



REVUE DE PRESSE

Semaines 35 - 47
Septembre 2023 – Novembre 2023

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

- Froid News
- Bulletin des Transports et de la Logistique
- L'Officiel des Transporteurs
- LSA Commerce & Consommation
- Le Monde du Surgelé
- Les Marchés
- Les Échos

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

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 Chaine 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

- **Froid News**
 - STEF en croissance au premier semestre 2023
 - Demeter poursuit ses expérimentations
 - Chronopost accélère sur la température dirigée
 - Picard Surgelés s’associe à GXO
 - STEF inaugure sa première station BioGNV
 - Petit Forestier : « L’avenir du transport frigorifique sera plus simple »
 - Agir contre les passoires thermiques
 - STEF projette d’acquérir BAKKER Logistiek aux Pays-Bas
 - Gruau expérimente la livraison alimentaire
- **L’Officiel des Transporteurs**
 - Lahaye Global Logistics inaugure sa nouvelle agence de Vern-sur-Seiche
- **Le Monde du Surgelé**
 - Pomona accentue sa présence en Espagne avec Sanamar
 - STEF se renforce en Belgique avec TransWest
 - Sotralim rejoint le groupe Sofrilog

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

- **LSA Commerce & Consommation**
 - Cathy Collart-Geiger quitte Picard Surgelés
 - Sylvain Ferry (Biocoop) devient directeur général délégué de Système U
 - Alexandre de Palmas remplace Rami Baitieh à la tête de Carrefour France
 - Le commerce face aux défis logistiques des Jeux olympiques
 - Alexandre Bompard élu président à la tête de la FCD
 - Prix, confiance des consommateurs, évolutions climatiques... Les grands challenges des surgelés
 - Cécile Guillou devient présidente de Picard Surgelés
 - Découvrez les parcours du nouveau duo à la tête de Biocoop
 - Qui est l’expert nommé Country Manager France de Findus ?
- **Les Marchés**
 - Filière porcine : Cooperl résiste dans la tourmente

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

- **Bulletin des Transports et de la Logistique**
 - Du froid par l’électricité
 - Prévention des accidents au travail : fiche « Logistique » mise à jour
 - PLF ET PLFSS 2024 : Sauver les meubles
 - « Un accident industriel »
- **L’Officiel des Transporteurs**
 - Pas de déremboursement de TICPE prévu en 2024
- **Les Échos**
 - Camions, bus, cars : l’Europe avance vers la réduction des émissions de CO2

PREMIERE PARTIE :

L'ACTUALITE DES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS



ACTUALITÉ

> RÉSULTATS

STEF EN CROISSANCE AU PREMIER SEMESTRE 2023

Le spécialiste des services de transport et de logistique sous température dirigée vient de publier ses résultats pour les six premiers mois de l'année. Il annonce une hausse de 3,5 % de son CA à périmètre constant.



En France, c'est l'activité surgelés qui a progressé alors que les produits frais ont connu une baisse de volumes.

Ce sont les premiers résultats publiés par STEF depuis la cession de ses activités « Maritime » à CMA CGM et ils sont positifs ! Ainsi, le groupe annonce une progression de son chiffre d'affaires : +3,5 % à périmètre constant et hors ventes de marchandises pour la RHD (restauration hors domicile). Dans l'Hexagone c'est l'activité de produits frais qui a été la plus impactée par la baisse des volumes, notamment en raison de l'inflation. En revanche, le surgelé, la restauration hors domicile, le e-commerce ou encore les activités internationales au départ de la France ont connu de belles progressions. Du côté des activités à l'international, ce sont les pays d'Europe du Sud qui contribuent le plus à la progression du résultat. Malgré le contexte inflationniste qui touche le pays,

STEF s'annonce confiant pour l'avenir. Stanislas Lemor, son président-directeur général, déclare : « Le 1^{er} semestre 2023 marque un tournant stratégique important pour notre groupe qui s'est recentré sur son cœur de métier à la suite de la cession de ses activités maritime. La période est également marquée par l'inflation du prix des produits alimentaires, qui continue de pénaliser la consommation ainsi que la forte hausse des taux d'intérêt qui a accru les charges financières.

Dans ce contexte, notre groupe a bien résisté, enregistrant une croissance modérée de son chiffre d'affaires et un résultat opérationnel en progression grâce au bon dynamisme de ses activités internationales ». ■

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID



Grégory Debuchy, directeur supply chain France chez Ferrero, a pris la succession de Thierry Allègre à la tête du Club.



des poids lourds ». Le groupe Casino s'est positionné sur cinq véhicules (doux en frigo et trois en sec). Des tests en conditions réelles autour de binômes chargeurs/transporteurs devraient démarrer au troisième trimestre 2023.

À L'INTÉRIEUR DE L'ENTRÊPÔT

Au-delà des problématiques transport, les démarches menées par le Club concernent aussi les bâtiments logistiques. Certains membres sont actuellement bêta-testeurs de la plateforme web Abradaracks, sorte de « bon coin du rack d'occasion » entre des sociétés désireuses de céder leur matériel d'entreposage et d'autres souhaitant en acquérir. Mathieu Soulard, directeur des opérations de la Maison Johannes Bouhès, souligne les opportunités d'achats offertes par le marketplace face à « la difficulté à trouver des pièces de rechange » pour entretenir les racks, ainsi que les prix proposés « avec un matériel en moyenne 30 % moins chers que le neuf ». Après cette phase de co-développement, la mise en ligne du site est prévue ce mois-ci. Par ailleurs, un groupe de travail s'est également penché sur les modalités de prise en charge de la transition énergétique en entrepôt, suite à la promulgation du décret tertiaire. Une initiative réalisée en collaboration avec l'association Afilog, visant à « reconnecter bailleurs,

preneurs et exploitants autour d'un but commun : la réduction de la consommation énergétique », explique Valentine de Saintignon, directrice des opérations et projets supply-chain e-commerce Auchan. Le tout pour simplifier la rédaction des baux : « Si nous n'agissons pas en amont, nous allons nous confronter à des tensions extrêmement fortes pour savoir qui va financer les investissements nécessaires dans le cadre des économies d'énergie », stipule Claude Samson, président d'Afilog. Pour clarifier les engagements entre les trois parties prenante, une vingtaine de membres ont ainsi planché sur la création d'un « plan de progrès environnemental », pouvant s'annexer aux contrats bailleurs/preneurs. ■

Raphaëlle Tolzou

RETOUR VERS LE FUTUR

DÉMÉTER POURSUIT SES EXPÉRIMENTATIONS

Les « Rendez-Vous » annuels du club Déméter ont mis en lumière les différentes démarches de ses membres autour des thématiques phares de la RSE et de la sobriété carbone.

Les 170 participants aux « Rendez-Vous 2023 » du Club Déméter ont pu renforcer leurs connaissances des quatre grands sujets présentés par des experts : engagements RSE, sobriété carbone, entrepôts, ressources humaines. À noter, Grégory Debuchy, directeur supply chain France chez Ferrero, a pris la succession de Thierry Allègre à la tête du Club. Cette cohésion des acteurs du secteur autour de projets communs est appelée de ses vœux. Face à la belle représentativité des distributeurs et des prestataires parmi les membres du club Déméter, le nouveau président engage les industriels à rejoindre plus largement l'association « pour que cette chaîne soit complète

afin de mettre en place les solutions de demain ».

LOGISTIQUE URBAINE : VERS LA SOBRIÉTÉ CARBONE

Au sein de ces expérimentations, la transition énergétique prend une place centrale. En témoigne le groupe de travail dédié à la logistique urbaine qui a notamment testé le dispositif de la société SP3H, ID-Fuel. Interfacé au poids lourd, il se présente comme un kit de retrofit universel de détection de la teneur en biocarburant (B10Q,XTL,HVO100) dont il vient analyser la composition grâce à un scanner infrarouge. En parallèle, un boîtier, équipé d'une interface permet d'informer le chauffeur en cas d'an-

omale, en limitant l'usage du véhicule si le carburant n'est pas conforme. Dans le cadre des exigences ZFE, Martin Brower, le logisticien des restaurants Mc Donald's, va notamment éprouver la solution avec trois motorisations différentes et valider son principe avec du carburant B100 : l'intérêt pour la société étant « d'aller chercher la vignette Crit'Air 1 et la notation B1 sur la carte grise afin de livrer en centre-ville », stipule Pierre Lefevre, directeur technique Martin Brower. Pour sa part, Cédric de Barbeyrac, directeur transport Samoda Monoprix, a présenté le Volta Zero dont il s'est dit séduit. Il a également mis en avant le service apporté par Volta permettant de « répondre à l'ensemble des questions sur l'électrification

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

> AMBITION

CHRONOPOST ACCÉLÈRE SUR LA TEMPÉRATURE DIRIGÉE

La filiale de Geopost (groupe La Poste) a inauguré récemment quatre nouveaux hubs destinés à muscler ses parts de marché dans le colis alimentaire et le colis de santé thermosensible.

Le marché du colis alimentaire devrait avoisiner les 1,4 milliard d'euros en 2030 (400 M€ en 2021) et Chronopost entend prendre toute sa part sur cette activité qu'il a investie, le premier en Europe (en 2015), en s'inspirant de l'exemple japonais. Depuis lors, cette activité regroupée sous l'enseigne Chronofresh a fait son chemin en capitalisant à la fois sur les moyens roulant et logistique de Chronopost mais également en se dotant progressivement de ses propres ressources. A ses côtés, le petit dernier - la division Chronopost

Le hub de Chilly-Mazarin héberge une chambre froide de 2 700 m² (2 300 m² à Corbas) pour le colis alimentaire et de 1 500 m² (2 200 m² à Corbas) pour le colis santé. Sur les deux sites, le spectre des températures s'étend de 0° à 4°C pour le frais et jusqu'à -22°C pour le surgelé Chronofresh. Il est de 15° à 25°C, -2° à 8°C et jusqu'à -20°C pour Chronopost Healthcare. Le site francilien accueille également une installation spécifique dédiée à la production de neige carbonique (14/jour destinées à l'ensemble des sites de l'Hexagone) dans la



« SUR LA SANTÉ, ON A DE PLUS EN PLUS DE PRODUITS THERMOSENSIBLES. »
BENOÎT FRETTE,
PRÉSIDENT DE CHRONOPOST.

Healthcare - a émergé en 2020 au relais de l'acquisition par le groupe postal de la société Biologistic. Et, dans ce dernier secteur, le périmètre d'activité a rapidement été élargi, de l'ambiant jusqu'à la température dirigée. Ces deux entités, dédiées respectivement à l'alimentaire et aux produits pharmaceutiques, font actuellement l'objet d'investissements substantiels. Chronopost annonce en effet avoir débloqué une enveloppe de 22 M€ pour la construction de 4 nouveaux hubs sous température dirigée pour le compte de ces deux entités. Opérationnels depuis quelques mois, ces hubs - au sein desquels chacune des deux activités dispose de ses propres moyens - sont implantés à Chilly-Mazarin (91) et Corbas (69).

zone Chronofresh ainsi qu'un laboratoire de métrologie dans la zone Healthcare. La zone Chronofresh est dotée au total de 37 portes à quai (PL et VL) directement connectées aux chambres froides pour le traitement des flux alimentaires et de 20 portes pour ceux des produits de santé. A Corbas, on recense un total de 28 portes à quais pour l'alimentaire et 18 pour la santé. Les sites de Chilly-Mazarin et Corbas sont équipés de panneaux photovoltaïques.

« CROISSANCE À DEUX CHIFFRES

« Chronopost possède aujourd'hui un positionnement unique sur le marché grâce à son réseau de transport sous température dirigée, le plus dense en France »,



« NOS SOLUTIONS RÉPONDENT À UN RÉEL BESOIN DES ACTEURS DU MARCHÉ ALIMENTAIRE. »
CHRISTOPHE DESGENS,
PRÉSIDENT DE CHRONOFRESH.

affirme Benoît Frette, le président de la filiale de DPD. Chronofresh et Chronopost Healthcare génèrent respectivement un volume d'affaires de 120 M€ et 160 M€, avec un taux de croissance à deux chiffres (+23 % pour le premier et +11 % pour le second), selon Benoît Frette. L'opérateur du colis alimentaire revendique le traitement de 8,5 millions d'unités en 2022 dont 6 millions sous température dirigée. Le réseau national de Chronofresh, dont le B2C constitue 70 % du portefeuille clients, a investi les 93 agences Chronopost équipées de chambres froides (22 000 m² au total). « Le déploiement de ces nouvelles infrastructures (Chilly-Mazarin et Corbas, Ndlr) va permettre à Chronofresh d'accroître son développement sur la livraison aux professionnels et aux particuliers », souligne Christophe Desgens, le président de Chronofresh, enseigne dotée d'une flotte dédiée de 500 véhicules (et 12 000 caisses isothermes et rolls).

Pour sa part, Chronopost Healthcare annonce le traitement annuel de 25 millions de colis (5 millions sous température dirigée), le tout sur une surface de froid équivalente à 10 500 m², répartis sur les 69 agences que compte le réseau. La flotte dédiée au transport des produits de santé est elle aussi composée de 500 véhicules. « Grâce à la température dirigée, nous complétons notre savoir-faire historique dans le transport de produits de santé à température ambiante et nous sommes désormais capables de répondre à tous leurs besoins (J+1, tournées dédiées et

Le nouveau hub de Chilly-Mazarin (91) héberge également une zone de production de neige carbonique et un laboratoire de métrologie.



Le site de Corbas (69) est doté de 28 portes à quai connectées aux chambres froides.



« NOUS COMPLÉTONS NOTRE SAVOIR-FAIRE DANS LE TRANSPORT DE PRODUITS DE SANTÉ À TEMPÉRATURE AMBIANTE. »
FRÉDÉRIC BERNARD,
DIRECTEUR CHRONOPOST HEALTHCARE.

courses pour l'urgence vitale) sur l'ensemble du territoire national », assure Frédéric Bernard, directeur de Chronopost Healthcare. A terme, Chronopost se projette sur de solides perspectives pour ses deux entités de température dirigée. Le colis alimentaire et le colis santé thermosensible devraient, selon les dirigeants du groupe postal, multiplier leurs volumes par deux

à l'horizon 2028. Dès 2025, leur part dans le revenu global de Chronopost devrait avoisiner les 20 %. Quid de la rentabilité dégagée par ces deux activités ? « Santé et alimentaire dégagent des marges positives », se borne à déclarer Benoît Frette. Le réseau de froid Chronopost a consommé 60 millions d'euros d'investissement sur les dix dernières années. ■

Silmane Boukezzoula

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

NOUVEL ENTREPÔT

PICARD SURGELÉS S'ASSOCIE À GXO

Pour sa huitième plateforme logistique en France, le géant des produits surgelés Picard a choisi le nord de la France. Cette extension de 4 800 m² à Sainghin-en-Mélantois, à une vingtaine de minutes de Lille (59), a été réalisée par GXO et inaugurée récemment.

Pour faire face à l'essor de ses activités, Picard Surgelés devait se doter d'une plateforme logistique à la hauteur de ses ambitions. C'est chose faite avec ce nouvel entrepôt, opérationnel depuis mi-juin à Sainghin-en-Mélantois, dans le Nord de la France. Il dessert 53 magasins Picard avec l'objectif d'en couvrir 128 d'ici 2026. Implantés dans le Nord et l'Est du pays, mais aussi en Belgique et au Luxembourg. À partir de 2024, il permettra également d'exporter des produits vers 18 pays.

UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE

Ce nouvel entrepôt s'inscrit dans un vaste plan de développement. « Nous

ouvrons en moyenne 40 magasins par an. Nous en comptons aujourd'hui 1 104. Ce qui nécessite, entre autres, un nouveau maillage », indique Cathy Collart Geiger, présidente de Picard Surgelés. L'idée d'un nouvel entrepôt émerge en 2021 et est concomitant avec ce plan de reconquête du territoire. Cette extension de 4 800 m² est dédiée aux activités d'entreposage et de préparation de commandes dont 3 200 m² sont consacrés au stockage en froid négatif et 600 m² aux quais. L'espace en température négative est considérable : 16 allées de cinq étages culminant à 12m80 de hauteur et offrant 880 emplacements au sol. À l'ouverture 1 067 palettes ont été réceptionnées

contenant 260 références en dynamique. Avec cet agrandissement, l'entrepôt GXO atteint désormais les 16 000 m² (le tiers est alloué à Picard, les deux tiers restants sont partagés par d'autres clients). « Grâce à ce site, nous pouvons désormais réduire la distance d'acheminement, explique Pascal Neveu, directeur supply chain chez Picard Surgelés. Dans notre schéma directeur, nous avons mis en évidence la saturation de nos trois plateformes en région parisienne alors que nous n'étions pas présents dans le Nord. » Après un redécoupage de la France, les Hauts-de-France sont apparus comme l'emplacement le plus adapté à l'ouverture d'une 8^e plateforme surgelée.



Picard s'est associé à GXO pour installer sa première plateforme logistique dans le Nord.



C'est depuis Sainghin-en-Mélantois que Picard va désormais approvisionner ses magasins du Nord et de l'Est de la France et du Benelux.

Cette extension de 4 800 m² est dédiée aux activités d'entreposage et de préparation de commandes dont 3 200 m² sont consacrés au stockage en froid négatif.

De plus, le site dispose d'un système innovant de chauffage qui utilise un circuit fermé d'eau glycolée chauffée à une température de 8°C. Ceci afin de prévenir les problèmes de gel au niveau des dalles de l'entrepôt. Ce système permet également de récupérer la chaleur produite par les machines, réduisant ainsi la consommation d'énergie et minimisant l'empreinte environnementale du site. 7 à 10 camions seront réceptionnés chaque jour. « Nous contrôlons la température de l'intégralité des camions réfrigérés à quai. Si elle n'est pas conforme, le camion est refusé ajoute le directeur supply chain. Lorsqu'ils sont à quai, les camions sont branchés en électrique pour assurer le froid, éliminer tout risque de contamination et réduire la partie acoustique du moteur. » Les projections réalisées tablent une capacité d'entrées et sorties à 70 000 palettes par semaines, soit l'équivalent de 3 000 camions par an. Engagé dans le dispositif FRET21 du programme EVE, Picard est inscrit dans une démarche de réduction de ses émissions de CO₂. « Nous venons tout juste d'obtenir le label, se réjouit Pascal Neveu. Nous sommes la première entreprise de retail alimentaire labellisée. Cela récompense un engagement entrepris dès 2020 avec notamment un passage à une carburant au bioéthanol et au B100. »

Toujours dans cette optique de décarbonation, l'entreprise travaille en massification. « Pour une question écologique, 80 % de nos flux passent par la massification. Autrement dit, nous collectons chez nos industriels diverses quantités, plus ou moins petites, que nous consolidons chez nos transporteurs. Ensuite, nous tirons des camions complets vers nos entrepôts. Aujourd'hui, notre taux de remplissage en amont est de 92 %. Cela nous permet de bien maîtriser nos approvisionnements », ajoute Vincent Prevot, responsable transport chez Picard. Cet entrepôt marque la première collaboration entre Picard et GXO, qui compte 2,8 millions de mètres carrés d'entreposage en France répartis sur 80 sites. 30 à 40 emplois seront créés sur le site. ■

Nadia Vanloven

« GRÂCE À CE SITE, NOUS POUVONS DÉSORMAIS RÉDUIRE LA DISTANCE D'ACHEMINEMENT. »

PASCAL NEVEU,
DIRECTEUR SUPPLY CHAIN CHEZ PICARD SURGELÉS.

« De nombreuses industries sont présentes sur le territoire tout comme bon nombre de nos fournisseurs. Cet emplacement nous permet de réaliser un bilan RSE favorable avec moins de kilomètres parcourus entre l'entrepôt et les magasins, donc moins de carburant consommé et moins de CO₂ rejeté », précise Pascal Neveu.

OPTIMISATION ÉNERGÉTIQUE

Picard a également opté pour des groupes frigorifiques plus performants. « Ils sont auto-générateurs, explique Pascal Neveu. C'est-à-dire qu'ils puisent l'air extérieur qu'ils transforment en froid. Cela permet de diminuer notre consommation électrique de 50 %. »

Le site est conçu pour recevoir l'équivalent de 3 000 camions par an, soit une capacité d'entrées et sorties de 70 000 palettes par semaine.



FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

Avec l'installation de la station du Plessis-Pâté (91), une vingtaine de porteurs bioGNC de Stef va livrer environ 600 restaurants dans Paris et en Île-de-France.



© ACOUANDEBLER

» TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

STEF INAUGURE SA PREMIÈRE STATION BIOGNV

L'ouverture par le groupe Stef de sa station bioGNV au Plessis-Pâté (91) vient confirmer sa volonté de s'appuyer sur un mix énergétique pour opérer la transition de sa mobilité.

La business unit RHD du pure player de l'alimentaire, STEF, a valeur d'entité pilote au sein de la démarche climat Moving Green initiée par le groupe en juillet 2021. Une feuille de route avec deux objectifs chiffrés : réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de ses véhicules d'ici 2030, consommer 100 % d'énergies bas carbone pour ses bâtiments d'ici 2025. L'inauguration, en collaboration avec le distributeur et gestionnaire de réseau GRDF, de sa première station bioGNV sur son site du Plessis-Pâté dans l'Essonne, en est une des illustrations. Mise en service en avril 2023 et destinée

actuellement à 15 porteurs en bioGNC, dont 13 en compte propre, venus livrer près de 600 restaurants à partir des sites de Bondoufle et du Plessis-Pâté dans Paris et la zone Île-de-France, elle devrait en accueillir une cinquantaine d'ici 2025. Cette flotte constitue donc aujourd'hui la majorité de la vingtaine de véhicules bioGNC déjà en circulation pour la branche RHD de STEF (19 porteurs et un tracteur). Issu de la valorisation de résidus agricoles, d'effluents d'élevage et de déchets des territoires, le bioGNC émet 80 % en moins d'émissions de CO₂ que le diesel Euro VI, et 95 % d'émissions de particules fines en moins. « Il

agit aussi sur les enjeux de santé et qualité de l'air avec l'absence de fumée et d'odeur et la diminution de nuisance sonore [réduction de 50 % du bruit par rapport à un moteur diesel] », détaille Cécile Nivaud, directrice territoriale GRDF Île-de-France Ouest.

LE BIOGNC, « UN CHOIX DE RAISON »

« Nous roulons sous froid et nous produisons en température dirigée donc nous consommons de l'énergie. Il est de notre responsabilité de leader de contribuer activement à la diminution des émissions de CO₂ », déclare Alexandre de >>>

UN ENTREPÔT ADOSSÉ À UNE USINE DE PETITS PAINS...

Inaugurée en mars 2018, la plateforme logistique tri-température de STEF au Plessis-Pâté possède la particularité d'être reliée à l'usine de Bimbo, venue fabriquer les buns de Burger King, pour lequel le logisticien livre 127 restaurants à partir de ce site. Ce n'est pour autant pas le seul produit acheminé par le groupe à l'enseigne de restauration rapide, qui lui commande l'ensemble des besoins de ses restaurants : des aliments et des boissons jusqu'aux articles d'hygiène et d'entretien. « Environ 2 000 palettes sont réceptionnées sur le site par semaine et une vingtaine de tournées sont effectuées chaque matin dont la moitié va repartir l'après-midi », décrit Frédéric Guyot, directeur de filiale STEF Logistique Le Plessis-Pâté. Chaque commande pour un restaurant est livrée en une fois « dans le même véhicule doté d'une parcelle longitudinale et deux parois transversales permettant de modifier les espaces pour le frais et le surgelé et d'éviter de déplacer l'intégralité des palettes lors de la livraison ». Ouvert six jours sur sept, 24h/24, l'entrepôt doté de 26 portes à quai, dessert 80 % de Burger King en Île-de-France (jusqu'à Orléans et Chartres) et 20 % en Normandie. Un accroissement d'activité est prévu avec la construction d'une extension de 8 000 m² annoncée pour septembre 2024, et l'accueil de nouveaux clients (pour le moment confidentiels).



La plateforme logistique de STEF au Plessis-Pâté s'étend sur 12 000 m² et compte 26 portes à quai.

MÉTIER LOGISTICIEN

>>> Suzzoni, directeur général des activités restauration hors domicile de STEF. Pour autant, le choix du bioGNC est loin d'être économique. STEF ne chiffre pas l'enveloppe globale de ses investissements mais indique un budget de 665 000 euros pour la station tandis que l'achat des véhicules résulte de « négociations privées » avec les constructeurs : « Un camion au gaz constitue un surcoût à l'achat ainsi qu'une consommation et un coût au kilomètre plus importants. Donc globalement, ce n'est pas un choix vertueux sur le plan financier, mais sur le plan environnemental. Et sur la longue durée nous sommes persuadés que le développement de la filière biogaz nous décorrèlera à un moment des prix purs des produits fossiles. Il s'agit donc dans le temps d'un choix de raison ». Une démarche réalisée en co-construction avec son client de la plateforme du Plessis-Pâté, Burger King (voir encadré) : si l'enseigne de restauration rapide n'est pas venue investir dans ces véhicules bioGNC, « nous avons choisi et partagé ensemble les différentes solutions possibles et les plus efficaces », précise Alexandre de Suzzoni.

« UNE BONNE ÉNERGIE NOUS TRANSPORTE »

Alors que le biogaz a été choisi au Plessis-Pâté, pour réduire ses émissions, STEF a décidé plus généralement d'opter pour le mix énergétique : « Il n'y a pas de réponse miracle, chaque carburant alternatif au diesel a sa place en fonction de son application : le B100 pour une bonne partie de notre flotte de tracteur, les véhicules électriques pour certains usages urbains, et ici le bioGNC répond parfaitement aux enjeux de distribution urbaine et périurbaine ». Au Plessis-Pâté, la nouvelle station dotée de deux pistes et trois bornes de recharge vient ainsi alimenter la flotte de véhicule bioGNC de STEF : des 19 tonnes Renault dotés de groupes frigorifiques Carrier, le moteur du camion assurant à la fois la propulsion et la production de froid. « La particularité des véhicules frigo, c'est qu'ils ont deux façons d'être alimentés, soit par un

« IL EST DE NOTRE RESPONSABILITÉ DE LEADER DE CONTRIBUER ACTIVEMENT À LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ »

ALEXANDRE DE SUZZONI, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS RESTAURATION HORS DOMICILE DE STEF.



De g. à d. : Cécile Nivaud, directrice territoriale GRDF Île-de-France Ouest, Sylvain Tanguy, maire du Plessis-Pâté, Alexandre de Suzzoni, DG des activités RHD de STEF. Dans le camion : Jean-Michel Rigolot, conducteur chez STEF.

réservoir méthane, soit par un groupe électrique, tandis qu'avec du gaz, un seul réservoir suffit à alimenter à la fois le moteur du véhicule et le moteur du frigo », détaille Jean-Marc Platéro, directeur des ressources techniques du groupe STEF. Le véhicule ne nécessite ainsi qu'un seul plein (néanmoins un peu plus long que pour le diesel) et confère une autonomie comprise entre 350 et 400 km selon le style de conduite. Sur le sujet, l'ensemble des chauffeurs STEF sont initiés à l'éco-conduite : « J'ai suivi une formation pour pouvoir utiliser et optimiser le moteur au maximum afin d'éviter les

dépassements sur ce véhicule », témoigne Jean-Michel Rigolot, conducteur, qui se dit « très fier » de conduire ce camion dont la caisse porte le nouveau slogan Une bonne énergie nous transporte. Quelles évolutions à venir pour Stef ? « Une nouvelle station BioGNV sera ouverte fin 2023 à Brignais dans la région lyonnaise », indique Jean-Marc Platéro. Et d'autres pourraient suivre selon l'évolution des ZFE : « Aujourd'hui le vrai enjeu consiste à avoir une vision claire en termes d'évolution réglementaire ville par ville ». ■

Charlotte Cousin

FROIDNEWS

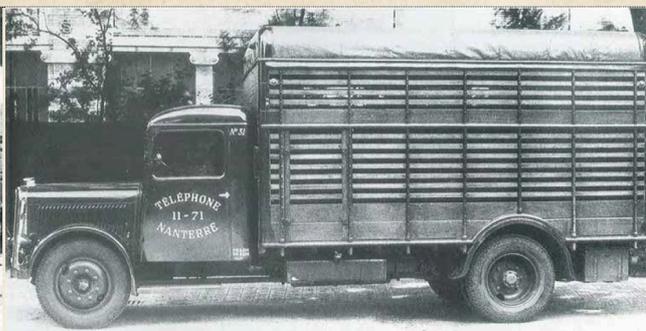
LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

NOS PREMIERS CAMIONS

PAR PHILIPPE COLOMBET



1913 : premier camion des Transports Forestier Frères, un Saurer Type B à bandages pleins et transmission par chaînes, carrossé par Villard pour le transport d'animaux.



1930 : « Ce Saurer 2 CRD équipé d'un quatre cylindres était le premier Diesel de la flotte », souligne Pascal Berraerts.



2023 : les 16 et 18 tonnes électriques frigorifiques du Suédois Volta Trucks arrivent sur les marchés européens de Petit Forestier.



> PETIT FORESTIER

« L'AVENIR DU TRANSPORT FRIGORIFIQUE SERA PLUS SIMPLE »

Récemment, le Suédois Volta Trucks a annoncé son partenariat avec Petit Forestier pour des solutions de location de camions électriques frigorifiques 16 et 18 tonnes sur les marchés européens. Une page se tourne. Les clients vont bénéficier d'une double expertise, Volta en camions et infrastructures de recharge comme Petit Forestier en services frigorifiques, combinaison d'expertises pour simplifier la transition vers l'électrique.

Que de chemin depuis le premier camion des Transports Forestier Frères, un Saurer Type B à roues à bandages pleins et transmission par chaînes, carrossé par Villard, destiné au transport d'animaux. Flash-back...

UNE HISTOIRE FAMILIALE

Fondée en 1907, Petit Forestier compte plus de 100 années d'expertise. Depuis sa création, elle a traversé les grandes étapes de l'histoire du transport, s'adaptant aux évolutions et aux changements du monde. Si aujourd'hui, elle occupe une place de

« PETIT FORESTIER EST UNE ENTREPRISE FAMILIALE QUI A TOUJOURS SU ANTICIPER LES DÉFIS DE CHAQUE ÉPOQUE. »
LÉONARD FORESTIER.

premier plan dans le respect de la chaîne du froid, c'est parce qu'elle connaît bien son histoire, cela aide pour construire et imaginer l'avenir. Distinguons quatre grandes périodes. De 1907 à 1965 c'est la naissance d'une passion. De 1965 à

1991 les débuts d'un maillage national, les années 1992 à 2006 voient l'accélération du développement pour connaître le renforcement depuis 2006. L'activité initiale c'est donc le transport d'animaux vivants par Zéphirin Forestier. Les Transports Forestier Frères vont progressivement glisser vers le transport de viandes froides. Un parcours semblable à celui des Gautier vus dans notre précédent numéro de Froid News. Ces premières années marquent la naissance d'une expertise, le froid. 1931 voit l'entrée de Jean Forestier, fils de Zéphirin. 1956, c'est le rachat de Petit, sur le marché de la Villette à Paris. 1965, c'est la création d'un nouveau service, la location de véhicules frigorifiés sans chauffeur, étape majeure dans le développement de la société. Elle y trouve son nom, Petit Forestier, et se positionne sur la location Full Service. Suivra 1975 avec la création d'un réseau national avec l'ouverture d'une première agence à Bordeaux. 1991, ce sera le lancement de la location de containers frigorifiques. Des années marquées par l'expansion internationale avec, en 1998, la reprise de Stricher et en 2000 de Lecapitaine, troisième constructeur de carrosseries frigorifiques. 2007, Petit Forestier célèbre ses 100 ans et ouvre l'agence de Johannesburg en Afrique

100 ANS D'EXPERTISE DU FROID

2023, le groupe dispose de 70 000 véhicules, la plus grande flotte de location de frigorifiques d'Europe, et couvre 20 pays en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient et aux États-Unis pour fournir à 15 000 clients une logistique sous température contrôlée, depuis la fabrication du produit jusqu'au consommateur final. « Petit Forestier a su anticiper les défis de chaque époque, depuis sa création. Demain, l'avenir du transport frigorifique sera plus vert et plus simple. Engagé dans la transition énergétique, développant en permanence notre gamme de véhicules frigorifiques à énergie alternative, nous travaillons avec nos partenaires pour proposer à nos clients des solutions innovantes qui répondent aux enjeux environnementaux », souligne Léonard Forestier, président du groupe, en ayant une pensée pour le premier Saurer Type B de ses aïeux. Entreprise dont l'actionariat est porté majoritairement par la famille, elle reste fidèle à ses origines. Sa gouvernance s'organise autour du conseil de surveillance présidé par Jean-Claude Forestier. Cultivant la nostalgie de ses premiers camions, dans une approche pragmatique des enjeux du développement durable, elle met en œuvre diverses options pour ses véhicules en

« 2023 : 72 000 VÉHICULES FRIGORIFIQUES, 5 300 CONTENEURS FRIGORIFIQUES ET UN RESEAU SUR 4 CONTINENTS. »

fin de vie, cession par sa filiale Fridga To Go, complets ou en pièces détachées, recyclage sur le site de Villepinte, accrédité VHU par la Préfecture pour valoriser les pièces. En cohérence avec ses valeurs, Petit Forestier mène aussi des actions de soutien avec l'Association Nationale des Épiceries Solidaires à l'occasion du salon de l'Agriculture avec le prêt de véhicules pour la distribution aux Français les plus démunis du lait collecté pendant le salon. ■

NDLR : vous souhaitez témoigner dans cette nouvelle rubrique consacrée à nos premiers camions, notamment ceux des années 60 et 70, elle vous est dédiée. Contactez donc Philippe Colombet sur philippe@colombet.net, merci.

