

FROIDNEWS

LE MAGAZINE PREMIUM DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE DU FROID

SPÉCIAL TECHNOTRANS !

TÉLÉMATIQUE : DES DONNÉES TOUJOURS PLUS FINES

ÉNERGIES ALTERNATIVES

RÉTROFIT : UNE INDUSTRIE QUI TARDE À
PASSER À L'ÉCHELLE

ENTRETIEN

MATTHIEU ET JEAN-BAPTISTE LAHAYE,
CO-DIRIGEANTS DE LAHAYE
GLOBAL LOGISTICS

TRANSPORT FRIGORIFIQUE

DU TRANSPORTEUR TRADITIONNEL
AU MODÈLE SOUS PRESSION



© DAIMLER

ISSN : 2492-6345 / DÉPÔT LÉGAL : A PARUTION

© RINOMIC

© LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

© GROUPE CLARETON

blueSeal®

le rideau d'air dédié au transport

BlueSeal garde vos marchandises au frais à l'intérieur de votre véhicule en faisant office de barrière efficace et continue quand les portes de chargement sont ouvertes.



Respect de la chaîne du froid



Économie de carburant



Sans contact pour les livreurs

S'adapte à tous
les véhicules :



Hydro
REDUXA®
Low Carbon
Production

La technologie du rideau d'air BlueSeal est protégée par plusieurs brevets
Découvrez nos tests et nos analyses sur www.blueseal-aircurtains.com



FROID NEWS ET TECHNOTRANS : RENDEZ-VOUS À NANTES POUR PENSER LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE DE DEMAIN

C'est avec un grand plaisir que Froid News vous annonce son partenariat avec le salon Technotrans, qui réunira du 14 au 16 octobre 2026, au Parc des Expositions de Nantes, l'ensemble de la filière du transport routier de marchandises. Trois jours durant lesquels transporteurs, constructeurs, équipementiers et professionnels de la chaîne du froid pourront échanger, s'informer et esquisser les contours d'un secteur en pleine mutation.

Pour l'occasion, Froid News a conçu un numéro spécial entièrement dédié à cet événement, distribué gratuitement sur l'ensemble du salon. Nous y avons rassemblé les tendances, innovations et témoignages qui font l'actualité du transport sous température dirigée. Et parce que rien ne remplace les échanges de vive voix, notre rédaction sera présente sur place : retrouvez-nous au stand B41, Hall XXL. Toute l'équipe de Froid News sera mobilisée pour discuter avec vous de vos enjeux, recueillir vos retours et imaginer ensemble les prochains numéros du magazine. Venez nous rencontrer !

Au sommaire de ce numéro spécial, deux dossiers qui illustrent parfaitement les mutations du secteur. Le premier consacré à la télématique : au-delà de la géolocalisation des véhicules et du suivi des températures dirigées, désormais bien installés, les acteurs du marché investissent de nouveaux territoires grâce à l'intelligence artificielle. Détection d'inattention au volant, anticipation de l'usure prématurée de certains composants, repérage des anomalies liées au carburant ou au transport : la donnée devient un véritable outil de prévention et de performance.

Le second dossier explore une question centrale pour l'avenir de la profession : celle du rétrofit. Face à la dépendance persistante au pétrole, la conversion de véhicules Diesel vers l'électrique ou l'hydrogène est techniquement possible. Reste à en mesurer la pertinence économique et opérationnelle pour les flottes frigorifiques – c'est tout l'objet de notre enquête.

Bonne lecture, et à très bientôt à Nantes !

Olivier Roussard
Directeur de la publication

FROIDNEWS

La revue de la chaîne du froid
dans le transport et la logistique.

Numéro 63 - Octobre 2026
(5 numéros par an)
www.froidnews.com

Froid News est une marque
déposée de Tema Media.

Editeur :
Tema Media S.A.S.
126, rue d'Alésia Cx 75685
75014 Paris
821 386 992 R.C.S. Paris

**Directeur de la publication
et Rédacteur en chef :**
Olivier Roussard
redaction@froidnews.com
Tél. : 06 89 96 57 77

Ont participé à ce numéro :
Laurent Meillaud, Olivier Roussard,
Guillaume Ferchaud, Elodie Fereyre,
Bruno Tallut, Wyssam Housseine.

**Editrice déléguée,
Publicité et Partenariats :**
Laurence Emery
froidnews@defis-regie.com
Tél. : 06 11 87 20 61

Directrice de clientèle :
Maëla Vercouste
maela-froidnews@defis-regie.com
Tél. : 06 07 36 24 33

Abonnements :
Carole Dubbeld
carole.dubbeld@froid-news.com

Conception graphique :
Philippe Arzur

Impression :
Imprimé en France par DB Print Nord
53, rue de la Lys
59250 Halluin

Photos et images :
Tous droits réservés (DR)

ISSN : 2492-6345
Date de parution : octobre 2026
Dépôt légal : à parution

✓ Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle des articles, textes, photos, images et illustrations parus dans la revue Froid News faite sans le consentement et l'accord préalable de l'éditeur est strictement interdite.

✓ Toute copie doit avoir l'accord du Centre Français d'exploitation du droit de Copie (CFC).

✓ Sauf stipulations contraires, tout document, reproduction, cliché ou photo, confié

à la rédaction devra être libre de toute contrainte (Y compris financières, redevance, droits...) pour lui en permettre l'édition sur tout support, y compris électronique.

✓ Sauf accords préalables, les manuscrits, textes et photos envoyés à la rédaction ne sont jamais restitués.

✓ Le magazine décline toute responsabilité quant aux manuscrits et aux photos qui lui sont envoyés.

✓ La direction et la rédaction se réservent le droit de refuser toute insertion d'articles, de publicités, d'annonces, etc., sans avoir à justifier de sa décision, en application de la loi de 1881 relative à la liberté de la Presse.

✓ Les informations contenues dans ce magazine sont placées sous la responsabilité de leurs auteurs. La revue n'est pas responsable des textes, photos, illustrations publiées qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

✓ L'annonceur est seul responsable des informations transmises au support.

✓ L'éditeur décline toute responsabilité en cas d'insertion erronée ou défectueuse. Malgré tout le soin apporté à l'élaboration de ce magazine, nous ne pouvons être tenus pour responsables d'éventuels problèmes résultant de l'application des conseils publiés.

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

Trois questions à Jean-Christophe Limousin, commissaire général de Technotrans
PAGE 06

L'activité logistique de STG prend son indépendance
PAGE 06

Dachser inaugure un terminal de transit réfrigéré en Suisse
PAGE 07

Bump intègre le réseau Alpha
PAGE 08

Barbero Transports s'équipe de 15 tracteurs MAN fonctionnant au B100
PAGE 08

Denis Bertin devient président de la Chaîne Logistique du Froid
PAGE 08

Le groupe Mutual Logistics certifié
PAGE 09

Chéreau célèbre ses 75 ans avec une série limitée de semi-remorques
PAGE 09

Sagitta Pharma mise sur Sterne pour ses livraisons nocturnes
PAGE 10

Phoenix opte pour la solution de livraison ZetesChronos
PAGE 10

ENTRETIEN

Entretien avec Matthieu et Jean-Baptiste Lahaye, co-dirigeants de Lahaye Global Logistics

PAGE 12



PAGE 06



PAGE 18

DOSSIER TÉLÉMATIQUE : DES DONNÉES TOUJOURS PLUS FINES

PAGE 28



SOLUTIONS FROID

Contrôle des groupes frigorifiques : Thermo King et Volvo Trucks s'associent
PAGE 28

Carrier Transicold met en avant les performances énergétiques de ses unités Vector S 15 et Vector HE 17
PAGE 28

PAGE 24

DOSSIER RÉTROFIT

Retrofit : une industrie qui tarde à passer à l'échelle



PAGE 26

EXPERTISE

Du transporteur traditionnel au modèle sous pression

**AGENDA
PAGE 30**

ZÉRO ÉMISSION. AGILE.

Le nouveau MAN eTGL.



VOUS DONNER LES CLÉS DU SUCCÈS POUR L'AVENIR. Avec sa propulsion entièrement électrique, sa grande manœuvrabilité et une recharge rapide innovante, le nouveau MAN eTGL de 12 tonnes pose de nouveaux jalons. Ce camion électrique dispose d'une autonomie allant jusqu'à 310 km (260 km pour une carrosserie frigorifique) et d'une capacité de batterie utile de 160 kWh avec deux packs de batteries. Enfin, il peut passer de 10 à 80 % de recharge en environ 35 minutes, ce qui permet d'optimiser les temps de pause.

Pour en savoir plus : www.truck.man

#SimplifyingBusiness*

*Simplifier votre quotidien.

MAN Truck & Bus France, société par actions simplifiées à associé unique au capital de 32 537 888 €, 318 919 065 RCS Evry, siège social : ZI, 12 avenue du Bois de l'Épine, CP 6500 Courcouronnes - 91008 Evry Cedex.



> SALON

TROIS QUESTIONS À JEAN-CHRISTOPHE LIMOUSIN, COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE TECHNOTRANS

© TECHNOTRANS

Froid News : La 21^e édition du salon Technotrans s'ouvre en 2026. Pouvez-vous nous présenter cet événement ?

Jean-Christophe Limousin : Du 14 au 16 octobre 2026, Technotrans réunira au Parc des Expositions de Nantes l'ensemble de la filière du transport routier de marchandises. Plus de 130 exposants et 8 000 visiteurs sont attendus pour trois jours consacrés aux évolutions économiques, technologiques, réglementaires et environnementales du secteur. Au programme : expositions, conférences, ateliers et essais de véhicules, dans un format privilégiant les échanges entre professionnels.

Froid News : Dans un contexte énergétique, économique et géopolitique complexe, en quoi la tenue de ce salon demeure-t-elle importante ?

J.-C. L. : Dans cette période d'incertitude, les professionnels ont besoin de pouvoir prendre du recul, confronter leurs expériences et mieux comprendre les évolutions qui impactent leurs activités. Technotrans constitue un lieu de dialogue entre les différents acteurs de la filière, mais aussi un espace pour partager des retours d'expérience et identifier des réponses aux problématiques concrètes des entreprises.

