PROFESSION LOGISTIQUE

NOUVEAU MAGAZINE Édition bilingue

Le magazine qui donne la parole aux professionnels de la logistique

Spécial report modal

• *Camille Contamine* Bolloré Logistics et la route vers la décarbonation

• *Antoine Berbain* directeur général délégué d'Haropa Port : Le Fluvial peut tout faire !

• Rencontre avec *Thomas San Marco,* président de Medlink Ports

© Freepik

Gicram Groupe

Constructeur de performance

MAISONS DU MONDE/AMUNDI
HEUDEBOUVILLE (27) • Plateforme logistique 70 000 m²

SEGRO LOGISTICS PARK
VITROLLES (13) • Messagerie XPO 5 500 m²

ZALANDO/DEKA • MONTEREAU-SUR-LE-JARD (77)
Plateforme logistrielle 142 000 m²

GICRAM Groupe conçoit, développe et construit des parcs industriels et logistiques, ainsi que des immeubles d'activité et de bureaux en France depuis plus de 45 ans.

Nous mettons au service de nos clients, industriels/utilisateurs/investisseurs, notre approche intégrée, grâce aux différentes filiales du groupe. Nous offrons une maitrise globale du projet, depuis les premières ébauches d'**Architecture Espace** (Conception), jusqu'à la mise en œuvre et la construction par **Gicram** (Contractant Général), et le développement complet d'une offre clef en main avec **Gemfi** (Promotion).

Cette maitrise pluridisciplinaire nous a permis d'accompagner nos clients lors de la réalisation de plus de 2,5 millions de m² et de proposer aujourd'hui des opérations clefs en main sur plus d'une centaine d'hectares de terrain répartis sur toute la France.

Un groupe, des expertises

Architecture Espace · Gicram Construction · Gemfi Promotion · GSG Investissement

s.i.M.i.

Retrouvez GICRAM Groupe
STAND C45 Niveau 2

28 bis, rue Barbès
92120 Montrouge
Tél. : +33 (0)1 55 48 90 00

gicramgroupe.com

L'AVENIR LOGISTIQUE SE DESSINE EN VERT

GREEN SHAPING THE FUTURE OF LOGISTICS

Guylaine MASINI
RÉDACTRICE EN CHEF

EDITOR IN CHIEF

Dans le n°03 de Profession Logistique, découvrez les nouvelles tendances de la logistique moderne, résolument fluviale, verte et connectée…

Nous débutons avec la réinvention de l'immobilier logistique (page 24), soulignant l'importance de l'efficacité spatiale et environnementale.

Au cœur de ce numéro, AutoStore (page 42) met en lumière l'automatisation frugale, une stratégie essentielle pour une gestion responsable. Les lockers et la livraison du dernier kilomètre (page 50) répondent aux défis urbains, offrant proximité et rapidité.

Nous plongeons dans la logistique urbaine fluviale en France (page 58), une solution durable face à la congestion urbaine et la pollution. Haropa Port (page 66) illustre le potentiel transformateur du transport fluvial. Suivez le parcours de Bolloré Logistics (page 72) vers la décarbonation et rencontrez Thomas San Marco (page 84) pour comprendre l'impact du fluvial dans le transport de marchandises.

AI Cargo Foundation (page 88) révolutionne la logistique avec l'intelligence artificielle, tandis que la gestion des invendus (page 92) devient un enjeu majeur pour les entreprises, avec l'exemple de Danone et Phenix (page 100) transformant les défis environnementaux en opportunités.

Ce numéro est une invitation à explorer les innovations et les défis du secteur logistique, un domaine en constante évolution.

Bonne lecture !

In issue no. 03 of Profession Logistique, find out about the new trends in modern logistics, which are resolutely river-based, green and networked…

We begin with the reinvention of logistics real estate (page 24), highlighting the importance of spatial and environmental efficiency.

At the heart of this issue, AutoStore (page 42) highlights frugal automation, an essential strategy for responsible management. Lockers and last-mile delivery (page 50) respond to urban challenges by offering proximity and speed.
We take a closer look at urban river logistics in France (page 58), a sustainable solution to urban congestion and pollution. Haropa Port (page 66) illustrates the transformative potential of river transport. Follow the decarbonisation journey of Bolloré Logistics (page 72) and meet Thomas San Marco (page 84) to understand the impact of inland navigation on freight transport.
The AI Cargo Foundation (page 88) is revolutionising logistics with artificial intelligence, while the management of unsold goods (page 92) is becoming a major challenge for companies, and Danone and Phenix (page 100) are turning environmental challenges into opportunities.
This issue is an invitation to explore the innovations and challenges of the ever-evolving logistics sector.

We hope you enjoy reading!

Sommaire
Table of Contents

© Freepik

08 **Actus /** News

24 **Quand l'Immobilier logistique se réinvente**
When logistics real estate reinvents itself

38 **GT Logistics : Une force logistique tournée vers l'avenir**
GT Logistics: a forward-thinking logistics force

ICI, ON SOUTIENT LA PRODUCTION LOCALE !

Nantes Saint-Nazaire Port est un architecte du changement. Nous bâtissons des solutions d'avenir pour notre territoire, comme des entrepôts logistiques au service des énergies marines renouvelables.

Conception : L'Unique Équipe - Crédit photo : Franck Badaire

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

42 **AutoStore : l'automatisation frugale au cœur /** AutoStore: economical automation at its core

50 **Lockers et livraison du dernier kilomètre : enjeux et alternatives** Lockers and last mile delivery: challenges and alternatives

58 **La Logistique urbaine fluviale en France : la nouvelle vague de la mobilité durable /** River-based urban logistics in France: the new wave of sustainable mobility

66 **Haropa Port : « Le transport fluvial est capable de tout faire ! »** Haropa Port : « River transport can do it all! »

© D.R.

© Medlink

72 **Bolloré Logistics et la route vers la décarbonation /** Bolloré Logistics and the road to decarbonisation

84 **Rencontre avec Thomas San Marco, président de Medlink Ports** Interview with Thomas San Marco, President of Medlink Ports

88 **AI Cargo : réinventer la logistique avec l'intelligence artificielle** AI Cargo: Reinventing logistics with Artificial Intelligence

92 **Comment se gèrent les invendus ? /** What to do with unsold products?

100 **Danone et la Gestion de l'Anti-Gaspi avec Phenix /** Danone and anti-gaspi management with Phenix

106 **Supply Chain Event 2023 : retour sur événement /** Supply Chain Event 2023: a look back at the event

110 **Agenda /** Diary

appel d'air
REPORT MODAL

PORTÉ PAR
AI CARGO FOUNDATION

PROGRAMME
D'ACCOMPAGNEMENT POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

DESTINÉ AUX
✓ CHARGEURS
✓ COMMISSIONNAIRES/ TRANSPORTEURS
✓ OPÉRATEURS FLUVIAUX/ FERROVIAIRES
✓ ÉDITEURS DE TMS
✓ TERRITOIRES

BARGE OU TRAIN : LE FUTUR DE VOTRE LOGISTIQUE EN UN CLIC !

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

ACCÈS GRATUIT POUR TOUS À L'OUTIL NUMÉRIQUE POUR LE REPORT MODAL

OUTIL
✓ TEST D'ÉLIGIBILITÉ ET DE MASSIFICATION DES FLUX
✓ AIDE À LA DÉCISION

RÉSULTATS
✓ ÉCONOMIE D'ÉNERGIE JUSQU'À 90% DE RÉDUCTION DES GES

2mds
DE TKM DE FRET ASSISTÉES NUMÉRIQUEMENT POUR LE REPORT MODAL FLUVIAL ET FERROVIAIRE D'ICI 2025

INVESTIR L'AVENIR

Agence de l'Innovation pour les Transports

ZOOM SUR....

BRIGHT HOUSE, LA LOGISTIQUE URBAINE À L'APPROCHE ÉCOLOGIQUE ET INNOVANTE

Face à l'urgence écologique, Bright House, une initiative de Mont Thabor, se distingue comme un leader en logistique urbaine. Ce modèle innovant et écologique redéfinit la gestion logistique des villes, une avancée saluée par le label JANUS 2023 de l'Institut Français du Design.

© Mont Thabor - Bright House

© Mont Thabor - Bright House

La Bright House, une initiative de Mont Thabor, a récemment révolutionné le concept de logistique urbaine en France, en introduisant un modèle décarboné et sans nuisance pour les villes. En réduisant drastiquement les émissions de CO_2, Bright House propose une vision durable et responsable de la logistique urbaine, adaptée aux défis actuels. L'innovation et l'engagement écologique de Bright House ont été reconnus et récompensés par l'Institut Français du Design, qui lui a décerné le label JANUS 2023 de la Cité. Ce label, prestigieux dans le monde du design, souligne l'importance d'une solution qui non seulement améliore la qualité de vie urbaine, mais également transforme en profondeur les pratiques logistiques dans les villes. Cette distinction officielle, remise le 6 décembre dernier, met en lumière l'impact positif de Bright House dans la décarbonation du transport de marchandises.

Le concept de Bright House repose sur la transformation et la réhabilitation d'espaces urbains sous-utilisés, tels que les parkings souterrains ou les locaux tertiaires, en hôtels logistiques premium. Ces espaces, dédiés aux services de proximité, offrent une variété de services allant du colisage et du stockage pour les commerçants locaux à des services dédiés aux habitants, comme des points de retrait de colis et des offres de conciergerie. Bright House crée ainsi un environnement de travail de qualité pour les professionnels de la livraison, souvent confrontés à des conditions de travail précaires.

DES OPÉRATIONS 100% DÉCARBONÉES

En termes de logistique, Bright House innove avec des opérations 100% décarbonées. Les véhicules électriques, les vélos cargos et même les robots suiveurs sont utilisés pour assurer des livraisons sans émission. Cela représente une économie substantielle en termes de kilomètres parcourus par des véhicules utilitaires à fort impact environnemental, avec une réduction de près de 350 000 km par an par site, soit l'équivalent de 300 tonnes de CO_2 économisées. Mont Thabor s'engage également dans la création d'un cadre de vie meilleur pour les riverains. Grâce à des études acoustiques poussées et l'expérimentation de dispositifs innovants comme le SAS certifié Certibruit, les livraisons sont rendues silencieuses, contribuant à l'apaisement de l'espace urbain.

Actuellement, cinq projets Bright House sont en cours de développement à Paris et dans sa petite couronne. Mont Thabor étudie également des projets d'implantation dans d'autres grandes villes françaises comme Bordeaux, Marseille et Lyon. Chaque projet est le résultat d'une collaboration étroite avec les collectivités locales, définissant ainsi les conditions d'exploitation optimales pour les exploitants logisticiens.

https://brighthouse.fr/

ZOOM IN....

BRIGHT HOUSE, URBAN LOGISTICS WITH AN ECOLOGICAL AND INNOVATIVE APPROACH

Bright House, an initiative of Mont Thabor, has become a leader in urban logistics in the face of the ecological emergency. This innovative, eco-friendly model redefines logistics management in cities and has been awarded the JANUS 2023 label by the French Design Institute.

© Mont Thabor - Bright House

© Mont Thabor - Bright House

Bright House, an initiative of Mont Thabor, has recently revolutionised the concept of urban logistics in France by introducing a model that is carbon-free and safe for cities. By drastically reducing CO2 emissions, Bright House offers a sustainable and responsible vision of urban logistics, adapted to today's challenges. Bright House's innovation and environmental commitment have been recognised and rewarded by the Institut Français du Design, which has awarded it the JANUS 2023 de la Cité label. This label, prestigious in the world of design, underlines the importance of a solution that not only improves the quality of urban life, but also profoundly transforms urban logistics practices. The official award, which will be presented on 6 December, highlights Bright House's positive impact on the decarbonisation of freight transport.

The Bright House concept is based on transforming and rehabilitating underused urban spaces, such as underground car parks and commercial buildings, into premium logistics hotels. These spaces, dedicated to local services, provide a range of services from parcel delivery and storage for local retailers to services for local residents such as parcel collection points and concierge services. Bright House creates a high quality working environment for delivery professionals who often face precarious working conditions.

100% CARBON FREE OPERATIONS

In terms of logistics, Bright House innovates with 100% carbon-free operations. Electric vehicles, cargo bikes and even tracking robots are used to ensure emission-free deliveries. This represents a significant reduction in the number of kilometres travelled by polluting commercial vehicles, with a reduction of almost 350,000 km per year per site, equivalent to 300 tonnes of CO2 saved. Mont Thabor is also committed to creating a better living environment for local residents. Thanks to in-depth acoustic studies and experimentation with innovative systems such as the Certibruit-certified SAS, deliveries are made quietly, helping to calm urban spaces.

Five Bright House projects are currently under development in Paris and its suburbs. Mont Thabor is also considering projects in other major French cities such as Bordeaux, Marseille and Lyon. Each project is the result of close collaboration with the local authorities to define the optimal operating conditions for logistics operators.

https://brighthouse.fr/

HAROPA

La 16e édition de la Transat Jacques Vabre, a marqué ses 30 ans. Du 20 au 28 octobre 2023, le Village de la Transat a accueilli un port center éphémère, offrant une expérience éducative et ludique sur l'écosystème de Haropa Port | Le Havre.

© DR

Le Havre Port Center a utilisé cet événement pour enrichir son offre culturelle et éducative, en attendant l'ouverture de son nouvel espace en 2024. Les animations gratuites incluent une visite virtuelle de la capitainerie en technologie 360°, un jeu interactif sur le chargement de conteneurs, et une découverte des métiers d'une zone industrialo-portuaire.
Cet événement a célébré non seulement la course mais aussi l'importance du port du Havre dans l'histoire maritime et son rôle dans l'économie maritime moderne.
www.haropaport.com

GREENLOG

Greenlog, la plateforme de logistique verte en France, développe son réseau de franchise sur le territoire national. Implanté à Angers, le logisticien propose un concept de gestion de flux logistique dédié aux acteurs du e-commerce dans une démarche écologique et écoresponsable.

© DR

Avec une première plateforme logistique ouverte à Angers en 2019 et une première franchise ouverte à Toulouse en 2022, Greenlog entend dupliquer ce modèle innovant sur tout l'hexagone avec pour objectif d'ouvrir une vingtaine de franchises d'ici 7 ans. Deux nouvelles franchises ouvriront notamment leurs portes dès le début d'année 2024 : dans le Morbihan (56) à Evellys et en Seine-et-Marne (77) à Rozay-en-Brie.
www.green-log.fr

© DR

AUTOSTORE

Women in Supply Chain 2023 : Distinction de deux employées d'AutoStore. Dans un secteur traditionnellement dominé par les hommes, deux figures emblématiques d'AutoStore, Ellen Brune et Synnøve Matre, ont été couronnées lauréates du prestigieux Prix Women in Supply Chain 2023.

Ce prix, décerné par Food Logistics et Supply & Demand Chain Executive, célèbre les femmes qui ont non seulement atteint des sommets professionnels exceptionnels dans la logistique et la chaîne d'approvisionnement, mais ont également été des modèles et mentors pour d'autres femmes dans le domaine. Avec plus de 400 candidatures, un record pour l'histoire de ce prix, Ellen et Synnøve se distinguent comme des pionnières. Leur reconnaissance est le reflet d'une tendance croissante d'inclusion et de diversité dans la chaîne d'approvisionnement, un domaine où la participation féminine devient de plus en plus significative. Ellen Brune, Vice-Présidente de la Gestion des Produits, est reconnue pour son engagement envers le soutien et le mentorat des futures générations de femmes professionnelles dans les domaines scientifiques, technologiques, de l'ingénierie et des mathématiques (STIM). Synnøve Matre, Vice-Présidente de la Recherche et du Développement, quant à elle, est célébrée pour son approche collaborative et son dévouement à créer un environnement propice à la croissance et à l'innovation. Les réalisations d'Ellen Brune et de Synnøve Matre ont été mises à l'honneur lors du Women in Supply Chain Forum, des 14 et 15 novembre 2023 à Atlanta.
https://fr.autostoresystem.com/

© DR

QWETCH ET STACI : L'ALLIANCE POUR UNE LOGISTIQUE VERTE

Qwetch, leader français dans la conception de contenants alimentaires réutilisables, s'allie à Staci pour optimiser sa gestion logistique BtoB et BtoC. Ce partenariat vise à renforcer l'efficacité opérationnelle de Qwetch tout en réduisant son impact environnemental.

Créée en 2010, Qwetch s'est établie comme une marque pionnière dans les produits écologiques durables. En 2022, elle a lancé un appel d'offres pour centraliser ses opérations logistiques, répondant à ses enjeux environnementaux et économiques. Staci, sélectionné pour son agilité et sa robustesse opérationnelle, centralise désormais les stocks de Qwetch dans son entrepôt de Marly, offrant ainsi une plateforme unifiée pour un suivi précis des activités. Cette centralisation vise à améliorer la stratégie RSE de Qwetch, en minimisant les transferts entre entrepôts et réduisant l'empreinte carbone et les coûts. Le transfert vers la plateforme Staci s'est déroulé sans perturbations, avec des collaborations étroites pour adapter les emballages et intégrer une interface API efficace. Qwetch bénéficie désormais d'une visibilité en temps réel sur ses opérations grâce à Staci, renforçant son efficacité et sa réactivité. L'interface Ecats de Staci est continuellement optimisée pour une meilleure gestion opérationnelle et une communication accrue. ■

www.qwetch.com/www. staci.com

PHENIX PUBLIE UN LIVRE DE RECETTES ANTI-GASPI

En septembre 2023, la start-up française Phenix, spécialisée dans la lutte contre le gaspillage alimentaire, a lancé un projet pour sensibiliser à cette cause. Avec le soutien de 15 enseignes et associations, Phenix dévoile un livre de 50 recettes anti-gaspi, disponible gratuitement en téléchargement.

Ce livre culinaire, créé en réponse à l'objectif gouvernemental de réduire de moitié le gaspillage alimentaire d'ici 2025, propose des recettes originales pour transformer les restes en plats délicieux. De l'eau de pois chiches aux muffins salés olive-feta, les recettes visent à réduire le gaspillage tout en étant accessibles à tous. La publication de ce livre s'inscrit dans un contexte où les consommateurs français sont de plus en plus conscients de l'importance des solutions anti-gaspi.

Le projet réunit divers acteurs, dont Monoprix, Franprix, et des industriels comme Florette et Rians, démontrant l'importance de la collaboration entre secteurs privé et public ainsi que les associations caritatives dans la lutte contre le gaspillage alimentaire. ■

wwww.wearephenix.com

© DR

PROFESSION LOGISTIQUE

ABONNEMENT DIGITAL GRATUIT

Prix au numéro	24 €
Abonnement Print 1 an	72 €
Abonnement Print 2 ans	135 €

MES COORDONNÉES

NOM.....
PRÉNOM.....
ADRESSE.....
.....
CODE POSTAL.....
VILLE.....
TÉLÉPHONE.....
EMAIL.....

LES COORDONNÉES DU BÉNÉFICIAIRE DE L'ABONNEMENT

NOM.....
PRÉNOM.....
ADRESSE.....
.....
CODE POSTAL.....
VILLE.....
TÉLÉPHONE.....
EMAIL.....

JE RÉGLE MON ABONNEMENT PAR

☐ CHÈQUE À L'ORDRE DE MÉDIARÉCLAME
☐ PAYPAL frederic@mediareclame.fr
☐ VIREMENT BANCAIRE
IBAN: FR7630004005810001008885720

Bulletin à renvoyer à

MediaRéclame
24bis rue Ernest Renan
93400 Saint-Ouen-sur-Seine

MANULOC LANCE TEMPO : LOCATION DE MATÉRIEL DE MANUTENTION À L'HEURE

Manuloc lance Tempo, une solution de location de matériel facturée à l'heure de marche pour répondre aux besoins fluctuants des clients de Manuloc et marquer un engagement fort de l'entreprise en faveur de la flexibilité et de la RSE.