Capture d'écran

Un symbole.

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

ACTUALITÉ

ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

AGIR CONTRE LES PASSOIRS THERMIQUES

L'énergie est le premier poste de coût d'un entrepôt sous température dirigée. Réduire leur consommation est gage d'économies et un moyen de se conformer aux nouvelles obligations réglementaires et environnementales. Avec Certinergy, STG et Loste Tradi-France ont engagé cette démarche, financée par des Certificats d'économie d'énergie.

Sur les 4 300 entrepôts de plus de 5 000 m² recensés en France, un quart, environ, est sous température dirigée. « 55 % d'entre eux offrent un service à température positive, 14 % à température négative et 31 % sont mixtes ». détaille le récent guide sur la logistique durable, publié par Certinergy & Solutions. Selon le cabinet d'études, spécialisé dans

les économies d'énergie, la consommation annuelle des bâtiments frigorifiques s'élevait, entre 500 et 1 000 kWh/m².

« La production de froid représente plus de la moitié de cette consommation et la majorité des entrepôts frigorifiques sont des passoires thermiques, aujourd'hui ». Ce constat a été dressé par sa directrice Stratégie, Chloé Noual, lors du salon Eco

Class Logistics à Paris. « Pour réduire les consommations, les factures énergétiques et l'empreinte carbone des entrepôts frigorifiques, il existe des solutions techniques et financières », a-t-elle assuré.

STG, EXEMPLE À SUIVRE

Pour la responsable, deux actions permettent d'économiser jusqu'à 50 % d'énergie, et de baisser d'autant les émissions carbone, des sites sous température dirigée. « Elles concernent l'installation de systèmes de récupération de chaleur et de régulation, sur les groupes de production de froid ». La première a été déployée par STG, sur son entrepôt de 3 200 m², à Nostang (56). Sur cette plateforme, le transporteur et logisticien frigorifiques « a modernisé des installations vieillissantes de production de froid pour plusieurs raisons : faire des économies d'énergie, réduire ses factures, ainsi que ses coûts de maintenance, et répondre à la réglementation », a expliqué Chloé Noual. Ce projet, d'1,5 M€, a permis de déployer des appareils de production de froid modernes, couplés à un système de récupération de chaleur. Laquelle sert au dégivrage et au chauffage des locaux désormais. « Ce projet, financé à 100 % par des Certificats d'économie d'énergie (C2E), est aussi à l'étude sur les sites STG à Strasbourg (67) et à Caen (14), a-t-elle confié.



Chloé Noual, directrice Stratégie, Certinergy & Solutions.



Loste Tradi-France déploie des systèmes de régulation du froid et de récupération de chaleur sur ses sites de production et logistiques. Vue de sa plateforme à Mauges-sur-Loire (49)

« POUR RÉDUIRE LES CONSOMMATIONS, LES FACTURES ÉNERGETIQUES ET L'EMPREINTE CARBONE DES ENTREPÔTS FRIGORIFIQUES, IL EXISTE DES SOLUTIONS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES. »
CHLOÉ NOUAL,
DIRECTRICE STRATÉGIE,
CERTINERGY & SOLUTIONS.

CAS DE LOSTE-TRADI FRANCE

Fabricant et distributeur de charcuterie haut de gamme, Loste Tradi-France est un autre exemple présenté lors de la conférence. Sur son site de production et logistique de 8 000 m², à Mesnil-en-Vallée (49) sur le territoire de Mauges-sur-Loire, l'industriel « avait pour objectif d'optimiser le coût de fonctionnement de ses installations frigorifiques et de réduire son impact environnemental ». Les travaux ont consisté à mettre en place un système de régulation du froid, à migrer ses installations vers l'ammoniac et à installer un dispositif de récupération de chaleur. De l'aveu de Ronan Cossec, responsable

technique de Loste Tradi-France, ces aménagements ont permis de réduire la facture énergétique de 140 000 €/an ! « Ce projet de 2 M€, également financé par des C2E, a généré 100 % d'économies sur la production d'eau chaude sanitaire et sur le dégivrage, plus 26 % d'économies sur les installations frigorifiques », a précisé Chloé Noual. Des projets similaires sont

engagés par l'industriel sur son site de Peyrolles-en-Provence (13) et sont à l'étude sur sa base de Douai (59).

OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

À la disposition des logisticiens et industriels agroalimentaires, d'autres solutions ont démontré leur efficacité pour diminuer les consommations énergétiques et l'impact environnemental des entrepôts frigorifiques. Selon Certinergy, une meilleure isolation générerait jusqu'à 30 % d'économie, le relamping, dont LED, jusqu'à 60 %, et les systèmes de Gestion technique des bâtiments (GTB), jusqu'à 20 %. « La plupart de ces actions bénéficient de financement par le biais de C2E », a rappelé Chloé Noual. De nouvelles réglementations imposent, en outre, aux logisticiens frigorifiques et industriels agroalimentaires d'agir contre les passoires thermiques. Ces obligations sont reprises, par exemple, dans le décret Tertiaire, la Stratégie nationale bas-carbone, la loi Énergie-Climat ou le décret BACS (Building Automation & Control Systems). ■

Erick Demangeon

SOLUTRANS
21 - 25 NOV • 2023 • LYON - EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

NOUS Y SERONS !
STAND 3 C 045
ET VOUS ?

ARRIMAGE, OPTIMISATION DE VOLUME ET TRANSFERT DE CHARGES

forankra Sécurité everything in transit
ALTEC FRANCE

Forankra - 40170 MORS - +33 (0) 12 43 41 21 - info@forankra.fr - www.forankra.fr

Ministre de la



STG a investi 1,5 M€ pour optimiser l'efficacité énergétique de son entrepôt à Nostang, près de Lorient.

Capture d'écran

STEF PROJETTE D'ACQUÉRIR BAKKER LOGISTIEK AUX PAYS-BAS

Le Groupe STEF annonce la signature d'un protocole d'acquisition du groupe néerlandais Bakker Logistiek spécialisé dans les services de transport, logistique et conditionnement pour les produits alimentaires.

Le groupe STEF entend conforter sa présence aux Pays-Bas. La signature d'un protocole d'acquisition du groupe familial Bakker Logistiek le met sur cette voie. Spécialisé dans les services de transport, logistique et conditionnement pour les produits alimentaires (ambiant et frais), l'entreprise néerlandaise enregistre un chiffre d'affaires s'élevant à 150 millions

d'euros, fort d'une équipe de 1 400 collaborateurs ainsi qu'une flotte de plus de 325 véhicules. Son activité s'appuie sur six sites localisés dans trois villes : Zeewolde, Tilburg et Heerenveen, totalisant 170 000 m² de surface et 205 000 emplacements palettes. L'opération d'acquisition, qui reste soumise à l'approbation de l'ACM, autorité de la concurrence néerlandaise, ainsi qu'aux



procédures de consultation réglementaires, viendrait élargir l'offre de services transport, logistique et conditionnement dédiée aux produits alimentaires dans le pays. Le closing pourrait avoir lieu au cours du premier trimestre 2024. ■

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

SOLUTION CARROSSIER

TEMPÉRATURE DIRIGÉE

GRUAU EXPÉRIMENTE LA LIVRAISON ALIMENTAIRE

Sur fond de transmission de pouvoir, le carrossier familial investit le marché de la livraison de produit alimentaire sur le dernier kilomètre. Il peaufine deux solutions dans son usine de Laval (Mayenne).

Le bâtiment Sorti en 2021 d'une procédure de sauvegarde, le groupe Gruau s'est relancé et diversifie son activité historique de carrossier. Il explore le marché de la livraison urbaine sur le dernier kilomètre qui n'occupera toutefois qu'une

part mineure de son chiffre d'affaires. Récemment, le président du groupe Patrick Gruau et son équipe ont dévolé une petite fourgonnette électrique conçue pour livrer des produits alimentaires aux particuliers. L'entreprise a dessiné et greffé un conteneur isotherme sur un

petit véhicule à quatre roues de série. Le client mystère est un protagoniste de la livraison à domicile, implanté en Europe, particulièrement en Europe du Nord, un peu moins présent en France. « Il a déjà sa solution, mais elle ne convient plus à l'évolution de son activité. Il se développe beaucoup, ce qui l'oblige à passer à un véhicule permettant d'industrialiser son processus à l'échelle européenne. Depuis juillet 2023, quatre prototypes sont testés en France et en Europe du Nord», indique Patrick Buchard, directeur général du pôle mobilité urbaine de Gruau. « Soit cette phase s'avère concluante et nous lançons la production, soit l'affaire s'arrête là » expose-t-il.

Malgré la confidentialité du contrat, on sait tout de même que la caisse isotherme de 3 m³ ne comporte pas de groupe froid, la réfrigération étant assurée par une enceinte isotherme. « L'exigence d'écoconception du client a conduit à utiliser des matériaux recyclés et recyclables », détaille l'industriel qui a trouvé une alternative au polystyrène et à la fibre de verre, peu vertueux sur le plan environnemental. Pour imaginer la caisse, les ingénieurs de Gruau ont appliqué la démarche du « Vis ma vie » inscrite dans l'ADN de celui-ci. « Ils ont suivi une tournée avec le transporteur en allant dans ses entrepôts de répartition jusqu'à la livraison multi-clients », explique Patrick Buchard. De quoi garantir du sur-mesure. Résultat : des angles arrondis à la place d'arêtes saillantes, une porte latérale s'ouvrant en papillon, une porte battante classique à l'arrière. « Pour un autre professionnel du même secteur, le véhicule serait probablement différent », conclut-il. Les prototypes requièrent, paraît-il, des



« L'EXIGENCE D'ÉCOCONCEPTION DU CLIENT A CONDUIT À UTILISER DES MATÉRIAUX RECYCLÉS ET RECYCLABLES. »
PATRICK GRUAU,
PRÉSIDENT DU GROUPE GRUAU.



Le groupe Gruau diversifie son activité historique de carrossier.

PAGE 50 • NOVEMBRE 2023 • FROIDNEWS 49

SOLUTION CARROSSIER

COOL NEWS!

LivingPackets séduit ses premiers clients



The Box, emballage de livraison avec une étiquette digitale connectée et une intelligence autonome embarquée.

LivingPackets, la startup nantaise, annonce les quinze premiers clients pour The Box, son colis connecté, sécurisé et réutilisable qui vise notamment à réduire l'impact environnemental des livraisons. Plus de 4 000 The Box ont été produites depuis sa version prototype et 300 unités sont actuellement sur les routes et ont déjà parcouru plus de deux millions de kilomètres à travers quatre continents : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie et plus récemment l'Afrique. « Nous célébrons aujourd'hui nos quinze premiers clients, que nous considérons comme les pionniers de la réutilisation et dont nous sommes très fiers. Nos solutions de livraison sécurisées intègrent des services facilitant le reflux de réalisation et suscitant beaucoup d'intérêt de la part de nombreux secteurs tels que l'aéronautique, le luxe ou encore le médical », explique Denis Mourrain, directeur général de LivingPackets. Réutilisable des centaines de fois, The Box s'adresse aux organisations à la recherche de solutions durables et/ou besoiin d'un haut niveau de sécurisation et de traçabilité de leurs produits. En effet, ce colis conçu principalement à partir de matériaux recyclables à l'intérieur est équipé de capteurs évaluant en temps réel différentes constantes (température, humidité, pression, chocs, localisation), ainsi que d'un système de verrouillage électromécanique qui alerte l'expéditeur en cas de tentative d'intrusion.

LA FAMILLE GRUAU DÉLÈGE LA CONDUITE DE SON GROUPE

La famille Gruau a choisi de rester propriétaire mais elle ne pilotera plus en direct le groupe fondé il y a 185 ans. Prémisse de cette évolution, la fonction de PDG assurée par Patrick Gruau depuis 1995, a été scindée en deux. Toujours très présent et viscéralement attaché à l'entreprise, il conserve la présidence tandis que la direction générale a été confiée en 2022 à une nouvelle recrue, Xavier Aumonier qui a effectué toute sa carrière chez le chimiste Arkema. « Je voulais un manager », explique Patrick Gruau. Alors que l'entreprise a frôlé la faillite à la suite d'une perte de contrat avec Renault, le numéro 2 s'attache à corriger les points faibles autour de plusieurs axes : « mutualiser les achats – qui mobilisent 30 % du CA avec les filiales, développer la culture du cash en maîtrisant les retards de paiement et en retrouvant la confiance des fournisseurs, et remettre l'industrie au cœur de la performance », liste Xavier Aumonier. Sur le plan commercial la dynamique est là avec 270 millions d'euros de chiffre d'affaires attendus en 2023 contre 222 millions en 2022.

modifications. Après validation, ces véhicules pourraient se déployer en Europe à partir de 2024 avec une production entre 1 000 à 2 000 unités par an. Gruau travaille en parallèle sur un projet de livraison urbaine plus prospectif pour acheminer des marchandises sous température dirigée en froid positif ou froid négatif. Le cadre est différent. « Nous avons été éligibles aux subventions de l'Ademe qui nous demande en contrepartie de lui présenter ce qu'on fait. Cela nous

permet de faire de la recherche » indique l'industriel. La problématique consiste à concevoir un conteneur optimisant la rupture de charge entre gros utilitaires et véhicules urbains plus petits (tricycles notamment). Des expérimentations sont en cours dans ce domaine. À signaler que le carrossier négocie aussi des partenariats avec les fabricants de vélos cargos : Freegones par Kleuster et Renault Trucks ou encore VUF Bikes. ■

Maro Fressoz

Gruau entend remettre la performance industrielle au centre de son projet d'entreprise.