Froid News : Quelles seront les nouveautés et innovations à découvrir ?

J.-C. L. : L'édition 2026 accordera une place importante à l'électrification des poids lourds, aux infrastructures de recharge, au GNV et BioGNV, à l'hydrogène, ainsi qu'à la digitalisation et à l'intelligence artificielle. Les visiteurs pourront également expérimenter



Jean-Christophe Limousin, commissaire général de Technotrans.

certaines technologies lors des essais de véhicules. Enfin, les Trophées Technotrans distingueront des initiatives dans trois domaines : transformation technologique et digitale, évolution des métiers et capital humain, et transition environnementale et énergétique. ■

Propos recueillis par Olivier Roussard

> TEMPÉRATURE DIRIGÉE

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE DE STG PREND SON INDÉPENDANCE

© DR



Nicolas Nonon est actionnaire et président de la nouvelle entité Boréal Logistics.

Jusqu'ici opérée au sein du groupe STG, l'activité logistique prend son indépendance et devient un groupe

à part entière : Boréal Logistics, qui continuera de travailler en étroite collaboration avec STG. Fort de 850 collaborateurs, Boréal Logistics opère 12 sites répartis sur l'ensemble du territoire français et réalise 90 millions d'euros de chiffre d'affaires. Il accompagne les principaux acteurs de l'industrie agroalimentaire et de la restauration hors foyer en France. Boréal Logistics garantit une continuité totale de service et un niveau de qualité constant pour ses clients. Clients et fournisseurs conservent les mêmes interlocuteurs, les mêmes standards d'exigence et la même fiabilité opérationnelle, dans un

cadre désormais entièrement dédié à la logistique. Nicolas Nonon est nommé président de Boréal Logistics. Avec ses anciennes fonctions de PDG du groupe Soflog, il apporte au nouveau groupe une connaissance approfondie de la logistique sous température dirigée et une vision claire de son développement. Nicolas Nonon est également actionnaire de référence de Boréal Logistics, aux côtés d'un consortium d'investisseurs financiers et individuels. Cette opération a permis de renforcer les fonds propres de Boréal Logistics pour assurer ses ambitions : accélérer son développement, ouvrir de nouveaux sites en France et renforcer les capacités de ses implantations existantes. De son côté, STG se concentre sur son cœur de métier : le transport sous température dirigée, avec une stabilité financière pour accélérer sa transformation et se moderniser. ■

> LOGISTIQUE ALIMENTAIRE

DACHSER INAUGURE UN TERMINAL DE TRANSIT RÉFRIGÉRÉ EN SUISSE

Dachser vient d'inaugurer la nouvelle aile de son site de Fribourg (Suisse). Cette extension est un terminal de transit réfrigéré de près de 3 200 m², conçu pour les produits alimentaires nécessitant une température contrôlée comprise entre 2°C et 7°C. Elle assure notamment le traitement de la viande et de la charcuterie, des produits laitiers, des vins et spiritueux, ainsi que des produits de boulangerie. Équipé de 32 quais de chargement et de déchargement, ce nouvel outil vient soutenir le développement de l'activité Food Logistics de Dachser en Europe. En 2025, cette activité a généré un chiffre d'affaires global de 1,8 milliard d'euros.

L'extension du site a également permis d'accroître les capacités dédiées aux marchandises industrielles. Le nouveau bâtiment comprend ainsi 2 700 m² supplémentaires pour la manutention et dispose de huit portes de quai additionnelles. Une partie des espaces pourra également être utilisée comme zone de stockage afin de répondre aux besoins des clients.

Au total, Dachser a investi environ 12 millions d'euros dans l'extension du site, un projet qui a permis de créer une quarantaine d'emplois. L'agence de Fribourg compte aujourd'hui environ 210 personnes. Un nouveau parking pouvant accueillir environ 125 camions a également été construit pour offrir des conditions optimales aux

© DACHSER/ JOHANNES MEGER



conducteurs travaillant pour Dachser. À travers ce projet, le groupe renforce aussi son engagement en faveur de la transition énergétique puisque grâce à des infrastructures dédiées, à terme, le site produira près d'un mégawatt-crête d'électricité. ■

RKair by Rkcom

RIDEAU D'AIR RKAIR POUR
CAMION FRIGORIFIQUE



RIDEAU D'AIR RKAIR INDUSTRIE POUR
ENTREPÔT À TEMPÉRATURE CONTRÔLÉE



Rkcom

Tél. : +33 (0) 632 15 41 84

email : roland.klingen@rk-com.fr

> ELECTRIFICATION

BUMP INTÈGRE LE RÉSEAU ALPHYA

Bump, spécialiste de la recharge électrique des véhicules lourds et des flottes d'entreprises, est depuis mars dernier l'un des partenaires d'Alpha, le réseau de bornes mutualisées entre transporteurs membres. Avec 139 transporteurs actionnaires, 197 sites, et 445 bornes de recharge réparties sur toute la France, la coopé-



Avec déjà plus de 22 000 bornes opérées, Bump vise les 23 000 d'ici fin 2026.

ration Alpha s'adresse aux acteurs du transport sur la voie de l'électrification. Les transporteurs adhérant ont accès à un réseau de recharge constitué des bornes déployées par l'ensemble des membres actionnaires. Autre avantage :

ils bénéficient d'un contrat d'électricité négocié collectivement, avec à la clé des tarifs plus compétitifs, alors que les sessions de recharge poids lourds ont augmenté de plus de 100 % en un an, selon les chiffres d'Advenir. ■

> ENERGIE

BARBERO TRANSPORTS S'ÉQUIPE DE 15 TRACTEURS MAN FONCTIONNANT AU B100

L'entreprise Barbero Transports, basée à Saint Laurent du Var et spécialisée dans le transport frigorifique et la messagerie industrielle, vient de renouveler une partie de sa flotte avec quinze tracteurs MAN TGX de 480 ch. Ces derniers sont équipés de la chaîne cinématique MAN D30 PowerLion, qui réduit jusqu'à 5 % la consommation de carburant. Ils sillonneront les routes de France et d'Italie pour quelque 120 000 kilomètres par an. « Nous avons choisi ces quinze MAN TGX par l'intermédiaire du groupement ASTRE dont nous faisons partie et grâce à la relation avec Azur VI, concessionnaire MAN, qui a su nous proposer la meilleure solution répondant à nos besoins. Afin de décarboner notre flotte, nous avons choisi le B100 pour l'ensemble de ces véhicules », déclare Patrick Barbero, président de Barbero Transports.

Six cuves situées dans les différents entrepôts de la société, deux à Saint-Laurent-du-Var, et Château-Renard, une à Bourg-en-Bresse et une à Bessan, permettent à Barbero Transports d'effectuer tous leurs trajets avec du B100 fourni par Saipol - Oleo100, assurant ainsi une réduction des émissions de CO₂ de plus de 60 % et des particules fines de maximum 80 %. Barbero Transports assure des prestations globales aussi bien en France que vers l'international. Il dispose de 4 500 m² d'entrepôts frigorifiques, répartis sur trois sites, comprenant 59 portes de quai, ainsi que de 500 m² d'entrepôts à température ambiante, le tout implanté sur un terrain de 32 000 m². ■



© BARBERO TRANSPORTS / MAN TRUCK & BUS

> NOMINATION

DENIS BERTIN DEVIENT PRÉSIDENT DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID

L'ors de son assemblée générale, la Chaîne Logistique du Froid a élu Denis Bertin, conseiller du président et de la direction générale du groupe Perrenot, à sa présidence. Cette élection s'inscrit dans une volonté de continuité des actions engagées par Bertrand Bompas, à qui il succède, tout en



Denis Bertin, nouveau président de la Chaîne Logistique du Froid.

donnant une nouvelle impulsion à la représentation des entreprises du transport, de la logistique et de l'entrepôt sous température dirigée. La profession entend ainsi plus que jamais porter une voix forte, unie et constructive. Cette nouvelle présidence s'appuie également sur un conseil d'administration renouvelé, associant dirigeants expérimentés et nouvelles forces vives issues des principaux métiers de la chaîne logistique du froid. ■

© LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID

> SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

LE GROUPE MUTUAL LOGISTICS CERTIFIÉ

Mutual Logistics annonce l'obtention de la certification IFS Logistics Version 3 pour ses sites d'Allonnes (72) et de Bollène (84). Cette dernière évalue la maîtrise de la sécurité alimentaire, la traçabilité tout au long de la Supply Chain, le respect des normes d'hygiène et de process et l'amélioration continue des pratiques. L'obtention de cette certification salue la rigueur dont font preuve les collaborateurs de Mutual Logistics. « Nous sommes très fiers de la certification IFS Logistics de nos sites d'Allonnes et de Bollène, qui valorise le travail collectif de nos équipes. Elle démontre notre capacité à répondre aux standards les plus exigeants du marché et à garantir à nos clients une qualité de service irréprochable. », indique Vincent Denis, président. ■

> EDITION SPÉCIALE

CHÉREAU CÉLÈBRE SES 75 ANS AVEC UNE SÉRIE LIMITÉE DE SEMI-REMORQUES

Pour célébrer ses 75 ans, Chéreau dévoile une série spéciale produite à seulement 75 exemplaires. Une édition immédiatement reconnaissable, qui rend hommage à l'histoire de la marque, née en 1951. La série spéciale 75^e anniversaire se distingue tout d'abord par un décor exclusif, décliné sur les flancs, les portes arrière et jusque sur le pavillon de la semi-remorque. Le logo Chéreau 75^e anniversaire est réalisé en inox. Le châssis adopte une finition noire, tandis que la plaque de protection du réservoir reçoit elle aussi le logo anniversaire. À l'arrière, une plaque gravée vient signer cette édition limitée. Bien entendu, pour ceux qui le souhaitent, le sur-mesure reste ouvert sur cette édition spéciale : peintures, équipements, finitions, aménagements spécifiques. ■

© CHÉREAU



LEX
Equipements Transports Logistics

ERGOBAR DEMI-GRILLE : Plus de sécurité pour les transports en fourgon !