Tempo, applicable à toute la gamme de Manuloc, y compris les équipements à technologie lithium, permet aux entreprises de payer uniquement pour l'utilisation réelle du matériel. Cette formule s'aligne sur les principes de durabilité, offrant aux entreprises une solution éco-responsable pour gérer leurs ressources.
Le service de maintenance inclus garantit une optimisation des opérations et une réduction des interruptions, assurant un fonctionnement optimal des équipements. Cette solution est une réponse directe aux enjeux économiques et environnementaux actuels, permettant une gestion plus durable et efficace des ressources. ■
www.manuloc.fr

© DR

MANULOC LAUNCHES TEMPO: HOURLY HIRE OF HANDLING EQUIPMENT

Manuloc launches Tempo, an hourly equipment rental solution to meet the fluctuating needs of Manuloc's customers and demonstrate the company's strong commitment to flexibility and CSR.

Available across the entire Manuloc range, including lithium technology equipment, Tempo allows companies to pay only for the actual use of the equipment. This formula is in line with sustainability principles and offers companies an environmentally responsible solution for managing their resources. The included maintenance service ensures that operations are optimised and interruptions are reduced, keeping equipment running at peak performance. This solution is a direct response to today's economic and environmental challenges, enabling more sustainable and efficient management of resources. ■
www.manuloc.fr

© DR

AutoStore

Redéfinissez votre espace,
Gagnez en productivité

AutoStore, c'est:
- +25 ans d'expérience
- Une présence dans +50 pays
- +1250 installations vendues

Qu'est-ce que vous y gagnez?
- Votre capacité de stockage multipliée par 4 et votre productivité par 10
- Un fonctionnement 24h/24 et 7j/7
- Un système flexible et extensible
- Vos commandes prêtes en moins de 10 min
- 100% interfaçable avec votre WMS

Êtes-vous prêt pour le stockage du futur?

AutoStore. Redéfinissez l'espace.
autostoresystem.com

RENAULT TRUCKS : DE L'ÉLECTRIQUE DANS UN 12T

Renault Trucks transforme un camion diesel de 12 tonnes en un modèle électrique. Ce projet de rétrofit, soutenu par l'Ademe et réalisé en collaboration avec Novumtech, s'inscrit pleinement dans la stratégie d'économie circulaire de l'entreprise.

Le processus de rétrofit s'est concentré sur le remplacement des composants essentiels liés au moteur diesel par des alternatives électriques, y compris un moteur électrique et un pack de batteries Lithium-ion. Ces modifications visent une réduction de l'impact environnemental et la préservation des ressources naturelles. Le camion rétrofité subira une phase de tests en conditions réelles, en partenariat avec Grand Paris, pour valider sa performance et sa fiabilité. Ce projet a été développé à CampX, le hub d'innovation de Renault Trucks à Lyon, qui favorise la collaboration entre l'équipe d'ingénierie de Renault Trucks et des start-ups.
www.renault-trucks.com

RENAULT TRUCKS: ELECTRIC POWER FOR A 12 TONNE

Renault Trucks is converting a 12-tonne diesel truck into an electric model. This conversion project, supported by Ademe and carried out in partnership with Novumtech, is fully in line with the company's circular economy strategy.

The retrofit process focused on replacing key diesel engine components with electric alternatives, including an electric motor and lithium-ion battery pack. These modifications aim to reduce environmental impact and conserve natural resources. The converted truck will undergo a phase of real-world testing in partnership with Grand Paris to validate its performance and reliability. This project was developed at CampX, Renault Trucks' innovation centre in Lyon, which promotes collaboration between the Renault Trucks engineering team and start-ups.
www.renault-trucks.com

HAROPA

The 16th edition of the Transat Jacques Vabre celebrated its 30th anniversary. From 20 to 28 October 2023, the Transat Village hosted an ephemeral port centre offering an educational and entertaining experience on the Haropa Port | Le Havre ecosystem.

© DR

Le Havre Port Centre used the event to enhance its cultural and educational offer in anticipation of the opening of its new space in 2024. Free activities included a 360° virtual tour of the Port Director's office, an interactive container loading game and a discovery of the trades in an industrial port area.
The event celebrated not only the race, but also the importance of the Port of Le Havre in maritime history and its role in the modern maritime economy. ■
www.haropaport.com

GREENLOG

Greenlog, France's green logistics platform, is expanding its franchise network across the country. Headquartered in Angers, the logistics service provider offers a logistics flow management concept dedicated to e-commerce players with an ecological and eco-responsible approach.

© DR

With its first logistics platform scheduled to open in Angers in 2019 and its first franchise to open in Toulouse in 2022, Greenlog intends to replicate this innovative model throughout France, with the aim of opening around twenty franchises over the next seven years. In particular, two new franchises will open their doors at the beginning of 2024: in Morbihan (56) in Evellys and in Seine-et-Marne (77) in Rozay-en-Brie. ■
www.green-log.fr

Minimiser ses risques par la sécurité et l'Intelligence Artificielle

Mitigate risk with security and business intelligence

Pour minimiser les interruptions de la chaine de production et optimiser sa productivité, les entreprises ont recours à des solutions technologiques permettant à la fois de réduire les risques de menaces internes et externes tout en s'inscrivant dans un processus opérationnel.

Les solutions innovantes SENSTAR vont vous permettre de :
- Protéger votre périmétrie par une détection d'intrusion précoce
- Augmenter votre rentabilité et votre productivité grâce à l'intelligence artificielle embarquée

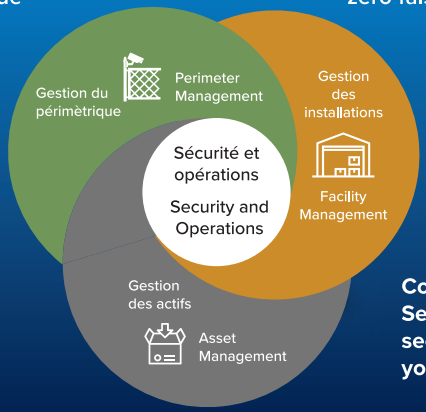
SENSTAR offre une gamme complète de solutions de capteurs de détections périmétriques et des produits de gestion de l'information. Notre dernière innovation, le MULTISENSOR SENSTAR permet une analyse très fine de la détection d'intrusion périmétrique éliminant la majeure partie des fausses alarmes.

Contactez-nous pour découvrir comment Senstar peut vous aider à sécuriser et à rationaliser vos installations.

To avoid disruptions and maximize productivity, organizations require solutions that reduce risk from both external and internal threats while providing insight into operations and business processes.

Protect your perimeter and improve operations with innovative solutions from Senstar. Choose from a comprehensive range of perimeter sensors and information management products.

Our latest innovation, Senstar MultiSensor™ provides full situational awareness and near zero false alarms.



Contact us to learn how Senstar can help secure and streamline your operations.

senstar.com

SENSTAR®

© DR

AUTOSTORE

Women in Supply Chain 2023: two AutoStore employees honoured. In a traditionally male-dominated industry, two leading figures at AutoStore, Ellen Brune and Synnøve Matre, have been named winners of the prestigious Women in Supply Chain 2023 Award.

The award, presented by Food Logistics and Supply & Demand Chain Executive, recognises women who have not only excelled in their careers in logistics and supply chain, but have also acted as role models and mentors to other women in the field. With over 400 nominations, a record for the award's history, Ellen and Synnøve stand out as trailblazers. Their recognition reflects a growing trend towards inclusion and diversity in the supply chain, an area where female participation is becoming increasingly important.

Ellen Brune, Vice President Product Management, is being recognised for her commitment to supporting and mentoring future generations of women in science, technology, engineering and mathematics (STEM).

Synnøve Matre, Vice President of Research and Development, is celebrated for her collaborative approach and dedication to creating an environment that fosters growth and innovation.

The achievements of Ellen Brune and Synnøve Matre will be recognised at the Women in Supply Chain Forum on 14-15 November 2023 in Atlanta. ■

https://fr.autostoresystem.com/

avob
Spécialiste du pilotage énergétique
Logisticiens, nous vous aidons à réduire vos consommations énergétiques
avob OS
CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE
LoRa
LoRa
Sous-compteurs et capteurs
Connexion aux GTB/GTC
Connectez tous vos compteurs et capteurs
Mesurez et analysez vos consomations
Pilotez automatiquement vos équipements
Réalisez jusqu'à 40% d'économies
Bénéficiez d'un accompagnement complet de nos Energy Managers
67 Route de la Reine - 92100 Boulogne-Billancourt
+33 (0)1 41 10 36 80 - www.avob.com - contact@avob.com

© DR

QWETCH AND STACI: A GREEN LOGISTICS ALLIANCE

Qwetch, France's leading manufacturer of reusable food containers, has teamed up with Staci to optimise its BtoB and BtoC logistics management. The aim of the partnership is to increase Qwetch's operational efficiency while reducing its environmental impact.

Founded in 2010, Qwetch has established itself as a pioneering brand in environmentally sustainable products. In 2022, it launched a tender to centralise its logistics operations in response to its environmental and economic challenges. Staci, selected for its agility and operational robustness, is now centralising Qwetch's stock in its Marly warehouse, providing a single platform for accurate monitoring of activities. This centralisation aims to improve Qwetch's CSR strategy by minimising transfers between warehouses and reducing its carbon footprint and costs. The transition to the Staci platform went smoothly, with close collaboration to customise packaging and integrate an efficient API interface. Thanks to Staci, Qwetch now benefits from real-time visibility of its operations, increasing its efficiency and responsiveness. Staci's Ecats interface will be continuously improved for better operational management and communication. ■

www.qwetch.com/www. staci.com

PHENIX PUBLISHES BOOK OF ANTI-WASTE RECIPES

In September 2023, French start-up Phenix, which specialises in the fight against food waste, launched a project to raise awareness of this issue. With the support of 15 retailers and associations, Phenix is launching a book of 50 anti-waste recipes that can be downloaded free of charge.

Created in response to the government's goal of halving food waste by 2025, the cookbook features original recipes for turning leftovers into delicious dishes. From chickpea water to savoury olive feta muffins, the recipes aim to reduce waste while being accessible to everyone. The publication of this book comes at a time when French consumers are increasingly aware of the importance of anti-waste solutions.
The project brings together a number of players, including Monoprix, Franprix and manufacturers such as Florette and Rians, demonstrating the importance of collaboration between the private and public sectors, as well as charities, in the fight against food waste. ■

www.wearephenix.com

© DR

Le spécialiste de la communication
Au service des professionnels de la logistique

La Communication Créative

Le conseil, la qualité, les prix

Conseils, merchandising, goodies, créations, conceptions et impressions graphiques...

MédiaRéclame Communication
24bis Rue Ernest Renan 93400 Saint Ouen Sur Seine
01 44 04 19 21 - 06 20 10 20 20 jeanmarc@blizzmedia.fr

QUAND **L'IMMOBILIER LOGISTIQUE** SE RÉINVENTE

En France, l'immobilier logistique français c'est plus de 80 millions de m² d'entrepôts de 5 000 m² ou plus, dont des dizaines de bâtiments de plus de 100 000m²

Les entrepôts et les centres de distribution, autrefois de simples maillons d'une chaîne, se transforment en véritables cerveaux de l'ère moderne, propulsés par des technologies de pointe et façonnés par des enjeux mondiaux. Zoom sur la réinvention de l'immo logistique en France.

© Freepik

En logistique, la 5G, la réalité augmentée, l'IA ou encore les blockchains ne sont plus de simples buzzwords, mais des évidences concrètes qui tendent à redéfinir définitivement l'efficacité logistique. Dans les entrepôts aujourd'hui, chaque article est suivi en temps réel, les lunettes de réalité augmentée guident les opérateurs à travers des labyrinthes de marchandises, les datas sont traquées et analysées massivement et finement et les transactions peuvent être sécurisée par la Blockchain. L'avenir est là, et il est électrisant ! Autrefois négligé, l'immobilier logistique est désormais sur le devant de la scène.

L'essor du commerce en ligne, combiné à la demande toujours croissante de livraisons rapides, a propulsé ce secteur au rang de pilier économique français. Selon les données de 2022 de l'Institut Français de la Logistique (IFL), le marché compte désormais plus de 17 millions de m² d'entrepôts. Ces espaces, stratégiquement situés, sont les nerfs de la guerre pour assurer une distribution fluide et efficace des marchandises.

L'AUTOMATISATION AU SERVICE DE L'EFFICIENT

L'automatisation des entrepôts n'est pas un concept nouveau, mais elle a pris une importance accrue dans le contexte actuel. L'intralogistique 4.0 représente l'avenir de la logistique, avec des technologies de pointe telles que l'Internet des Objets (IoT), l'Intelligence Artificielle (IA) et la robotique avancée. Ces innovations permettent aux entrepôts de répondre aux besoins de personnalisation, de rapidité et de précision des commandes, des aspects devenus cruciaux dans le commerce électronique et la gestion des stocks.

Les solutions technologiques, comme l'automatisation avancée, l'analyse prédictive ou les systèmes WMS de nouvelle génération, tout en étant des leviers d'optimisation, introduisent une complexité supplémentaire. Leur déploiement nécessite non

L'heure est peut-être venue d'adopter la verticalité dans la logistique, quand la densité urbaine et le manque d'espace au sol imposent cette approche ?

© Freepik

CASTIGNAC

Gestionnaire d'investissement et partenaire opérationnel créé en 2020, Castignac gère un portefeuille d'actifs immobiliers d'environ **1 milliard d'euros.**

L'équipe **Castignac** est composée de professionnels expérimentés dans l'investissement, le développement et la promotion immobilière.

Castignac a obtenu en octobre 2022 du **SIATI** le prix de la **stratégie pionnière dans la catégorie ASSET MANAGEMENT et Investissement illustrant** à nouveau l'attachement à l'innovation et le caractère visionnaire de son Président DAVID TAIEB. Cette approche multiscalaire permet de répondre aux enjeux logistiques du premier au dernier kilomètre.

SMART STADIUM

e-VALLEY

BT AMIENS

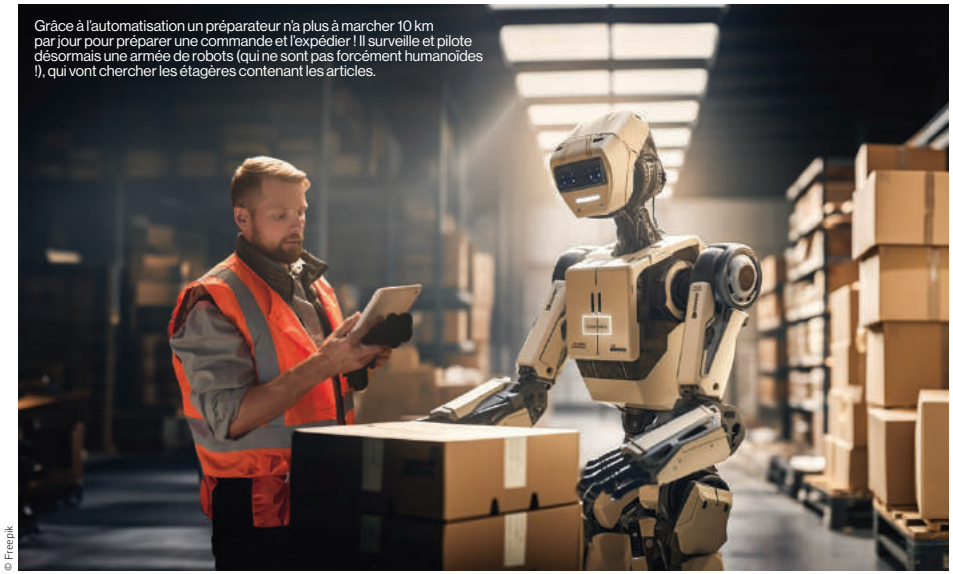
25
IMMEUBLES ET PROJETS SÉCURISÉ

724 000 M²
IMMEUBLES ET PROJETS EN COURS DE REALISATION

830 M€
AUM

CONTACT : 01 79 35 55 55 - CONTACT@CASTIGNAC.COM

WWW.CASTIGNAC.COM



Grâce à l'automatisation un préparateur n'a plus à marcher 10 km par jour pour préparer une commande et l'expédier ! Il surveille et pilote désormais une armée de robots (qui ne sont pas forcément humanoïdes !), qui vont chercher les étagères contenant les articles.

© Freepik

/// seulement des compétences techniques pointues, mais aussi une vision stratégique pour assurer leur intégration fluide. S'ajoute à cela le défi permanent du capital humain. Dans un environnement hyper-technologisé, la formation et le maintien des compétences des équipes, tout en garantissant la complémentarité homme-machine, deviennent cruciaux pour rester compétitif dans l'immobilier logistique du futur.

L'ère de l'automatisation et de l'IA a sonné, transformant les entrepôts en hubs d'efficacité surhumaine. Fini le temps perdu, place à l'optimisation spatiale et à la prévision précise de la demande.

GÉRER L'EMPLACEMENT ET L'ESPACE

C'est une course à l'innovation, où seuls les plus agiles survivront dans une bataille pour l'« emplacement parfait », s'il existe ! Un des dilemmes majeurs de l'immobilier logistique est la gestion de l'espace. Le marché est en tension, avec une offre limitée et une demande croissante. Cette pénurie d'espaces adaptés entraîne une hausse des coûts et complique la recherche de solutions optimales. Proximité urbaine, accessibilité et main-d'œuvre qualifiée sont les nouveaux mots d'ordre. Les périphéries urbaines et les carrefours de distribution deviennent des terrains convoités où se joue l'avenir de la logistique.

L'automatisation collaborative, où les robots et les humains travaillent côte à côte, gagne du terrain, permettant une flexibilité et une adaptabilité accrues.

L'automatisation collaborative, où les robots et les humains travaillent côte à côte, gagne du terrain, permettant une flexibilité et une adaptabilité accrues

Le marché devrait atteindre une valeur de 13,5 milliards de dollars d'ici 2027, avec un taux de croissance annuel de +10%

Ces innovations ne se limitent pas aux nouveaux bâtiments mais sont également de plus en plus intégrées dans les entrepôts plus anciens, révolutionnant ainsi leur fonctionnement.

LES DIRECTIVES ENVIRONNEMENTALES

L'immobilier logistique, souvent associé à des infrastructures robustes, est au cœur d'une complexité croissante. Les directives environnementales, telles que la norme HQE (Haute Qualité Environnementale) ou les labels BREEAM et LEED, obligent les acteurs à repenser radicalement la conception et l'exploitation des sites. Ces standards s'ils ne font plus débat, impliquent des investissements technologiques significatifs. Cela accompagne une pression sociétale de plus en plus forte. Les consommateurs d'aujourd'hui ne se contentent plus de recevoir leurs produits ; ils veulent aussi en connaître l'histoire. Cela exige des infrastructures capables de gérer et de communiquer des informations complexes. La transparence n'est pas seulement une mode, elle est en passe de devenir la nouvelle norme.

UN TOURNANT MAJEUR

L'immobilier logistique, un secteur autrefois discret mais crucial de l'économie, se trouve aujourd'hui à un tournant majeur. Confronté à des défis sans précédent et à des opportunités innovantes, ce segment vital de la chaîne d'approvisionnement mondiale est en pleine métamorphose. Des pressions environnementales aux évolutions technologiques, en passant par l'explosion du e-commerce, l'immobilier logistique doit naviguer dans un paysage complexe et en évolution rapide.