© STYVIMMALMUDDE

PAGE 52 • NOVEMBRE 2023 • FROIDNEWS 49

Lahaye Global Logistics inaugure sa nouvelle agence de Vern-sur-Seiche

Ces derniers mois, les salariés de Lahaye Global Logistics (35) ont pu observer l'avancée des travaux de sa nouvelle agence de transport dédiée à l'activité de général cargo à Vern-sur-Seiche (35), qui se trouve sur « *l'un des plus gros sites du groupe avec sept hectares de terrain regroupant plusieurs activités dont le siège et la maintenance des véhicules (carrosserie, pneus, entretien des frigos, mécanique)* », décrit Matthieu Lahaye, son directeur général. Le nouveau bâtiment a fait entièrement peau neuve. « *Nous avons fait le choix de garder la structure existante pour tout rénover et moderniser* », remarque le directeur. Le projet a représenté un investissement de deux millions d'euros. En service depuis juillet après six à sept mois de travaux, l'agence dirigée par Florian Forest, qui regroupe 220 collaborateurs, est organisée en trois départements distincts : les services de transport, le service de quai et logistique ainsi que le pilotage de flux dédié aux clients et à l'affrètement. Elle assure la livraison quotidienne de 1 000 palettes, gère les transports en camions complets sur de longues distances et dispose de 150 ensembles routiers. Les travaux ont permis de doubler la plateforme cross-dock équipée de 31 portes de quais pour atteindre 8 000 m² (5 000 emplacements palettes) et ainsi « *gagner en capacité de distribution majoritairement sur la Bretagne* ». Le site abrite également 700 m² de bureaux. « *Si ce projet avait pour objectif de mettre le site aux nouvelles normes énergétiques (isolation, chauffage), il avait aussi pour but d'améliorer les conditions de travail de nos collaborateurs avec un grand espace ouvert à tous pour plus de cohésion. Nous avons également travaillé sur l'insonorisation pour favoriser le confort au travail* », précise Matthieu Lahaye.

DISTRIBUTION FOOD SERVICE

Pomona accentue sa présence en Espagne avec Sanamar



Le groupe renforce son réseau dédié sur le marché ibérique de la distribution en food service, avec l'acquisition du grossiste Sanamar, notamment spécialisé sur les produits de la mer surgelés.

Nouvelle étape majeure dans le développement du réseau Pomona Iberia sur le marché espagnol de la distribution Food Service. Déjà présent à travers les sociétés Friolisa en Catalogne et Novafrigo dans la région de Madrid, le groupe Pomona vient d'officialiser l'acquisition de la société Sanamar. Fondée en 1979, Sanamar Alimentación SL est spécialisée dans la distribution de produits alimentaires, principalement des produits de la mer surgelés, à destination de la restauration et des commerces d'alimentation spécialisés. Basé à Málaga en Andalousie, le spécialiste emploie une centaine de salariés et a réalisé en 2022 un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros.

L'entreprise espagnole vient ainsi s'adosser au réseau ibérique de Pomona, déjà composé des sociétés Friolisa et Novafrigo, et lui permet de renforcer ses positions sur les circuits de la restauration hors domicile en Espagne.

Avec aujourd'hui plus de 80 directions régionales en France, en Suisse et en Espagne, le groupe Pomona a réalisé un chiffre d'affaires de 4,6 milliards d'euros en 2022, PassionFroid représentant un bon tiers de l'activité. ■

SUPPLY CHAIN DES SURGELÉS

Stef se renforce en Belgique avec TransWest

Le leader européen de la supply chain alimentaire annonce l'acquisition du belge TransWest, spécialisée dans le transport et la logistique de produits surgelés.



Nouvelle opération de consolidation des positions de Stef sur le marché européen du transport et de la logistique sous température dirigée. Le groupe avait en effet exprimé son souhait de procéder à des acquisitions, notamment en Europe du Nord, lors de la présentation de ses résultats semestriels en septembre. Et finalement, Stef vient d'annoncer l'acquisition d'un acteur belge et non des moindres, puisqu'il s'agit de TransWest. Créée en 1957, cette entreprise est justement spécialisée dans le transport et la logistique des surgelés en Belgique. Avec à son actif 200 collaborateurs et un parc d'environ 250 véhicules, elle s'appuie sur deux sites implantés à Oostkamp, en Flandre occidentale. Soit une situation géographique privilégiée pour toucher l'industrie agroalimentaire flamande. TransWest compte d'ailleurs parmi ses clients des industriels ainsi que des acteurs de la distribution de premier rang.

Un pôle surgelé pour Stef en Belgique

L'opération permet à Stef de muscler sa présence sur le territoire et tout particulièrement sur le surgelé. Présent dans le pays depuis 1989, Stef Belgique y développe des prestations de transport et de logistique en produits frais, en s'appuyant sur un dispositif comprenant 5 sites, en Wallonie et en Flandre, notamment un nouveau centre d'entreposage frais ouvert en avril 2023 à Tubize. « Ce rapprochement est donc motivé par la grande complémentarité de nos deux entreprises et de nos équipes. Il permet à Stef Belgique d'étendre sa palette de services dans le domaine du surgelé et des flux internationaux », commente Christophe Gorin, le directeur général Europe du Nord du groupe Stef. Avec à son compte plus de 22 000 collaborateurs et environ 270 sites implantés dans 8 pays européens, le leader de la supply chain alimentaire a réalisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros en 2022. ■

PRESTATIONS DE CONDITIONNEMENT

Sotralim rejoint le groupe Sofrilog

Sotralim vient enrichir les prestations de Sofrilog dans le conditionnement de produits surgelés et tout particulièrement les produits de la mer.

Fondée il y a 30 ans par Thierry Dussosoy, Sotralim est située à Dunkerque, à proximité du terminal de containers. Et pour cause, l'entreprise est spécialisée dans la transformation et le conditionnement des produits surgelés, avec une expertise renforcée sur les produits de la mer. Avec sa plateforme de près de 50 000 m³ en froid négatif et environ 1 000 m² d'atelier de conditionnement, le site emploie 80 personnes. Certifié IFS Food 7 (conditionnement de produits alimentaires nus), MSC (pêche durable) et ASC (aquaculture), Bio et Label Rouge, Sotralim propose de nombreuses prestations sur mesure, allant de la découpe manuelle (filets de saumon, blocs de poisson, longes de thon, saumonettes, ailes de raie...) jusqu'à la mise sous vide automatique

individuelle, en passant par la mise en sachet automatique et manuelle, le Flow pack, le Skin pack, la barquetteuse et l'étiquetage.

Une suite logique au rapprochement de 2011

Les deux acteurs étaient déjà liés depuis l'entrée de Sofrilog dans le capital du Nordiste en 2011 : « C'était pour moi le moyen de poursuivre le développement de mon entreprise et d'assurer sa transmission dans l'intérêt de mes équipes et de mes clients », explique l'ancien directeur général de l'entreprise. De son côté, Rui Pereira, directeur général de Sofrilog insiste sur la valeur ajoutée qu'apporte Sotralim au numéro 2 de la logistique grand froid « en nous permettant d'élargir sensiblement notre offre avec des prestations de conditionnement sur mesure.



D'autant que nous allons les compléter via de nouveaux process, à commencer par une machine de découpe de plaques de poisson.

Le groupe Sofrilog totalise aujourd'hui 42 sites pour un volume de 1 400 000 m³ d'entreposage grand froid, 360 véhicules frigorifiques, et 1 300 salariés. ■

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



Cathy Collart-Geiger quitte Picard Surgelés

D'un commun accord avec les actionnaires, Lion Capital et le Family Office de la famille Zouari, Cathy Collart-Geiger quitte la présidence de Picard Surgelés et donc l'entreprise pour relever de nouveaux défis. *« Après ces trois années passées à la présidence de Picard Surgelés, j'estime avoir accompli ma mission. D'un commun accord avec mes actionnaires, je quitte la présidence de Picard Surgelés pour relever de nouveaux défis. Dirigeante et femme d'action engagée, j'aime travailler sur la transformation des entreprises. Pour ma part, ces trois années ont été passionnantes et très enrichissantes tant sur le plan professionnel que personnel. Picard Surgelés, c'est la force de ses équipes professionnelles, impliquées et engagées, qui ont très bien géré la crise compliquée du Covid. C'est désormais une marque d'enseigne, employeur et citoyenne, un maillage du territoire puissant mais également des savoir-faire uniques, des fournisseurs-partenaires fidèles, qui assurent des produits de qualité et qui accompagnent l'Enseigne depuis de longues années. Je les remercie tous, sincèrement, pour leur travail et leur engagement »*, a déclaré à LSA Cathy Collart-Geiger.

Recrutement en cours

Guillaume Degauque, directeur administratif et financier, qui accompagne le groupe depuis près de 10 ans, assure l'intérim de la Présidence de Picard Surgelés, dans l'attente de l'arrivée d'un Président Directeur Général, en cours de recrutement. Et Moez-Alexandre Zouari, actionnaire et Président du Conseil de Surveillance, continue d'accompagner l'enseigne dans la définition de sa stratégie afin de poursuivre son développement en France et à l'étranger. Contacté par LSA, le Président du Conseil de Surveillance a répondu *« nous remercions Cathy Collart-Geiger pour tout le travail accompli pendant ces trois années à la présidence Picard Surgelés et lui souhaitons pleins succès dans ses nouveaux projets »*. Quant au fonds Lion Capital et le Family Office de la famille Zouari, ils restent pleinement engagés ensemble dans le succès de Picard Surgelés.

Au cours de ces trois années, Picard Surgelés, enseigne préférée des Français et leader incontournable du surgelé en France, a poursuivi et surtout accentué, sous la direction de Cathy Collart-Geiger (ex Auchan et Intermarché), sa transformation et a accéléré son développement. La stratégie client, la digitalisation, l'expansion-développement ont ainsi été au cœur des préoccupations de l'enseigne. Et Picard Surgelés a notamment réalisé une très bonne année (avril 2022 – mars 2023). Le chiffre d'affaires a dépassé 1,7 milliard d'euros (plus de 20% de croissance sur 3 ans) avec une marge opérationnelle robuste. Les investissements et le développement du réseau se sont poursuivis avec 40 ouvertures en France, tant en propre qu'en franchise. Un programme puissant de fidélisation a permis le recrutement de plus de 2,5 millions de clients en 2 ans.

Sylvain Ferry (Biocoop) devient directeur général délégué de Système U



© Laetitia DUARTE

Sylvain Ferry, un ancien de Carrefour, chez Système U.

En mai 2023, LSA annonçait qu'Antoine Brieu (55 ans) allait quitter sa fonction de directeur général de Système U, cadre permanent dans la hiérarchie, pour goûter à des fonctions opérationnelles, celles d'associé d'un magasin. Antoine Brieu, qui succéda à Guillaume Darrasse (actuellement directeur général délégué de Teract), a fait une grande partie de sa carrière chez Carrefour, comme directeur du contrôle financier, puis directeur financier Belgique et directeur opérationnel en charge des supermarchés.

LSA peut révéler que c'est Sylvain Ferry, 53 ans, qui le remplacera début 2024 à la direction générale de Système U. En novembre 2020, Sylvain Ferry avait été nommé par le conseil d'administration de Biocoop pour prendre la direction générale de l'enseigne début 2021. Il avait alors remplacé Eric Bourgeois (ex Carrefour et Beaumanoir), qui avait assuré une mission de transition à ce poste lors du départ d'Orion Porta en septembre 2019.

Un ancien de Carrefour

Sylvain Ferry, diplômé de l'Ecole Nationales des Ingénieurs des Techniques des Industries Agricoles et Agroalimentaires (ENITIAA) de Nantes, jouit d'une expérience solide dans l'industrie agroalimentaire. Il a commencé sa carrière au sein du groupe Doux avant de rejoindre le groupe Carrefour en 1997. Où il occupa de nombreux postes chez le distributeur notamment sur le secteur des achats. Après avoir pris la direction marque nationale du groupe en 2018, il a notamment été 2020 directeur marque internationale alimentaire et non alimentaire de Carrefour.

Rappelons qu'en 2022, le chiffre d'affaires de Système U a augmenté de 4 %, à 23,88 milliards d'euros, hors carburants, après une progression de 2 % en 2021. Le groupe d'indépendants ayant ouvert 73 000 m² supplémentaires : 44 agrandissements, 22 créations et une trentaine de ralliements, surtout dans la proximité. Avec seulement 39 départs, surtout des petits magasins.

Alexandre de Palmas remplace Rami Baitieh à la tête de Carrefour France

Le patron de Carrefour Espagne, Alexandre de Palmas, vient d'être nommé Directeur Exécutif de Carrefour France à la place de Rami Baitieh qui quitte le groupe. Elodie Perthuisot prend la



© DR Le nouveau patron de Carrefour France, Alexandre de Palmas.

Dans un communiqué diffusé en fin d'après-midi ce 31 août, le groupe Carrefour annonce la nomination d'Alexandre de Palmas, actuellement directeur exécutif de Carrefour Espagne, au poste de directeur exécutif de Carrefour France, membre du Comité Exécutif du Groupe, à compter du 4 septembre prochain. Il succède à Rami Baitieh qui *"quitte le groupe pour se consacrer à un nouveau projet professionnel à l'étranger"*, selon le communiqué.

Elodie Perthuisot est nommée directrice exécutive de Carrefour Espagne, membre du Comité Exécutif du Groupe, à compter du 4 septembre prochain. Elle conserve ses fonctions de Directrice Exécutive E-commerce, Data et Transformation Digitale. Dans le communiqué diffusé par le groupe, Alexandre Bompard, Président Directeur général du groupe Carrefour, déclare souhaiter *« un plein succès à Alexandre de Palmas et Elodie Perthuisot, qui ont démontré leurs très grandes qualités managériales et obtenu des résultats remarquables dans leurs précédentes fonctions. J'ai toute confiance dans leur capacité à consolider la dynamique commerciale de Carrefour en France et en Espagne, et à accélérer le déploiement des grands projets de transformation de Carrefour 2026. »* Dans ce même communiqué de presse, le PDG de Carrefour ajoute quelques mots pour le partant : *« Je remercie chaleureusement Rami Baitieh qui a servi notre Groupe pendant 28 ans. Au cours de chacune des missions difficiles que je lui ai confiées et qu'il a pleinement relevées, notamment en France dont il a relancé la dynamique commerciale, j'ai pu mesurer ses qualités humaines et son engagement sans faille au service de Carrefour. Je sais qu'il réussira dans la suite de son parcours ».*

Un passage remarqué à la tête de Carrefour Proximité

Avant son arrivée chez Carrefour en 2018, Alexandre de Palmas affichait déjà un CV brillant. Diplômé de Sciences Po Paris et énarque, il a en effet été directeur général délégué de Casino développement en 2006, après avoir débuté sa carrière à la cour des Comptes puis au Ministère de la Jeunesse et des Sports. Après trois ans chez Casino, il est devenu directeur général de Clear Channel en 2008 puis directeur général du Groupe Gallimard-Flammarion en 2013. En 2015, il a pris la tête de la concession France et Europe du Nord du groupe Elio, avec la responsabilité des activités de restauration commerciale, du développement de l'activité en Europe du Nord et du pilotage opérationnel de plus de 800 points de vente. En 2018, il rejoint Carrefour pour prendre la direction exécutive de Carrefour Proximité France, où il contribue notamment à l'accélération du développement du réseau de l'activité la plus profitable du groupe avec plus de 250 ouvertures par an pendant les 3 ans de son mandat. Il connaît donc bien la France, l'immobilier commercial, la franchise et le carrelage. Quatre points clés pour ses nouvelles fonctions.

Et voici le message de Rami Baitieh à ses équipes sur son compte LinkedIn après l'annonce de son départ. "Aujourd'hui, l'évolution de ma carrière m'amène à choisir d'autres orientations".



Le commerce face aux défis logistiques des Jeux olympiques

Circulation, demande, flux, main-d'œuvre... Les JO 2024 à Paris vont chambouler toute la logistique francilienne. Objectif du gouvernement et des professionnels : approvisionner les épreuves et les touristes tout en s'assurant que la vie continue pour les habitants.

Le contexte

- **L'organisation des JO va provoquer des perturbations massives de la circulation**, donc des flux logistiques.
- **Ces perturbations s'étaleront de juillet à octobre**, bien au-delà des quinze jours d'épreuves des athlètes valides.
- **L'impact sur la demande est difficile à évaluer** car si Paris n'accueillera pas a priori plus de touristes que d'habitude, ils seront beaucoup plus focalisés sur les Jeux et moins agglutinés dans le centre de Paris.
- **Les professionnels doivent se préparer dès maintenant** pour adapter leurs flux et leurs besoins de main-d'œuvre.

À événement hors du commun, logistique hors du commun. Les Jeux olympiques 2024, organisés principalement à Paris et en Seine-Saint-Denis, vont provoquer des bouleversements de la chaîne logistique francilienne comme elle en a rarement connu. Car la compétition entraînera des restrictions et des modifications de circulation sur près de 185 kilomètres de routes en Île-de-France, avec notamment des voies réservées en journée et en soirée aux participants des Jeux, ainsi que des zones aux abords des épreuves dans lesquelles il sera très difficile d'entrer. Sans compter des axes routiers majeurs qui seront transformés en sites d'épreuves et piétonnisés, comme la place de la Concorde ou le Champ-de-Mars.