LA DEMI-GRILLE est une déclinaison de la gamme ERGOBAR barres à patins destinée aux professionnels du transport en fourgon et frigorifique.



Innovant : DEMI-GRILLE fixée sur deux barres de blocage reliées entre elles, pour augmenter la surface d'appui de 600 x 1400 mm et ainsi renforcer le maintien des marchandises sur palettes ou rolls, même sur des grandes hauteurs

Ergonomique : légère et rapide à mettre en place, elle comporte une poignée à hauteur de bras qui limite les TMS (troubles musculosquelettiques)

Position parking : reste en place une fois déverrouillée

Capacité : 300 daN (en blocage uniforme)

Dimensions : disponible en 3 versions ajustables : 2,30 m à 2,80 m - 1m78 à 2m28 - 2m40 à 3m50



TECHNOTRANS

14 au 16 octobre 2026
Parc des expositions NANTES

Venez nous rencontrer !

LEX
Equipements Transports Logistics

L-EX - 69780 MIONS

+33 (0)4 72 45 91 49

info@l-ex.fr

www.l-ex.fr



A WORLD OF COMFORT

Eberspächer



CAISSONS DE TRANSPORT - À TEMPÉRATURE DIRIGÉE COLDTAINER



Respect de la chaîne du froid : -35°C à +40°C



Remontée des données / informations en temps réel



Version autonome disponible (batterie intégrée)

SCANNEZ



> LOGISTIQUE PHARMACEUTIQUE

SAGITTA PHARMA MISE SUR STERNE POUR SES LIVRAISONS NOCTURNES

© DR / I/A



Pour accompagner le développement de son offre de livraison premium, Sagitta Pharma fait évoluer son partenariat (en cours depuis 2019) avec le groupe Sterne. Ce choix s'appuie sur l'expertise du groupe en matière de livraison premium et bas

carbone, en cohérence avec l'engagement RSE de Sagitta Pharma dans le déploiement de ses services logistiques. Déjà déployée auprès d'une vingtaine d'officines, cette prestation sera progressivement étendue à près d'une centaine de pharmacies. Ces

dernières bénéficieront ainsi d'une prise de commande plus tardive, tout en étant livrées avant l'ouverture de leur officine dès le lendemain matin.

Depuis plus de quinze ans, Sagitta Pharma développe un modèle associant centrale d'achats pharmaceutiques, activité de grossiste-répartiteur et services digitaux dédiés aux pharmacies d'officine. Cette expertise lui permet d'accompagner plus de 3 560 pharmacies clientes, avec une offre de plus de 18 000 références. Son organisation logistique s'appuie sur un site de plus de 5 000 m² à Fondettes (37), 90 préparateurs de commandes et 130 collaborateurs, pour un chiffre d'affaires groupe de 285 millions d'euros en 2025. Cette solution d'approvisionnement leur permettra de réduire leurs niveaux de stock, de limiter les ruptures et d'améliorer la disponibilité des médicaments. En réalisant les livraisons en dehors des heures d'activité des officines, Sagitta Pharma et Sterne offrent également une organisation plus fluide pour les équipes, sans perturbation de l'accueil et de l'accompagnement des patients. ■

> DISTRIBUTION PHARMACEUTIQUE

PHOENIX OPTÉ POUR LA SOLUTION DE LIVRAISON ZETESCHRONOS

En Tchéquie, le grossiste pharmaceutique Phoenix lékárenský velkoobchod digitalise son processus de distribution pharmaceutique avec la solution de livraison Track & Trace de ZetesChronos. La nouvelle solution remplace leur système existant, en intégrant les technologies les plus récentes et des terminaux de la marque Honeywell, afin de moderniser les opérations d'exécution du dernier kilomètre. ZetesChronos permet à l'entreprise de gérer l'ensemble des commandes sur une plate-



© ZETESCHRONOS/PHOENIX

forme unique, renforçant ainsi ses capacités globales de pilotage. La solution optimise le chargement des véhicules, la logistique du dernier kilomètre et la capture des données, dont les signatures électroniques. Les livreurs ont désormais la possibilité de communiquer directement avec toutes les parties prenantes, tandis que le personnel du back-office peut gérer le statut des commandes en temps réel pour répondre aux questions ou résoudre les litiges. ZetesChronos permet également de surveiller

les conditions de transport des marchandises et d'informer automatiquement les livreurs du contrôle qualité des produits qu'ils transportent, tout au long de la livraison. Pour atteindre ses objectifs en termes de développement durable, Phoenix doit réduire les kilomètres inutiles et les documents papier, mais aussi prévenir le gaspillage et la perte de qualité. Le système de ZetesChronos intègre la logistique retour et la gestion dynamique des livraisons et des ramassages non planifiés, afin de réduire l'empreinte carbone. ■

2 millions de tonnes de CO₂ économisées depuis 2018



**Pionnier.
Producteur français.
100% colza français.**



CONTACTEZ-NOUS !

Saipol
Avril



www.oleo100.com
01 40 76 01 00



ENTRETIEN AVEC **MATTHIEU ET JEAN-BAPTISTE LAHAYE,** CO-DIRIGEANTS DE LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

Matthieu Lahaye et Jean-Baptiste Lahaye co-dirigent Lahaye Global Logistics, un groupe familial de transport et logistique, au sein duquel la température dirigée occupe une place importante, ainsi que la transition énergétique. Les deux frères ont accepté un entretien avec Froid News, publié sous forme de questions et réponses croisées.

Matthieu Lahaye (à gauche)
et Jean-Baptiste Lahaye,
co-dirigeants de Lahaye Global Logistics.

Froid News : Pouvez-vous présenter la société Lahaye Global Logistics à nos lecteurs ?

Matthieu Lahaye : Lahaye Global Logistics est un groupe familial indépendant créé en 1953, spécialisé dans le transport et la logistique. Nous réalisons aujourd'hui environ 260 M€ de chiffre d'affaires et employons près de 1 600 collaborateurs. Nos activités couvrent le transport routier, la logistique, la distribution, l'affrètement, le transport multimodal rail-route ainsi que plusieurs métiers complémentaires. La température dirigée occupe une place importante dans notre organisation, notamment auprès des industriels de l'agroalimentaire et des acteurs de la grande distribution.



Le siège social de Lahaye Global Logistics.

F. N. : Pouvez-vous nous raconter brièvement l'histoire de son développement depuis sa création ?

M. L. : L'entreprise a été créée en Bretagne en 1953 et s'est développée progressivement autour de son métier historique de transporteur routier. Nous sommes aujourd'hui la troisième génération familiale à diriger le groupe. Au fil des années, nous avons fait le choix de nous diversifier, à la fois géographiquement et dans nos métiers, afin de pouvoir proposer une solution globale à nos clients : transport, logistique, distribution, multimodal, palettes...

Notre développement reste guidé par une logique assez simple : conserver notre ADN d'entreprise familiale, la proximité et la réactivité qui vont avec, tout en ayant la taille, les compétences et les capacités d'investissement d'un groupe national.

F. N. : Comment votre groupe est-il structuré ?

M. L. : Nous disposons d'environ 25 implantations et agences. Notre organisation combine deux approches. Nous sommes très décentralisés sur le plan opérationnel : nos responsables de filiales, directeurs et équipes d'exploitation disposent d'une forte proximité avec leurs clients et leur activité. En revanche, nos fonctions support sont très centralisées au niveau du groupe. Les ressources humaines, la finance, l'informatique, les achats, l'immobilier,

la prévention, l'ingénierie ou encore les sujets liés à la transition énergétique sont ainsi pilotés de manière transverse. Cette organisation nous permet de conserver beaucoup d'agilité sur le terrain tout en bénéficiant de la puissance et de l'expertise d'un groupe structuré.

F. N. : Quelle zone couvrez-vous en France ?

M. L. : Notre implantation historique est particulièrement forte dans le Grand Ouest, mais notre développement nous permet aujourd'hui de couvrir une très grande partie du territoire français. Cette

« NOUS SOMMES CONVAINCUS QU'IL FAUT PROGRESSIVEMENT DIVERSIFIER NOS SOURCES D'ÉNERGIE »

densité de réseau est importante. Elle nous permet de mutualiser les moyens, d'optimiser les plans de transport et de construire des organisations nationales tout en conservant une forte proximité locale.

F. N. : Êtes-vous implantés dans d'autres pays ?

M. L. : Historiquement, nos implantations étaient principalement françaises, mais

nous sommes également présents au Royaume-Uni depuis cette année. Nous réalisons par ailleurs depuis longtemps des opérations internationales et accompagnons nos clients sur différents flux européens à travers nos activités de transport et d'affrètement.

F. N. : Quels services proposez-vous plus particulièrement dans le domaine du froid ?

Jean-Baptiste Lahaye : Notre activité dans le froid ne se limite pas au transport. Nous proposons également des prestations logistiques en température dirigée. Nous centralisons notamment une partie importante des opérations logistiques au départ du Grand Ouest, à partir desquelles nous organisons ensuite des lignes nationales permettant d'approvisionner des bases de la grande distribution sur l'ensemble du territoire. Nous accompagnons ainsi nos clients sur une chaîne complète, allant de la logistique et de la préparation jusqu'au transport national sous température dirigée.

Le froid demande une exploitation particulièrement rigoureuse : respect des températures, ponctualité, traçabilité, continuité du service et capacité à réagir très rapidement en cas d'aléa.

F. N. : Quelles sont les particularités de vos services ?

J.-B. L. : La première particularité est >>>

» certainement la proximité. Elle fait véritablement partie de l'ADN de Lahaye Global Logistics. Nous entretenons une relation très directe avec nos clients, et particulièrement avec les professionnels de la chaîne du froid. C'est également un engagement personnel de notre part : Nous sommes très attachés à la qualité de service, à la réalité du travail quotidien de nos équipes et à notre capacité à répondre rapidement aux problématiques de nos clients.