L'immobilier logistique en France est plus qu'une série de bâtiments ; c'est le cœur battant d'une industrie en pleine transformation. Dans ce paysage dynamique, le futur de la logistique est écrit chaque jour, un entrepôt à la fois. Les acteurs de la logistique ne sont plus de simples spectateurs ; ils sont les architectes de cette nouvelle ère ! ■

RÉSILIENCE ET PRUDENCE DANS LE MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

En 2023, le marché locatif de l'immobilier industriel et logistique a montré une résistance notable face aux turbulences économiques, avec 106 transactions réalisées jusqu'en septembre. Cependant, une légère baisse de 9% a été observée dans le volume de surfaces placées, atteignant 2,4 millions de m², bien que cette performance reste dans la moyenne des cinq dernières années.

Les régions de Lille, Orléans et l'Ile de France se sont distinguées comme des centres d'activités majeurs, représentant près de la moitié des opérations. Cependant, une augmentation significative des valeurs locatives, variant entre 10 et 25% sur les vingt derniers mois, souligne une tension croissante sur le marché.

Une pénurie d'offres se fait ressentir, avec un taux de vacance tombant sous les 5%, indiquant une difficulté grandissante dans le développement de nouveaux espaces logistiques. Les défis incluent la rareté et le coût élevé des terrains, ainsi que les obstacles administratifs et financiers. Le secteur du développement en blanc connaît également un ralentissement, avec seulement 29 bâtiments en cours de développement, principalement dans les régions Hauts-de-France et Centre-Val de Loire. L'investissement dans l'immobilier logistique a subi une baisse, avec seulement 1 milliard d'euros investis, comparé aux 3,1 milliards d'euros de la même période en 2022. Malgré la hausse des taux directeurs et le durcissement des conditions de financement, un intérêt pour des opérations à valeur ajoutée persiste.

En conclusion, bien que le marché de l'immobilier logistique soit influencé par un climat économique fluctuant, il continue de démontrer une certaine dynamique locative, tout en restant prudent dans le domaine de l'investissement. Le taux de rendement «prime» s'établit à 4,75% à la fin septembre, reflétant les tendances actuelles du marché. Pour plus d'informations, visitez le site de l'entreprise impliquée.

SIMI, L'ÉPICENTRE DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE EN FRANCE

Chaque année, le Salon de l'Immobilier d'Entreprise (SIMI) rassemble les acteurs clés de l'immobilier professionnel français. De la conception de bureaux innovants aux nouveaux pôles logistiques, ce salon est le reflet d'une industrie en pleine mutation, qui façonne l'avenir des espaces de travail et de production dans l'Hexagone. L'édition 2023 a été particulièrement marquante, témoignant d'une reprise dynamique après les bouleversements induits par la pandémie. Avec une attention renforcée sur l'innovation et la durabilité, le SIMI a démontré sa capacité à incarner et à anticiper les transformations majeures du secteur.

Le SIMI est la vitrine par excellence des tendances en matière de conception de bureaux. Dans un monde où le télétravail se généralise, les espaces de travail se réinventent pour devenir plus flexibles et adaptés aux besoins des salariés. Les startups comme Wojo ou Kwerk présentent des solutions d'espaces modulaires, tandis que les géants comme Bouygues Immobilier mettent l'accent sur la durabilité et le bien-être au travail. Mais comment ces innovations répondent-elles aux enjeux d'efficacité et de coûts ? L'édition 2023 du SIMI a permis de mettre en lumière les réponses à ces questions, avec des exemples concrets d'aménagements qui favorisent la collaboration tout en respectant l'intimité nécessaire à la concentration.

IMMOBILIER LOGISTIQUE : RÉPONDRE AUX DÉFIS DU E-COMMERCE

Avec l'explosion du e-commerce, la logistique urbaine est devenue un sujet brûlant du SIMI. Les entrepôts périurbains se multiplient, et les hubs logistiques se rapprochent des centres-villes. Prologis ou Goodman, leaders en la matière, exposent leurs visions de sites logistiques optimisés et respectueux de l'environnement. Toutefois, l'intégration de ces infrastructures au tissu urbain reste un défi majeur, tant d'un point de vue réglementaire qu'environnemental. Des initiatives innovantes telles que les espaces de stockage mutualisés pour les petits commerçants ont été mises en avant, illustrant la capacité du secteur à s'adapter aux nouvelles demandes de rapidité et de flexibilité.

GREEN BUILDING : L'URGENCE ÉCOLOGIQUE AU CŒUR DE LA CONCEPTION

L'architecture durable est devenue incontournable, et le SIMI en est la preuve tangible. De nombreux exposants, tels qu'Eiffage Immobilier ou BNP Paribas Real Estate, dévoilent leurs dernières réalisations certifiées HQE ou BREEAM. Cependant, le passage à une construction verte ne se limite pas à l'utilisation de matériaux écologiques. Il s'agit aussi de repenser l'intégralité du cycle de vie du bâtiment, de sa conception à sa démolition. L'événement a mis en exergue des projets ambitieux alliant performance énergétique et intégration harmonieuse dans l'environnement urbain.

FINANCEMENT ET INVESTISSEMENT : VERS UNE DIVERSIFICATION DES PORTEFEUILLES

Le SIMI est aussi un lieu d'échange pour les investisseurs. Les fonds d'investissement et les banques y dévoilent leurs stratégies face aux nouvelles opportunités du marché immobilier d'entreprise. Dans un contexte de taux bas, l'immobilier reste une valeur refuge, mais les investisseurs sont de plus en plus attentifs aux questions ESG (Environnementales, Sociales et de Gouvernance). Comment conjuguer rendement et responsabilité ? Les discussions du SIMI 2023 ont mis en avant l'évolution des critères d'investissement, avec une emphase sur les bâtiments verts et socialement responsables.

SIMI, LA BOUSSOLE DE L'IMMOBILIER PROFESSIONNEL FRANÇAIS

Plus qu'un simple salon, le SIMI est un véritable observatoire de l'évolution du secteur, et donne les clés pour comprendre les enjeux de demain. Pour les acteurs du marché, participer au SIMI, c'est se positionner à l'avant-garde de l'industrie et anticiper les tendances futures. L'accent mis sur la SimiNov, l'innovation au cœur du SIMI, témoigne de cette ambition, avec une reconnaissance particulière pour les solutions et services innovants qui façonneront l'immobilier de demain.

© Freepik

Quand la loi Climat et résilience impose de réduire de 50 % l'artificialisation nette des sols d'ici à 2030 (et de 100 % à l'horizon 2050), les opérateurs commencent déjà à en mesurer l'impact sur leurs activités… et se sont interrogés lors du Green Building

CHARGEMENT
ET DÉCHARGEMENT
EFFICACE ET
ERGONOMIQUE

UVO Tec

FMH CONVEYORS
A DURAVANT COMPANY

WHEN **LOGISTICS REAL ESTATE** REINVENTS ITSELF

In France, logistics real estate represents more than 80 million m² of warehouses of 5,000 m² or more, including dozens of buildings of more than 100,000 m²

Warehouses and distribution centres, once mere links in a chain, are being transformed into the brains of the modern age, driven by cutting-edge technologies and shaped by global challenges. We take a closer look at the reinvention of logistics real estate in France.

© Freepik

In logistics, 5G, augmented reality, AI and blockchains are no longer just buzzwords, but tangible evidence that is tending to redefine logistics efficiency once and for all. In today's warehouses, every item is tracked in real time, augmented reality goggles guide operators through mazes of goods, data is tracked and analysed at scale and granularity, and transactions can be secured using blockchain. The future is here, and it's electrifying! Once neglected, logistics real estate is now in the spotlight. The rise of e-commerce, combined with the ever-increasing demand for fast deliveries, has made this sector one of the mainstays of the French economy. According to 2023 figures from the Institut Français de la Logistique (IFL), the market now boasts more than 17 million m² of warehouse space. These strategically located spaces are the backbone of the smooth and efficient distribution of goods.

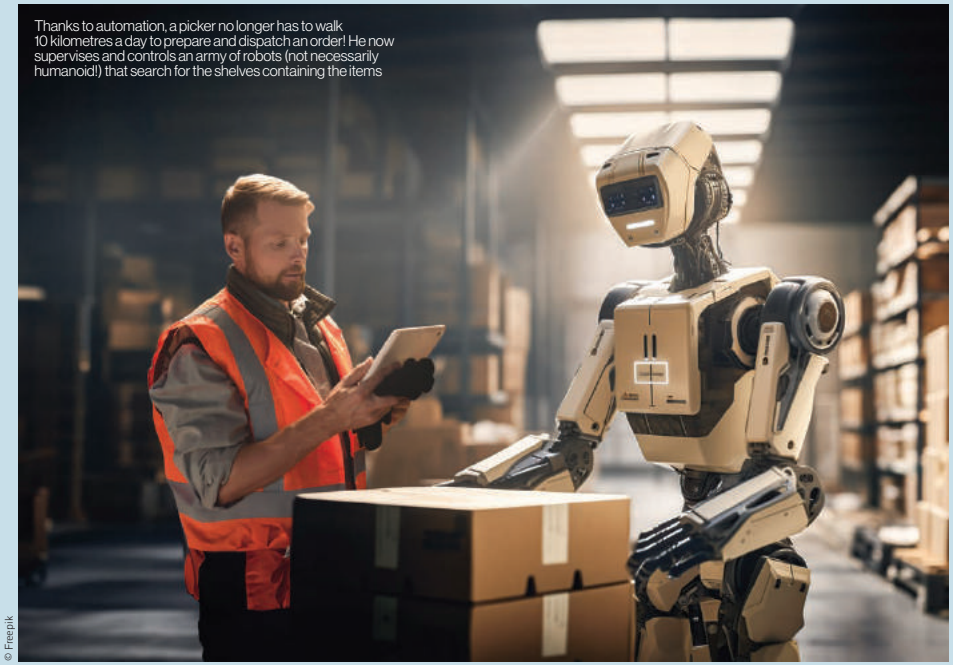
When urban density and lack of space make it necessary, perhaps the time has come to adopt a vertical approach to logistics?

© Freepik

AUTOMATION FOR EFFICIENCY

Warehouse automation is not a new concept, but it has taken on added significance in the current context. Intralogistics 4.0 represents the future of logistics, with cutting-edge technologies such as the Internet of Things (IoT), artificial intelligence (AI) and advanced robotics. These innovations enable warehouses to respond to the need for personalisation, speed and accuracy of orders, which have become critical in e-commerce and inventory management.

While technological solutions such as advanced automation, predictive analytics and new-generation WMS systems are levers for optimisation, they also introduce additional complexity. Deploying them requires not only advanced technical skills, but also a strategic vision to ensure their seamless integration.



Thanks to automation, a picker no longer has to walk 10 kilometres a day to prepare and dispatch an order! He now supervises and controls an army of robots (not necessarily humanoid!) that search for the shelves containing the items

© Freepik

Then there is the ongoing challenge of human capital. In a hyper-technological environment, training and maintaining the skills of teams, while ensuring complementarity between man and machine, will be critical to remaining competitive in the logistics real estate of the future.

The age of automation and AI is upon us, transforming warehouses into hubs of superhuman efficiency. No more wasted time, it's time to optimise space and accurately predict demand.

MANAGING LOCATION AND SPACE

It's a race to innovate, where only the most agile will survive in a battle for the 'perfect location', if such a thing exists! One of the biggest dilemmas in logistics real estate is space management. The market is under pressure, with limited supply and growing demand. This shortage of suitable space drives up costs and makes it difficult to find the best solutions. Urban proximity, accessibility and a skilled workforce are the new buzzwords. Urban peripheries and distribution hubs are becoming coveted areas where the future of logistics will be played out.

Collaborative automation, where robots and humans work side by side, is on the rise, enabling greater

Collaborative automation, where robots and humans work side by side, is on the rise, enabling greater flexibility and adaptability

The market is expected to reach a value of $13.5 billion by 2027, with an annual growth rate of +10%

flexibility and adaptability. These innovations are not limited to new buildings, but are increasingly being integrated into older warehouses, revolutionising the way they operate.

ENVIRONMENTAL REGULATIONS

Logistics real estate, often associated with robust infrastructure, is at the centre of growing complexity. Environmental directives such as the High Environmental Quality (HQE) standard, BREEAM and LEED are forcing players to radically rethink the design and operation of sites. While these standards are no longer controversial, they do require significant technological investment. This is coupled with increasing social pressure.

Today's consumers are no longer satisfied with simply receiving their products; they want to know the story behind them. This requires infrastructures capable of managing and communicating complex information. Transparency is not just a fad, it is becoming the new norm.

A MAJOR TURNING POINT

Logistics real estate, once a discreet but crucial sector of the economy, is now at a major turning point. Faced with unprecedented challenges and innovative opportunities, this vital segment of the global supply chain is undergoing a major metamorphosis. From environmental pressures to technological developments and the explosion of e-commerce, logistics real estate must navigate a complex and rapidly changing landscape.

Logistics real estate in France is more than just a set of buildings; it's the beating heart of an industry in transition. In this dynamic landscape, the future of logistics is being written every day, one warehouse at a time. Logistics players are no longer mere spectators; they are the architects of this new era!

RESILIENCE AND CAUTION IN THE LOGISTICS PROPERTY MARKET

The industrial and logistics lettings market showed remarkable resilience in the face of the economic turbulence, with 106 transactions completed by September. However, there was a slight decline of 9% in the volume of space placed to 2.4 million sqm, although this performance remains within the average of the last five years.

The Lille, Orléans and Ile de France regions stood out as the main centres of activity, accounting for almost half of all transactions. However, a significant increase in rental values, ranging from 10% to 25% over the last twenty months, highlights a growing tension in the market.

There is a shortage of supply, with vacancy rates falling below 5%, indicating that it is becoming increasingly difficult to develop new logistics space. Challenges include the scarcity and high cost of land, as well as administrative and financial hurdles.

Greenfield development is also slowing, with only 29 buildings under development, mainly in the Hauts-de-France and Centre-Val de Loire regions.

Investment in logistics real estate has fallen, with only €1 billion invested, compared with €3.1 billion in the same period in 2023. Despite the rise in key interest rates and the tightening of financing conditions, interest in value-added operations remains strong. In summary, the logistics property market, although influenced by a fluctuating economic climate, continues to show some rental dynamism, while remaining cautious on the investment front. Prime yields stood at 4.75% at the end of September, reflecting current market trends. For further information, please visit the website of the company concerned.

SIMI, THE EPICENTRE OF COMMERCIAL PROPERTY IN FRANCE

Every year, the Salon de l'Immobilier d'Entreprise (SIMI) brings together the key players in the French commercial property sector. From innovative office design to new logistics hubs, the show reflects a fast-changing industry that is shaping the future of work and production space in France. The 2023 edition was particularly impressive, demonstrating a dynamic recovery from the upheavals caused by the pandemic. With an increased focus on innovation and sustainability, SIMI demonstrated its ability to embody and anticipate the major changes in the sector.

SIMI is the ultimate showcase for trends in office design. In a world where teleworking is on the rise, workspaces are being reinvented to become more flexible and tailored to the needs of employees. Start-ups like Wojo and Kwerk are introducing modular workspace solutions, while giants like Bouygues Immobilier are emphasising sustainability and well-being in the workplace. But how do these innovations address the challenges of efficiency and cost? The 2023 edition of SIMI highlighted the answers to these questions, with concrete examples of layouts that encourage collaboration while respecting the privacy needed for concentration.

LOGISTICS PROPERTY: MEETING THE CHALLENGES OF E-COMMERCE

With the explosion of e-commerce, urban logistics has become a hot topic at SIMI. More warehouses are being built on the outskirts of cities and logistics hubs are moving closer to city centres. Prologis and Goodman, leaders in this field, will present their visions for optimised, environmentally friendly logistics sites. However, integrating these infrastructures into the urban fabric remains a major challenge, both from a regulatory and an environmental perspective. Innovative initiatives such as shared warehouses for small retailers will be highlighted, demonstrating the sector's ability to adapt to new demands for speed and flexibility.

GREEN BUILDING: THE ECOLOGICAL EMERGENCY AT THE HEART OF DESIGN

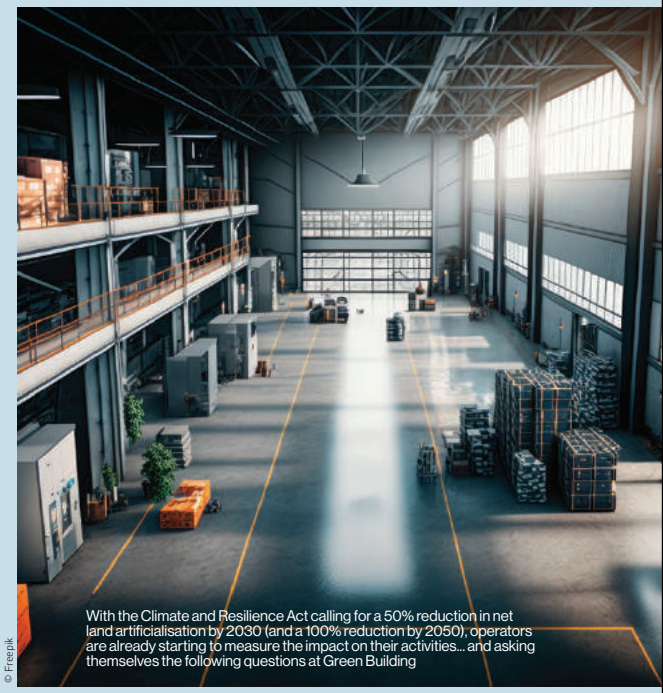
Sustainable architecture has become essential, and SIMI is tangible proof of this. Many exhibitors, such as Eiffage Immobilier and BNP Paribas Real Estate, are presenting their latest HQE or BREEAM-certified projects. However, the move towards green building is not just about using environmentally friendly materials. It also means rethinking the entire lifecycle of a building, from design to demolition. The event highlighted ambitious projects that combine energy efficiency with harmonious integration into the urban environment.

FINANCING AND INVESTMENT: DIVERSIFYING THE PORTFOLIO

SIMI is also a forum for investors. Investment funds and banks present their strategies in response to new opportunities in the commercial property market. In a context of low interest rates, real estate remains a safe haven, but investors are increasingly paying attention to ESG (environmental, social and governance) issues. How can returns and responsibility be reconciled? Discussions at SIMI 2023 highlighted changes in investment criteria, with a focus on green and socially responsible buildings.

SIMI, THE COMPASS OF THE FRENCH COMMERCIAL PROPERTY MARKET

More than just a trade show, SIMI is a veritable observatory of developments in the sector, providing the keys to understanding tomorrow's challenges. For market players, participating in SIMI means being at the forefront of the industry and anticipating future trends. The emphasis on SimiNov, innovation at the heart of SIMI, reflects this ambition, with special recognition for the innovative solutions and services that will shape tomorrow's real estate.



© Freepik

With the Climate and Resilience Act calling for a 50% reduction in net land artificialisation by 2030 (and a 100% reduction by 2050), operators are already starting to measure the impact on their activities... and asking themselves the following questions at Green Building

© GT Logistics

GT LOGISTICS : UNE FORCE LOGISTIQUE TOURNÉE VERS L'AVENIR

Dans le monde complexe et global de la logistique, GT Logistics se distingue par son caractère familial et sa capacité à innover. Avec plus d'un siècle d'histoire derrière elle, cette entreprise a su préserver un héritage précieux tout en embrassant les défis de l'avenir. Entretien avec Éric Sarrat, qui nous éclaire sur la manière dont GT Logistics aborde la transmission, la responsabilité sociale des entreprises, l'intégration des nouvelles technologies, son lien avec ses clients historiques, et sa vision pour l'avenir dans un monde en constante mutation.

© GT Logistics

Éric Sarrat

GT Logistics est reconnu pour son caractère familial. Comment abordez-vous la notion de transmission dans cette entreprise vieille de plus d'un siècle ?
Éric Sarrat : La nature familiale de GT Logistics est ce qui nous distingue et renforce notre identité. Le mot «familial» adoucit à mon sens la notion de «groupe industriel». Si la transmission du capital est relativement directe, celle de la passion et de l'envie d'entreprendre est un défi bien plus délicat. Notre objectif est de maintenir cette passion pour la satisfaction du client.