Les organisateurs doivent donc relever deux défis à la fois : réussir la logistique et l'approvisionnement des Jeux, tout en permettant que la vie des Franciliens qui n'y participent pas puisse continuer. D'autant que ces perturbations ne se limiteront pas aux quinze jours officiels de la compétition, du 26 juillet au 11 août. Les restrictions de circulation commenceront dès le 1er juillet et s'étaleront jusqu'au 15 septembre. Car il faut bien installer tous les lieux des épreuves, puis les démonter, ce qui pourrait continuer jusqu'en octobre ou novembre...

Plusieurs mois de perturbations

- **1er juillet 2024** : début des restrictions de circulation
- **24 juillet** : début des tournois de handball, football et rugby
- **26 juillet** : cérémonie d'ouverture des JO sur la Seine
- **11 août** : fin des épreuves
- **28 août** : cérémonie d'ouverture des Jeux paralympiques
- **8 septembre** : fin des épreuves
- **15 septembre** : fin des restrictions de circulation
- **Octobre, voire novembre** : fin du démontage des lieux temporaires de compétition

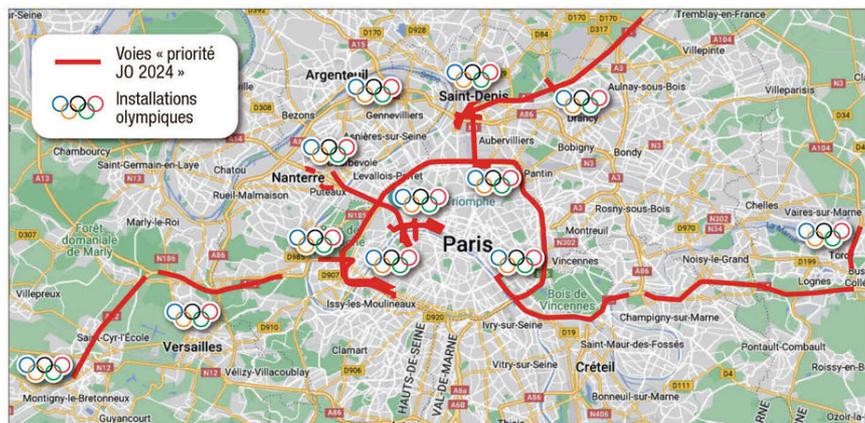
Prévoir l'imprévisible

Sans oublier les Jeux paralympiques, qui se tiendront à la rentrée, en même temps que le retour d'un trafic massif en Île-de-France. « *Ce sont quinze jours intenses mais, en réalité, ce sont trois à quatre mois de chamboulements à différentes intensités* », résume Jérôme Douy directeur délégué de l'Union TLF, la fédération qui regroupe la plupart des professionnels du transport et de la logistique, et qui a participé à la préparation de cette réorganisation.

Autre défi pour le secteur, anticiper la demande. Si les logisticiens et leurs clients dans la distribution possèdent des dizaines d'années d'historique sur la demande en fonction du calendrier, de la météo, ou même de la tenue d'événements sportifs pour piloter les besoins en approvisionnements, les JO ne boxent pas dans la même catégorie. La compétition n'a été organisée qu'une fois à Paris, il y a un siècle, et dépasse de loin l'affluence d'une Coupe du monde de football. Comment prévoir l'imprévisible ? Certaines grandes entreprises de logistique avec une exposition internationale ont l'expérience de ces compétitions. Elles ont déjà aidé à les organiser ailleurs, mais chaque ville et chaque édition des JO sont différentes. L'Office de tourisme de Paris anticipe que les Jeux ne provoqueront pas d'afflux supplémentaire de

touristes l'été prochain. C'est-à-dire que la capitale et ses environs s'attendent à recevoir 15 millions de touristes, comme chaque été. Seulement, la population habituelle de touristes parisiens sera remplacée par celle de touristes des Jeux. Cela devrait quand même provoquer d'importants changements sur la demande, car ces touristes seront moins concentrés dans le centre-ville qu'à l'accoutumée. Ils devraient plus s'étaler en Île-de-France et dans les quartiers périphériques de Paris. D'abord parce que beaucoup d'épreuves se tiendront en Seine-Saint-Denis, mais aussi parce qu'ils n'auront pas le choix car l'offre locative sera mise à rude épreuve.

Des conditions d'accès encore plus difficiles qu'à l'accoutumée



Du 1er juillet au 15 septembre 2024, 185 km de voies en Île-de-France seront partiellement (seulement certaines voies) ou totalement réservées aux personnes en lien avec les Jeux olympiques et paralympiques (athlètes, délégations officielles, journalistes, services d'urgence et de sécurité, bus et taxis) de 6 heures à minuit. Dans les zones toutes proches des épreuves, des périmètres de sécurité et de circulation restreints viendront s'ajouter aux complications. Ces zones n'ont pas encore été précisément définies.

Modéliser les approvisionnements

« Pour prévoir le nombre de visiteurs et donc de livraisons dans Paris, il faut réaliser des prévisions de demande hyperlocales. C'est un travail minutieux de modélisation et de cartographie », explique Morgane Verdure, chargée de mission développement durable chez l'Union TLF. Elle s'occupe également des questions de prévisions de la demande au sein du Club logistique en or, qui regroupe collectivités et acteurs privés de la logistique et du transport de marchandise pour préparer l'événement. Cette organisation est entrain de développer des outils de modélisation de la demande. D'après ses premières estimations, les besoins en approvisionnement pourraient être multipliés par 1,7 à 2 dans les communes où se tiennent des épreuves, en fonction des villes et quartiers. Morgane Verdure précise que ces estimations seront amenées à évoluer, à mesure que les modélisations s'affinent et que les ventes de billets pour les compétitions permettent d'y voir plus clair.

Autre inconnue, celle de la main-d'œuvre. Les approvisionnements additionnels pourraient provoquer des besoins supplémentaires. Et cela alors que les JO 2024 se tiendront dans une période de pénurie. D'abord parce que le secteur a du mal à recruter en raison de mauvais salaires et de conditions de travail éprouvantes. Mais aussi parce que nombreux employés du secteur prendront des vacances pendant l'été. Les professionnels pourront en partie absorber ces besoins en redéployant temporairement leurs salariés d'autres régions en Île-de-France, mais pas sûr que cela suffise.

S'adapter à toute épreuve

Pour préparer ces défis majeurs, le gouvernement a organisé depuis 2019 des consultations avec les professionnels de la logistique, afin de recueillir leurs idées sur la manière d'organiser au mieux la compétition. Les entreprises ont formulé près d'une cinquantaine de propositions. Avec notamment du côté de TLF, l'idée de préserver « un héritage » des JO 2024. « Le foncier est un vrai problème. Il va y avoir des espaces dédiés aux JO qui vont occuper du foncier. Est-ce que, demain, on peut imaginer qu'on réutilise ce foncier pour de la logistique urbaine partagée ? Est-ce qu'on ne peut pas faire des hubs logistiques pour desservir d'une manière très fine Paris ? », s'interroge Jérôme Douy.

Mais tous ces espoirs ont rapidement été douchés, nous raconte, dépité, un professionnel ayant participé aux discussions, et qui souhaite garder l'anonymat. « Le gouvernement a jeté la quasi-totalité de nos propositions à la poubelle, et le

ministère des Transports a complètement repris en main l'organisation, mettant fin à la consultation des professionnels.
» Un autre participant préfère voir le verre à moitié plein. « *Nous savions que le gouvernement n'allait pas retenir la plupart de nos propositions. Mais nous avons rempli notre devoir d'alerte, car avant que nous entamions ces discussions, il était trop focalisé sur la logistique et le transport des compétitions, laissant de côté toute l'organisation du reste des flux du quotidien.* »

Quoi qu'il en soit, l'organisation de la logistique des Jeux entre dans une étape cruciale, celle de la planification et de la communication. Car la logistique, c'est un tissu fragmentaire de PME, pas toujours au fait des obligations réglementaires. Avant de se préparer, les professionnels doivent déjà être au courant des nouvelles règles. « *La rentrée sera décisive. Si on la rate, il y aura des impacts négatifs majeurs. Si nous disposons des bonnes données, des bonnes infos, et que nous communiquons efficacement auprès des entreprises, nous réussirons à anticiper les JO* », veut croire Jérôme Douy. « *Si vous n'avez pas réfléchi à la rentrée à vos besoins de main-d'œuvre pour août et septembre 2024, vous ne serez pas en capacité de vous adapter* », a aussi prévenu un porte-parole du ministère des Transports, lors d'une conférence organisée par le programme Interlud (Innovations territoriales et logistique urbaine durable). Professionnels, à vos marques...



Alexandre Bompard élu président à la tête de la FCD

Le PDG de Carrefour prend en toute logique la suite de François Bouriez, à la tête de la FCD (Fédération du commerce et de la distribution).



Le pdg de Carrefour succède à François Bouriez à la tête de la FCD.

Administrateur du groupe Louis Delhaize (Cora), François Bouriez a présidé en même temps pendant douze ans la FCD, organe représentant la grande distribution. Il laisse la place à Alexandre Bompard, PDG de Carrefour, dont le groupe est l'enseigne pesant le plus au sein de la FCD, puisque E.Leclerc, premier distributeur français avec 55 milliards d'euros de chiffre d'affaires (carburant compris), n'en fait pas partie de par son statut d'indépendant.

Suite logique

Aussi, depuis cet été les enseignes françaises de Louis Delhaize, Cora et Match, ont été rachetées par Carrefour, un rachat qui va être mis en oeuvre avant l'été 2024. D'où aussi l'élection d'Alexandre Bompard par les enseignes adhérentes de la FCD. "A l'heure de l'inflation galopante, de la transformation digitale et de la lutte contre le dérèglement climatique, les défis pour notre secteur sont nombreux, a expliqué le nouveau président. Je suis enthousiaste à l'idée de les relever avec nos confrères, au sein d'une FCD que je souhaite ouverte, engagée et représentative de toutes les entreprises qui portent haut les couleurs du commerce et de la distribution." Pour mémoire, la FCD représente un secteur pesant 750 000 emplois, 2300 hypermarchés, 5875 supermarchés, 3435 supermarchés à dominante marques propres, 6200 drives, 20 000 magasins de proximité, et plus de 30 000 points de vente pour un volume d'affaires de 225 milliards d'euros HT. Dans son message, Alexandre Bompard rend hommage au travail de François Bouriez, mais également à celui de Jacques Creyssel, délégué général, dont le départ est annoncé.



Prix, confiance des consommateurs, évolutions climatiques... Les grands challenges des surgelés

Plombée par le scandale sanitaire des pizzas Buitoni, la catégorie du surgelé a pu compter sur le succès des glaces. Elle travaille à moderniser son image.

Les enjeux

- **Travailler** le positionnement prix dans un contexte d'inflation alimentaire.
- **Restaurer** la confiance des consommateurs après le scandale des pizzas Buitoni.
- **Moderniser** les sites et l'envolée des coûts énergétiques.
- **Prendre en compte** les évolutions climatiques.

Sourire côté sucré, grimace côté salé ! Le surgelé a présenté un visage contrasté l'an passé. Servi par une météo clémente et les innovations des industriels, le marché des glaces a réalisé en 2022 sa meilleure année depuis plus de dix ans avec un chiffre d'affaires qui a bondi de 14,2 %, à 1,3 milliard d'euros, et 700 000 nouveaux foyers recrutés. 61 % de nos compatriotes assurent chercher du réconfort dans leurs produits alimentaires préférés depuis l'inflation, une compensation bien légitime pour des Français privés de sorties. Pour 82 % d'entre eux, les glaces constituent un achat alimentaire plaisir, apportent du réconfort et restent accessibles financièrement.

Les innovations ont contribué également à dynamiser la catégorie. Moins nombreuses qu'en 2021, elles ont été tout aussi efficaces avec un chiffre d'affaires de 56,3 millions d'euros grâce à de nouvelles créations portées par des jeux de textures, des réductions en sucres... « *Dans le top des innovations 2022, on trouve trois références de glaces, le Sundae Ben & Jerry's le Magnum Remix et le Kinder Bueno Ice Cream, rappelle Emma Sarrazy, senior analytic consultant chez NielsenIQ. Il y en a eu moins dans le salé, mais elles ont été dynamiques, comme les Pickers McCain ou La Pizza Delamama by Mister V. À noter aussi l'arrivée de Cassegrain dans les légumes surgelés.* » Côté salé (71 % des ventes du surgelé), c'est une tout autre histoire. Si le Covid et les confinements ont permis aux Français de redécouvrir la catégorie, le scandale des pizzas Fraïch'Up de Buitoni (Nestlé) contaminées à la bactérie E.coli a marqué les esprits avec des conséquences sur les surgelés salés l'an dernier. Les pizzas ont chuté de 25,2 % en volume et de 18,8 % en valeur en CAM au 2 avril 2023, tous circuits, selon Circana.

Les chiffres

- 4,1 Mrds € : le chiffre d'affaires du surgelé salé, à + 7,5 % (- 5,9 % en volume)
- 1,6 Mrd € : le chiffre d'affaires du surgelé sucré, à + 14,1 % (+ 7,7 % en volume)

Source : Circana, CAM à P4 2023, tous circuits

Cumul de griefs

Les pertes enregistrées par les pizzas surgelées expliquent pour une bonne part le repli de 1,2% des surgelés salés, à 3,86 milliards d'euros, l'an dernier à fin novembre, soit un peu plus de 45 millions d'euros perdus en un an. Depuis le début 2023, « *la hausse du surgelé est liée à un effet inflation avec un recul en unités de vente de 3,1 %, à cause de la chute des pizzas (- 8,6 % entre janvier et avril) et des poissons (- 5,8 %)* », précise Emma Sarrazy. La fermeture en mars du site Buitoni de Caudry (59), suivie en avril par l'annonce d'une coentreprise entre Nestlé et PAI Partners dédiée aux pizzas surgelées, a marqué la volonté de clore un chapitre.

Nous n'avons pas la volonté de surinvestir en bio, mais de proposer le choix à travers un projet vertueux.

Cathy Collart Geiger, présidente de Picard

Aujourd'hui, les acteurs du secteur préfèrent se concentrer sur l'avenir. « *Il y a toujours eu des griefs contre le surgelé*, observe Damien Jeannot, directeur général de Marie (groupe LDC), qui opère sur les pizzas et les plats élaborés. *Avant les pizzas, le secteur a traversé la crise des lasagnes* (élaborés avec de la viande de cheval au lieu de celle

de bœuf, NDLR). *On a reproché aux produits d'être moins sains avec des listes d'ingrédients trop longues. Tout cela était vrai il y a dix ans. Les opérateurs ont travaillé, et le Covid et ses confinements ont amené les consommateurs à redécouvrir le surgelé. Sur les pizzas, les chiffres ont rebasculé en positif. C'est un produit central familial, convivial et d'un bon rapport qualité/prix. Tout est réuni pour retrouver de la croissance. »*

Efforts continus dans les recettes

Pour restaurer la confiance des consommateurs, l'heure est aux rénovations de recettes, aux reformulations et aux informations sur les origines plus qu'aux innovations de rupture. « *Notre objectif est d'améliorer le Nutri-score de nos produits*, reprend Damien Jeannot. *Nos pizzas sont origine France, sans conservateurs. En 2023, nous rénovons notre Margherita plus gourmande. Et nous allons vers des extensions de gamme sur nos références Crousti moelleuse à partager.* » Nombreux sont les acteurs à miser sur des recettes origine France, avec des ingrédients 100 % naturels, à l'instar de Pom Bistro (Cité gourmande). Ce spécialiste de la pomme de terre cuisinée est arrivé cette année avec deux recettes Provençale et Pays basque, Origine France Garantie, cuisinées à Agen (47), à partir d'ingrédients 100 % naturels et *clean label*.