Mais notre différence repose également sur notre capacité d'ingénierie et d'innovation. Nous cherchons continuellement à imaginer de nouvelles organisations, à tester de nouveaux matériels et à faire évoluer nos schémas de transport. Le rail-route, le développement très rapide

de notre flotte de poids lourds électriques ou encore nos investissements dans les infrastructures de recharge en sont de bons exemples.

F. N. : Vos services sont-ils labellisés, y compris dans le domaine du froid ?

J.-B. L. : Oui. Nous sommes notamment certifiés IFS Logistics sur nos activités concernées en température dirigée. Cette certification est particulièrement importante dans le domaine alimentaire puisqu'elle structure et garantit un haut niveau d'exigence en matière de sécurité des produits, de traçabilité, de maîtrise des processus et de qualité.

Au-delà de la certification, nous accordons beaucoup d'importance à la conformité des

matériels, au respect de la chaîne du froid et aux cahiers des charges spécifiques de chacun de nos clients.

F. N. : Comment travaillez-vous avec les professionnels de la chaîne du froid ?

J.-B. L. : Avec beaucoup de proximité. C'est probablement l'un des éléments les plus importants de notre manière de travailler. Nous ne souhaitons pas simplement être un prestataire qui reçoit un plan de transport et l'exécute. Nous voulons comprendre les contraintes industrielles, logistiques et commerciales de nos clients afin de construire les organisations avec eux.

Les contraintes sont de plus en plus complexes : horaires de livraison, disponibilité des conducteurs, coûts, réglementation, énergie, décarbonation, disponibilité des infrastructures... Cela nécessite de partager davantage d'informations et de raisonner ensemble sur la durée.

F. N. : Comment se porte votre marché actuellement ?

M. L. : Le marché reste compliqué et assez contrasté. Les volumes ne sont pas toujours réguliers et nos coûts d'exploitation ont fortement évolué ces dernières années : salaires, matériels, énergie, financement...

Nous constatons parallèlement une attente beaucoup plus forte de nos clients concernant la décarbonation. On ne nous demande plus seulement un prix et une qualité de service. On nous demande également quelle sera l'empreinte carbone du transport et quelles solutions alternatives nous sommes capables de proposer. C'est une contrainte supplémentaire, mais c'est également une formidable opportunité pour réinventer notre métier.

F. N. : Quelle est l'importance de la concurrence ?

M. L. : La concurrence est évidemment très forte dans le transport et la logistique. Notre ambition n'est pas d'être systématiquement le moins cher. Nous souhaitons faire la différence par la qualité de service, la proximité avec nos clients,

Camion frigorifique de Lahaye Global Logistics.



© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS



© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

Camion électrique en recharge.

notre réactivité, mais également par notre capacité d'ingénierie et d'innovation. L'innovation fait véritablement partie de l'ADN du groupe. Nous essayons régulièrement de sortir des schémas traditionnels du transport pour proposer de nouvelles organisations. Nous avons par exemple été très engagés dans le développement du rail-route et nous sommes aujourd'hui particulièrement moteurs dans l'électrification du transport lourd. Cela passe par les véhicules eux-mêmes mais également par les infrastructures de recharge, les nouveaux matériels et plus globalement par toute l'ingénierie nécessaire pour rendre ces nouvelles solutions opérationnelles. Notre indépendance familiale constitue également un avantage important : elle nous permet de prendre des décisions rapidement et surtout d'investir avec une vision de long terme.

F. N. : Votre entreprise a-t-elle été impactée par la situation dans le détroit d'Ormuz ?

J.-B. L. : Nous sommes principalement impactés indirectement par les conséquences de ces tensions sur le prix et la volatilité des énergies, notamment du gazole. Pour un groupe comme le nôtre, qui exploite plusieurs centaines de véhicules, une variation importante du prix du carburant a évidemment des conséquences économiques très rapides. Cette situation rappelle surtout à quel point notre métier reste dépendant des énergies fossiles et de facteurs géopolitiques sur lesquels nous n'avons aucune maîtrise.

F. N. : Cette situation vous a-t-elle amené à repenser votre stratégie ?

J.-B. L. : Elle conforte surtout une stratégie que nous avons déjà largement engagée. Nous sommes convaincus qu'il faut progressivement diversifier nos sources d'énergie. C'est à la fois un sujet environnemental, économique et de souveraineté énergétique. Nous ne pensons évidemment pas que le diesel va disparaître du transport lourd du jour au lendemain. En revanche, lorsque nous pouvons réaliser aujourd'hui un transport

Agence de Lyon.



Stockage rack.

avec de l'électricité produite en France plutôt qu'avec du pétrole importé, nous avons tout intérêt à développer cette solution.

F. N. : Pouvez-vous nous en dire plus sur vos actions de décarbonation, notamment en température dirigée ?

J.-B. L. : C'est actuellement l'un des axes d'investissement les plus importants du groupe. Nous avons déjà une vingtaine de

poids lourds électriques en exploitation et nous devrions atteindre environ 35 véhicules d'ici mi-octobre. Notre objectif est d'arriver à environ 60 poids lourds électriques en 2027.

Nous avons déjà dépassé le million de kilomètres parcourus en électrique. Cela nous donne désormais un véritable retour d'expérience et nous permet de passer d'une logique d'expérimentation à une logique de déploiement industriel.

© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

>>>

» Mais acheter des camions électriques ne suffit pas. Nous investissons donc massivement dans les infrastructures de recharge sur nos propres sites. Nos sites de Vern-sur-Seiche, Cesson-Sévigné et Ételles sont notamment équipés, et d'autres implantations vont suivre comme Grand-Fougeray, Bulléon, Poitiers, Nantes ou Lyon. Nous travaillons également sur la fiabilité de ces infrastructures et sur le stockage de l'énergie afin de sécuriser nos capacités de recharge.

Dans le froid, le défi est particulièrement intéressant puisqu'il faut intégrer à la fois l'énergie nécessaire à la traction du véhicule et celle nécessaire au maintien de la température. Cela nous oblige à travailler extrêmement précisément sur les consommations, les kilométrages, les temps de recharge et les plans de transport. C'est justement là que notre capacité d'ingénierie prend tout son sens. Nous continuons parallèlement à développer le rail-route. Nous sommes convaincus qu'il n'existera pas une solution énergétique unique. La décarbonation du transport passera par un ensemble de technologies et d'organisations adaptées à chaque type de flux.

F. N. : Quels sont les principaux axes de développement chez Lahaye Global Logistics ?

M. L. : Le premier est clairement la transition énergétique.

Le deuxième est l'innovation et l'ingénierie autour de nos métiers. Nous voulons continuer à imaginer de nouveaux schémas de transport et à utiliser les nouvelles technologies pour rendre nos organisations plus performantes.

La digitalisation est également très importante. Nous disposons d'énormément de données et nous devons mieux les exploiter pour améliorer les plans de transport, les taux de remplissage, la productivité et la qualité de service.

Enfin, nous souhaitons continuer à développer nos activités logistiques et en température dirigée, en capitalisant notamment sur notre implantation très forte dans le Grand Ouest et notre capacité à rayonner ensuite à l'échelle nationale.

Agent de quai.



© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS



© DR LAHAYE GLOBAL LOGISTICS

Bureaux.

F. N. : Prévoyez-vous de lancer de nouveaux services ?

M. L. : Nous développons surtout de nouvelles solutions autour du transport décarboné et de l'optimisation des schémas logistiques. Notre ambition est de pouvoir proposer progressivement à nos clients des organisations complètes intégrant véhicules électriques, infrastructures de recharge, optimisation des flux et, lorsque cela est pertinent, transport multimodal. Nous ne voulons pas faire de l'innovation pour communiquer. Les nouvelles solutions doivent apporter une vraie valeur au client, être fiables opérationnellement et trouver progressivement leur équilibre économique.

F. N. : Quelle place souhaitez-vous tenir dans les années à venir ?

M. L. : Nous voulons continuer à grandir tout en conservant notre indépendance

et notre culture familiale. Le secteur du transport va énormément évoluer au cours des dix prochaines années. La transition énergétique, la digitalisation, l'évolution des matériels et les difficultés de recrutement vont profondément transformer les organisations. Nous voulons être parmi les groupes indépendants français capables d'accompagner et même, autant que possible, d'anticiper cette transformation. Notre objectif est de conserver suffisamment de taille pour investir et développer de nouvelles solutions, tout en restant suffisamment agiles et proches du terrain pour ne jamais perdre ce qui fait notre ADN. C'est cette combinaison entre notre ADN familial, notre culture opérationnelle et notre capacité à innover qui doit permettre à Lahaye Global Logistics de continuer à se développer dans les années à venir. ■

**Propos recueillis
par Olivier Roussard**

SOFRIGAM,

& COLDWAY TECHNOLOGIES®

VIKTOR

LE FROID QUI LIBÈRE L'AUTONOMIE
DES FLOTTES **ÉLECTRIQUES**



AUTONOME

sans batterie externe



DÉCARBONÉ

Zéro CO₂, zéro WGP,
zéro ODP



DURABLE

> 12 ans



Application Coldtrace BLE

PERFORMANCE VALIDÉE EN CONDITIONS RÉELLES ESSAI EN CIRCUIT URBAIN ET PÉRI-URBAIN CHEZ OOFRAIS (ROUEN)

Température maintenue sur toute la durée du test.

OOFRAIS

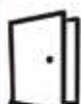
Groupe Sofrilog



5,74 t CO₂ eq
évitée/an/véhicule



193 Km
parcours



17
ouvertures
de portes



9 h
de tournée



“

Président de OOFRAIS, Stéphane Colin :

« Rouler ou livrer : les solutions d'électrification pour les véhicules légers frigorifiques sont souvent bridées par des problématiques d'autonomie. L'offre technique Sofrigam + Ford nous permet de tester une solution innovante. »



**ACCÉLÉREZ LA
DÉCARBONATION DE VOTRE
FLOTTE FRIGORIFIQUE.**

**REJOIGNEZ LES PREMIERS
UTILISATEURS VIKTOR**



Programme de tests en
condition réelles : oct-janv 2027



Nombre de places limité



Retours d'expérience
partagés

FABRIQUÉ
EN FRANCE



› TRANSPORT

TÉLÉMATIQUE : DES DONNÉES TOUJOURS PLUS FINES

© SCANIA

En plus de la localisation des véhicules, et du suivi de températures dirigées, les acteurs couvrent de nouveaux champs grâce à l'IA : la détection d'inattention, l'usure prématurée de certains composants et les anomalies liées au carburant ou au transport.