La culture de GT Logistics est depuis toujours centrée sur l'humain : ce sont les équipes qui font la force et la différenciation du groupe. Une organisation volontairement agile et portée par un management participatif.

Comment GT Logistics aborde-t-elle la responsabilité sociale et les défis RSE ?
La fierté et le plaisir au travail sont des valeurs essentielles pour nous. En tant que logisticien, nous sommes naturellement au cœur des défis RSE, cherchant à simplifier les flux pour économiser des ressources. Nous sommes fiers de notre index d'égalité de 99%, particulièrement dans une entreprise de notre taille. De plus, nous valorisons le talent féminin, avec deux femmes sur cinq siégeant au comité de direction.

La digitalisation est sur toutes les lèvres. Comment GT Logistics l'intègre-t-elle ?
Nous croyons fermement aux nouvelles technologies et aux possibilités qu'elles offrent. Cependant, notre pari est avant tout sur l'humain. Nous collaborons avec des partenaires dans le domaine des cobots et avons lancé Wiilog, spécialisée dans la traçabilité et l'analyse des données. Avec notre solution FollowGT, nous traduisons ces données en informations précieuses pour nos clients.

Vous évoquez un lien fort avec vos clients historiques. Pouvez-vous nous en dire plus ?
Chaque client est unique, et nous nous efforçons de comprendre leurs besoins spécifiques. Nous avons développé des solutions sur mesure pour chacun d'eux, que ce soit pour le Commissariat à l'énergie atomique ou pour Lidl dans le sud-est. Notre flexibilité et notre écoute attentive nous permettent de nous adapter rapidement aux demandes changeantes du marché. La majorité de nos clients sont industriels. Nous partageons une philosophie axée sur l'humilité, moteur constant de progrès. Lorsqu'un client nous sollicite pour optimiser sa logistique, il s'engage dans une démarche profonde de remise en question. C'est pourquoi nous avons créé GTX Industry, pour étendre notre accompagnement jusqu'à la délégation de production.

En ces temps de mutations, comment percevez-vous les défis internationaux ?
Le monde change rapidement, et nous devons être prêts à nous adapter. Nous envisageons de nous recentrer sur le local tout en conservant une présence nationale. Les événements récents ont souligné l'importance de l'indépendance industrielle. Nous investissons massivement dans l'avenir, toujours dans le souci de mieux servir nos clients !

www.gt-logistics.fr/

GT Logistics met son expertise de la logistique industrielle et de l'externalisation logistique au service de ses clients, fidèle à sa maxime « Vous êtes unique, nos solutions aussi » !

© GT Logistics

© GT Logistics

GT LOGISTICS: A FORWARD-THINKING LOGISTICS FORCE

In the complex, global world of logistics, GT Logistics stands out for its family character and ability to innovate. With over a century of history behind it, the company has preserved a valuable heritage while embracing the challenges of the future. Interview with Éric Sarrat, who explains GT Logistics' approach to succession planning, corporate social responsibility, the integration of new technologies, its relationship with long-standing customers and its vision for the future in an ever-changing world.

© GT Logistics

Éric Sarrat

GT Logistics is known as a family business. How do you approach the idea of passing on a company that is more than a century old?

Éric Sarrat: The family nature of GT Logistics is what sets us apart and strengthens our identity. In my opinion, the word «family» softens the term «industrial group». While the transfer of capital is relatively straightforward, the transfer of passion and entrepreneurial drive is a much more delicate challenge. Our aim is to preserve that passion for customer satisfaction.

GT Logistics' culture has always been people-centred: it's its teams that make it strong and different. An organisation that is deliberately agile and supported by participative management.

How does GT Logistics approach social responsibility and CSR challenges?

«Pride and enjoyment at work are core values for us. As a logistics provider, we are naturally at the heart of CSR challenges, trying to simplify operations to save resources. We are proud of our 99% equality index, especially for a company of our size. What's more, we value female talent, with two out of five members of the management committee being women.

Digitalisation is on everyone's lips. How is GT Logistics embracing it?

We firmly believe in new technologies and the opportunities they offer. But our main focus is on people. We are working with partners in the field of cobots and have launched Wiilog, which specialises in traceability and data analysis. With our FollowGT solution, we turn this data into valuable information for our customers.

You mention a strong bond with your long-term customers. Could you tell us more about this?

Each customer is unique and we strive to understand their specific needs. We have developed tailor-made solutions for each of them, whether it is the French Atomic Energy Commission or Lidl in south-east France. Our flexibility and ability to listen enable us to adapt quickly to changing market demands. The majority of our customers are in industry. We share a philosophy based on humility, a constant driver of progress. When a customer asks us to optimise their logistics, they are embarking on a profound process of self-examination. That's why we created GTX Industry, to extend our support to the delegation of production.

In these times of global change, how do you see the international challenges?

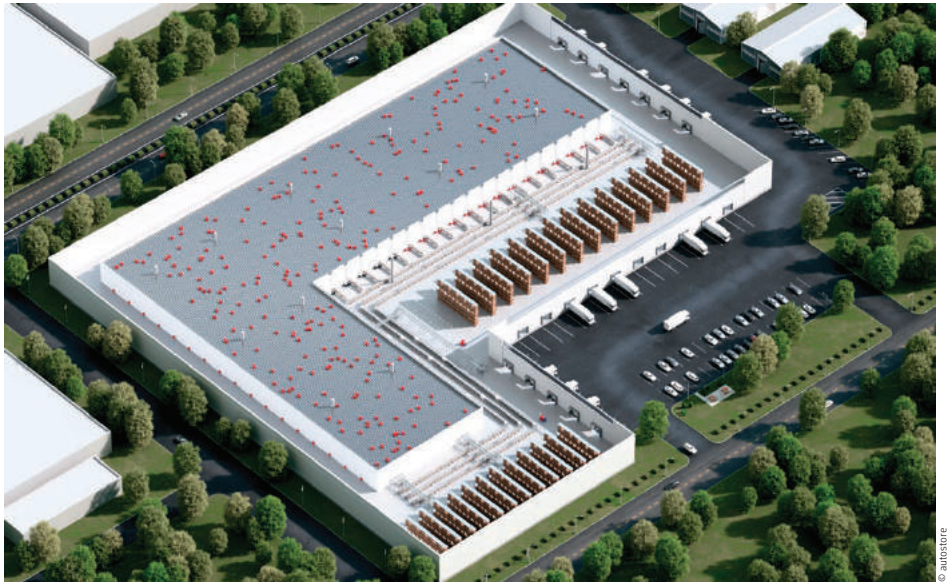
The world is changing rapidly and we need to be ready to adapt. We plan to refocus on the local market while maintaining a national presence. Recent events have underlined the importance of industrial independence. We are investing heavily in the future, always with a view to serving our customers better!

www.gt-logistics.fr/

GT Logistics puts its expertise in industrial logistics and logistics outsourcing at the service of its customers, true to its motto: «You are unique, so are our solutions!»

© GT Logistics

AUTOSTORE : L'AUTOMATISATION FRUGALE AU CŒUR



© autostore

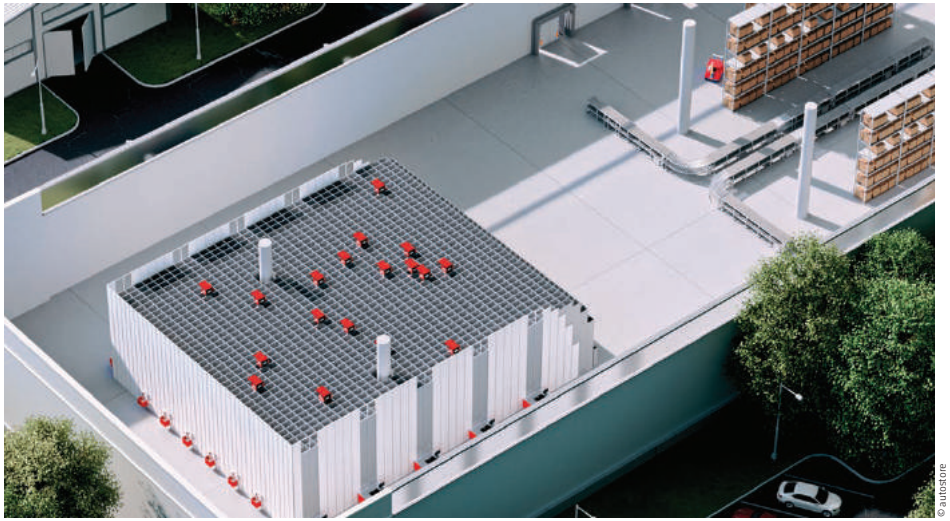
Depuis sa création en 1996, AutoStore est devenue une référence en stockage robotisé, transformant l'industrie logistique avec ses systèmes automatisés

© autostore

L'approche d'AutoStore en matière de durabilité se distingue par l'utilisation de robots faible consommation et écoénergétiques, certains fonctionnant même entièrement à l'énergie solaire

Avec plus de 1 250 systèmes installés dans 50 pays, le Norvégien AutoStore affiche, dans un contexte économique mondial frileux, une croissance remarquable de 78% en 2022. Rencontre avec son Business Development Director pour la France, Laurent Cochet.

Né en 1996, AutoStore n'était au départ qu'une simple idée, une réponse à une industrie logistique en quête d'optimisation… plus de deux décennies plus tard, l'entreprise norvégienne s'est fait un nom, se positionnant comme une référence dans le domaine du stockage robotisé. Elle s'inscrit dans un marché français porteur avec une montée en flèche ces dernières années de l'automatisation. Cette transition vers l'automatisation, généralisée dans la filière, favorise un traitement accéléré de certains processus (sans dépendance aux ressources temporaires). Les spécialistes de l'automatisation ont adapté leurs systèmes pour être plus flexibles, en privilégiant des dispositifs modulaires et ajustables. Dans ce panorama, la communication intersystème demeure essentielle et les infrastructures informatiques doivent amalgamer de nombreux services interconnectés, interagissant en temps réel. « *La complexité de l'exercice augmente,* reconnaît Laurent Cochet, Business Development Director AutoStore Systems pour la France, *avec la*



© autostore

L'entreprise adapte ses solutions pour répondre aux besoins changeants, tout en intégrant des technologies avancées comme l'intelligence artificielle et l'analyse prédictive

Comment ça marche ?

AutoStore est spécialisée dans la préparation de commandes unitaires. Les produits, stockés dans des bacs empilés verticalement, maximisent l'espace. Quatre éléments clés caractérisent cette agilité :

1. Modularité des bacs : Choix de dimensions variées, avec séparateurs ajustables pour une capacité de stockage optimisée.
2. Adaptabilité architecturale : Compatible avec des structures de faible hauteur, il répond aux besoins croissants d'espaces confinés en milieu urbain.
3. Scalabilité : Le système s'adapte facilement, permettant des évolutions sans interruption majeure. Cette flexibilité est aussi financière, avec des ROI plus rapides.
4. Fiabilité et innovation : Avec un taux de disponibilité de 99,7%, AutoStore est inégalée. L'entreprise mise sur la qualité, l'innovation et une R&D dynamique pour accompagner ses clients vers l'excellence.

Du commerce électronique à la santé, en passant par la grande distribution et l'industrie, AutoStore, avec sa magie cubique, transforme les espaces, du plus grand entrepôt au plus petit magasin.

consolidation des flux en entrepôt et la gestion multi-canale, sans oublier l'optimisation de la logistique et du transport. La force d'AutoStore repose sur sa capacité à combiner densité de stockage et rapidité d'accès. Grâce à une ingénieuse structure en grille, surmontée de robots autonomes et agiles qui se chargent de récupérer les bacs demandés. Mais là où nous marquons des points, c'est dans l'optimisation de l'espace. Finis les allées et les couloirs : ici, chaque centimètre carré est exploité, faisant de notre solution la plus dense au monde ! »

UN SYSTÈME ÉCOÉNERGÉTIQUE TRÈS MAÎTRISÉ

L'objectif de l'entreprise norvégienne est de privilégier la transparence tout en impulsant une amélioration constante en matière de durabilité. AutoStore, en tant qu'acteur industriel, reconnaît des impacts environnementaux directs et indirects, qui restent toutefois très maîtrisés : « *Nos robots d'entrepôt, bien qu'utilisant différentes sources d'énergie, se distinguent par leur faible consommation par rapport aux solutions de stockage traditionnelles,* explique Laurent Cochet. I*ls ne nécessitent ni ventilation, ni chauffage, ni climatisation, ni éclairage, et sont donc un gage d'efficacité énergétique. De plus, des calendriers de recharge optimisés permettent d'éviter une surcharge excessive, et la fonction d'énergie régénérative récupère la charge de la batterie pendant le freinage et la descente des bacs. Ces solutions écoénergétiques sont au cœur de notre mission : contribuer à un monde plus durable pour tous.* » Il complète : « *Nos solutions sont très sobres électroniquement : certaines tournent entièrement aux panneaux solaires ! Nous avons besoin de 100 watts par robot et de courant 220V. C'est pourquoi nous sommes plébiscités dans certains domaines critiques comme celui de la santé : nous sommes très résilients et nous pouvons proposer des solutions pour garantir la continuité des opérations en cas de* black out *total !* »

DE NOUVEAUX USAGES, DE NOUVELLES SOLUTIONS

L'essor du e-commerce, la demande changeante des consommateurs, l'émergence de micro-centres de préparation et le besoin général de solutions plus durables constituent une plateforme solide pour la croissance continue des solutions de stockage et de préparation de commandes : « *Nous restons fidèles à notre vision stratégique*, tranche Laurent Cochet, *nous souhaitons toujours étendre notre gamme de produits et miser sur l'innovation et la durabilité. Dans ce contexte, la digitalisation, bien que non nouvelle, ouvre de nouveaux horizons : l'essor des algorithmes simplifie les décisions quand l'intelligence artificielle ajoute une couche d'agilité au système d'information traditionnel. Ces données, analysées instantanément, offrent une vision précise et en temps réel, cruciale face à une volatilité croissante. L'analyse prédictive n'en est encore qu'à ses débuts, mais elle promet de grandes avancées dans le secteur... Notre force réside ici dans notre capacité à répondre aux besoins changeants à la fois des entreprises et des modes de consommation, comme avec le click-and-collect. AutoStore est plus qu'une simple innovation : c'est un reflet de l'avenir de la logistique, où la robotique et l'humain collaborent pour une efficacité sans précédent !* »

Une histoire venant du Nord

Première licorne norvégienne en 2019, AutoStore est née en 1996, dans le pittoresque Nedre Vats. C'est la « rockstar technologique » qui a révolutionné le stockage et la distribution du pays. Elle prend naissance dans les années 90 : Hatteland bâtit un vaste entrepôt pour ses composants électroniques, l'innovation et la bouillonnante activité provoquent des étagères qui débordent en un mois. Ingvar Hognaland, le génie technique du groupe, a alors une idée à l'origine du succès futur d'AutoStore: « *Et si on passait du domino au Rubik's cube pour stocker?* » Exit l'entreposage old school, place à l'automatisation cubique, et le concept AutoStore tel qu'on le connaît aujourd'hui voit le jour ! En 2021 SoftBank rejoint l'aventure, après Thomas H. Lee Partners et EQT Private Equity. Résultat ? Plus de 1 250 systèmes, 58 500 robots et une présence dans plus de 50 pays !

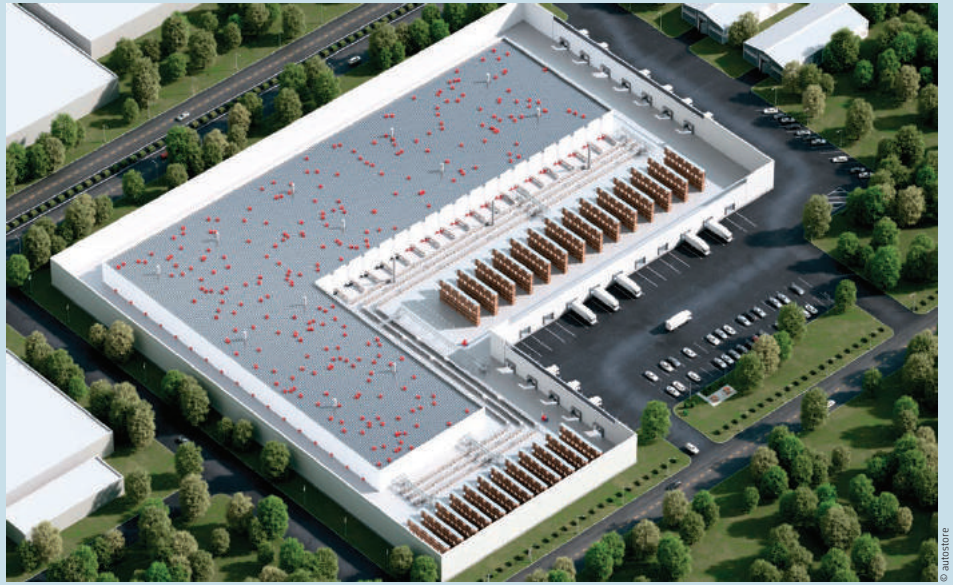
VITE DIT

Après une transition planifiée et ordonnée à la direction en 2022, Mats Hovland Vikse a pris ses fonctions de PDG le 1er janvier 2023.

> “ **99,7% :** c'est le taux de disponibilité d'AutoStore, qui indique la robustesse du système. Si un robot tombe en panne, les autres prennent instantanément le relais ”

Laurent Cochet, Business Development Director AutoStore pour la France

AUTOSTORE : ECONOMICAL AUTOMATION AT ITS CORE



© autostore

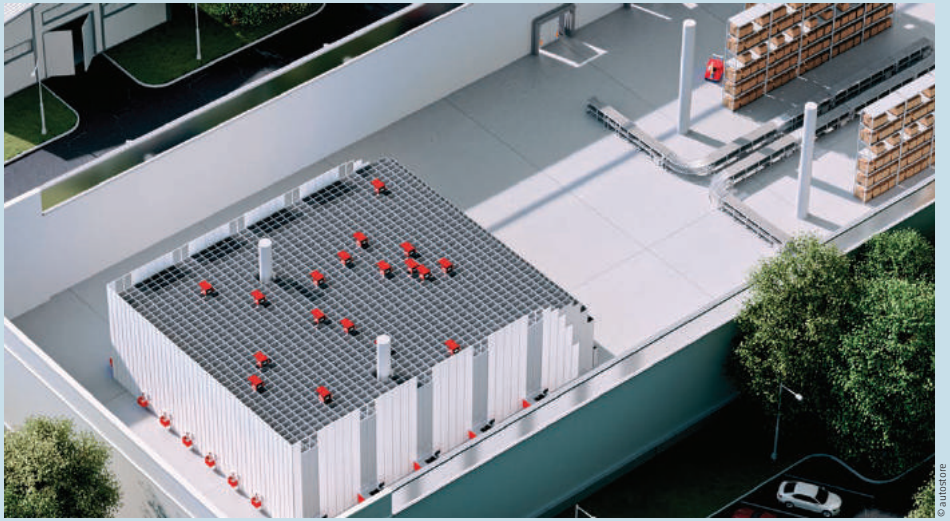
Since its inception in 1996, AutoStore has become a benchmark in robotic warehousing, transforming the logistics industry with its automated systems

AutoStore's approach to sustainability is characterised by the use of low-power and energy-efficient robots, some of which run entirely on solar energy

© autostore

With more than 1,250 systems installed in 50 countries, Norway's AutoStore is forecasting a remarkable 78% growth by 2022, despite the current global economic climate. Interview with Laurent Cochet, Business Development Director for France.