De son côté, Findus, propriété de Nomad Foods (2,9 milliards d'euros de CA), a lancé une série de nouveautés. « *Notre objectif est de diversifier notre portefeuille et nous étendre sur de nouvelles catégories pour apporter plus de goût et de plaisir sur la table des Français* », martèle son directeur général France, Arnaud Duval. Pour répondre à la demande sur le poisson surgelé qui s'est développée depuis le Covid, Findus va s'ouvrir à de nouvelles espèces de poissons sauvages et veut accélérer sur celui d'élevage.

Garantie d'un prix juste aux producteurs

L'enseigne Picard a, elle, annoncé, lors du dernier Salon de l'agriculture, la sortie d'une gamme de légumes bio, locaux et équitables de la région Ouest, construite avec la société coopérative d'intérêt collectif (Scic) bretonne Douar Den et le transformateur Délivert, basé à Plouhinec (56). C'est la troisième gamme bio, locale et équitable de Picard après la sortie de quatre références dans le Sud-Ouest en 2020, suivies par trois autres dans le Sud-Est un an plus tard. Ces gammes sont basées sur des conventions tripartites - producteurs, industriels, Picard - sur trois ans par lesquelles l'enseigne s'engage à garantir un prix juste et à verser 1 % du montant des ventes pour alimenter un fonds de développement géré par les organisations de producteurs partenaires. « *On ne raisonne pas en chiffre d'affaires sur notre gamme de produits bio, locaux et équitables*, assure Cathy Collart Geiger, sa présidente. *Nous n'avons pas la volonté de surinvestir en bio, mais de proposer le choix à travers un projet vertueux.* »

Écomiam, troisième distributeur derrière Picard et Thiriet, mise, lui, sur ses Gamelles gourmandes prêtes à manger origine France pour recruter et fidéliser. Face à l'inflation, le numéro trois de la distribution de surgelés a instauré en mai le « Meilleur prix de la semaine », une initiative commerciale hebdomadaire destinée à « *protéger le pouvoir d'achat des clients tout en leur facilitant l'accès aux aliments protéinés, viande ou poisson* ».

Aujourd'hui, le premier enjeu pour les ménages est une baisse de prix sur les poissons et les viandes.
Daniel Sauvaget, PDG d'Écomiam

Préoccupation sur les emballages

« *Aujourd'hui, le premier enjeu pour les ménages est de trouver une baisse de prix sur les poissons, les viandes*, souligne Daniel Sauvaget, PDG d'Écomiam. *Le plus simple était de réduire notre budget communication qui n'était plus très efficace dans le brouhaha médiatique ambiant. Nous avons commencé par des chipolatas, puis des aiguillettes de poulet en appliquant la marge minimale de 10 %. L'enseigne réduit sa marge au seuil minimal autorisé sur ce produit, sans mettre à contribution ses fournisseurs, avec lesquels les coopérations ont permis de maîtriser les effets de l'inflation sur l'année en cours. 75 % des produits commercialisés n'ont pas été revalorisés en 2023, et aucune hausse n'est programmée jusqu'à fin septembre.* »

La préoccupation environnementale reste aussi un enjeu pour l'ensemble de la catégorie, en sucré comme en salé. Selon un sondage Opinion-Way, 67% des répondants disent avoir davantage envie d'acheter les glaces d'une marque qui s'engage dans la réduction de ses emballages. Et 73 % des Français déclarent attendre des solutions des entreprises pour avoir une consommation de glaces plus respectueuse de l'environnement. Dans le salé, les enjeux sont plus vitaux. Pour la pomme de terre, par exemple, le dérèglement climatique a entraîné une chute de la productivité dans les principaux

bassins mondiaux. En Europe, la baisse des rendements a atteint 7 %. Seul industriel à produire des frites en France, le canadien McCain est confronté au changement climatique.

Sécurisation des approvisionnements

« *Nous travaillons avec 800 agriculteurs en France*, indique Maxence Turbant, directeur agriculture France de l'industriel. *Il y a, d'une part, un problème lié à des précipitations moins bien réparties qu'avant tout au long de l'année. Et, d'autre part, un problème lié à la hausse des températures, puisque les pommes de terre supportent mal celles au-delà des 28 °C.* » Pour lutter contre la baisse des rendements, McCain a installé des pratiques d'agriculture de régénération dans huit fermes pilotes françaises. « *Notre objectif est de sécuriser les approvisionnements. En travaillant autrement les sols, les rendements ont crû de 11 % sur les huit fermes ayant testé ces nouvelles pratiques en 2022.* »

Malgré l'inflation, nous nous refusons à dégrader la qualité pour proposer des prix plus bas.
Damien Jeannot, directeur général de Marie

Celles-ci sont déjà mises en œuvre sur 130 fermes satellites. « *Cette transition peut générer des surcoûts et constitue une prise de risque*, reconnaît Maxence Turbant. *Nous avons des contrats spécifiques sur six ans dédiés à l'accompagnement de ces fermes qui bénéficient d'une prime de 5 € la tonne de pomme de terre livrée et de prêts spécifiques à taux zéro de 2 000 euros par hectare converti à l'agriculture régénératrice pour financer les investissements en équipements. Plus de 100 agriculteurs ont signé ce contrat que nous proposons pour la deuxième année et qui devrait atteindre 15 % des volumes* », poursuit-il. Avec la volonté de démontrer le bénéfice par l'exemple.

Dans un contexte d'inflation alimentaire, Écomiam, le numéro trois français de la distribution spécialisée de produits surgelés, a mis en place depuis le 16 mai une initiative commerciale hebdomadaire, pour protéger le pouvoir d'achat de ses clients, tout en leur facilitant l'accès aux aliments protéinés. Écomiam a ainsi décidé de réduire temporairement son budget marketing pour proposer hebdomadairement le dispositif « Meilleur prix de la semaine », soit un prix inférieur à celui avant l'inflation sur un produit de sa gamme viande ou poisson. L'enseigne a réduit sa marge au seuil minimal autorisé, sans mettre à contribution ses fournisseurs, avec lesquels les coopérations ont d'ores et déjà permis de maîtriser les effets de l'inflation sur l'année encours. Les produits concernés sont d'origine France et respectueux des acteurs régionaux de la filière.

L'innovation : Findus élargit son portefeuille

En avril, Findus a lancé une nouvelle gamme appelée Bistro de la mer avec deux recettes de poisson grillé, Citron & romarin et Tomate & basilic, sur des espèces certifiées et a revu ses recettes iconiques comme le colin d'Alaska à la Bordelaise. La marque a aussi travaillé sur les nouveaux usages en lançant des Bouchées associant poisson et légumes en cœur de repas ou pour l'apéritif. Sur sa gamme de poisson nature, l'industriel arrivera en fin d'année avec une nouvelle recette d'églefin en quatre sachets de 110 g. Côté légumes, Findus veut insuffler un vent de modernité et redynamiser le fond de rayon en proposant de nouvelles solutions de légumes cuisinés. Les Récoltes gourmandes, une gamme de mélanges de légumes, sont proposées dans un petit format à destination de plus petits foyers avec cinq références associant légumes, légumineuses et céréales.

La RSE : McCain travaille à améliorer les rendements via ses fermes

Le premier producteur mondial de produits surgelés à base de pommes de terre, McCain, propose un dispositif d'accompagnement pour lequel la France constitue un pays pilote pour l'Europe continentale. Il consiste en un soutien économique d'aide à l'investissement pour les agriculteurs qui font le choix de changer leurs pratiques, avec une prime et des prêts à taux préférentiels. De plus, le groupe canadien apporte un soutien technique avec l'élaboration d'un plan de progrès sur les exploitations et la création d'un réseau de huit fermes pilotes dans les Hauts-de-France et le Grand Est, qui mettent en place des pratiques d'agriculture de régénération et sont autant de lieux de démonstration et d'expérimentation. Après une première année de tests, les résultats sont encourageants, en matière de réduction du travail du sol. La pratique du non-labour en pommes de terre a mis en évidence un gain moyen du rendement de l'ordre de 11 %.

Tout Picard dans la poche, la nouvelle application mobile de l'enseigne de produits surgelés, a été conçue en 2021 en moins de six mois par Niji, société de conseil, de design et de mise en œuvre technologique. Le lancement de cette appli visait à accompagner les transformations digitales de l'enseigne, initiées dans le cadre de son plan de croissance Proxima, telles que le déploiement de la livraison à domicile et du click & collect. Ce développement rapide a été possible car les

équipes de Niji se sont concentrées uniquement sur les fonctionnalités les plus essentielles. Depuis, deux autres solutions clés ont vu le jour ces derniers mois au sein de Tout Picard dans la poche : le programme de fidélité réinventé et enrichi Picard & Nous, ainsi que Picard Pay, une carte 100 % digitale, prépayée et rechargeable à destination des jeunes et gérée par leurs parents.

Les investissements industriels : Ajinomoto ouvre une ligne de gyozas dans l'Eure pour alimenter l'Europe

Pour moderniser, accroître les standards de qualité et augmenter les capacités de production, le japonais Ajinomoto a investi 25 millions d'euros entre 2018 et 2023 dans l'usine du Neubourg (27), rachetée en 2017 à Labeyrie Traiteur Surgelés. Aujourd'hui, il veut en faire un centre de production de gyozas (petits raviolis farcis aux choux, oignons et viande très prisés des Japonais) pour l'Europe. Quelque 13 millions d'euros ont été investis en 2022, pour moitié dans la construction d'un bâtiment de 2 000 m² et pour moitié dans la mise en place d'une ligne de production qui utilise des technologies développées par Ajinomoto. Des équipes japonaises sont venues assurer le démarrage de la ligne qui produit des dizaines de milliers de gyozas chaque jour. Une deuxième ligne pourrait voir le jour d'ici à deux ou trois ans.

La logistique : Délifrance investit dans son site drômois

Afin d'accompagner le fort développement de son activité de viennoiseries, Délifrance, l'un des leaders européens de la boulangerie, viennoiserie et pâtisserie surgelées, appartenant au groupe coopératif agricole et agroalimentaire Vivescia, a investi plus de 10 millions d'euros sur son site de viennoiseries situé à Romans-sur-Isère (26). Avec une nouvelle capacité de stockage de 5 400 m² depuis mars, il peut accueillir près de 12 000 palettes de produits surgelés, ce qui permet de multiplier par six sa capacité de stockage pour répondre à la croissance rapide des volumes de production de l'usine. Cette étape s'inscrit dans la vaste transformation du site engagée depuis 2016 avec la création de nouvelles lignes de production. Au total, ce sont plus de 40 millions d'euros qui auront été engagés depuis quatre ans.

Filière porcine : Cooperl résiste dans la tourmente

Profondément chahuté en cette année atypique marquée par la montée des inflations, le groupe coopératif porcin Cooperl a tenu bon. Mais il a dû sacrifier une partie de son bénéfice pour le soutien au maillon élevage.



De gauche à droite Bernard ROUXEL, vice-président de Cooperl, son président Patrice DRILLET et le directeur-général Emmanuel COMMAULT.

L'activité charcuterie-salaison du groupe représenterait un volume de 120 000 tonnes.

Chaque année est différente, mais celle de 2022 aura marqué les esprits. Dans un secteur porcin en recul en France (-2,2 % en 2022 à 23,2 millions de porcs charcutiers produits qui fait suite à une baisse de 1 % en 2021), les dirigeants du groupe Cooperl (Lamballe, Côtes-d'Armor) ont souligné devant les journalistes, le 22 juin, que leurs outils sont saturés. « *Ils ne sont pas menacés* », a insisté le directeur général, Emmanuel Commault. Si Cooperl a terminé 2022 avec un chiffre d'affaires en forte croissance (+12,2 % à 2,79 milliards d'euros, à 35 % à l'exportation), c'est avant tout le résultat des inflations, dont une partie a été repercutée à ses clients.

Légère baisse d'activité

Son périmètre d'activité n'a pas progressé. Il s'est même légèrement contracté. Organisé en filière verticale avec 7 700 salariés répartis dans une trentaine de sites industriels et logistiques, le groupe a vu son activité « amont » reculer de 2,8 % à 5,442 millions de porcs. Ils proviennent des 2 000 élevages de porcs (2 950 producteurs) adhérents du groupe coopératif – Cooperl dispose en plus d'une activité « bovins » et « poules pondeuses ».

Cette baisse est imputable essentiellement « *aux départs en retraite non remplacés* », précise Patrice Drillet, président de Cooperl depuis dix ans, qui remet son mandat cette année. Les trois abattoirs du groupe ont également traité un peu moins d'animaux sur leurs chaînes. L'activité a baissé de 1,44 % à 4,6 millions de cochons en un an.

Les animaux produits, mais non abattus par Cooperl l'ont été, au moins pour partie, dans un des deux outils spécialisés en porcs d'Agromousquetaires, Gâtines Viande en Ille-et-Vilaine, avec qui Cooperl travaille de longue date. En cette année si atypique, sur fond de reprise économique post-Covid, de guerre en Ukraine et de montée des inflations partout dans le monde, Cooperl a été mobilisé sur plusieurs fronts. Il a d'abord fallu, au début 2022, soutenir les producteurs pris en tenaille entre des cours totalement effondrés et une montée irrésistible des prix, notamment des intrants (céréales, soja, tournesol...) entrant dans la composition de l'aliment.

Un effort vers l'amont

Pour éviter des arrêts d'activité en élevage qui risquaient de pénaliser l'ensemble de sa chaîne industrielle, Cooperl a pris deux mesures. Un, le gel des prix de l'aliment qu'il fabrique (1,340 million de tonnes l'an passé). « *Le prix de la tonne d'aliment sorti de nos usines a été de 11,60 euros en-dessous du prix du marché* », précise Emmanuel Commault. Autrement dit, Cooperl a pris pour lui l'augmentation du prix des matières plutôt que de la répercuter auprès de ses clients. Deux, « *nous avons accordé aux éleveurs des aides à la trésorerie sur le dernier trimestre de 2021 et le premier de 2022* », poursuit le directeur général. C'est cet effort vers l'amont qui explique que le résultat du groupe s'est dégradé en un an, passant de 19,582 millions en 2021 à 7,295 millions d'euros en 2022, précise Cooperl.

Dans cette violente crise, l'État a été au rendez-vous. Il a mis en place, fin janvier 2022, un plan de sauvegarde de la filière porcine de 270 millions d'aides dites de restructuration. Ce dispositif a clairement évité des arrêts d'activité en cascade. Finalement, les cours du porc sont repartis à la hausse fin mars, en France comme en Europe, marquant le recul de l'offre face à la demande.

Les éleveurs Cooperl ont de toute façon un avantage supplémentaire vis-à-vis des autres éleveurs bretons, souligne Patrice Drillet, se référant à une étude d'un centre de gestion. Leur conduite en mâle entier et « *leur génétique leur procurent une meilleure marge brute par truie (40 % d'écart)* », dit-il. Le second front qui a mobilisé Cooperl en 2022, c'est la répercussion des augmentations de charges vers ses clients.

Quelle santé pour la salaison ?

« *Ça a été un gros combat, et ça continue* », indique Patrice Drillet. Certaines hausses de tarifs ont été obtenues, mais pas toutes. Ces demandes concernaient autant le prix des viandes que des salaisons, pôle industriel majeur à Cooperl. Les charcuteries-salaisons constituent une activité importante pour le groupe. Elles concernent une quinzaine de sites industriels avec des marques reconnues comme Brocéliande, Madrange, Paul Prédault, Jean Caby, Montagne noire et Prizius.

Le niveau d'activité n'est pas communiqué, mais on peut l'estimer autour de 120 000 tonnes. Le groupe y valorise toutes les innovations qu'il a entreprises ces dernières années : porc non castré, sans antibiotiques à 0 ou 42 jours, nourris avec un aliment sans pesticides, etc.

Pour le reste, Cooperl ne communique guère sur cette activité. Pour en avoir quelques-unes, il faut se pencher sur le rapport annuel RSE de Cooperl. Dans son édition 2022, il est fait mention d'effectifs « salaisons » et « charcuterie » de 2 700 personnes. Autre information qui figure dans le rapport, l'intégration dans le groupe, fin décembre 2021, « de la société Calixte qui dispose d'une unité de production de saucissons secs (...) en Ardèche et de la société Isturāi qui dispose du site de jambon sec (...) dans la région de Bayonne. »

Du côté des investissements, enfin, Cooperl a injecté dans son parc industriel et logistique 74,2 millions d'euros. C'est un peu moins que l'année précédente (94,4 millions d'euros), mais son engagement reste important. Cooperl ne communique aucun chiffre sur les investissements budgétés cette année.