Gâce aux capteurs implantés sur leurs camions, les constructeurs proposent déjà toute une panoplie

de services numériques. Pour les faire connaître, Daimler a pris la décision d'offrir pendant 36 mois certains produits de

son offre Fleetboard lors de l'achat de nouveaux véhicules Diesel ou électriques. Chez Iveco, les clients peuvent retrouver sur un portail des données sur la géolocalisation, mais aussi le comportement de conduite et la consommation d'énergie (carburant, niveau de charge des véhicules électriques). Le constructeur fournit aussi des recommandations. Ainsi, la nouvelle

fonction Professional Fuel Advising assure un suivi continu de la consommation de carburant et formule des objectifs adaptés, que les gestionnaires de flottes peuvent ensuite appliquer. Quant au service Uptime Monitoring, il permet de détecter les anomalies sur les composants clés et de lancer une intervention préventive. Cette solution a déjà permis de réduire de 24 % les temps d'immobilisation imprévus chez les clients d'Iveco à travers le monde. Les constructeurs ont déployé massivement des véhicules connectés (plus d'un million chez Volvo !), dont les plus récents peuvent être mis à jour par des logiciels téléchargés sans fil. Que ce soit chez Daf, Daimler, Iveco, Man, Scania et Volvo, ces camions sont des ordinateurs sur roues. Et l'enjeu consiste à exploiter les données pour améliorer la conduite et proposer de nouveaux services. Dans l'utilitaire, on suit le même schéma. Volkswagen Véhicules Utilitaires réunit par



exemple au sein de son offre « Connect Pro » ses solutions numériques destinées aux clients professionnels au sein d'un écosystème connecté reliant les véhicules, les flottes, les conducteurs et les ateliers. Grâce à l'exploitation des données, le système favorise également la maintenance prédictive. Et l'offre anticipe déjà sur de futurs services comme la gestion de la recharge,

le suivi d'espaces de chargement connecté et la livraison autonome.

DES OFFRES GLOBALES

Toutefois, la difficulté vient du fait que les transporteurs peuvent avoir des flottes multimarques et que les remorques embarquent également des solutions connectées. Et puis, il faut aussi pouvoir se connecter >>>

Gamma-Wopla

PLASTIC BOXES



Smart-Flow

PLASTIC PALLETS



We design packaging. You move smarter.

Des solutions logistiques conçues pour les exigences de la chaîne du froid.

Palettes et bacs plastiques réutilisables pour optimiser le stockage, le transport et la manutention de vos produits sensibles.



Découvrez nos solutions pour la chaîne du froid

gw-sf.com

» aux logiciels de TMS, comme ceux que propose Akanea. « C'est la colonne vertébrale de l'entreprise, et qui fait le lien avec les données sociales », rappelle Nicolas Ferreira, directeur marketing pour la supply chain. « On s'efforce de proposer des solutions ouvertes, compatibles avec la télématique ». Dès lors, comment faire pour récupérer les données et ne pas se retrouver avec plusieurs systèmes à gérer ? C'est précisément le métier des acteurs de ce secteur, qui sont assez nombreux. Il y a à la fois des spécialistes venus de la communication comme Targa Telematics, ou Océan (exploité par le groupe Shiftmove, qui a racheté l'entreprise à Orange), mais aussi des équipementiers venus de l'automobile comme Michelin, qui a racheté Masternaut en 2019, et a développé une offre globale (Michelin Connected Fleet), ou encore Bridgestone qui a racheté Webfleet. Entre les deux, toute une galaxie de fournisseurs qui essaient de se différencier par le service (optimisation de tournées, gestion de la remorque et du groupe froid). La plupart des acteurs proposent des solutions qui viennent s'interfacer avec le bus CAN (le

réseau par lequel transitent les données en provenance des calculateurs) des véhicules. Les informations sont ensuite renvoyées vers un portail sur lequel peut se connecter le gestionnaire de flottes. Pour les exploitants qui n'ont pas de véhicules

« TOUTE UNE GALAXIE DE FOURNISSEURS ESSAIE DE SE DIFFÉRENCIER PAR LE SERVICE »

connectés, il existe des offres de plateformes embarquées permettant d'assurer la géolocalisation en temps réel, la remontée de données sur le tachygraphe, la gestion des cartes conducteur et bien sûr de précieuses informations sur la consommation et le style de conduite. Les chauffeurs disposent pour leur part d'une application sur smartphone ou tablette pour faciliter la remontée d'incidents ou simplement valider en temps réel leurs livraisons. Les deux questions qui reviennent le plus chez les transporteurs, par rapport à leurs chauffeurs, sont : « Où es-tu ? », et « Où

en es-tu ? », rappelle Gilles Kitchiguine, directeur des comptes stratégiques chez Sinari.

FOCUS SUR L'ÉCOCONDUITE

Alors que les carburants sont au plus haut, l'incitation à l'écoconduite prend une importance particulière. Chez Scania, la fonction ProDriver – au sein de l'appli Scania Driver – joue le rôle de coach numérique en donnant des conseils pour réduire de 5 % la consommation. Un acteur comme Sinari propose pour sa part de remonter les données sur la conduite des chauffeurs avec la consommation, les accélérations et freinages, le régime moteur, mais aussi l'utilisation du régulateur de vitesse et même le passage en mode roue libre (en levant le pied de l'accélérateur, la transmission se découple et le véhicule utilise son élan naturel pour parcourir de plus grandes distances sans consommer de carburant). Ce qui permet de sortir des rapports d'écoconduite avec des notes d'évaluation. Ce tableau de bord permet au gestionnaire de parc d'identifier les chauffeurs qui consomment le plus et d'engager ensuite des programmes de sensibilisation. Se basant sur des chiffres du CNR (Conseil National Routier), Sinari indique que les carburants représentent un cinquième des coûts de revient. L'éditeur souligne au passage que l'installation d'un système télématique est éligible aux Certificats d'Economie d'Énergie (fiche TYRA-EQ-103). En plus du suivi personnalisé de la consommation, toujours en lien avec le carburant, une autre tendance est de détecter les variations de la jauge pour prévenir les vols. Le système mémorise le niveau lorsque le véhicule est à l'arrêt et lorsque le contact est coupé. L'alerte se déclenche quand une différence notable est constatée lors du redémarrage.

LA PRESSION RÉGLEMENTAIRE

Dans son livre blanc sur la télématique, Sinari rappelle que les marges dans le transport (2 à 3 %) sont parmi les plus faibles d'Europe, et qu'une variation minime des coûts suffit à faire basculer les entreprises. Le fait de pouvoir localiser ses véhicules en temps réel, s'assurer que les missions sont menées



© DAIMLER

dans les temps et pouvoir optimiser les tournées pour gagner du temps (et donc de l'argent) relève donc du bon sens. Mais, il y a aussi la pression réglementaire. Outre le tachygraphe intelligent, et l'obligation de communiquer les émissions de CO₂ aux donneurs d'ordres, de nouvelles règles font leur apparition. Il y a par exemple la facturation électronique, applicable depuis septembre pour les grandes entreprises et les entreprises de taille intermédiaire. Pour sa part, Akanéa indique qu'une autre évolution est la généralisation annoncée de la lettre de voiture électronique (ou eCMR), une version digitale du contrat qui régit le transport routier de marchandises entre 58 pays dans le monde. L'obligation ne concerne pas les transporteurs, mais les autorités de contrôle pour se conformer au règlement européen eFTI (Electronic Freight Transport Information). Mais, il vaut mieux anticiper l'apparition de ce standard, qui vise à supprimer le papier.



Par ailleurs, il y a aussi le retour de l'écotaxe qui se prépare avec l'application en 2027 du péage électronique R-Pass en Alsace. Ce qui nécessite d'investir dans du matériel et du logiciel. Il devient incontournable pour les entreprises de transport de piloter plus finement leurs activités et de connaître leurs coûts au km près. Et pour la gestion des chauffeurs, Daimler les aide par exemple à

vérifier les temps de conduite et de repos, à partir des données sur les cartes qui sont archivées automatiquement.

VERS LA MAINTENANCE PRÉDICTIVE

Fournisseur de trains roulants et de châssis pour remorques avec l'électronique qui va avec, le groupe BPW propose également des applications télématiques. « A la base, >>>

Microlise

Transport connecté. Performances mesurées.

Une plateforme unique pour connecter
vos véhicules, vos conducteurs et vos opérations.

- Suivi en temps réel
- Planification & optimisation
- Conformité, Sécurité, Température
- Conducteurs & livraisons connectés
- Gestion de Flotte et Eco-conduite

Retrouvez-nous :

SALON PROFESSIONNEL DU VÉHICULE
INDUSTRIEL
TECHNOTRANS

Stand A39



Télécharger la
brochure



© MICROLISE



© SCANIA

>>> il s'agissait de remonter des positions et de surveiller la pression des pneus, ainsi que la température des freins », indique Romaric Bailly, directeur de la télématique chez BPW France. « Mais nous allons plus loin, en traitant les données de façon à détecter les situations anormales ». Ainsi,

les outils permettent en fonction du nombre de freinages, de la vitesse et du chargement, de calculer l'usure des garnitures. Il est possible également de déterminer si un étrier de frein est défectueux et risque de provoquer des échauffements, en identifiant la roue concernée. Une intervention peut être déclenchée avant la panne. En parallèle, l'entreprise propose aussi une astuce pour optimiser (et surveiller) le chargement. Au moyen d'un capteur, qui se pose au plafond de la remorque et utilise des ondes radar, il est possible de faire un scan du chargement et de déterminer si des espaces restent disponibles à bord. Autre nouveauté chez BPW : la possibilité de remonter plus facilement et plus rapidement des sinistres sur les remorques, grâce au smartphone. Après avoir scanné un QR Code, le chauffeur peut prendre une photo qui sera ensuite relayée vers le portail, avec des informations sur la nature du problème. Un process de déclaration digitale qui permet de gagner un temps précieux.