AutoStore was born in 1996 as a simple idea, in response to a logistics industry in search of optimisation... more than two decades later, the Norwegian company has made a name for itself, positioning itself as a benchmark in the field of robotized warehousing. The company is part of a buoyant French market, where automation has taken off in recent years (after lagging behind its northern European and American neighbours). This transition to automation, which is widespread in the industry, favours the speeding up of certain processes (without relying on temporary resources). Automation specialists have adapted their systems to be more flexible, giving priority to modular, adaptable equipment. In this context, communication between systems remains essential, and IT infrastructures must bring together a large number of interconnected services that interact in real time. Laurent Cochet, AutoStore Systems Business Development Director for France, acknowledges: «*The complexity of the task is increasing with the consolidation of warehouse flows*



© autostore

The company adapts its solutions to changing needs, integrating advanced technologies such as artificial intelligence and predictive analytics

How does it work?

AutoStore specialises in the preparation of unit orders. Products are stored in vertically stacked totes to maximise space. Four key elements characterise this agility:

1. Modularity of the bins: Choice of different sizes, with adjustable dividers to optimise storage capacity.
2. Architectural adaptability: Compatible with low buildings, meeting the growing need for space in urban environments.
3. Scalability: The system is easily adaptable, allowing upgrades without major disruption. This flexibility is also financial, with a faster ROI.
4. Reliability and innovation: With an availability rate of 99.7%, AutoStore is second to none. The company is committed to quality, innovation and dynamic R&D to help its customers achieve excellence.

From e-commerce and healthcare to retail and industry, AutoStore's cubic magic transforms spaces from the largest warehouse to the smallest shop.

» and multi-channel management, not to mention the optimisation of packaging and transport. AutoStore's strength lies in its ability to combine storage density with fast access. Thanks to an ingenious grid structure, topped by autonomous, agile robots that retrieve the necessary bins. But where we really score is in space optimisation. No more aisles and corridors: every square centimetre is used, making our solution the densest in the world! »

A HIGHLY CONTROLLED, ENERGY-EFFICIENT SYSTEM

The Norwegian company's aim is to promote transparency and at the same time continuously improve sustainability. As an industrial company, AutoStore is aware of its direct and indirect environmental impact, which is nevertheless highly controlled: «*Our storage robots, although they use different energy sources, are characterised by low consumption compared to traditional storage solutions*» explains Laurent Cochet. They do not require ventilation, heating, air conditioning or lighting, and are therefore energy efficient. What's more, optimised charging schedules prevent excessive overcharging and the regenerative energy function recovers the battery's charge during braking and bin lift down. These energy-efficient solutions are at the heart of our mission: to contribute to a more sustainable world for all. He adds: «*Oursolutions are very energy efficient: some run entirely on solar panels! We only need 100 watts per robot and 220V power. That's why we're so popular in certain critical sectors, such as healthcare: we're highly resilient and can offer solutions to ensure business continuity in the event of a total blackout!*»

NEW APPLICATIONS, NEW SOLUTIONS

The rise of e-commerce, changing consumer demands, the emergence of micro-picking centres and the general need for more sustainable solutions provide a solid platform for the continued growth of storage and order picking solutions: «*We are staying true to our strategic vision*» says Laurent Cochet, «*continuing to expand our product range and focusing on innovation and sustainability. In this context, digitalisation is not new, but it is opening up new horizons: the rise of algorithms simplifies decision-making, while artificial intelligence adds a layer of agility to traditional information systems. This data, analysed in real time, offers a precise, real-time vision that is crucial in the face of increasing volatility. Predictive analytics is still in its infancy, but it promises major advances in the sector... Our strength lies in our ability to respond to the changing needs of both businesses and consumers, such as click-and-collect. AutoStore is more than just an innovation: it's a reflection of the future of logistics, where robots and humans work together for unprecedented efficiency!* ■

A tale from the north

The first Norwegian unicorn in 2019, AutoStore was born in 1996 in picturesque Nedre Vats. It is the "technological rock star" that has revolutionised warehousing and distribution in the country. It was born in the 90s: Hatteland built a huge warehouse for its electronic components, and within a month the shelves were overflowing with innovation and activity. Ingvar Hognaland, the group's technical genius, had an idea that would form the basis of AutoStore's future success: "What if we switched from dominoes to Rubik's cubes for storage? Out went old-school warehousing, in came cubic automation and the AutoStore concept as we know it today was born! In 2021, Thomas H. Lee Partners and EQT Private Equity were joined by SoftBank. The result? More than 1,250 systems, 58,500 robots and a presence in over 50 countries!

QUICK FACTS

After a planned and orderly management transition in 2022, Mats Hovland Vikse took over as CEO on 1 January 2023.

"**99,7% :** this is AutoStore's availability rate, an indication of the system's robustness. If one robot breaks down, the others instantly take over"

Laurent Cochet, Business Development Director AutoStore for France.

Si Amazon a été le pionnier en 2015 dans l'installation à grande échelle de lockers en France, avec un total de 3 000 début 2022. Une multitude d'acteurs du e-commerce, de la vente au détail et de la logistique se sont lancés à leur tour...

© Clique-retire

Lockers et livraison du dernier kilomètre : enjeux et alternatives

Dans le paysage en constante évolution de la logistique urbaine, la livraison du dernier kilomètre se présente comme un défi majeur. L'émergence des lockers, ces casiers de livraison automatisés, offre une solution prometteuse. Ces systèmes, qui promettent de réduire les coûts, de minimiser l'empreinte carbone et d'augmenter la commodité pour les consommateurs, sont devenus un sujet brûlant dans le monde de l'e-commerce. Les lockers : leurs enjeux, défis et limites.

Le locker d'aujourd'hui n'est plus le simple casier d'hier. Il s'est métamorphosé en un hub technologique sophistiqué. Intégrant des écrans tactiles, des systèmes de sécurité biométriques ou encore des fonctionnalités de notifications en temps réel, ces casiers jouent un rôle crucial dans la chaîne logistique. Les fournisseurs de ces solutions sont donc confrontés à un défi permanent : intégrer les dernières innovations tout en assurant une interface utilisateur intuitive. Dans le même temps, l'interopérabilité avec les systèmes logistiques des fournisseurs et des e-commerçants est essentielle pour garantir la fluidité de l'ensemble du processus. La plupart des experts s'accordent pour considérer les lockers comme représentants de l'avenir de la livraison e-commerce. Ils ont pour eux d'offrir une solution flexible pour les consommateurs qui ne peuvent être chez eux pour recevoir leurs colis ou dont les contraintes des horaires des relais colis ne leur semble pas assez souples. En plaçant ces casiers dans des lieux stratégiques – comme les gares, centres commerciaux, parkings – ils deviennent un point de collecte pratique pour les clients, tout en réduisant le besoin de livraisons à domicile répétées, qui peuvent être coûteuses et polluantes.

ENJEUX ET BÉNÉFICES DE LA SOLUTION LOCKER

Outre leur commodité, les lockers offrent également une solution plus écologique à la problématique des livraisons en milieu urbain. En centralisant les points de retrait, ils diminuent le besoin de multiples trajets de livraison, réduisant ainsi la congestion urbaine et les émissions polluantes. De plus, à l'ère de la responsabilité sociétale des entreprises, de nombreux fabricants de lockers se tournent vers des matériaux recyclables ou à faible impact environnemental pour leur conception. Cette approche, associée à l'installation de panneaux solaires ou de systèmes d'économie d'énergie, place les lockers à l'avant-garde d'une logistique urbaine plus verte.
Les lockers abordent plusieurs enjeux clés de la logistique du dernier kilomètre. Ils offrent une solution aux problèmes de trafic urbain, de pollution et de coûts logistiques élevés. Pour les entreprises de e-commerce, les lockers réduisent les coûts de livraison et minimisent (sans les éliminer toutefois, voir encadré) les risques de vols ou de dommages des colis. Pour les consommateurs, ils garantissent une flexibilité et une accessibilité accrues pour récupérer leurs commandes.

LES DÉFIS ET LIMITES

Cependant, l'adoption des lockers n'est pas sans défis. Le premier est leur déploiement : identifier et sécuriser des emplacements appropriés demande une planification minutieuse et des accords avec divers partenaires. De plus, la taille et la capacité des lockers peuvent être limitées, ce qui les rend moins adaptés pour les articles volumineux… ou les commandes multiples. L'introduction des lockers dans le paysage logistique pourrait donner l'impression d'une automatisation complète du dernier kilomètre. Pourtant, derrière chaque casier se cache une équipe d'experts veillant à son bon fonctionnement. Les techniciens assurent la maintenance, le service client gère les requêtes et les retours, et des formateurs sont chargés d'accompagner les utilisateurs moins familiers avec la technologie. Les compétences requises évoluent, mettant l'accent sur la polyvalence, la résolution de problèmes et l'interaction avec une clientèle exigeante.
Enfin, il y a le défi de l'acceptation par le client : convaincre les consommateurs d'adopter cette nouvelle méthode de livraison nécessite du temps et de l'éducation… et une pédagogie en amont.

© Clique-retire

Disponibles 24h/24 et 7j/7, ces Lockers, pratiques et faciles à utiliser, constituent une option plus verte et économique comparée à la livraison à domicile. À titre d'exemple, la livraison de 1 000 colis à domicile requiert l'utilisation de 7 camions, tandis qu'une livraison hors domicile, que ce soit via des Points Relais ou des Lockers, n'en nécessite que 1,5

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LE DERNIER KILOMÈTRE

Au-delà des lockers, d'autres solutions innovantes émergent pour la livraison du dernier kilomètre, comme les vélos cargos électriques, les drones de livraison, et les robots de livraison autonomes. Ces solutions visent à réduire davantage l'empreinte carbone et à s'adapter aux contraintes des zones urbaines denses. Par exemple, les drones peuvent offrir une livraison rapide pour les petits articles, tandis que les robots de livraison autonomes, bien qu'encore à un stade expérimental, promettent de révolutionner la livraison de proximité.
L'avenir de la livraison du dernier kilomètre semble s'orienter vers une combinaison de solutions traditionnelles et innovantes. Cela nécessite cependant une coordination étroite entre les détaillants, les prestataires logistiques et les autorités locales, ainsi qu'un investissement continu dans la technologie et l'infrastructure.
La logistique du dernier kilomètre est en pleine mutation, confrontée à la nécessité d'optimiser les coûts, de réduire l'impact environnemental et d'améliorer l'expérience client. Les lockers, en tant que solution de pointe, jouent un rôle clé dans cette transformation, mais ils ne sont qu'une partie de l'équation. Les innovations futures, des véhicules électriques autonomes aux drones, ouvriront de nouvelles voies pour une livraison plus rapide, plus verte et plus efficace. Pour les professionnels de la logistique, l'heure est à l'adaptation et à l'innovation, en explorant toutes les possibilités offertes par la technologie et en répondant aux attentes changeantes des consommateurs… En continuant à évoluer, les lockers pourraient bien devenir le baromètre des tendances logistiques et sociétales à venir. ■

Derrière chaque casier se cache une équipe d'experts veillant à son bon fonctionnement

PLUS DE 470 000€ VOLÉS DANS UN AMAZON LOCKERS

Dans le Val-d'Oise, un réseau sophistiqué d'escrocs ciblant les lockers d'Amazon a récemment été démantelé après un vol de plus de 470 000 euros de marchandises. Cette opération, fruit d'une enquête d'un an menée par la Brigade de recherches de L'Isle-Adam, révèle une fraude organisée et complexe.

Dans le Val-d'Oise, une enquête d'un an menée par la Brigade de recherches de L'Isle-Adam a abouti au démantèlement d'un important réseau d'escroquerie ciblant les lockers d'Amazon. Ce groupe criminel avait élaboré une méthode pour détourner les protocoles de sécurité d'Amazon, leur permettant de voler le contenu des colis sans détection par le système informatique. Le dommage total s'élève à plus de 470 000 euros en articles de haute valeur. Les investigations ont révélé que les escroqueries étaient l'œuvre d'une organisation structurée en trois équipes dirigées par trois leaders.
Pour mener à bien leurs méfaits, les malfaiteurs faisaient appel à leurs proches pour passer des commandes. Après avoir récupéré les colis des lockers sans déclencher d'alerte dans le système, ils demandaient un remboursement pour les colis supposément non livrés. Par la suite, un receleur se chargeait de la revente des marchandises volées dans un commerce de produits d'occasion. L'opération judiciaire lancée le 14 novembre 2023 a conduit à l'arrestation de six suspects pour escroquerie en bande organisée et association de malfaiteurs. Onze autres personnes ont été interrogées. Les perquisitions ont permis de saisir du matériel high-tech, des produits de luxe, et plus de 8 500 euros en espèces.

Amazon pioneered the large-scale installation of lockers in France in 2015, with a total of 3,000 to be installed by early 2022. A number of players in the e-commerce, retail and logistics sectors have now taken their turn...

© Clique-retire

Lockers and last mile delivery: challenges and alternatives

In the ever-changing landscape of urban logistics, last-mile delivery is a major challenge. The emergence of lockers - automated delivery bins - offers a promising solution. Promising to reduce costs, minimise carbon footprints and increase convenience for consumers, these systems have become a hot topic in the world of e-commerce. Lockers: their issues, challenges and limitations. "

The locker of today is no longer the simple locker of yesterday. It has become a sophisticated technological hub. Equipped with touch screens, biometric security systems and real-time notification functions, these lockers play a crucial role in the supply chain. The challenge for suppliers of these solutions is to integrate the latest innovations while ensuring an intuitive user interface. At the same time, interoperability with suppliers' and e-retailers' logistics systems is essential to ensure that the whole process runs smoothly. Most experts agree that lockers are the future of e-commerce delivery. They offer a flexible solution for consumers who can't be at home to receive their parcels, or for whom the constraints of parcel delivery times are not flexible enough. By placing these lockers in strategic locations - such as train stations, shopping centres and car parks - they become a convenient collection point for customers, while reducing the need for repeated home deliveries, which can be costly and environmentally damaging.

CHALLENGES AND BENEFITS OF LOCKER SOLUTIONS

In addition to their convenience, lockers also offer a greener solution to the problem of urban deliveries. By centralising collection points, they reduce the need for multiple delivery routes, thereby reducing urban congestion and emissions. What's more, in this age of corporate social responsibility, many locker manufacturers are turning to recyclable or low environmental impact materials for their designs. This approach, combined with the installation of solar panels or energy saving systems, puts lockers at the forefront of greener urban logistics.

Lockers address several key issues in last mile logistics. They offer a solution to the problems of urban traffic, pollution and high logistics costs. For e-commerce companies, lockers reduce delivery costs and minimise (though not eliminate, see box) the risk of theft or damage to parcels. For consumers, they offer greater flexibility and accessibility when it comes to collecting their orders.

CHALLENGES AND LIMITATIONS

However, the introduction of lockers is not without its challenges. The first is their deployment: identifying and securing suitable locations requires careful planning and agreements with various partners. In addition, the size and capacity of lockers can be limited, making them less suitable for bulky items or multiple orders.

The introduction of lockers into the logistics landscape could give the impression that the last mile has been fully automated. But behind every locker is a team of experts who make sure it runs smoothly. Technicians provide maintenance, customer service handles enquiries and returns, and trainers are responsible for supporting users who are less familiar with the technology. The skills required are evolving, with an emphasis on versatility, problem solving and interaction with a demanding customer base.

Finally, there's the challenge of customer acceptance: persuading consumers to accept this new delivery method takes time and education... and training.

© Clique-retire

Available 24/7, these convenient and easy-to-use lockers are a greener and more economical option than home delivery. For example, home delivery of 1,000 parcels requires 7 lorries, whereas out-of-home delivery, whether via Relay Points or Lockers, requires only 1.5 lorries

ALTERNATIVE SOLUTIONS FOR THE LAST MILE

In addition to lockers, other innovative last-mile delivery solutions are emerging, such as electric cargo bikes, delivery drones and autonomous delivery robots. These solutions aim to further reduce the carbon footprint and adapt to the constraints of dense urban areas. Drones, for example, can offer fast delivery of small items, while autonomous delivery robots, while still at an experimental stage, promise to revolutionise local delivery.

The future of last-mile delivery seems to lie in a combination of traditional and innovative solutions. However, this will require close coordination between retailers, logistics providers and local authorities, as well as continued investment in technology and infrastructure.

Last mile logistics is undergoing radical change, driven by the need to optimise costs, reduce environmental impact and improve the customer experience. Lockers, as a leading solution, play a key role in this transformation, but they are only part of the equation. Future innovations, from autonomous electric vehicles to drones, will open up new avenues for faster, greener and more efficient delivery. For logistics professionals, now is the time to adapt and innovate, exploring all the possibilities technology has to offer and responding to changing consumer expectations. As it continues to evolve, the locker could well become a barometer of future logistics and societal trends. ■

Behind every locker is a team of experts who make sure it runs smoothly

OVER €470,000 STOLEN FROM AMAZON LOCKERS

A sophisticated network of criminals targeting Amazon lockers was recently dismantled in the Val-d'Oise region of France after more than €470,000 worth of goods were stolen. The operation, the result of a year-long investigation by the L'Isle-Adam investigative brigade, revealed a complex and organised fraud.

In Val-d'Oise, a year-long investigation by the L'Isle-Adam research brigade has led to the dismantling of a major fraud network targeting Amazon lockers. This criminal group had developed a method of hijacking Amazon's security protocols, enabling them to steal the contents of parcels without being detected by the computer system. The total loss amounted to more than €470,000 in high value items. Investigations revealed that the fraud was the work of an organisation structured into three teams and led by three leaders.

To carry out their crimes, the criminals called on friends and family to place orders. After collecting the parcels from the lockers without raising an alarm in the system, they would ask for a refund for the supposedly undelivered parcels. A fence would then resell the stolen goods in a second-hand shop.

The judicial operation, launched on 14 November, led to the arrest of six suspects on charges of organised fraud and criminal conspiracy. Eleven other people were questioned. Searches led to the seizure of high-tech equipment, luxury goods and more than €8,500 in cash.

LA LOGISTIQUE URBAINE FLUVIALE EN FRANCE : LA NOUVELLE VAGUE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Les voies navigables offrent une alternative écologique pour le transport, produisant jusqu'à cinq fois moins d'émissions de CO^2 comparées à d'autres modes de transport

© Arina bondar

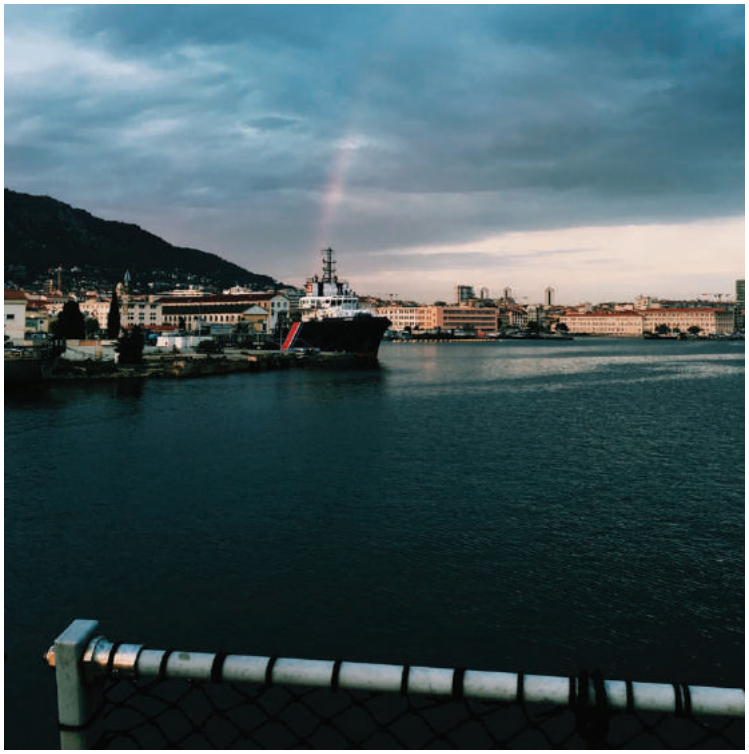
La logistique urbaine en France est à l'aube d'une révolution, marquée par un retour aux voies fluviales, une solution écologique et efficace pour le transport de marchandises. Cette renaissance de la logistique fluviale s'inscrit dans une démarche globale visant à réduire l'empreinte carbone du transport de fret, en réponse aux lois environnementales de plus en plus strictes. Dans ce contexte, les villes et ports français redéfinissent leurs stratégies logistiques, en mettant l'accent sur les solutions multimodales et en explorant les possibilités offertes par les infrastructures fluviales.