Théoriquement, ce niveau d'investissement devrait rester élevé dans les années à venir, dans les élevages comme dans les usines. Cooperl, comme tous les acteurs de la production porcine du reste, sont engagés dans un vaste mouvement de décarbonation de leurs activités. Le groupe de Lamballe s'inscrit en outre dans une trajectoire de transformation de son modèle vers plus de « durabilité » et « d'acceptabilité ». Il a pour cela lancé un programme stratégique appelé « Solutions 2030 » sur lequel il a communiqué début juin.

S'il faut retenir une chose dans ce métaprogramme, c'est ceci : Cooperl vise la neutralité carbone dès 2040.

Cooperl en Asie

Le groupe coopératif ne s'en cache pas : il a la volonté depuis dix ans de monter une filière porcine complète en Chine « pour répondre à la très forte demande locale », dit-il dans son rapport RSE 2022. Après avoir investi dans une ferme sélection en 2013, puis une salaisonnerie en 2019 avec un partenaire local (New Hope Liuhe), « acteur majeur de l'agroalimentaire sur le marché chinois », il va démarrer cette année les activités d'un centre d'insémination. Aucune information n'est donnée sur l'investissement. Mais l'on peut considérer qu'il s'agit là d'une opération stratégique pour soutenir le développement d'une filière de production sur place. Cooperl n'a pas des yeux de Chimène que pour la Chine. Il regarde également la Thaïlande où il a bâti une ferme au nord de Bangkok, dit-il. Ce dossier s'est fait avec un autre partenaire local : « Thaï Food, troisième acteur thaïlandais dans la production animale », explique le rapport RSE. En juillet 2022, Cooperl a fait partir par avion 1 300 truies vers ce site de production.



Cécile Guillou devient présidente de Picard Surgelés

L'ex-directrice générale de Franprix succède à Cathy Collart Geiger à la tête de l'enseigne alimentaire préférée des Français. Découvrez le parcours, brillant, et la feuille de route, ambitieuse, de cette dirigeante de 41 ans.



Recrutement de choix pour Picard Surgelés et ses actionnaires (Lion Capital Group et le Groupe Zouari) qui ont su convaincre Cécile Guillou de rentrer sans doute plus tôt que prévu de son année de break, décidée après plus de quatre ans aux commandes de Franprix. Cette mère de trois enfants s'est forgé un parcours professionnel brillant, qui a débuté chez McKinsey & Company, après être sortie

dans le top 10 de la promo de HEC Paris 2005. Après quatre ans dans le conseil, elle rejoint en 2009 le groupe Casino. Très vite repérée, elle se hisse en 2013 à la direction générale adjointe de Franprix, sous la houlette de Jean-Paul Mochet, avec qui elle développe notamment le concept Mandarine, présenté comme une réinvention des magasins de proximité urbains.

En 2018, à 36 ans, elle prend seule les commandes de l'enseigne dont elle devient directrice générale et intègre le board de Casino en mai 2020. À la tête de Franprix, elle s'implique beaucoup sur les sujets digitaux. Elle multiplie les collaborations avec un écosystème de start-up, déploie des initiatives sur la livraison, le vrac, lance l'application de l'enseigne, teste des méthodes de recrutement en utilisant les nouvelles technologies. Elle a aussi retravaillé l'offre de Franprix en développant notamment les machines à jus, la pâtisserie, les bars à salades, etc., mais aussi les services (financiers et services de quartier), ainsi que les partenariats externes avec Hema ou Decathlon notamment.

Accélérer encore le rythme

Autant dire que Cécile Guillou coche la plupart des cases de l'ambitieuse feuille de route que l'enseigne s'est fixée pour les prochaines années. Picard figure régulièrement dans le top 10 des enseignes préférées des Français, établi par EY-Parthenon. Le champion des freezer centers se classe 7e du palmarès 2023 et 1re enseigne alimentaire, devant E. Leclerc (9e). Et Picard, dont le CA a crû de plus de 20 % au cours des trois derniers exercices (+ 1,5 % pour le dernier) et dépasse 1,7 milliard d'euros en 2022, veut porter son parc à plus de 1 400 magasins dans les cinq ans, soit un gain de plus 250 unités. « *L'idée est d'être partout en France à moins de dix minutes des foyers de nos clients* », assure **Moez-Alexandre Zouari**, président du conseil de surveillance et actionnaire de référence de Picard Surgelés (49 % via son holding familial, le reste étant contrôlé par Lion Capital), qui a su convaincre celle qu'il avait déjà croisée et appréciée chez Franprix, l'enseigne dont son groupe est le principal franchisé.

L'an dernier, Picard a procédé à une quarantaine d'ouvertures en propre et en franchise, mais il faudra encore accélérer. Renforcer aussi le programme de fidélisation qui a déjà permis de recruter plus de 2,5 millions de clients en deux ans. Le tout en maintenant Picard au niveau de rentabilité exceptionnel atteint en 2022 (14,7 % d'Ebitda), mais aussi en accompagnant le changement de prise de contrôle de l'enseigne qui devrait passer des mains de Lion Capital à celles de la famille Zouari d'ici à la fin de l'année. Du pain sur la planche en perspective pour la nouvelle présidente de Picard Surgelés qui prend officiellement les commandes le 2 octobre.



Découvrez les parcours du nouveau duo à la tête de Biocoop



Tanguy Le Gall et Patrick Ribot, les nouveaux président et directeur général de Biocoop.

Comme révélé par LSA vendredi, Pierrick De Ronne, « a pris la décision de démissionner » de la présidence du conseil d'administration de la coopérative Biocoop. C'est Tanguy Le Gall, qui est nommé à sa place. La coopérative vient de détailler dans un communiqué son parcours. Diplômé de Paris Dauphine en master management des télécoms et médias en 1991, il intègre la coopérative en 2016 dans le cadre de la reprise d'un groupe de quatre magasins situés dans le bassin toulousain.

Après un parcours de 20 ans dans l'entrepreneuriat et des expériences très riches dans le monde du commerce et l'industrie, Tanguy prit conscience progressivement qu'un modèle différent était possible : un modèle davantage basé sur la coopération et reposant sur la recherche d'un objectif commun beaucoup plus ambitieux et stimulant que le seul objectif de performance. Dès son arrivée chez Biocoop, il s'est fortement impliqué dans les instances de la vie coopérative. Il a été élu en tant qu'administrateur en 2019. Le 8 septembre 2023, il est élu par le conseil d'administration Biocoop, président de la coopérative. Selon le communiqué, il prolongera « *le projet politique de Biocoop dans la continuité des ambitions posées par le collectif pour fer de lance commun, le développement de l'agriculture biologique dans un esprit d'équité et de coopération* ».

Un ex-directeur financier à la direction générale

Le communiqué détaille aussi le parcours du nouveau directeur général du n°1 du bio en France, avec plus de 1,4 milliard d'euros de chiffre d'affaires, Patrick Ribot. Comme l'avait également révélé LSA, il remplace Sylvain Ferry, parti de la coopérative pour Système U. Patrick Ribot, débute sa carrière dans le contrôle de gestion. Après 5 ans d'exercice au sein du Groupe St Louis, il continue sa carrière au sein du Groupe Danone durant 5 ans. En 2000, il intègre le groupe Gad pour en devenir le directeur du contrôle de gestion et des systèmes d'informations jusqu'en 2015. Il est nommé directeur administratif et financier du domaine nutrition animale du groupe Avril en 2015 et y reste 5 ans. En novembre 2020, il intègre la

Coopérative Biocoop pour y devenir le directeur financier et contrôle interne. Nommé par le conseil d'administration de Biocoop, le 8 septembre 2023, il devient directeur général par intérim pour une période de 6 mois. Patrick Ribot pilotera ainsi les affaires courantes et les feuilles de routes de la coopérative afin de maintenir le cap du leader de la bio spécialisé en France.

Poursuivre le projet militant

Tanguy Le Gall, le nouveau président ne semble pas en tout cas décidé à déroger de la ligne militante de l'enseigne. Sa première prise de parole dans le communiqué de Biocoop est sans ambiguïté : « *Militants de la première heure, nous poursuivons notre projet pour accélérer la transition écologique, l'économie sociale et solidaire et une alimentation bio exigeante. Nos fondamentaux sont plus que jamais d'actualité et il est vital de porter la voix d'une consommation plus respectueuse des Hommes et de la planète* ».

Pour rappel, la coopérative Biocoop a réalisé des ventes de 1,4 milliard d'euros en 2022, en baisse de 6% « *contre -12% pour les enseignes spécialisées dans la bio* ». Après dix ans d'une croissance à deux chiffres, le marché français du bio a été percuté par l'inflation et les ventes ont largement reculé en 2022.



Qui est l'expert nommé Country Manager France de Findus ?

Nomad Foods, leader européen du surgelé, annonce la nomination de Vincent Theismann au titre de Country Manager France chez Findus. Il possède une double expertise sur les produits de grande consommation.



Vincent Theismann est le nouveau Country Manager France chez Findus.

Nomad Foods, leader européen du surgelé, annonce la nomination de Vincent Theismann au titre de Country Manager France chez Findus. Il reportera à Arnaud Duval qui prend, en plus du marché Français, la Direction générale des marchés Belge et Hollandais pour Findus. Diplômé de l'Ecole de commerce à Strasbourg (CCI), Vincent Theismann possède une solide expérience dans l'industrie agroalimentaire au sein d'entreprises de tailles intermédiaires et globales.

Double expertise

Vincent Theismann a travaillé pour des organisations telles que Chicoree Leroux, Nautilus Food, E. Leclerc-Galec, Dr Oetker France, Sodial-Candia, Vranken Pommery et Kraft Foods France, avant de rejoindre Nomad Foods, Vincent Theismann a développé une double expertise « industriel & distributeur » sur les produits de grande consommation toutes températures. Son parcours professionnel construit autour de la négociation, le développement des catégories et le marketing est un atout pour le marché Français de Findus.

TROISIEME PARTIE :

L'ACTUALITE TECHNIQUE, JURIDIQUE & REGLEMENTAIRE



Du froid par l'électricité

À l'ère de la décarbonation des routes, le transport routier sous température dirigée bénéficie d'innovations permettant de faire du froid avec de l'électricité, voire de recharger des batteries en roulant, grâce à la récupération d'énergie *via* un essieu.

Que ce soit pour les porteurs, les semi-remorques ou les VUL, le groupe Carrier Transicold promet, aux transporteurs du froid, une réduction des émissions carbone, notamment grâce à l'électrification de leurs flottes. Pionnier et leader sur ce marché, l'équipementier veut faire du froid avec de l'électricité, en tenant compte des contraintes de la chaîne du froid. Il faisait dernièrement découvrir sa gamme en la matière.

Des véhicules électriques 100 % autonomes

L'électrification avait déjà commencé en 1999, avec le lancement de la gamme électrique de semi-remorques reposant sur la technologie « e-drive », qui consistait à équiper le groupe frigorifique diesel d'une chaîne de transmission de puissance à haute tension, afin de permettre la production de puissances frigorifiques élevées en mode électrique. Rapidement, Carrier a innové en faisant entrer sur le marché sa gamme 100 % électrique sans moteur diesel (Eco-Drive), mais des inconvénients subsistaient : l'autonomie était limitée et le système électrique dépendait du moteur.

Pour y remédier, l'équipementier a développé le vector eCool, qui se présente comme une grande plaque à fixer sur la face avant de la remorque. Fonctionnant sur batteries, la semi-remorque est désormais complètement autonome en énergie. Pour limiter le coût de la batterie, le choix a été fait de réduire sa capacité en récupérant de l'énergie depuis un essieu régénératif, la recharge pouvant ainsi s'opérer tout en roulant. Pas besoin de s'arrêter pour recharger. Cette solution présente aussi l'avantage d'être peu bruyante, sans émissions polluantes directes et sécurisée car homologuée au niveau européen, la batterie étant conforme à la réglementation ECE R100.

Innover a un coût

Les VUL ne sont pas oubliés, les systèmes Neos et Pulsor de Carrier, qui se branchent directement sur les véhicules électriques, évoluant eux aussi afin de suivre le développement des technologies de tractions des véhicules (le produit dépendant de la puissance du véhicule). Cette technologie permet aux utilisateurs de faire fonctionner le groupe frigorifique sans avoir besoin d'un bloc-batterie supplémentaire ou d'un convertisseur de tension. Avec une puissance frigorifique constante et une haute efficacité énergétique, la sécurité et la fiabilité de la chaîne du froid en ville sont ainsi assurées. *Quid* des livraisons urbaines par camion de plus grande taille ? Carrier propose une nouvelle unité de réfrigération entièrement électrique,

compatible avec les porteurs roulants à l'électricité. Compact et léger, le système Syberia eCool certifié Piek (silencieux) peut aller jusqu'à 14 kW.

Le principal inconvénient de la gamme électrique est sans surprise son coût, en raison de sa production limitée sur le marché, mais le retour sur investissement est intéressant, si l'on en croit son promoteur. La complexité de l'installation de cette solution pour les porteurs est une autre contrainte. Mais cela n'a cependant pas empêché plusieurs transporteurs d'y adhérer, comme Stef, le groupe Pomona, Jacky Perrenot ou encore Martin Brower. Toujours est-il que ce mode d'énergie convainc, puisque les solutions électriques représentent 40 % des ventes de Carrier.



Prévention des accidents au travail : fiche « Logistique » mise à jour

La campagne d'information « *Sécurité au travail : responsabilité de l'entreprise, vigilance de tous* », lancée par le ministère du Travail le 26 septembre 2023, est l'occasion d'une mise à jour de la fiche thématique « *Accident entre un engin et un piéton* ».

→ Pourquoi ? Le plan pour la prévention des accidents du travail graves et mortels 2022-2025, lancé par le ministère, vise les publics les plus exposés, parmi lesquels les jeunes et nouveaux embauchés, les intérimaires, les travailleurs détachés et les TPEPME. Il cible également les principaux risques à l'origine d'accidents graves et mortels tels que le risque routier, le risque de chutes de hauteur ou encore les risques liés à l'utilisation de certaines machines.

→ Quoi ? La fiche mise à jour rappelle spécifiquement, à partir d'un cas réel (un intérimaire tué par une chargeuse dans un entrepôt), que les circulations doivent être organisées et prendre en compte les fonctions de l'entreprise, les différents types de véhicules de transport amenés à circuler, les moyens de manutention (engins, moyens de manutention continue et autres) et les catégories de personnel accédant au site. Elle précise que la définition des voies piétonnes doit permettre d'éviter le plus possible les croisements avec les voies des engins/véhicules, demandant une vigilance particulière à l'accès aux postes de travail. Enfin, elle insiste sur l'inclusion, dans la formation des conducteurs d'engins, intérimaires compris, d'une sensibilisation aux spécificités du poste de travail, aux problèmes de visibilité du conducteur (angles, morts, vision indirecte...) et de vitesses de déplacement et distances de freinage associées.



PLF ET PLFSS 2024

Sauver les meubles

Sous couvert de « ripolinage » en vert de la fiscalité, se pourrait-il qu'elle devienne plus supportable en 2024 ? Vraisemblablement non, répondront les propriétaires de véhicules et les concessionnaires d'autoroutes, qui devraient payer le prix fort, selon les prévisions du Projet de loi de finances 2024 (PLF). Les transporteurs, eux, peuvent souffler : leur ristourne TICPE est encore préservée. Pour le reste, sans surprise, l'heure est à la rationalisation.

Projet de loi de finances

Gazole non routier (GNR) : plus de suppression du tarif réduit mais un rabotage jusqu'en 2030 (art. 11)

Il est considéré comme l'un de ces « *avantages fiscaux devenus incompatibles avec les objectifs gouvernementaux de transition environnementale et de décarbonation de l'économie* ». Il ne s'agit pas de la ristourne TICPE (voir encadré) mais du tarif d'accise préférentiel appliqué au GNR, victime d'une nouvelle manière d'en venir à bout, alors qu'il devait faire l'objet d'une suppression au 1^{er} janvier 2024. Le PLF 2024 envisage de l'augmenter de 5,99 centimes €/litre chaque année jusqu'au 1^{er} janvier 2030, date à laquelle il se verra appliquer le tarif normal. Sa répercussion est toujours à l'ordre du jour dans les contrats concernant le transport frigorifique.