DES FONCTIONS À BASE D'IA

Alors que ChatGPT et ses dérivés s'invitent dans la vie courante, il est possible aussi de parler à une intelligence artificielle (IA) à travers les logiciels de supervision du transport. C'est le cas chez Idem Telematics (BPW) pour Cargofleet Assistant. « Au moyen d'un chatbot (un agent conversationnel), un patron de flotte peut par exemple demander quels véhicules sont chez tel client, et il aura l'information en quelques secondes », assure Romaric Bailly. On peut le faire aussi avec le logiciel TMS d'Akanea. « On peut

parler au système pour déterminer quel est le meilleur client, ou encore calculer un temps de transport. Mais on peut aussi créer un ordre de transport sans saisie, juste en le dictant », glisse Nicolas Ferreira.

« UNE INTERVENTION PEUT ÊTRE DÉCLANCHÉE AVANT LA PANNE »

Il existe également d'autres applications liées à l'IA. « En Angleterre, il y a un accent fort sur la sécurité et des caméras sont placées à bord pour surveiller le chauffeur, en plus de détecter les zones à risques autour du véhicule », témoigne Aurélien Bailly, responsable avant-vente pour la France chez Microlise. En partenariat avec Streamax, qui développe des caméras avec IA, il est possible de détecter certains comportements à risque, comme l'usage du téléphone, l'absence de ceinture, mais aussi les signes de fatigue, ou encore le détournement prolongé du regard. Lorsqu'un risque est détecté, une alerte peut être transmise en cabine pour aider le conducteur à réagir à temps. L'usage de ces dispositifs aurait un impact significatif sur les accidents. Toujours à propos de comportements, « l'IA peut aussi aider le responsable d'exploitation à repérer les chauffeurs qui posent le plus de problèmes en croisant les données », indique Gilles Kitchiguine de Sinari. Cet expert nuance le propos en rappelant l'importance des rapports humains et de la pédagogie.

LE CONTRÔLE DES TEMPÉRATURES DIRIGÉES

Pour ce qui est du contrôle des températures, en particulier dans l'alimentaire, il faut se tourner vers des spécialistes. Par exemple, Petit Forestier propose l'outil Smart Connect. L'offre intègre des sondes de température certifiées EN12830, qui garantissent une traçabilité optimale et une conformité aux réglementations sanitaires en vigueur. Le gestionnaire de parc est instantanément alerté en cas de variation de température et peut intervenir rapidement pour éviter toute rupture de la chaîne du froid. Pour sa part, Microlise intègre cette

TROUVER UNE PLACE PLUS FACILEMENT CHEZ MERCEDES

Avec son application Mercedes-Benz Trucks Remote, le constructeur à l'étoile propose de localiser plus facilement les places de parking disponibles. Environ 2 000 parkings publics répartis sur les autoroutes allemandes sont déjà intégrés. Il est prévu d'élargir le service à l'Autriche puis à d'autres pays européens. C'est un complément utile pour cette appli, qui permet aussi de vérifier le kilométrage du véhicule, la pression des pneus et l'alimentation en air comprimé, les stations de carburant et les bornes, ou encore le verrouillage des portes et des vitres.

fonction dans son offre télématique. Avec ou sans gateway (une passerelle pour se connecter au groupe froid), cet acteur propose de suivre en temps réel les températures, les points de consigne et les données utiles comme les ouvertures de portes. Mais avant cela, il mène un audit pour déterminer quelle est la meilleure solution en fonction du matériel (Carrier, Thermoking...). « Les clients ne savent pas forcément comment leur camion est équipé, surtout s'ils passent par du leasing auprès de Petit Forestier ou Fraikin », pointe Aurélien Bailly. Pour sa part, BPW propose un boîtier qui se connecte sur le groupe froid et communique sans fil avec un smartphone. Le chauffeur peut alors transmettre facilement un ticket température à destination. Certains acteurs comme Carrier développent aujourd'hui leur propre solution, avec des données à retrouver dans le cloud et des appli-



cations. C'est à la fois un concurrent et un partenaire pour Microlise, qui agrège toutefois ce type d'informations. Dans le cadre de son offre de caissons amovibles pour le groupe froid, Rigatherm offre aussi en option la possibilité de suivre en temps réel ces conteneurs. Par exemple, le système VebaBox peut être connecté à un boîtier de suivi de flotte (via carte SIM ou protocole IoT) pour

envoyer automatiquement l'historique des températures vers une plateforme Cloud accessible par le gestionnaire de parc. L'enregistrement des données permet d'extraire des graphiques complets de chaîne du froid, indispensables pour prouver la conformité du transport, notamment pour la livraison du dernier kilomètre de produits alimentaires. ■

Laurent Meillaud

SOLUTIONS FLEXIBLES ET ÉCO-RESPONSABLES POUR VOTRE TRANSPORT À TEMPÉRATURE DIRIGÉE

CONTENEURS MOBILES ET AUTONOMES

Facile à intégrer dans votre process logistique existant. Transport modulaire et multi-température.



CAISSONS AMOVIBLES POUR UTILITAIRES

Transformez votre véhicule standard en véhicule de transport sous température dirigée

Plus de **10 000 conteneurs** vendus et installés en France. Contactez-nous !

RIGATHERM
www.rigatherm-france.com

› ENERGIES ALTERNATIVES

RÉTROFIT : UNE INDUSTRIE QUI TARDE À PASSER À L'ÉCHELLE

La conversion de véhicules Diesel à l'électrique ou à l'hydrogène est techniquement possible depuis 2020. Mais, les volumes restent encore confidentiels.

C'est grâce à un arrêté du 13 mars 2020 qu'il est devenu possible de transformer en France des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible. Le texte a ensuite été modifié en 2023 pour y inclure le moteur thermique avec du gaz (GNV ou GPL), de l'électricité (hybride et hybride rechargeable) et de l'hydrogène. Il n'est pas nécessaire d'avoir l'accord du constructeur, du moment

que la conversion est opérée par un professionnel agréé, et sur des véhicules lourds de plus de 5 ans. L'intérêt est bien sûr de conserver le même véhicule, mais de bénéficier d'une motorisation plus vertueuse et conforme aux contraintes des ZFE. Selon l'Ademe, qui prend en compte l'ensemble du cycle de vie, un utilitaire rétrofité à l'électrique réduit de 61 % les émissions de CO₂ par rapport au Diesel. Le gain est de 87 % en ce qui

concerne les poids lourds, dont la durée de vie est rallongée de 5 à 8 ans.

UNE FILIÈRE QUI A PERDU DES ACTEURS

Comme pour tout nouveau secteur d'activité, il y a eu des désillusions en raison des coûts et des délais liés à l'homologation, ainsi que d'une demande moins forte que prévue. Plusieurs entreprises ont disparu comme Tolv (utilitaires, ex-partenaire de Renault) et plus récemment le groupe GCK (autocars, véhicules lourds) qui a été placé en redressement judiciaire. Cependant, ses activités de rétrofit (électrique et hydrogène) devraient pouvoir perdurer avec son repreneur Aminvest (famille Mulliez), qui était déjà actionnaire. D'autres, comme Retrofleet (racheté par le groupe CBS), ont préféré se concentrer sur l'autocar électrique. « Le démarrage a été complexe », reconnaît Arnaud Pigounides, fondateur et PDG de Rev Mobilities. Ce pionnier a su se diversifier dans l'utilitaire (un accord a été conclu avec Volkswagen) et les véhicules industriels. « La conversion à l'électrique de ces véhicules commence à porter ses fruits », assure-t-il. Toutefois, Arnaud Pigounides déplore « l'occasion manquée de créer une industrie française du rétrofit », malgré le lancement d'un plan en 2023. Il estime que les volumes sont encore trop faibles.

DES AIDES DISPONIBLES

Il y avait pourtant une place à prendre, en raison de l'absence à l'époque de

LE RÉTROFIT EN MODE FRIGO

En dehors du véhicule, on peut aussi électrifier le groupe froid. Carrier Transicold propose par exemple une offre de rétrofit avec un système basé sur une batterie de 38,5 kWh. Baptisé ReCool, il peut s'installer sur un camion en parc et alimenter des groupes frigorifiques électriques ou hybrides. Sa durée de vie est de 16 ans. Pour sa part, Rigatherm offre l'alternative des caissons réfrigérés avec un branchement sur la prise 12 volts du véhicule. Il existe aussi une offre Koala Green, avec une batterie intégrée (lithium-fer-phosphate) pour être complètement autonome. La société propose des conteneurs isothermes, faciles à intégrer dans un utilitaire et utilisés pour la livraison du dernier kilomètre. On peut compartimenter à l'intérieur les espaces entre le sec, le frais et le surgelé. Le plus provient de la possibilité de surveiller à distance le maintien des températures.

La solution Koala Green de Rigatherm



© RIGATHERM

modèles électriques pour les utilitaires et les camions sur le marché du neuf. Depuis, ce retard a été rattrapé par les constructeurs. Toutefois, « si on ne compte que sur eux, on ne pourra pas tenir les objectifs de l'Union européenne en décarbonation », estime Rémi Pisano, responsable des ventes de Bedeo. Par ailleurs, la dépense est 40 % moins élevée avec le retrofit (20 à 35 000 € en moyenne pour un utilitaire, de 130 à 220 000 € pour un camion) et il y a des aides. En cumulant les différents primes (Etat avec la prime retrofit et les appels à projets Ademe, Certificats d'économie d'énergie, suramortissement et coups de pouce des régions ou des villes), il est possible de récupérer des milliers d'euros et couvrir jusqu'à 40 % du coût du retrofit. Des collectivités comme Grenoble, Nancy et surtout Saint-Etienne se montrent généreuses pour le transport lourd.