Aujourd'hui, des initiatives, telles que le projet du Grand Paris, envisagent d'utiliser de nouveau la Seine pour désengorger les routes saturées, réduire la pollution et répondre aux exigences environnementales actuelles.

Le transport fluvial, longtemps éclipsé par les modes de transport routier et ferroviaire, connaît un renouveau en France. Cette tendance est largement motivée par la nécessité de réduire les émissions de CO2, conformément aux objectifs de l'Accord de Paris et de la législation européenne sur le climat. Les voies navigables, moins polluantes que le transport routier, offrent une alternative durable. Les projets d'infrastructure en cours, tels que l'amélioration des ports et des canaux, ainsi que l'investissement dans des barges plus modernes et écologiques, témoignent de cet engagement envers une logistique plus verte. Partout en France fleurissent des initiatives qui incluent la construction de nouveaux terminaux multimodaux et l'acquisition de flottes de barges à faible émission. Ces projets visent à créer des hubs logistiques où le transport fluvial est intégré de manière transparente avec d'autres modes de transport, offrant ainsi une solution complète de logistique multimodale.

LE FLUVIAL, CHAMPION DE LA DÉCARBONATION

L'accord de Paris sur le climat a marqué un tournant dans la manière dont nous percevons le transport. Le port d'Amsterdam a saisi cette opportunité pour se réinventer en tant que hub écologique, investissant dans des péniches propulsées par des énergies



Le transport fluvial représente un atout pour la desserte des grandes agglomérations et pour la massification des flux, au plus grand bénéfice des territoires traversés

© Mael balland

renouvelables. Cependant, la navigation fluviale n'est pas sans défis. La gestion des sédiments, l'érosion des berges et l'impact sur la biodiversité aquatique sont autant de préoccupations majeures qui nécessitent une attention technique et environnementale accrue.

LE REPORT MODAL EN FRANCE : UN MOUVEMENT CROISSANT

En France, le report modal vers des moyens de transport plus durables est encouragé par des initiatives gouvernementales et des subventions. Ces politiques visent à augmenter la part du transport fluvial dans le mix modal global, actuellement dominé par le transport routier. Cette transition est soutenue par des investissements dans les infrastructures fluviales, tels que l'amélioration des écluses et des canaux, rendant le transport fluvial plus compétitif et plus fiable.
Le principal défi de la logistique fluviale est la gestion des ruptures de charge. Pour y remédier, les ports fluviaux investissent dans des équipements spécialisés et des systèmes logistiques intégrés. Ces investissements, bien que coûteux, offrent l'opportunité de créer des chaînes d'approvisionnement plus fluides et moins polluantes, répondant aux exigences environnementales et économiques actuelles.

NAVIGUER VERS UN AVENIR DURABLE

La logistique urbaine fluviale en France est en train de se réinventer, s'orientant vers une approche multimodale et respectueuse de l'environnement. Le renouveau du transport fluvial est indéniable. Son potentiel pour révolutionner la logistique tout en offrant une solution plus respectueuse de l'environnement est immense. Toutefois, il ne faut pas négliger les défis techniques et environnementaux qui se posent. Avec une approche équilibrée, mêlant innovations techniques et respect de l'écosystème, le fluvial peut non seulement répondre aux besoins logistiques de demain, mais aussi jouer un rôle clé dans la transition écologique de notre société.

En France, la logistique urbaine fluviale connaît une transformation, se dirigeant vers une stratégie multimodale et éco-responsable

© Anja bauermann

Le transport fluvial, longtemps éclipsé par les modes de transport routier et ferroviaire, connaît un renouveau

L'AXE SEINE POUR DYNAMISER LA LOGISTIQUE FLUVIALE ET LE TRANSPORT DÉCARBONÉ

Historiquement, dans les années 60, le fleuve Seine était trois fois plus sollicité pour le transport de marchandises comparé à aujourd'hui. Actuellement, 85% des marchandises et matériaux le long de l'Axe Seine sont transportés par camion, ce qui génère congestion et pollution. Le transport fluvial, en revanche, offre une alternative plus écologique, consommant cinq fois moins de carburant et émettant jusqu'à cinq fois moins de CO_2 par tonne transportée, tout en garantissant plus de sécurité et de fiabilité.

En 2022, un premier appel à manifestation d'intérêt pour une logistique urbaine fluviale a connu un succès notable, avec 21 projets retenus, marquant une évolution significative vers le transport fluvial dans les chaînes logistiques habituellement orientées vers le transport routier. Un nouvel appel à projets, lancé le 29 mars 2023, vise à consolider cette avancée en offrant des opportunités opérationnelles sur divers sites de l'Axe Seine. Ces sites comprennent trois emplacements dans la Métropole du Grand Paris (Port de Charenton, Port Lucien-Lefranc-Nord, Port Lucien-Lefranc-Sud), deux pour la Métropole Rouen Normandie (Quai Saint-Gervais, Quai Guillaume-le-Conquérant) et un pour la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole (Quai Jean-Reinhart).
L'Entente Axe Seine, reliant Paris, Rouen et Le Havre, a pris l'initiative de promouvoir la transition écologique et le développement économique durable à travers un appel à projets axé sur la logistique fluviale. Cette démarche vise à établir la vallée de la Seine comme un modèle en matière de transport décarboné, répondant ainsi aux exigences du commerce électronique en plein essor pour de nouvelles méthodes de livraison urbaine.

RIVER-BASED URBAN LOGISTICS IN FRANCE: THE NEW WAVE OF SUSTAINABLE MOBILITY

Inland waterways offer an environmentally friendly transport alternative, producing up to five times less CO^2 emissions than other modes of transport

© Arina bondar

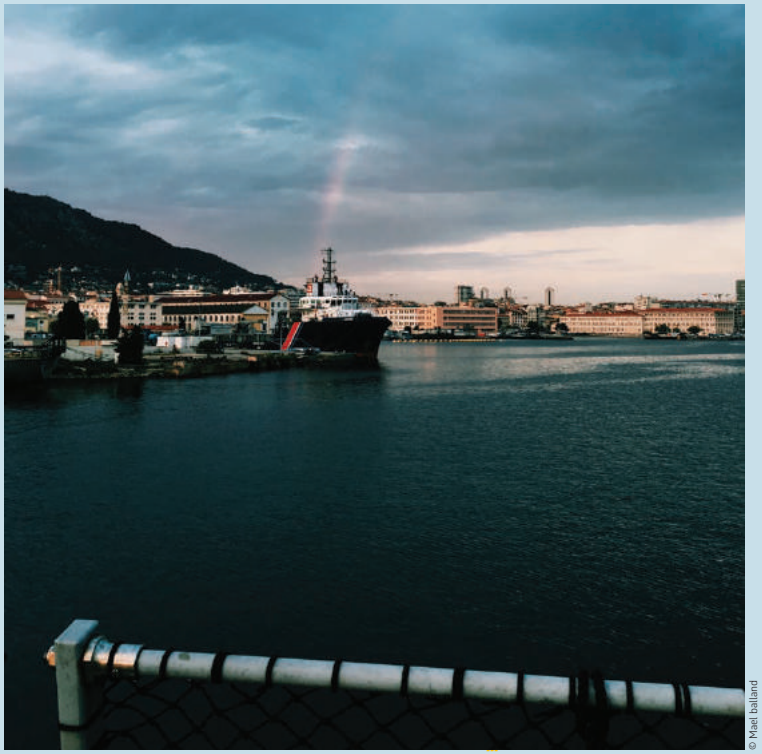
Urban logistics in France is on the verge of a revolution, marked by a return to waterways as an environmentally friendly and efficient solution for transporting goods. This renaissance of river logistics is part of a global drive to reduce the carbon footprint of freight transport, in response to increasingly stringent environmental legislation. In this context, French cities and ports are redefining their logistics strategies, focusing on multimodal solutions and exploring the possibilities offered by river infrastructures.

Historically, Europe has relied on its rivers as vital economic arteries. Cities such as Arles, Strasbourg, Lyon and Rouen flourished thanks to a rich history of river transport. But the advent of rail and then road transport marginalised these waterways. Today, initiatives such as the Grand Paris project aim to use the Seine once again to relieve road congestion, reduce pollution and meet today's environmental requirements.

River transport, long overshadowed by road and rail, is experiencing a renaissance in France. This trend is largely driven by the need to reduce CO2 emissions, in line with the objectives of the Paris Agreement and European climate legislation. Inland waterways, which are less polluting than road transport, offer a sustainable alternative. Ongoing infrastructure projects, such as improvements to ports and canals and investment in more modern, environmentally friendly barges, are evidence of this commitment to greener logistics. Across France, initiatives are flourishing that include the construction of new multimodal terminals and the acquisition of low-emission barge fleets. These projects aim to create logistics hubs where river transport is seamlessly integrated with other modes of transport to provide a complete multimodal logistics solution.

RIVER TRANSPORT, THE CHAMPION OF DECARBONISATION

The Paris climate agreement marked a turning point in the way we think about transport. The Port of



River transport, to the great benefit of the areas it crosses, is an asset for serving major conurbations and consolidating flows

© Mael balland

Amsterdam has seized this opportunity to reinvent itself as a green hub, investing in barges powered by renewable energy. However, inland navigation is not without its challenges. Sediment management, bank erosion and the impact on aquatic biodiversity are all major concerns that require greater technical and environmental attention.

MODAL SHIFT IN FRANCE: A GROWING TREND

In France, modal shift towards more sustainable modes of transport is being promoted by government initiatives and subsidies. These policies aim to increase the share of river transport in the overall modal mix, which is currently dominated by road transport. This shift is supported by investments in river infrastructure, such as improved locks and canals, which make river transport more competitive and reliable.

The main challenge for inland waterway logistics is the management of load breaks. To overcome this, river ports are investing in specialised equipment and integrated logistics systems. Although costly, these investments offer the opportunity to create smoother, less polluting supply chains that meet today's environmental and economic demands.

NAVIGATING TOWARDSA SUSTAINABLE FUTURE

Urban river logistics in France is in the process of reinventing itself, moving towards a multimodal, environmentally friendly approach. The revival of river transport is undeniable. Its potential to revolutionise logistics while offering a more environmentally friendly solution is immense. However, we must not overlook the technical and environmental challenges that lie ahead. With a balanced approach combining technical innovation and respect for the ecosystem, river transport can not only meet tomorrow's logistics needs, but also play a key role in the ecological transition of our society.

© Anja bauermann

In France, urban river logistics are changing. They are moving towards a multimodal and environmentally responsible strategy

River transport, long overshadowed by road and rail, is experiencing a renaissance

THE SEINE AXIS TO PROMOTE RIVER LOGISTICS AND CARBON-FREE TRANSPORT

Historically, in the 1960s, three times as much freight was transported on the Seine than today. Today, 85% of goods and materials along the Seine are transported by lorry, causing congestion and pollution. River transport, on the other hand, offers a greener alternative, consuming five times less fuel and emitting up to five times less CO2 per tonne transported, while guaranteeing greater safety and reliability.

Historically, in the 1960s, three times as much freight was transported on the Seine than today. Today, 85% of goods and materials along the Seine are transported by lorry, causing congestion and pollution. River transport, on the other hand, offers a greener alternative, consuming five times less fuel and emitting up to five times less CO2 per tonne transported, while guaranteeing greater safety and reliability. In 2022, a first call for expressions of interest in urban river logistics was a resounding success, with 21 projects selected, marking a significant shift towards river transport in logistics chains that are typically road-based. A new call for projects, launched on 29 March 2023, aims to consolidate this progress by offering operational opportunities at various sites along the Seine axis. These sites include three for the Greater Paris Region (Port de Charenton, Port Lucien-Lefranc-Nord, Port Lucien-Lefranc-Sud), two for the Rouen Normandie Region (Quai Saint-Gervais, Quai Guillaume-le-Conquérant) and one for the Le Havre Seine Métropole Urban Community (Quai Jean-Reinhart).The Entente Axe Seine, which links Paris, Rouen and Le Havre, has taken the initiative to promote environmental transition and sustainable economic development through a call for projects focusing on river logistics. The aim is to establish the Seine Valley as a model for low-carbon transport, in response to the demands of the rapidly expanding e-commerce sector for new urban delivery methods.

med linkPorts
Direct Access to Europe

Pas de plan(ète) B
mais un transport engagé!

Rejoignez le
Réseau Bas
Carb02ne
Medlink Ports

Cofinancé par l'Union européenne
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
Plan Rhône Saône

© Freepik

Fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris, Haropa représente une alliance stratégique majeure en Europe, en formant un seul et puissant hub logistique et de transport.

Haropa Port « Le transport fluvial est capable de tout faire ! »

© Haropa

Les ports du Havre, Rouen et Paris constituent le grand port fluviomaritime de l'axe Seine, 4e port Nord européen, Haropa Port est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan (près de 600 ports touchés). Haropa Port représente un système de transport et de logistique en mesure de proposer une offre de service globale et décarbonée de bout en bout. Rencontre avec Antoine Berbain, directeur général délégué d'Haropa Port.

Que recouvre la dénomination « Haropa Port » et que dessert-il ?

Haropa Port est une alliance portuaire, réunissant les ports du Havre, Rouen et Paris. Elle dessert un vaste hinterland dont le cœur se situe sur la vallée de la Seine et la région parisienne qui forment le plus grand bassin de consommation français. Du Havre jusqu'à Paris, l'ensemble portuaire affiche au compteur 2,5 millions de m² d'entrepôts logistiques en service et plus d'un million de m² d'entrepôts disponibles ! Il génère une activité maritime et fluviale annuelle de plus de 110 millions de tonnes qui représente environ 160 000 emplois. Stratégiquement, nous nous situons à l'avant-garde d'une transition vers des pratiques logistiques plus durables et efficientes. Grâce à des initiatives novatrices et de nombreux partenariats, nous sommes en mesure d'offrir des solutions logistiques fluviales qui contribuent à la réduction des émissions de carbone, au désengorgement des routes et à la préservation de l'environnement.

Les ports émaillent-ils le territoire de façon homogène ?

Historiquement, Paris s'est construite grâce et autour de la Seine. Le fleuve situé en plein cœur de la ville permet de mettre en place un transport à faible émission, les élus de la Ville de Paris portent d'ailleurs cette forme de transport qui selon eux « n'est donc plus une option, mais une nécessité ». Pour y répondre, nous avons des ports partout en Île-de-France le long de la Seine, mais la Seine n'est pas la seule rivière ou le seul fleuve navigable en Île-de-France ! Le long de l'Oise, de la Marne, jusqu'à l'Yonne qui est en partie navigable, nous bénéficions de ports. Le transport de marchandises sur le bassin fluvial de la Seine représente effectivement 50% du transport fluvial de marchandises en France, mais nous maillons l'ensemble du territoire francilien avec nos 70 ports.

Que représente la part du transport de marchandises fluvial en France ?

Sur les fleuves, à l'échelle nationale ou même francilienne, la part du transport de marchandises fluvial par rapport aux transports en général de marchandises ne constitue que 2% seulement de la totalité des marchandises transportées. Il existe donc une marge de progression très, très intéressante !

Les avantages que la logistique urbaine fluviale peut aligner sont nombreux…

Certainement. La logistique urbaine fluviale présente de nombreux avantages. Tout d'abord, elle permet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux modes de transport traditionnels. En utilisant les voies navigables, nous évitons les embouteillages et les émissions de CO2 qui en découlent, ce qui contribue à améliorer la qualité de l'air en milieu urbain. De plus, les barges fluviales ont une capacité de transport supérieure à celle des camions, ce qui réduit le nombre de véhicules sur les routes et atténue les problèmes de congestion. Enfin, le transport fluvial permet de diminuer les nuisances sonores liées au transport de marchandises en ville, offrant ainsi un environnement plus agréable aux citadins !

La réduction (significative) des émissions de CO2 et des nuisances pour les Franciliens ne sont pas les seuls avantages d'une livraison fluviale ?

Le transport fluvial est effectivement une solution vertueuse qui a favorisé un circuit court avec la filière bois française, mais elle est aussi redoutablement efficace ! Au total, 14 livraisons ont été effectuées en utilisant les conteneurs FlexiMalle et le bateau ponton autodéchargeant. Le calendrier a été tenu avec la première livraison en juillet 2022 et la dernière livraison en mars 2023. En utilisant la voie fluviale, notre client a pu assurer une livraison « juste à temps », en évitant les problèmes de congestion routière récurrents dans le centre de Paris. De plus, notre solution logistique fluviale offre une meilleure traçabilité des marchandises… elle est aussi économiquement compétitive !

22 millions de tonnes de marchandises ont été débarquées ou embarquées en 2022, quelles sont les marchandises concernées ?

Tout type de marchandise ! On va trouver des céréales, des matériaux de construction, mais aussi des biens stockés en conteneurs à destination de clients de grandes enseignes comme Ikea ou Franprix. La plus grande partie revient encore aujourd'hui au BTP avec 12 millions de tonnes de matériaux de construction transportés en 2022. Ce trafic fluvial permet d'éviter la circulation d'un 1 million de poids lourds en Île-de-France chaque année !

Le fleuve situé en plein cœur de la ville permet de mettre en place un transport à faible émission

© Freepik

Le géant suédois Ikea a donc choisi l'une de vos solutions pour la livraison du dernier kilomètre, un exemple qui va créer des émules ?

Depuis décembre 2022, Ikea livre ses clients parisiens à domicile en utilisant à la fois des bateaux et des véhicules électriques. Les commandes sont préparées au centre de distribution sur le port de Gennevilliers et acheminées par bateau dans des conteneurs adaptés jusqu'au port de Bercy à Paris. Ensuite, elles sont chargées sur des véhicules électriques pour effectuer le «dernier kilomètre» jusqu'aux destinataires. L'objectif de cette initiative est de réduire l'impact environnemental des livraisons à domicile tout en améliorant la satisfaction des clients. Aux côtés de la réduction de l'empreinte environnementale, utiliser la Seine permet d'éviter les problèmes de congestion urbaine lors de l'approche de Paris, ce qui garantit des délais de livraison plus fiables. En termes économiques, cette initiative permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus en camion entre le dépôt de Gennevilliers et Paris, économisant ainsi environ 300 000 kilomètres par an. Ce partenariat avec Ikea, qui a décidé de livrer ses clients par la Seine, est tout à fait représentatif de ce vers quoi le marché tend. Cette collaboration permet de réduire significativement les émissions de CO_2 liées aux livraisons en ville, tout en offrant une expérience de livraison plus écologique et pratique pour les consommateurs. La voie fluviale anticipe également les futures réglementations d'accès au centre de Paris…

Le BTP est aussi très intéressé par le transport fluvial ?

