydrogène, sont attendus. Les premiers devraient arriver l'an prochain.



**D**es poids lourds à hydrogène commercialisés massivement avant la fin 2030 ? Un objectif pour le consortium H2Accelerate qui mobilise des énergéticiens (Shell, TotalEnergies, Everfuel), des instituts de recherche, des fédérations de transporteurs ainsi que les constructeurs Daimler, Volvo Trucks et Iveco. Pour tenir ses ambitions, le consortium vient de lever 30 millions d'euros auprès du partenariat européen Clean Hydrogen. De quoi ouvrir en France et aux Pays-Bas huit stations à hydrogène d'une capacité d'une tonne d'hydrogène par jour et produire 150 ensembles routiers à pile à combustible (PAC) d'une autonomie minimale de 600 km. Une technologie sur laquelle les trois constructeurs du consortium ont pris de l'avance. À commencer par Iveco qui va livrer en 2024 ses premiers clients français avec des poids lourds PAC Nikola Tre FCEV. Rechargeables en vingt minutes, ces tracteurs 6x2 annoncent une autonomie allant jusqu'à 800 km et sont produits dans l'usine d'Ulm en Allemagne. De son côté, Volvo Trucks vient de réaliser des tests en milieu extrême au nord du cercle polaire avec des prototypes équipés de deux PAC de 150 kW, de quoi rouler 1 000 km sans s'arrêter. « Ces véhicules seront prêts fin 2027-début 2028 », indique Jérôme Flassayer, directeur électromobilité et énergies alternatives de Volvo Trucks. De son côté, Mercedes, filiale de Daimler, se distingue avec le GenH2 Truck. Conçu sur la base d'un eActros, il embarque une PAC et deux réservoirs d'hydrogène liquide stocké à - 237 °C, ce qui lui confère une autonomie de 1 000 km. Le véhicule pourrait être commercialisé fin 2027.

#### Moteur thermique à hydrogène

Autant de projets que scrutent sûrement les autres constructeurs européens. À commencer par Renault Trucks, qui espère proposer une offre de poids lourds



Ce véhicule à pile à combustible à hydrogène a été testé au nord du cercle polaire.

à hydrogène entre 2025 et 2030. Le constructeur explore d'autres voies. Entre autres, il a développé un moteur thermique à hydrogène de 8 litres de cylindrée. Et ce, dans le cadre d'un appel à projets de l'Ademe. « Par rapport à une PAC à hydrogène, cette technologie est moins chère à implanter sur les poids lourds et rejette moins de chaleur, de l'ordre de 25 % contre 50 % pour la PAC (de 60 °C à 1 000 °C, NDLR) », souligne Marc Lejeune, directeur Business Intelligence Renault Trucks. Autre avantage du moteur thermique H<sub>2</sub> sur la PAC : « Comme cette technologie ne nécessite pas d'embarquer de batterie, elle permettrait d'envisager des camions à autonomie plus importante », fait valoir Gilles Baustert, responsable supports marketing

chez Scania, qui travaille également sur la PAC et sur le moteur thermique hydrogène. En effet, ce dernier peut remobiliser tout le tissu industriel actuel. « Cette solution offrirait une solution parallèle et transitoire au déploiement de la pile à combustible, le temps qu'elle gagne en maturité et en compétitivité, estime Thomas Crémoux, chargé de mission alternatives énergétiques Cara du pôle de compétitivité mobilité en Aura. En revanche, elle présente des défauts. Entre autres, elle génère des particules et des oxydes d'azote (NOx) mais en quantité inférieure à celle d'un moteur diesel. De ce fait, comme elle n'est pas considérée comme Crit'Air 0, son usage dans les ZFE peut donc être restreint. » ●

ELIANE KAN / AGENCE TCA

## RETOUR DE PALETTES La charte ne fait rien à l'affaire

(CA Rennes, 20 juin 2023, n° 21/03927, Sté des Transports Menage c/ Pâtisseries Gourmandes).