BEDEO ET NEOTRUCKS À FOND DANS L'ÉLECTRIQUE

Dans le domaine de l'utilitaire, l'un des acteurs en vue est Qinomic qui propose de retrofit un Renault Trafic et des modèles de Stellantis (Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Opel Vivaro Fiat Scudo). Sa solution QI Tech permet d'avoir une garantie 8 ans sur les batteries ou 160 000 km. Pour sa part, Bedeo propose une solution différente. Il s'agit de moteurs intégrés dans les roues, en provenance de sa filiale Protean Electric qu'il a rachetée en 2021. C'est une technologie de pointe issue de l'automobile, que l'on peut appliquer sur des gros utilitaires du type Boxer ou Ducato. Elle est plus légère qu'un essieu électrique. L'autre intérêt vient du fait que les batteries se logent dans un plancher à plat, ce qui évite de démonter la cabine. Le système se décline en version hybride rechargeable avec une batterie de 37 kWh procurant 117 de rayon d'action en mode zéro émission en plus du moteur thermique, ou en mode tout électrique (batteries de 37, 75 voire 110 kWh) avec une autonomie pouvant dépasser 300 km.

Dans le domaine du camion, une solution

originale est proposée par Neotrucks. Il s'agit de retrofit à l'électrique des poids lourds de logistique sur base Renault Trucks, avec des composants made in France, dans une logique d'économie circulaire. Destinés à circuler autour des entrepôts, à une vitesse de 25 km/h, ces tracteurs de parc n'ont pas besoin d'être homologués. Par ailleurs, ils peuvent se conduire sans permis. Autre bonus : une simple prise 32 ampères peut recharger le camion, au lieu d'investir dans une borne. La limite vient du fait que la start-up ne bénéficie pas d'aides, « alors que l'Ademe a de l'argent », déplore Yves Giroud, son fondateur. En tout cas, le concept a déjà séduit des enseignes de retail alimentaire comme Carrefour, Leclerc, Intermarché et Super U. La réduction de CO₂ est de 90 tonnes par an et par véhicule.

LE RETROFIT À HYDROGÈNE

Portée par la Coalition Retrofit H2, cette niche a le mérite d'exister dans le camion, où l'offre en neuf se limite pour le moment à Hyundai avec le Xcient Fuel Cell. L'un de ses membres, Hyliko, a entrepris de convertir une base Renault Trucks à l'hydrogène, avec une pile à combustible d'origine Toyota. Son camion de seconde génération revendique 600 km d'autonomie, de quoi faire un Paris-Lyon d'une seule traite et en mode zéro émission. Hyliko joue par ailleurs le rôle d'opérateur, en proposant des services de maintenance et l'accès aux stations dans le cadre de partenariats. Un autre acteur français, EHM (Efficient Hydrogen Motors) propose de remplacer quant à lui le moteur Diesel par un moteur à combustion brûlant de l'hydrogène. Il ne s'agit pas d'une adaptation d'un bloc existant, mais d'une création avec une architecture de moteur à 5 temps, tenant compte des particularités d'inflammabilité de l'hydrogène. Le rendement serait supérieur à 50 %. EHM vise le marché des camions en jouant la carte de la souveraineté et de la Bretagne (dont est originaire la société et son écosystème de recherche). Mais, il va se heurter à la concurrence de Man et de Daimler qui commencent à proposer un moteur à hydrogène sur certains marchés. ■

Laurent Meillaud



© BEDEO



© NEOTRUCKS



© QINOMIC



© HYLICO

DU TRANSPORTEUR TRADITIONNEL AU MODÈLE SOUS PRESSION

La disparition récente de Kara Mendjel, le PDG de la société STAF Transports, spécialisée dans le transport sous température dirigée, a rappelé le parcours de toute une génération de transporteurs frigorifiques ayant construit leur entreprise dans un contexte très différent de celui d'aujourd'hui. Comment le métier de transporteur frigorifique a-t-il évolué au cours des dernières décennies ?

© GROUPE CLARETON



Entre évolution des attentes clients, montée des exigences réglementaires, difficultés de recrutement, pression économique et investissements toujours plus importants, le secteur a profondément changé. Pour mieux comprendre ces transformations, Froid News a recueilli les regards croisés de trois acteurs reconnus du transport frigorifique : Dominique Prudent, fondateur des Transports Prudent, Julien Bucciacchio, co-associé de Transports Hyenne, et Alexandre Clareton, représenté lors de notre entretien par Éric Clareton, responsable du secteur Orléans-Montargis au sein du groupe Clareton. À travers leurs parcours respectifs, c'est toute l'évolution du modèle économique du transport frigorifique qui se dessine.

TROIS MODÈLES, TROIS TRAJECTOIRES

Le premier enseignement est qu'il n'existe plus un seul modèle de réussite dans le

transport frigorifique.

Les Transports Prudent incarnent une génération historique du secteur. Fondée en 1983, l'entreprise s'est développée autour du transport frigorifique poids lourds tout en intégrant progressivement des activités complémentaires afin de sécuriser son modèle économique. Les Transports Hyenne représentent quant à eux une nouvelle génération d'entrepreneurs. Créée en 2020 par Gaetan Hyenne, l'entreprise s'est développée rapidement en Bourgogne-Franche-Comté, notamment sur les secteurs pharmaceutiques et biomédicaux. Son activité frigorifique repose essentiellement sur des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes et sur des prestations à forte exigence réglementaire. Le Groupe Clareton illustre une troisième approche est historiquement implanté à Béziers et aujourd'hui également présent dans le Loiret. Spécialisé dans les flux agroalimentaires à rotation rapide (fruits et légumes, produits de crèmerie

et ultra-frais), le groupe a construit son développement autour de la fluidité des flux et de la continuité d'exploitation.

Derrière un même métier se cachent donc des réalités très différentes : poids lourds ou véhicules légers, agroalimentaire ou pharmacie, stockage ou rotation rapide.

UNE RELATION CLIENT DEVENUE CENTRALE

Sur un point, les trois dirigeants convergent : la relation avec les donneurs d'ordre a profondément évolué.

Pour Dominique Prudent, les relations historiques et la proximité commerciale ont progressivement laissé place à des organisations davantage structurées autour des appels d'offres et des services achats. Cette évolution a modifié l'équilibre des relations entre clients et transporteurs. Chez Transports Hyenne, cette transformation se traduit par une montée en puissance des exigences de conformité, de traçabilité et de qualité de service. Dans les secteurs pharmaceutiques et biomédicaux, les procédures deviennent aussi importantes que le transport lui-même. Du côté du groupe Clareton, l'analyse est similaire mais formulée autrement. Selon Éric Clareton, le transporteur ne vend plus uniquement un déplacement de marchandises. Les clients attendent désormais de la visibilité, des remontées d'informations, un suivi de température, des indicateurs qualité et une capacité de réaction immédiate. Une phrase résume à elle seule cette évolution : « Livrer ne suffit plus. ». D'une certaine manière, les trois dirigeants décrivent le même phénomène : la prestation de transport est devenue une prestation de service globale.

LA TENSION DES FLUX DEVIENT UN ENJEU STRATÉGIQUE

Au-delà des marchandises transportées, c'est désormais la gestion du temps qui distingue les entreprises performantes. Cette notion apparaît particulièrement dans le témoignage du Groupe Clareton. Après une expérience dans le transport de conteneurs, Alexandre Clareton explique avoir été séduit par le transport frigorifique

pour sa capacité à fonctionner de manière continue tout au long de l'année.

À l'inverse de secteurs soumis aux attentes portuaires, aux grèves ou aux immobilisations prolongées, le froid permet selon lui de maintenir une activité tendue et fluide. Cette logique explique également le faible poids du surgelé dans son activité. Le stockage génère de l'attente ; l'ultra-frais privilégie la rotation rapide.

Cette vision contraste avec celle de Dominique Prudent, qui rappelle l'intérêt stratégique du stockage pour sécuriser certaines activités et réduire la dépendance à quelques grands donneurs d'ordre. Deux approches différentes, mais une même préoccupation : préserver l'équilibre économique de l'entreprise.

LE CHAUFFEUR RESTE LA PIERRE ANGULAIRE DU SYSTÈME

Si les outils évoluent, les trois dirigeants rappellent que la réussite repose toujours sur les équipes terrain. Dominique Prudent insiste particulièrement sur la question de l'attractivité du métier. Selon lui, la capacité à redonner de la visibilité aux conducteurs constitue l'un des défis majeurs des années à venir. Il estime notamment que la profession doit réfléchir à des organisations permettant davantage de stabilité et un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle. La question de la semaine de cinq jours revient régulièrement dans son analyse. Pour lui, attirer et fidéliser les conducteurs passera nécessairement par une amélioration des conditions de travail et une meilleure prévisibilité des plannings.

Chez Transports Hyenne, le chauffeur est considéré comme un véritable partenaire opérationnel. Interface quotidienne avec le client, il participe directement à la qualité de la prestation et à l'image de l'entreprise.

Le groupe Clareton met quant à lui l'accent sur le management de proximité et la fidélisation. Connaissance des équipes, stabilité des effectifs et accompagnement des conducteurs sont perçus comme des facteurs clés de performance.

Malgré la digitalisation croissante du

secteur, les trois dirigeants rappellent ainsi une réalité simple : la qualité du service repose toujours sur les femmes et les hommes de terrain.

INVESTIR, SE DIVERSIFIER OU OPTIMISER ?