Tout à fait, nous avons pris en charge l'approvisionnement en bois du chantier de construction de la tour Wood Up de 17 étages dans le XIII^{e} arrondissement de Paris. Ici encore, le choix du transport fluvial a d'abord été motivé par la volonté de notre client de réduire l'empreinte carbone du projet. En utilisant la voie fluviale, il a pu acheminer les poteaux en hêtre depuis les forêts normandes jusqu'au cœur de Paris de manière sécurisée et sans nuisances. Pour ce faire, deux solutions innovantes conçues par Sogestran Logistics ont été utilisées : l'utilisation de conteneurs FlexiMalle FM40', plus légers que les unités de transport similaires, avec un poids réduit à 2,1 tonnes (ils offrent une capacité de transport de 7 tonnes et une structure flexible, ce qui les rend idéaux pour le transport fluvial de gros volumes) associée à l'utilisation d'un bateau ponton autodéchargeant, l'automoteur Zulu, qui a facilité l'accès au cœur de Paris en déchargeant les conteneurs au port de Tolbiac. Les matériaux liés au BTP (comme les granulats, le ciment…) constituent près de 60 % des trafics fluviaux en Île-de-France et c'est ce qui permet de reconstruire en permanence la ville sur la ville…

Du Havre jusqu'à Paris, Haropa affiche plus de 16 000 hectares de surfaces cumulées, 12 millions de m² d'entreposage sur l'axe Seine disponibles. Son activité maritime et fluviale annuelle s'élève à 106 millions de tonnes et génère 7,3 milliards d'euros de richesse et environ 160 000 emplois.

Les Amarres, projet qui vise à transformer les pavillons 1 et 2 du port d'Austerlitz en hôtel logistique fluvial est-il destiné à être un exemple de logistique du dernier kilomètre décarbonée ?

Ce programme mixte dont la livraison, prévue en 2026 (confié à Sogaris, Encore Heureux, AREP, Fludis, Barge et Berge, Remix, Yes We Camp et Aurore) requalifie une partie des anciens Magasins Généraux du port d'Austerlitz. Sur plus de 6 000 m², il a pour vocation d'allier logistique urbaine fluviale, économie sociale et solidaire, mais aussi fonctions récréatives et espaces de travail. La réalisation de ce projet s'inscrit dans l'objectif de développer des chaînes logistiques de bout en bout à la fois efficace et vertueuses. En créant une société commune avec Sogaris pour piloter la rénovation et l'exploitation du site dans la durée, nous nous engageons pleinement dans une opération emblématique qui fera date ! Le projet Les Amarres contribue à la dynamique initiée par la Métropole du Grand Paris au travers du Pacte pour une logistique métropolitaine, notamment en matière de développement de la logistique fluviale. Il illustre que le transport fluvial, vertueux, économique et efficient, véritable transport d'avenir, est capable de tout faire !

© Freepik

Haropa is a major strategic alliance in Europe. It brings together the ports of Le Havre, Rouen and Paris to form a single, powerful logistics and transport hub.

Haropa Port
« River transport can do it all! »

© Haropa

The ports of Le Havre, Rouen and Paris form the main river-sea port on the Seine axis. The 4th largest port in Northern Europe, Haropa Port is linked to all continents thanks to a first-class international maritime offer (almost 600 ports involved). Haropa Port represents a transport and logistics system capable of offering a global, carbon-free end-to-end service. Interview with Antoine Berbain, Deputy Managing Director of Haropa Port.

What does the name «Haropa Port» mean and what does it do?
Haropa Port is a port alliance that brings together the ports of Le Havre, Rouen and Paris. It serves a vast hinterland, the heart of which is the Seine Valley and the Paris region, the largest consumer catchment area in France. From Le Havre to Paris, the port complex has 2.5 million m² of logistics warehouses in operation and more than one million m² available! It generates more than 110 million tonnes of maritime and inland waterway activity per year, representing around 160,000 jobs. Strategically, we are at the forefront of the transition to more sustainable and efficient logistics practices. Through innovative initiatives and numerous partnerships, we are able to offer river logistics solutions that help reduce carbon emissions, ease road congestion and protect the environment.

Are the ports spread evenly across the country?
Historically, Paris was built on and around the River Seine. The river at the heart of the city makes it possible to introduce low-emission transport, and the elected representatives of the City of Paris are in favour of this form of transport, which they say is «no longer an option, but a necessity». In response, we have ports all along the Seine in the Île-de-France region, but the Seine is not the only river or the only navigable river in the region! We have ports all along the Oise and Marne rivers, up to the Yonne, which is partly navigable. Freight transport on the Seine basin represents 50% of river freight transport in France, but our 70 ports connect the whole of the Île-de-France region.

What is the share of river transport in France?
On the rivers, at national level or even in the Ile-de-France region, river transport represents only 2% of all goods transported. So there is plenty of room for improvement!

The advantages of urban river logistics are numerous...
They certainly are. There are many advantages to river-based urban logistics. First of all, it significantly reduces greenhouse gas emissions compared to traditional modes of transport. By using inland waterways, we avoid traffic jams and the associated CO2 emissions, which helps to improve air quality in urban areas. In addition, river barges have a greater transport capacity than lorries, which reduces the number of vehicles on the roads and alleviates congestion problems. Finally, river transport reduces the noise pollution associated with the transport of goods in towns and cities, creating a more pleasant environment for city dwellers!

The (significant) reduction in CO2 emissions and the inconvenience to the people of Ile-de-France aren't the only advantages of river transport?
River transport is indeed a virtuous solution that has encouraged a short-circuit with the French timber industry, but it's also extremely efficient! A total of 14 deliveries were made using FlexiMalle containers and the self-unloading barge. The schedule was met with the first delivery in July 2022 and the last in March 2023. By using inland waterways, our customer was able to ensure just-in-time delivery and avoid the recurring problems of road congestion in central Paris. What's more, our river logistics solution offers better traceability of goods... and it's also economically competitive!

22 million tonnes of goods will be loaded or unloaded in 2022. What kind of goods?
All kinds of goods! We'll find cereals, building materials, but also goods stored in containers for customers of large chains such as Ikea or Franprix. The bulk of this traffic is still used by the construction industry, with 12 million tonnes of building materials expected to be transported by 2022. This river transport avoids 1 million lorries a year in the Île-de-France region!

So the Swedish giant Ikea has chosen one of your last-mile delivery solutions, an example to be followed?
Since December 2022, Ikea has been delivering to customers in Paris using both boats and electric vehicles. Orders are prepared at the distribution centre in the port of Gennevilliers and transported by boat in specially adapted containers to the port of Bercy in Paris. They are then loaded onto electric vehicles to cover the «last mile» to the recipients. The aim of this initiative is to reduce the environmental impact of home deliveries while improving customer satisfaction. In addition to reducing the environmental footprint, using the Seine avoids the problems of urban congestion in Paris and guarantees more reliable delivery times. In economic terms, this initiative reduces the number of lorry kilometres travelled between the Gennevilliers depot and Paris, saving around 300,000 kilometres per year. This partnership with Ikea, which has chosen to deliver to its customers via the Seine, is fully in line with market trends. This collaboration will make it possible to significantly reduce the CO2 emissions associated with deliveries in the city, while providing a greener and more convenient delivery experience for consumers. The river route also anticipates future regulations on access to the centre of Paris...

The river, at the heart of the city, makes it possible to develop low-emission transport

© Freepik

From Le Havre to Paris, Haropa covers an area of more than 16,000 hectares, with 12 million m² of warehousing space on the Seine axis. Its annual maritime and river activities amount to 106 million tonnes, generating 7.3 billion euros in wealth and around 160,000 jobs.

Is the construction industry also very interested in river transport?
Absolutely, we have taken over the supply of timber for the construction site of the 17-storey Wood Up tower in the 13th arrondissement of Paris. Again, the choice of river transport was primarily motivated by our client's desire to reduce the carbon footprint of the project. By using waterways, the beech poles could be transported from the forests of Normandy to the heart of Paris in a safe and environmentally friendly way. To achieve this, two innovative solutions developed by Sogestran Logistics were used: the use of FlexiMalle FM40 containers, which are lighter than similar transport units, with a weight reduced to 2.1 tonnes (they have a transport capacity of 7 tonnes and a flexible structure, making them ideal for transporting large volumes by river), combined with the use of a self-unloading pontoon boat, the self-propelled Zulu, which facilitated access to the heart of Paris by unloading the containers at the port of Tolbiac. Construction and public works materials (such as aggregates and cement) account for almost 60% of river traffic in the Île-de-France region, enabling the city to be constantly rebuilt...

Will Les Amarres, the project to transform pavilions 1 and 2 in the port of Austerlitz into a river logistics hotel, be an example of carbon-free last-mile logistics?
This mixed-use project, due for completion in 2026, is being developed by Sogaris, Encore Heureux, AREP, Fludis, Barge et Berge, Remix, Yes We Camp and Aurore, and will redevelop part of the former Magasins Généraux at the Port of Austerlitz. Covering more than 6,000 square metres, it aims to combine urban river logistics, the social economy, leisure and workspace. The aim of the project is to develop end-to-end logistics chains that are both efficient and environmentally friendly. By creating a joint venture with Sogaris to manage the renovation and long-term operation of the site, we are fully committed to an emblematic project that will make history! The Les Amarres project is part of the dynamic launched by the Greater Paris conurbation through the Metropolitan Logistics Pact, particularly with regard to the development of river logistics. It demonstrates that river transport - virtuous, economical and efficient, a true mode of transport of the future - can do it all! ■

BOLLORÉ LOGISTICS ET LA ROUTE VERS LA DÉCARBONATION : ENTRETIEN AVEC CAMILLE CONTAMINE

Dans un élan vers l'avenir de la logistique verte, Bolloré Logistics se distingue par ses actions déterminées en matière de durabilité. Camille Contamine, responsable des affaires publiques et des solutions de report modal, dévoile les stratégies innovantes de l'entreprise face aux défis de la décarbonation.

© Bollore

Camille Contamine

Bolloré Logistics incarne un rôle pivot dans l'adaptation des infrastructures portuaires et logistiques aux exigences écologiques contemporaines

© Bernd Dittrich

Avec un chiffre d'affaires de plus de 7 milliards d'euros, Bolloré Logistics emploie 15 000 collaborateurs à travers 146 pays. Filiale du groupe Bolloré, Bolloré Logistics se positionne comme un leader global dans le domaine du transport et de la logistique. Leur activité s'étend sur toute la chaîne d'approvisionnement, intégrant à la fois les étapes en amont et en aval et offre un éventail de services spécialisés, appuyés par une expertise sectorielle diversifiée et stratégique. À l'horizon de l'industrie logistique, le concept de durabilité prend les commandes. Au cœur de cette révolution, Bolloré Logistics incarne un rôle pivot dans l'adaptation des infrastructures portuaires et logistiques aux exigences écologiques contemporaines. Camille Contamine, à la barre du développement de solutions de report modal pour Bolloré Logistics, évoque les défis climatiques et la quête d'innovation. Dans cet échange, elle met en lumière les stratégies internes et externes déployées en faveur d'une logistique plus verte…

Profession Logistique : Pouvez-vous nous rappeler le concept de «report modal» tel que pensé par Bolloré Logistics en France et en Europe ?

Camille Contamine : Le report modal, tel que nous l'envisageons, est une transformation profonde de nos pratiques logistiques, favorisant le rail et la voie d'eau plutôt que la route. Cela requiert une préparation interne conséquente, notamment une formation poussée des collaborateurs, afin de maintenir une homogénéité dans le service client. Nous avons pensé le concept de report modal à la fois en externe et en interne. Nos commerciaux ont discuté avec les clients pour estimer leur potentiel de bascule vers du ferroviaire et du fluvial pour leur construirela solutionadaptée. Selon les

© Bolloré

Le report modal est porté par des initiatives étatiques comme les ZFE et des projets ambitieux tels que le canal Seine-Nord. Des programmes financés par les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) fournissent un appui financier à ces transitions et encouragent l'adoption de solutions fluviales et ferroviaires

Notre choix d'investir dans le fluvial est mû par la nécessité d'offrir à nos clients des solutions respectueuses de l'environnement tout en étant économiquement viables

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a établi une réglementation visant à diminuer les émissions de CO_2e du transport maritime de 70 % d'ici 2050, en se basant sur les niveaux de 2008. Dans cet esprit, Bolloré Logistics introduit de nouvelles solutions qui visent à diminuer l'empreinte carbone du fret maritime en recourant à des biocarburants, une des méthodes clés pour répondre à ce défi

© Bolloré

configurations, il arrive parfois que les liaisons existent avec des services réguliers offerts par des opérateurs ferroviaires et fluviaux… mais quelquefois nous devons être en mesure de construire du sur mesure pour des demandes spécifiques. Les expérimentations réalisées sont toujours très enrichissantes : certaines marchent et rencontrent un succès opérationnel complet, d'autres ne sont pas réalisables pour des raisons qui tiennent souvent à la conjoncture ou aux exigeances logistiques clients. Ces dernières années les cadencements d'escales étaient difficiles avec un transit time un peu plus élevé et avec une articulation ferrioviaire/fluvial qui n'était pas toujours possible… Aujourd'hui les cadencements sont plus réguliers et le report est bien amorcé avec un certain nombre de clients dont certains ont réussi à basculer l'intégralité des flux tout route sur du fluvial ou du ferroviaire ! La décarbonation est au cœur de notre stratégie. Nous avons dû affronter certains défis comme le manque de chauffeurs routiers et les congestions portuaires, nous avons donc encouragé le transfert de marchandises vers des modes moins carbonés. Avec les nouvelles réglementations et une

Les équipes et structures de Bolloré Logitics sont situées dans tous les principaux hubs portuaires et aéroportuaires modiaux. Une garantie de service de proximité… et un contrôle complet des supply chains

© Bildstockru-master

Nous utilisons des calculateurs d'empreinte carbone pour évaluer les économies de CO2 réalisées grâce au report modal

meilleure coordination maritimo-fluviale/ferroviaire, nous sommes mieux armés pour convaincre nos clients d'adopter ces modes de transport moins carbonés.

Quelle rôle la livraison des infrastructures joue dans le report modal ?

Un certain nombre de grands travaux ont été commandités, validés et sont en passe de changer drastiquement la donne. Je pense notamment à la création de la « chatière » du port du Havre, le chenal fluvial direct vers Port 2000, qui promet d'augmenter l'efficience du transport massifié. Ce canal, en supprimant les ruptures de charges, va simplifier et accélérer les acheminements, ce qui est essentiel pour rendre le transport fluvial et ferroviaire plus compétitif. Cela va nous permettre d'accélérer des livraisons par barge… le but est bien de faire escaler directement la totalité des barges – qui ne sont pas forcément fluvio- maritimes – sur les terminaux maritimes pour qu'ils repartent directement vers Rouen et vers Paris, c'est-à-dire Gennevilliers et les autres ports intérieurs de l'axe Seine, qui sont en cours de développement. On a également le grand projet du canal Seine-Nord avec une livraison dans les prochaines années qui devrait également permettre d'accélérer un certain nombre de reports modaux vers du fluvial. Cette artère fluviale, capable de transporter 17 millions de tonnes de fret par an s'apprête à devenir un nouveau cœur battant de la logistique européenne ! Ces projets reflètent l'évolution de nos infrastructures, qui s'adaptent pour répondre aux besoins logistiques contemporains tout en soutenant nos objectifs de Transition énergétique.

À propos de l'investissement dans le fluvial : pourquoi ce choix stratégique et comment s'intègre-t-il dans votre vision du report modal ?

Nous sommes commissionnaire de transport, notre objectif et notre métier, consistent à construire des solutions de transport sur mesure pour nos clients, et ce sur tous les produits. Nous sélectionnons les moyens de transport les plus adaptés, négocions les tarifs, planifions les itinéraires… pour offrir des solutions logistiques spécifiques aux besoins de chaque client. Notre mission fondamentale est de regrouper les flux de marchandises, un impératif pour remplir les conteneurs à l'import comme à l'export. Cette massification est vitale, tant pour des raisons tarifaires que pour l'efficience logistique. Chez Bolloré Logistics, nous servons une clientèle diversifiée, des multinationales aux PME, avec pour objectif de les accompagner vers des solutions plus écologiques, comme le transport ferroviaire et fluvial. Toutefois nous ne pouvons pas confronter les modes : nous avons toujours besoin d'un transport routier pour faire du first et du last mile. Ici nous sommes attentifs aux carburants alternatifs ou à l'électrique, parfaitement alignés aux exigences du Scope 3.

Notre choix d'investir dans le fluvial est mû par la nécessité d'offrir à nos clients des solutions respectueuses de l'environnement tout en étant économiquement viables. Le fluvial, par sa capacité à massifier le transport et réduire les émissions, est en parfaite adéquation avec notre vision à long terme. Nous restons également réactifs aux besoins spécifiques de nos clients, ce qui nous a poussé à investir dans des actifs comme les barges, permettant de répondre de manière ciblée et efficace à leurs exigences.

Quels avantages le transport fluvial offre-t-il par rapport aux autres modes de transport ?

Le transport fluvial présente de multiples avantages, en particulier son empreinte carbone considérablement réduite par rapport au transport routier. Massifier le transport signifie aussi optimiser les coûts et augmenter l'efficacité logistique. En outre, même si les voies navigables sont soumises aux caprices de la nature, comme les périodes de sécheresse, elles restent une option robuste pour une logistique durable. Mais changer les habitudes prend du temps… Nous rencontrons parfois des retenues, notamment quand il s'agit de distances que l'on pourrait penser trop courtes pour le ferroviaire. Certains chargeurs ne pensent pas possible qu'en deçà de 600 km on puisse faire du ferroviaire pour leurs conteneurs : c'est notre rôle de commissionnaire de transport de le proposer et de démontrer l'efficacité de ces nouvelles méthodes !

Notre stratégie s'appuie sur une dynamique d'innovation soutenue et un esprit de collaboration étendu. La transition énergétique chez Bolloré Logistics s'inscrit dans une démarche holistique, embrassant tous les segments de notre activité.

Quel rôle peuvent jouer les autorités dans la promotion du report modal ?

Les autorités ont un rôle pivot à jouer, notamment en soutenant la digitalisation et en finançant des infrastructures adaptées. Les dispositifs tels que les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) sont de puissants leviers pour favoriser la transition vers des moyens de transport moins polluants, notamment en atténuant l'impact tarifaire lié aux premiers et derniers kilomètres. Les autorités nationales jouent un rôle prépondérant dans l'élaboration de solutions intermodales, et nous sommes partie prenante dans ce développement stratégique. Leur implication est cruciale pour le suivi des marchandises et le déploiement d'outils numériques qui renforcent l'efficacité du report modal.

Comment anticipez-vous l'évolution du report modal dans les prochaines années ?

Nous sommes optimistes quant à l'avenir du report modal, grâce à des initiatives étatiques telles que les zones à faible émission et des projets ambitieux comme le canal Seine-Nord. Ces évolutions marquent une volonté politique et économique de favoriser des modes de transport plus durables. Les autorités ont un rôle clé à jouer, particulièrement dans la digitalisation des axes de transport et le soutien à des projets qui améliorent la traçabilité et l'efficacité des flux. Les programmes tels que permis par les CEE soutiennent financièrement les transitions et encouragent l'adoption de solutions fluviales et ferroviaires.

Quels sont les défis liés au changement des pratiques logistiques ?

Le principal défi est la résistance au changement. Il est essentiel d'accompagner nos clients dans cette transition et de les persuader des bénéfices à long terme du report modal. Nous nous employons à démontrer par l'exemple que ces nouvelles pratiques sont non seulement possibles, mais également bénéfiques pour tous.

Toutes les marchandises peuvent transiter par voies fluviales et ferroviaires ?

En France, nous disposons de capacités de branchement sur nos bases logistiques, mais ces capacités sont encore limitées… Le réseau ferroviaire doit être amélioré pour augmenter ces capacités et permettre un branchement efficace et sécurisé des conteneurs frigorifiques. Ce n'est pas une question de faisabilité technique, mais plutôt une question d'investissement et de priorisation au niveau de l'infrastructure. Nous ne sommes pas encore à un niveau où le branchement des conteneurs reefers sur le rail et sur les fleuves, est opérationnel à grande échelle. Cependant, si nous pouvons augmenter cette capacité et dans le même temps doubler ou tripler le report modal des produits secs, cela pourrait être un levier puissant pour une logistique plus verte en Europe.