**Logistique – Charte de collaboration – Gestion de palettes – Acheminement et livraison – Dépassement de l'en-cours – Supports non retournés – Litiges avec les clients – Compensation avec le prix de transport (oui) – Clause prévoyant la refacturation du rachat des supports manquants – Absence de contestation du transporteur durant plusieurs années – Reconnaissance de « dérives ».**

### Résumé

*La charte de collaboration logistique relative à la gestion des palettes excluant le dépassement de l'en-cours, le transporteur qui a restitué un nombre insuffisant de supports est mal fondé à contester la compensation opérée entre le prix de rachat des manquants et sa facture.*

### Faits et procédure

Depuis 2007, un transporteur assure l'acheminement et la livraison de pâtisseries bretonnes aux enseignes de la grande distribution. Le 12 février 2004, les relations avec l'expéditeur sont formalisées dans une charte de collaboration logistique qui fixe les modalités de gestion des supports et le règlement des litiges.

En 2018, les rapports se tendent : le chargeur déplore la dégradation du service retour des palettes l'amenant à en racheter, tandis que le transporteur réclame une revalorisation tarifaire et se plaint du fait que les supports ne correspondent pas à ceux prévus au cahier des charges (des multicouches au lieu des « Europe »). Après un semblant d'accord fixant la fin des relations en avril 2018, le chargeur informe le transporteur de son intention de compenser sa créance avec le prix de l'acheminement. Ce qu'il fait, amenant le professionnel à saisir le tribunal.

Débouté, le transporteur interjette appel avec le même résultat : la faute à la charte ! En effet, son article 4 stipulait qu'aucun dépassement d'en-cours n'était négociable, l'impossibilité de restituer les supports conduisant à **leur rachat pour le compte et aux frais du transporteur**.

Quant au règlement des litiges, un autre article prévoyait leur répercussion au transporteur sans fournir la facture d'origine (secret des affaires oblige). Or, il résultait des constatations de l'expert-comptable du transporteur que l'en-cours avait été dépassé à plusieurs reprises, lui-même reconnaissant ces dérives. Au demeurant, il avait réglé plusieurs factures de « compensation » sans broncher avant de regimber sur le tard.

### Observations

→ Le retour des palettes a toujours constitué un *casus belli* que les contrats types se sont efforcés d'apaiser. La première mouture du C.T. « général » stipulait déjà que, dans le cadre du contrat de transport, le professionnel n'effectuait ni échange ni location des supports de charge. En revanche, quand il les rapportait, leur retour donnait lieu à un contrat de transport distinct les soumettant au même régime que des marchandises lambda (responsabilité, prescription voire forclusion...). Malgré cette précaution, par ingénuité ou crainte commerciale, les transporteurs signaient sans barguigner un document où la case « *retour de palettes* » était cochée, signant ainsi leur acceptation de faire la chasse aux supports. L'on avait beau dire, les mises en garde restaient vaines.

→ Souhaitant en finir en dépit de l'hostilité des chargeurs, la version 2017 du contrat type « général » va plus loin. Elle stipule qu'outre la location et la consignation, le transporteur n'effectue ni collecte, ni fourniture, ni opération de reprise ni retour des supports de charge ; toute instruction contraire constitue une prestation annexe à rémunérer. Voilà qui semble « bordé » mais un contrat type étant supplétif, l'on peut s'en défaire en tout ou partie, par exemple grâce à une charte (qui doit respecter les règles applicables aux contrats).

→ Justement, celle-ci laissait un peu à désirer. Si le Code civil admet la compensation conventionnelle (art. 1348), c'est à condition qu'elle résulte d'une... convention avec un consentement éclairé, ce qui ne ressortait pas de la clause avec limpidité...

→ On pouvait aussi se demander si cette stipulation n'avait pas des relents de clause abusive bien que la réforme de 2016 ait bordé le texte : l'article 1171 répute non écrite « toute clause, non négociable, déterminée à l'avance par l'une des parties, qui crée un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat ». Si elle s'applique entre professionnels, c'est dans le cadre d'un contrat d'adhésion (et non de gré à gré). Encore faut-il prouver ce déséquilibre, d'aucuns préférant passer par l'ex-article L. 442-6 I 2) du Code de commerce. Quoi qu'il en soit, le transporteur l'avait intégrée en acceptant la compensation et en avouant ses défaillances.