Face aux transformations du secteur, chaque entreprise a développé sa propre stratégie. Dominique Prudent souligne l'importance de ne pas dépendre d'une seule activité. Les activités de stockage, les prestations complémentaires ou la diversification du portefeuille clients apparaissent comme des leviers de résilience. Les Transports Hyenne ont fait le choix d'investissements massifs. Véhicules bi-température de dernière génération, électrification progressive de la flotte et adaptation aux nouveaux cahiers des

« DANS LE TRANSPORT FRIGORIFIQUE D'AUJOURD'HUI, TRANSPORTER NE SUFFIT PLUS »

charges constituent aujourd'hui des leviers majeurs de développement. L'entreprise dispose désormais d'une flotte composée à près de 45 % de véhicules électriques et a investi plusieurs centaines de milliers d'euros dans son outil de production.

Le groupe Clareton mise davantage sur la rigueur opérationnelle, la qualité d'exécution et la maîtrise des flux. Selon Éric Clareton, la différence entre transporteurs ne repose plus uniquement sur la taille de l'entreprise mais sur la capacité à garantir une prestation constante, fiable et parfaitement pilotée.

UN SECTEUR PLUS EXIGEANT, MAIS TOUJOURS PORTEUR

Les témoignages recueillis montrent un secteur profondément transformé mais loin d'être résigné. Dominique Prudent alerte sur les tensions qui traversent le modèle historique et sur la nécessité de préserver l'attractivité du métier. Julien Bucciacchio voit dans ces évolutions de nouvelles opportunités de développement

pour les entreprises capables de s'adapter rapidement aux attentes du marché. Alexandre Clareton, à travers le témoignage d'Éric Clareton, affiche une vision plus sereine fondée sur la maîtrise opérationnelle, la fluidité des flux et la création de valeur. Tous partagent néanmoins la même conviction : dans le transport frigorifique d'aujourd'hui, transporter ne suffit plus. La valeur se construit désormais dans la qualité de service, la réactivité, l'information, la maîtrise des flux, l'investissement et la capacité à répondre à des attentes toujours plus complexes. C'est probablement là que se situe la principale évolution du métier : le transporteur frigorifique n'est plus seulement un transporteur. Il est devenu un acteur central de la performance logistique de ses clients.

Pourtant, derrière ces évolutions parfois spectaculaires, les témoignages recueillis rappellent aussi une forme de continuité. Qu'il s'agisse de Dominique Prudent, de Julien Bucciacchio ou d'Alexandre Clareton à travers le témoignage d'Éric Clareton, tous décrivent un métier devenu plus complexe, mais dont les fondamentaux demeurent étonnamment stables : connaître ses clients, s'adapter à leurs attentes, maîtriser son exploitation et tenir ses engagements dans la durée.

Une réalité qui fait écho au parcours de nombreuses figures du secteur, parmi lesquelles Kara Mendjel, dont la réputation s'était construite au fil des années sur la régularité, la fiabilité et la qualité du service rendu. Au-delà des évolutions technologiques, c'est peut-être cette capacité à durer qui continue de distinguer les entreprises les plus solides. ■

Wyssam Housseine

Wyssam Housseine est expert du transport et de la logistique depuis une quinzaine d'années. Après un parcours allant du terrain à la direction opérationnelle, il a fondé Zamwazak, structure dédiée à la formation et au développement des compétences dans les métiers du transport et de la logistique.

> INNOVATION

CONTRÔLE DES GROUPE FRIGORIFIQUES : THERMO KING ET VOLVO TRUCKS S'ASSOCIENT

Thermo King, spécialiste des solutions de contrôle pour le transport du froid s'est associé à Volvo Trucks pour intégrer la gestion des groupes frigorifiques de transport (TRU) directement dans le système d'infodivertissement embarqué du camion. Disponible via le service « My Business Apps » du constructeur, cette solution permet aux



© THERMO KING

chauffeurs de surveiller et de contrôler leur chargement réfrigéré en temps réel sans quitter la cabine ni avoir recours à des appareils mobiles supplémentaires. Traditionnellement, la gestion des groupes frigorifiques oblige les chauffeurs soit à sortir physiquement de la cabine pour vérifier l'interface homme-machine (IHM) externe, soit à recourir à des appareils mobiles distincts tels que des smartphones ou des tablettes. L'utilisation d'appareils mobiles personnels à des fins professionnelles est devenue de plus en plus complexe en raison des réglementations strictes du RGPD et des investissements

nécessaires pour l'acquisition de téléphones fournis par l'entreprise. Ainsi, l'accès au groupe frigorifique via l'environnement d'infodivertissement natif du camion offre aux chauffeurs un moyen plus pratique de rester connectés à l'unité frigorifique pendant leur trajet.

Pour les opérateurs de transport, la solution offre une meilleure visibilité sur les actifs frigorifiques, des flux de travail plus fluides et une prise de décision améliorée en temps réel. Le service est désormais disponible via la boutique Volvo sur les camions équipés du dernier écran latéral (modèles à partir de 2021). ■

> SEMI-REMORQUES

CARRIER TRANSICOLD MET EN AVANT LES PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES DE SES UNITÉS VECTOR S 15 ET VECTOR HE 17



© CARRIER TRANSICOLD

Dans un contexte de hausse des prix du carburant et de pression sur les coûts d'exploitation, les transporteurs frigorifiques cherchent des solutions permettant de réduire leurs dépenses sans compromettre les performances. Carrier Transicold, spécialiste des équipements de réfrigération pour le transport, dévoile les résultats d'une étude comparative menée sur ses deux unités destinées aux semi-remorques : les Vector S 15 et Vector HE 17 mono-température, comparées à des solutions concurrentes équivalentes. Réalisés en conditions réelles d'exploitation, les essais mettent en avant les

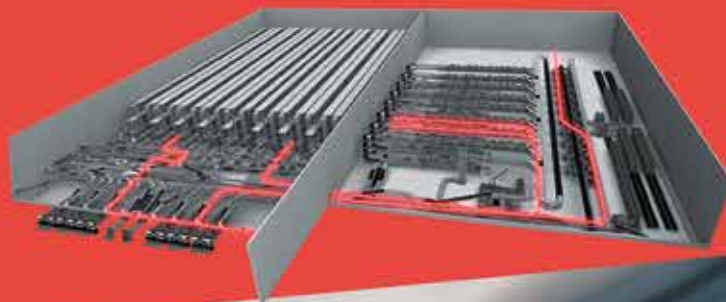
gains d'efficacité énergétique du Vector S 15. Selon le constructeur, l'unité affiche une efficacité supérieure de plus de 30 % en fonctionnement continu et de plus de 20 % en mode start/stop. Ces résultats se traduisent par une réduction de la consommation de carburant et des émissions associées.

Le Vector S 15 est équipé d'un moteur à vitesse variable et d'une architecture semi-électrique. Développant une capacité de refroidissement de 15 kW, il combine les performances frigorifiques et optimisation énergétique. Carrier Transicold indique que les tests ont permis d'observer jusqu'à 30 % d'économies de carburant.

Le Vector HE 17 va encore plus loin. Grâce à une technologie d'onduleur qui adapte en continu la puissance à la charge réelle, il offrirait jusqu'à 16 % d'efficacité énergétique supplémentaire par rapport au Vector S 15. L'unité associe un compresseur scroll à entraînement électrique à ce système de régulation afin d'ajuster en permanence la vitesse et la charge aux besoins de refroidissement. ■

UNE AUTOMATISATION PERFORMANTE, QUELLE QUE SOIT LA TEMPÉRATURE

TGW conçoit et fabrique des solutions automatisées de stockage et de préparation de commandes pour l'ensemble des acteurs de l'agroalimentaire. Du frais au surgelé, nos systèmes s'adaptent à vos produits, vos flux et vos contraintes pour optimiser vos processus, gagner en efficacité et en flexibilité, tout en maîtrisant vos coûts.



www.tgw-group.com/fr
01 77 01 87 70
commerce@tgw-group.com

TGW
LOGISTICS



VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

TECHNOTRANS

Le salon du transport routier de marchandises et du véhicule industriel

📅 Du 14 au 16 octobre 2026

📍 Nantes, Pays de la Loire, France

🌐 www.salon-technotrans.com

TOP TRANSPORT MARSEILLE

Le rendez-vous des acteurs du transport et de la logistique

📅 Les 14 et 15 octobre 2026

📍 Marseille, Provence-Alpes-Côte d'Azur, France

🌐 www.toptransporteurope.com

SIFA

Le salon du froid et de ses applications

📅 Du 24 au 26 novembre 2026

📍 Chassieu (Lyon), Auvergne-Rhône-Alpes, France

🌐 www.expo-sifa.com

SUPPLY CHAIN EVENT

Événement consacré à la digitalisation de la supply chain

📅 Les 1 et 2 décembre 2026

📍 Paris, Île-de-France, France

🌐 www.supplychain-event.com

SITL

Salon international du transport et de la logistique

📅 Du 23 au 25 mars 2027

📍 Paris, Île-de-France, France

🌐 www.sitl.eu

SEAFOOD EXPO GLOBAL

Salon international dédié aux produits de la mer et qui s'adresse aux professionnels issus de tous les maillons de la supply chain

📅 Du 20 au 22 avril 2027

📍 Barcelone, Catalogne, Espagne

🌐 www.seafoodexpo.com

COMMERCIAL VEHICLE SHOW

Salon des véhicules pour le transport et la logistique

📅 Du 20 au 22 avril 2027

📍 Birmingham, Royaume-Uni

🌐 www.cvshow.com

LOGIPHARMA

Événement international dédié à la supply chain pharmaceutique

📅 Du 25 au 27 mai 2027

📍 Vienne, Autriche

🌐 logipharmaeu.wbresearch.com

TECHNO**TRANS** 2026

www.salon-technotrans.com

SALON PROFESSIONNEL DU VÉHICULE INDUSTRIEL

Parc des expositions
de NANTES 

DU **14** AU **16** OCTOBRE



SALON PROFESSIONNEL DU VÉHICULE
INDUSTRIEL
TECHNOTRANS



NOUVELLE ÉNERGIE, TOUJOURS SCANIA

ELECTRIC

Avec sa gamme complète et modulaire de véhicules électriques

Scania vous accompagne dans votre transition énergétique.
Découvrez les recommandations Scania adaptées à votre
activité sous scania.fr/emobilite



SCANIA