Côté gazole, c'est le seul gazole agricole qui fait l'objet des foudres fiscales, les intéressés voyant leur ristourne diminuer de 2,85 centimes €/litre chaque année jusqu'au 1^{er} janvier 2030, date à laquelle leur tarif réduit serait de 23,81 centimes €/litre.

Ils l'ont échappé belle... Jolie volte-face de Bruno Le Maire, qui voulait hier encore réduire la ristourne de TICPE dont bénéficient les transporteurs routiers au prétexte que leur activité rime encore trop avec carburant fossile. Le projet de loi de finances 2024 ne porte aucune mesure de tel ordre, comme le laissait présager le discours tenu sur FranceInfo par l'intéressé, le 7 septembre 2023, relayé par l'ensemble des fédérations du secteur : « Je ne vais pas affaiblir nos transporteurs pour garder notre compétitivité » assurait alors le locataire de Bercy, le même qui assurait encore, quelques semaines auparavant, qu'il fallait faire passer à ces mêmes transporteurs l'envie de rouler au gazole. Les « pros de la route » peuvent remercier la FNTR, l'OTRE et TLF, sans oublier les grossistes, d'avoir convaincu Clément Beaune de l'intérêt de défendre leur avantage fiscal.

Nouvelle taxe sur les autoroutes et les aéroports : payer la relance du rail (art. 15)

Il s'agit de faire payer aux « *exploitants d'infrastructure de transport de longue distance* » le plan d'avenir pour les transports. Ni plus ni moins, en sachant que les intéressés (soit les transports non urbains réalisant des CA supérieurs à 120 M€ et un résultat net supérieur à 10 % sur 7 ans) n'ont pas l'intention de se laisser

faire. Le rendement attendu pour la première année est de l'ordre de 600 M€, répartis essentiellement entre les grandes concessions autoroutières et les grands aérodromes.

Fraudes aux ZFE-m : affecter les recettes aux collectivités (art. 26)

Les futures amendes relatives aux infractions aux règles de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ne devraient pas, selon cet article, figurer au compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* ». Elles devraient être affectées aux collectivités territoriales concernées, comme les amendes forfaitaires (dont les amendes majorées) générées au titre de ces ZFE-m par des systèmes de contrôle sanction automatisés. Une décision qui devrait, selon le PLF 2024, pousser les collectivités territoriales à adhérer au contrôle sanction automatisé.

Projet de loi de finances de la Sécurité sociale

Accidents du travail/Maladies professionnelles (AT-MP) : du nouveau dans l'indemnisation (art. 39)

Le régime d'indemnisation AT MP devrait évoluer, pour les assurés dont le taux d'incapacité sera consolidé au 1^{er} janvier 2025, pour faire en sorte qu'en cas de faute inexcusable de l'employeur, ce dernier ne soit pas seul à supporter la charge financière d'un préjudice fonctionnel, déjà en partie couvert par la rente AT MP.



« Un accident industriel »

La faillite de Volta Trucks, filiale de Volvo spécialisée dans les camions électriques, risque-t-elle de déstabiliser le marché du camion électrique et ralentir la stratégie de décarbonation européenne à l'horizon 2040 ? Tour d'horizon et décryptage.

Louis Guarino

« Ce qui arrive à Volta Trucks est un accident industriel. Il y a énormément de start-up européennes qui se sont lancées en souhaitant imiter Tesla pour produire de nouveaux véhicules ; sauf que cela implique d'avoir des moyens importants », analyse François Gatineau, président fondateur de Mobileese, un cabinet-conseil spécialisé en mobilité électrique. « Au-delà de la défaillance de Proterra, la trésorerie devait être tendue. En France, cela pénalise Le Petit Forestier, premier client flotte de Volta Trucks, et le fournisseur ZF. Tous les autres constructeurs de poids lourds comme Renault Trucks, Daimler, Iveco ont les reins solides pour produire des véhicules de 16 t et au-delà. Le dépôt de bilan de Volta Trucks ne va pas modifier le processus d'électrification des poids lourds qui est inéluctable, compte tenu de la feuille de route européenne. »

« L'Europe doit accélérer en matière d'autonomie »

À l'Assemblée nationale, le député Bruno Millienne (MoDem) confirme ce point de vue. *« Cela fait partie malheureusement des dommages que l'on risque de connaître si on ne structure pas la filière industrielle », explique le député des Yvelines. « Volta Trucks n'y est pour rien, l'entreprise subit la défaillance de son fournisseur de batteries et n'en a visiblement pas trouvé d'autres. C'est la preuve que l'Europe doit accélérer son autonomie et sa souveraineté énergétique en matière de batteries, qu'il s'agisse des voitures ou des camions. Nous avons la chance d'être le premier continent à s'engager dans la transition énergétique. Il appartient aux investisseurs de savoir où il convient d'investir. »* Difficile de savoir comment Le Petit Forestier va pouvoir s'adapter à la nouvelle donne. *« Il n'y a pas d'inquiétude à avoir pour ZF, fournisseur allemand de rang 1 très actif dans la fabrication de moteurs électriques pour VUL, poids lourds et bus. La vraie question est de savoir si les autres clients de Volta Trucks parviendront à retrouver des carnets de commandes », remarque François Gatineau.*

Et la stratégie bas carbone, dans tout ça ?

« Les chiffres de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) élaborés avec la filière du véhicule industriel font état d'objectifs ambitieux en matière d'électrification du parc poids lourd : 7 % en 2025, 22 % en 2030, 37 % en 2035 et 50 % en 2040 », rappelle l'expert. Problème bien connu, pour un parc total estimé à 100 000 PL électriques, il faut faire avec un coût total d'acquisition (TCO) supérieur de 15 à 20 % à celui d'un véhicule thermique. Cela n'entame pas l'optimisme de François Gatineau : « Si l'on intègre les aides publiques comme le bonus et le suramortissement, le coût d'usage est moindre. D'autant que le règlement européen AFIR

ambitionne d'équiper 15 % du réseau routier en stations de recharge pour les PL sur les grands corridors européens ».

« Aujourd'hui, l'électrique représente à peine 2 à 3 % des ventes de Renault Trucks », nuance Christophe Martin, directeur général de Renault Trucks France. « Le challenge consiste à faire bouger tout l'écosystème. Un camion vendu sur deux sera électrique en 2030. » Les chiffres gouvernementaux de la SNBC constituent donc toujours la trajectoire à suivre. « Si l'on arrivait à 40 % au lieu de 50 % du parc en 2040, cela ne serait pas un échec pour autant car on ne va pas abandonner en parallèle les énergies alternatives pour maintenir les ambitions de décarbonation de l'ensemble du parc roulant poids lourd », assure Bruno Millienne. « L'esprit de la planification écologique placée sous l'égide d'Antoine Pellion, c'est aussi de se référer à une énergie d'usage et non pas à une énergie unique. Si une flotte de PL a un rayon d'action de 200 km/jour, le transporteur a intérêt à investir dans l'électrification, qu'il s'agisse de modèles fabriqués par les constructeurs ou de modèles rétrofités. » Une manière de dire que le développement du retrofitage des poids lourds va permettre de massifier le process. « Dans la mesure où les PME ne peuvent investir dans des véhicules neufs électriques au tarif proposé en 2023, le retrofitage est un moyen de leur ouvrir l'accès au marché de l'électrique. Je ne suis donc pas inquiet au regard des objectifs de la SNBC car une filière de retrofitage s'ouvre enfin. Au reste, il ne faut pas arrêter le biogaz pour les PL. Ce n'est pas tant l'objectif d'électrification que l'objectif de décarbonation qui compte », estime l' élu.

Retrofit : un arrêté pour les véhicules lourds Une rafale de trois arrêtés a été publiée au JO du 24 octobre 2023 pour favoriser le retrofit, comme prévu dans le cadre du plan d'action national annoncé le 26 avril dernier. Ils ont été pris à la suite d'un travail technique menés avec les experts du domaine et d'une consultation publique qui s'est déroulée du 25 mai au 16 juin 2023. Leur but ? Faciliter les procédures d'homologation, à la demande des professionnels. Pour les véhicules lourds, un arrêté (29 juin 2023, NOR : TRER2318273A, JO 24 oct.) valide l'installation d'un système de dépollution efficace atteignant le niveau de dépollution Euro VI pour prétendre à un certificat Crit'Air 2.

Il met en cela à jour l'arrêté (A. 15 mai 2013, NOR : DEVR1311763A, JO 7 juin) « visant les conditions d'installation et de réception des dispositifs de postéquipement permettant de réduire les émissions de polluants des véhicules en service », et y intègre les spécificités du règlement ONU n° 132 (JOUE, 27 avr. 2018) relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation des Dispositifs antipollution de mise à niveau (DAM) destinés aux véhicules utilitaires lourds, aux tracteurs agricoles et forestiers et aux engins mobiles non routiers à moteurs à allumage par compression. Ce règlement, entré en vigueur le 22 janvier 2015, établit une méthode harmonisée pour le classement, l'évaluation et l'homologation des DAM relatifs aux particules, aux oxydes d'azote (NOx), ou aux particules et aux oxydes d'azote, ainsi que pour la détermination des niveaux d'émissions des moteurs à allumage par compression utilisés dans les applications visées au paragraphe 2. Il définit un cadre relatif à leur homologation pour différentes applications et aux niveaux d'efficacité environnementale correspondants ainsi que pour la détermination de ces niveaux dans l'homologation de type.

Pas de déremboursement de TICPE prévu en 2024



Crédit photo DR

Le ministre de l'Économie Bruno Le Maire a confirmé aux organisations professionnelles que le remboursement partiel de TICPE ne fera pas partie du Projet de loi de finances 2024.

Le déremboursement de la TICPE ne fera pas partie du PLF 2024. Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, a en effet indiqué le 7 septembre sur France Info que « les transporteurs ne [seraient] pas concernés » par l'évolution de la TICPE. Il est ainsi revenu sur les propos qu'il avait tenus en juin, créant une levée de boucliers des fédérations professionnelles.

Parmi leurs arguments, la FNTR, l'OTRE et l'Union TLF appelaient les pouvoirs publics à maintenir, faute d'harmonisation fiscale au niveau européen, le mécanisme de remboursement partiel de la TICPE pour les transporteurs. « Malgré ce mécanisme, la France est déjà au 4e rang de la fiscalité sur le gazole professionnel au niveau européen, soulignent-elles. Le supprimer serait faire du secteur français le pays le plus taxé d'Europe. Une position que le ministre a retenue : « Je ne vais pas affaiblir nos transporteurs, afin de garder notre compétitivité », a-t-il souligné, en ajoutant que la fiscalité du gazole supporté par les transporteurs français était à un niveau supérieur à ceux d'autres secteurs professionnels.

Les transporteurs engagés

Les transporteurs rappellent par ailleurs être pleinement engagés dans la transition énergétique. « Dans la continuité de la feuille de route de décarbonation et des travaux menés avec le Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE), les organisations professionnelles confirment leur volonté de travailler activement avec les pouvoirs publics à dessiner une trajectoire déterminée et réaliste pour la planification écologique du transport, ont souligné dans un communiqué commun la FNTR, l'OTRE et TLF. Il s'agit d'une démarche ambitieuse et structurante à conduire sur plusieurs années qui doit primer sur toute autre approche purement fiscale ou budgétaire. » Elles n'oublient pas de préciser que ce travail « devra intégrer notamment les conséquences de l'application du marché du carbone européen à la route en 2027, la nécessité du déploiement des réseaux d'avitaillement et les éventuelles mesures d'accompagnement du secteur envisagées ».

Les Echos

Camions, bus, cars : l'Europe avance vers la réduction des émissions de CO2

Les parlementaires européens ont adopté le calendrier de baisse des émissions de CO₂ des véhicules lourds sur la période 2030-2040. Pour les constructeurs, la piste ultime du « zéro émission » représente un très sérieux défi.



Sur le stand de Renault Trucks au Salon professionnel Solutrans, un camion électrique expérimental pour les livraisons en ville. (Stéphane Audras/REA)

Alors que tous les grands constructeurs européens de camions présentent cette semaine leurs nouveaux modèles plus verts au Salon professionnel Solutrans, près de Lyon, l'avenir du secteur se déroule en parallèle à Bruxelles et à Strasbourg. En jeu : les nouvelles normes d'émissions de CO₂ des poids lourds, camions, autobus et autocars, qui seront fortement sévèrisées à partir de la prochaine décennie.

Les députés européens ont adopté mardi les propositions antérieures de la Commission énoncées en février, prévoyant pour les nouveaux véhicules mis en circulation une réduction des émissions d'au moins 45 % à compter de 2030 (par rapport à 2019), puis -65 % sur la période 2035/2039 et enfin -90 % à partir du millésime 2040. Des objectifs déjà endossés par les ministres européens de l'Environnement mi-octobre. La dernière étape sera donc le classique trilogue, pour un aboutissement du processus législatif avant la fin de la mandature européenne, vers février prochain.

Voici deux ans, les projets précédents de Bruxelles tablaient sur un abaissement du CO₂ des poids lourds de 30 % à horizon 2030, pour ces véhicules qui représentent 6 % des émissions totales en Europe, sans précision sur la suite.

Pour une industrie qui investit sur le long terme, avec des durées de vie longues pour leurs modèles, ces coups d'accélérateur du calendrier sont malaisés à gérer. Les constructeurs ont beau investir de plus en plus dans la décarbonation de la route, « la quasi-absence d'infrastructures de recharge et l'absence de systèmes efficaces de tarification du carbone et de mesures de soutien pour remplacer les modèles conventionnels constituent des obstacles majeurs à la transition », estime l'association des constructeurs automobiles européens (Acea) qui compte aussi les fabricants de camions et bus.

Selon l'organisme, le prochain cadre juridique supposera plus de 400.000 camions zéro émission sur les routes dès 2030, soit au moins un tiers des nouvelles ventes de poids lourds chaque année. Il supposera

également un réseau européen de 700 stations de ravitaillement en hydrogène avec une capacité de 2 tonnes par jour, et au minimum 50.000 points publics de recharge électrique. Un niveau qui semble irréaliste, le secteur étant largement balbutiant.

Une panoplie de types de camions

Dans les camions, les quotas de baisse de CO₂ prévus par l'Europe ne sont qu'une moyenne, qui cache une véritable forêt, susceptible d'alimenter des rapports entiers. Au-delà du seuil de 3,5 tonnes, la segmentation retenue par l'UE compte 18 catégories de poids lourds, eux-mêmes répartis en cinq types de missions (logistique urbaine, longue distance, bennes à ordures, camions de construction, etc.). Tout ceci avec 11 familles de motorisations aujourd'hui disponibles, selon une récente étude Vision'Air, dévoilée à Solutrans par la Fédération française de la carrosserie (FFC) et le cabinet Bipe.

Le stimulus européen en faveur du « zéro émission » vise donc à resserrer ce spectre technique et promouvoir aussi vite que possible les livraisons de modèles 100 % électriques (à batteries ou à hydrogène). Au risque de marginaliser d'autres filières qui se mettent en place, comme celle du bioGNV : un carburant gazeux issu de déchets agricoles, alimentaires ou de boues d'épuration, après passage dans un méthaniseur.

Actuellement, la filière s'organise pour passer du gaz « gris » au gaz « bio », et décorrélérer les prix des deux molécules grâce à un arsenal fiscal ad hoc. Les émissions de CO₂ de bioGNV sur le cycle de vie d'un autobus sont inférieures de 77 % à celle d'un modèle diesel, selon une étude de Carbone 4.

« Le choix de principe de l'Europe est d'aller vers l'électricité. Or le transport devra se décarboner avec un mix énergétique, il faudra d'autres carburants alternatifs », estime Régis Gagnault, secrétaire général de l'association professionnelle France Mobilité Biogaz.

Denis Fainsilber