Cependant si nous considérons le potentiel de report modal des marchandises transportées par conteneur dry, l'impact pourrait déjà être significatif.

Quels outils utilisez-vous pour mesurer l'impact environnemental ?

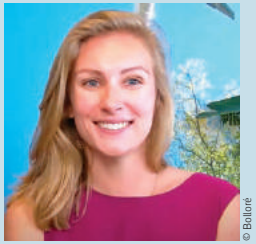
Nous disposons d'outils précis pour mesurer l'empreinte carbone et nous partageons ces données avec nos clients. Cela devient un véritable enjeu pour la totalité de la supply chain ! Nous utilisons des calculateurs d'empreinte carbone pour évaluer les économies de CO2 réalisées grâce au report modal. Ces outils nous permettent de fournir à nos clients des rapports détaillés sur les performances environnementales de leur chaîne logistique, ce qui est particulièrement pertinent pour répondre aux appels d'offres soumis à des critères de durabilité. Au commencement de cette année 2023, Bolloré Logistics a introduit Beyond Carbon, un programme conçu pour co-construire avec nos clients les solutions de décarbonation de leur transport, car de nombreuses options à impact ont des implications organisationnelles fortes.

Nous en avons profité pour stimuler l'adoption de moyens de transport à faible émission de carbone, tels que les carburants alternatifs aéronautiques et maritimes (SAF et programme SEAalternative) et le report modal (Smoothriver et Fastrail). Par ailleurs, la digitalisation, en pleine expansion, nous promet d'optimiser la fluidité et l'efficacité de nos opérations. ■

Nous servons une clientèle diversifiée, des multinationales aux PME, avec pour objectif de les accompagner vers des solutions plus écologiques

BOLLORÉ LOGISTICS AND THE ROAD TO DECARBONISATION: AN INTERVIEW WITH CAMILLE CONTAMINE

Bolloré Ports is moving towards the future of green logistics with a strong commitment to sustainability. Camille Contamine, Head of Public Affairs, reveals the company's innovative strategies to meet the challenges of decarbonisation.



© Bollore

Camille Contamine

Bolloré Logistics plays a key role in adapting port and logistics infrastructures to today's environmental requirements

© Bernd Dittrich

With a turnover of 7 billion euros, Bolloré Logistics employs 15,000 people in 63 countries. A subsidiary of the Bolloré Group, Bolloré Logistics is a world leader in transport and logistics. Its activities cover the entire supply chain, both upstream and downstream, and offer a range of specialised services based on diversified and strategic sector expertise. On the horizon of the logistics industry, the concept of sustainability is taking over. At the heart of this revolution, Bolloré Logistics plays a key role in adapting port and logistics infrastructures to today's environmental requirements. Camille Contamine, Head of Public Affairs at Bolloré Logistics, talks about the challenges of climate change and the quest for innovation. In this interview, she highlights the internal and external strategies used to promote greener logistics...

Profession Logistique: Could you remind us of the «modal shift» concept that Bolloré Logistics has developed in France and Europe?

Camille Contamine: For us, modal shift is a profound transformation of our logistics practices, favouring rail and waterways over road. This requires considerable internal preparation, including extensive training for our sales teams to ensure consistency in customer service. We have developed the modal shift concept both externally and internally. We have done a lot of training with all our sales staff to ensure that all our customers receive the same quality of service. Our sales people estimated which of their customers could switch to rail

© Bolloré

Modal shift is being driven by government initiatives such as the ZFEs and ambitious projects such as the Seine-Nord Canal. Programmes funded by energy saving certificates (CEE) are providing financial support for these transitions and encouraging the adoption of river and rail solutions

Our decision to invest in river transport is driven by the need to offer our customers solutions that are both environmentally friendly and economically viable

The International Maritime Organisation (IMO) has adopted regulations aimed at reducing CO2 emissions from maritime transport by 70% by 2050, compared with 2008 levels. With this in mind, Bolloré Logistics is launching new solution aimed at reducing the carbon footprint of maritime transport through the use of biofuels, one of the key methods for meeting this challenge

© Bolloré

and river transport, and then built the solution to offer it to the targeted customers. Sometimes, depending on the configuration, the links exist with the regular services offered by the rail and river operators... but sometimes we have to be able to build tailor-made solutions for specific requests. The experiments we carry out are always very rewarding: some work and are a complete operational success, while others are not feasible for reasons that are often related to the economic climate or the customer's logistical problems. In recent years, the scheduling of calls has been difficult, with a slightly longer transit time and a rail/waterway connection that was not always possible... Today, scheduling is more regular and the shift is well underway with a number of customers, some of whom have managed to transfer their entire road traffic to river or rail! Decarbonisation is at the heart of our strategy. Despite challenges such as truck driver shortages and port congestion, we are encouraging the transfer of goods to less carbon-intensive modes. With new

Bolloré Logitics has teams and structures in all the world's major ports and airports. A guarantee of local service... and total control of supply chains

© Bildstock-master

We use carbon footprint calculators to assess the CO2 savings achieved by modal shift.

regulations and more regular port calls, we are better equipped to convince our customers to use these cleaner modes of transport.

What is the role of infrastructure provision in modal shift?
A number of major projects have been commissioned and approved that will radically change the situation. I'm thinking in particular of the creation of the «chatière» in the port of Le Havre, the direct river channel to Port 2000, which promises to increase the efficiency of mass transport. By eliminating bottlenecks, this channel will simplify and speed up transport, which is essential if we are to make river and rail transport more competitive. It will enable us to speed up deliveries by barge... the aim is to bring all our barges - which are not necessarily sea-river barges - directly to the maritime terminals so that they can go straight back to Rouen and Paris, i.e. to Gennevilliers and the other inland ports on the Seine axis that are being developed.

We also have the major project of the Seine-Nord Canal, due for completion in 2025, which should also help to accelerate a number of modal shifts towards river and rail transport. With a capacity of 17 million tonnes of freight per year, this river artery will become the new heart of European logistics! These projects reflect the evolution of our infrastructure, which is adapting to today's logistical needs while supporting our environmental objectives.

On the subject of investment in river transport, why this strategic choice and how does it fit into your vision of modal shift?
As a freight forwarder, our objective and our business is to create tailor-made transport solutions for our customers, for all products. We select the most appropriate means of transport, negotiate rates, plan routes... to offer tailor-made logistics solutions adapted to the specific needs of each customer. Our fundamental mission is to consolidate the flow of goods, which is essential to fill containers for both import and export. This consolidation is essential for both price and logistical efficiency. At Bolloré Logistics, we serve a wide range of customers, from multinationals to SMEs, with the aim of helping them move towards more environmentally friendly solutions such as rail and river transport. But we can't play one mode off against another: we still need road transport for the first and last mile. Here we are looking at alternative fuels and electric power, which are perfectly in line with Scope 3 requirements.
Our decision to invest in river transport is driven by the need to offer our customers solutions that are both environmentally friendly and economically viable. River transport, with its ability to massify transport and reduce emissions, fits perfectly into our long-term vision. We also continue to respond to the specific needs of our customers, which leads us to invest in infrastructure such as barges to meet their requirements in a targeted and efficient way.

What are the advantages of river transport over other modes?
River transport offers a number of advantages, not least of which is a much smaller carbon footprint than road transport. Massifying transport also means optimising costs and increasing logistical efficiency. What's more, even though waterways are subject to the vagaries of nature, such as droughts, they remain a robust option for sustainable logistics. But changing habits takes time... We sometimes encounter obstacles, especially when it comes to distances that we might think are too short for rail. Some shippers don't think it's possible to move their containers by rail for distances of less than 600 km: it's our job as freight forwarders to propose it and demonstrate the effectiveness of these new methods!
Our strategy is based on a dynamic of sustainable innovation and a spirit of broad cooperation. The greening of Bolloré Ports is part of an integrated approach involving all our business activities. We have opted for the electrification of rail transport, the optimisation of waterways - with the Seine as the main route in France - and the integration of alternative fuels.

What role can public authorities play in promoting modal shift?
Public authorities have a key role to play, in particular by supporting digitalisation and funding appropriate infrastructure, such as the C2E programme. Schemes such as Energy Savings Certificates (ESC) are powerful levers to encourage a shift to less polluting modes of transport, in particular by mitigating the impact of emissions associated with the first and last kilometres. National authorities play a key role in the development of intermodal solutions and we are a stakeholder in this strategic development.
Their involvement is crucial for the tracking of goods and the use of digital tools that increase the effectiveness of modal shift.

How do you see modal shift developing over the next few years?
We are optimistic about the future of modal shift, thanks to government initiatives such as the Low Emission Zones and ambitious projects such as the Seine-Nord Canal. These developments reflect the political and economic will to promote more sustainable modes of transport. Public authorities have a key role to play, particularly in digitising transport routes and supporting projects that improve the traceability and efficiency of flows. Programmes such as C2E provide financial support for transitions and encourage the adoption of river and rail solutions.

What are the challenges of changing logistics practices?
The biggest challenge is resistance to change. It is essential to support our customers in this transition and to convince them of the long-term benefits of modal shift. We are working hard to demonstrate by example that these new practices are not only possible, but beneficial to all.

Can all goods be transported by river and rail?
In France, we have connection capacities at our logistics bases, but they are still limited... The rail network needs to be improved to increase this capacity and allow reefer containers to be connected efficiently and safely. It's not a question of technical feasibility, it's a question of investment and infrastructure prioritisation. We are not yet at a stage where reefer containers can be connected to rail on a large scale. However, if we can increase this capacity and at the same time double or triple the modal shift of dry goods, this could be a powerful lever for greener logistics in Europe.
If we consider the modal shift potential of dry goods, the impact could be significant. If the current share of refrigerated freight on rail is difficult to estimate, it is certainly not as high as it could be. So the question is not so much if we can do it, but when and how we can optimise our network to make it possible!

What tools do you use to measure your environmental impact?
We have accurate tools to measure our carbon footprint and we share this data with our customers. It is becoming a real competitive advantage! We use carbon footprint calculators to assess the CO2 savings achieved through modal shift. These tools enable us to provide our customers with detailed reports on the environmental performance of their supply chain, which is particularly important when responding to tenders with sustainability criteria. At the beginning of 2023, Bolloré Logistics launched Beyond Carbon, a programme aimed at promoting the use of low-carbon means of transport, such as sustainable aviation fuel (SAF) and modal shift, which offers an alternative to road and air transport. In addition, the growing use of digital technology promises to optimise the fluidity and efficiency of our operations. By the end of 2024 or early 2025, we will also have completed the roll-out of One TMS, our new transport management system, which will streamline the management of our operations and provide a single platform on an international scale! ■

We serve a wide range of customers, from multinationals to SMEs, with the aim of helping them move towards greener solutions

© Medlink Ports

Du Havre à Paris, Haropa couvre une superficie de plus de 16 000 hectares, avec 12 millions d'euros de recettes

Rencontre avec Thomas San Marco, président de Medlink Ports

Medlink Ports est une alliance stratégique entre les ports fluviaux, les ports maritimes et les gestionnaires d'infrastructure le long de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône . Cette organisation joue un rôle crucial en connectant les différents acteurs de la chaîne logistique et en faisant la promotion, notamment auprès des chargeurs, des solutions de report multimodal. Rencontre avec Thomas San Marco, Délégué Général de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et Président de Medlink Ports, pour discuter de l'avenir de ces modes de transport en France et au-delà...

Profession logistique : Quel est le rôle spécifique de Medlink dans l'évolution du transport fluvial et ferroviaire ?

Thomas San Marco : Medlink Ports est une force motrice dans le secteur. Sa mission, depuis plus de 10 ans, consiste à connecter les ports fluviaux et maritimes le long de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, facilitant ainsi une meilleure intégration logistique et une optimisation des flux de transport. Elle tient à jouer un rôle crucial dans la promotion de l'intermodalité. Pour ce faire, nous créons des synergies entre le transport fluvial, ferroviaire et maritime. Notre but est d'inciter les acteurs économiques à adopter des solutions de transport plus durables. Medlink Ports est au cœur de cette démarche, en fournissant expertise et soutien aux entreprises désireuses de s'engager dans cette voie. Personne n'ignore aujourd'hui que le poids du transport dans les émissions de gaz à effet de serre est estimé à 30% ! En favorisant des modes de transport moins polluants, nous contribuons directement à la réduction de l'empreinte carbone de la chaîne logistique. C'est un aspect essentiel de notre mission dans le contexte actuel de changement climatique ! Nous nous positionnons comme un acteur incontournable dans la modernisation et l'écologisation du transport fluvial et ferroviaire en France, en contribuant à une logistique plus intégrée, efficace et respectueuse de l'environnement.

Comment l'hinterland du Rhône, des Alpes à la Méditerranée, carrefour logistique essentiel, mise sur le potentiel du transport fluvial ?

De Lyon, centre névralgique pour l'économie et l'industrie, jusqu'à Marseille, qui s'ouvre sur la Méditerranée, l'hinterland du Rhône est un écosystème où une myriade d'entreprises prospèrent. Ces entreprises peuvent et doivent bénéficier d'un système de transport fluvial bien huilé et efficace. Il est crucial de relier cet hinterland aux grandes artères de navigation. C'est là que la CNR et Medlink Ports entrent en jeu, s'attachant à renforcer cette connexion vitale. En améliorant les infrastructures existantes et en introduisant des solutions logistiques avant-gardistes, nous œuvrons pour intégrer plus étroitement l'hinterland du Rhône dans les réseaux logistiques mondiaux. Ce faisant, nous apportons des bénéfices économiques significatifs à la région... et bien au-delà. L'avenir du transport fluvial et le développement de l'hinterland du Rhône sont étroitement liés. Leur succès mutuel est impératif pour une logistique durable et efficiente en France.

Le niveau du Rhône est-il assuré pour une navigation fluide, quel que soit l'état de stress hydrique ?

Sur le parcours fluvial entre Lyon et Marseille, nous gérons un total de 14 écluses majeures, bien plus que de simples infrastructures fonctionnelles, chacune ayant un rôle vital dans la régulation des niveaux d'eau pour la facilitation d'une navigation fluide. Ces écluses sont essentielles, surtout face aux variations climatiques. Elles nous permettent de gérer efficacement les conditions de sécheresse ou de hautes eaux. Avec le changement climatique, nous nous attendons à des variations encore plus extrêmes des niveaux d'eau. Dans ce contexte, ces écluses deviennent des outils indispensables pour maintenir une navigation constante et fiable, et ce, quelles que soient les conditions météorologiques. Ces écluses intègrent aujourd'hui des technologies avancées pour optimiser leur fonctionnement et renforcer leur résilience face au changement climatique. Ces efforts ne se limitent pas à la fonctionnalité ; ils sont le garant de la durabilité du transport fluvial !

Thomas San Marco, président de Medlink Ports

© Medlink Ports

Les chiffres concernant le report modal et le volume de fret transporté sur le Rhône, sont-ils à la hauteur de vos attentes ?

Chaque année, nous observons une augmentation constante du tonnage transporté par voie fluviale, mais nous ne représentons que 5% du transport total. Le transport fluvial sur le Rhône représente toutefois 5 millions de tonnes de marchandises acheminées annuellement, soulignant ainsi son rôle crucial dans la chaîne logistique régionale et nationale... mais la marge de progression est énorme ! Nous pouvons, sans avoir à changer les infrastructures, transporter jusqu'à 20 millions de tonnes. Les barges fluviales jouent un rôle essentiel dans ce succès, elles sont capables de transporter des quantités importantes de marchandises diverses, allant des produits agricoles aux matériaux de construction et aux produits industriels. Notre objectif est, sans opposer les modes de transport (notamment pour le pré et le post-acheminement), de continuer à encourager le report modal.

Quelles sont les initiatives de la CNR et de Medlink Ports pour promouvoir le transport fluvial ?

L'innovation est au cœur de notre stratégie. Nous investissons dans des systèmes de navigation intelligents et des solutions énergétiques plus propres. Cela inclut tout, des navires à faible émission aux technologies de l'information pour optimiser les itinéraires et les opérations logistiques. Le plus grand défi est de changer certaines résistances au changement et plus largement la perception du transport fluvial. Beaucoup le voient comme dépassé ou moins efficace que le routier. Notre mission est de montrer qu'il s'agit d'une option viable, tant en termes de coût que d'impact environnemental. Le transport fluvial doit être pensé comme un pilier de la transition vers une logistique durable. Avec les bonnes politiques, investissements et innovations, il peut jouer un rôle clé dans un avenir durable et efficient pour le transport de marchandises et de passagers. ■

© Medlink Ports

From Le Havre to Paris, Haropa covers an area of more than 16,000 hectares, 12 million euros in revenues

Interview with Thomas San Marco, President of Medlink Ports

Medlink Ports is a strategic alliance of river, sea ports and infrastructure managers along the Mediterranean-Rhône-Saône axis. This organisation plays a key role in linking the various players in the logistics chain and in promoting a multimodal approach. We met Thomas San Marco, Managing Director of the Compagnie Nationale du Rhône (CNR) and Chairman of Medlink Ports, to discuss the future of these modes of transport in France and beyond...

Profession Logistique : What is Medlink Ports specific role in the development of river and rail transport?

Thomas San Marco: Medlink Ports is a driving force in the sector. For more than 10 years, its mission has been to link river and sea ports along the Mediterranean-Rhône-Saône axis, facilitating better logistical integration and optimising transport flows. It aims to play a key role in promoting intermodality. To this end, we are creating synergies between river, rail and sea transport. Our aim is to encourage economic players to adopt more sustainable transport solutions. Medlink Ports is at the heart of this approach, providing expertise and support to companies wishing to embark on this journey. It's no secret that transport is responsible for an estimated 30% of greenhouse gas emissions! By promoting less polluting modes of transport, we are making a direct contribution to reducing the carbon footprint of the supply chain. This is an essential aspect of our mission in the current climate change context! We are positioning ourselves as a key player in the modernisation and greening of river and rail transport in France, contributing to more integrated, efficient and environmentally friendly logistics.

How can the Rhône hinterland, from the Alps to the Mediterranean, become a major logistics hub by exploiting the potential of river transport?

From Lyon, an economic and industrial hub, to Marseille, which opens up to the Mediterranean, the Rhône hinterland is an ecosystem in which a wide range of businesses thrive. These businesses can and must benefit from a well-functioning and efficient river transport system. It is essential to connect this hinterland to the main shipping routes. This is where CNR and Medlink Ports come in, working to strengthen this vital link. By improving the existing infrastructure and introducing forward-looking logistics solutions, we are working to integrate the Rhône hinterland more closely into global logistics networks. In doing so, we are bringing significant economic benefits to the region... and far beyond. The future of river transport and the development of the Rhône hinterland are closely linked. Their mutual success is essential for sustainable and efficient logistics in France.

Is the level of the Rhône guaranteed for smooth navigation, whatever the state of water stress?

On the river route between Lyon and Marseille, we manage a total of 14 major locks, which are much more than just functional infrastructures, each playing a vital role in regulating water levels to facilitate smooth navigation. These locks are essential, especially in the face of climatic variations. They allow us to effectively manage droughts or floods. With climate change, we can expect even more extreme fluctuations in water levels. In this context, these locks will become essential tools for maintaining constant, reliable navigation in all weather conditions. These locks are now incorporating advanced technologies to optimise their operation and increase their resilience in the face of climate change. These efforts are not limited to functionality; they guarantee the sustainability of river transport!

Are the figures for modal shift and the volume of goods transported on the Rhône in line with your expectations?

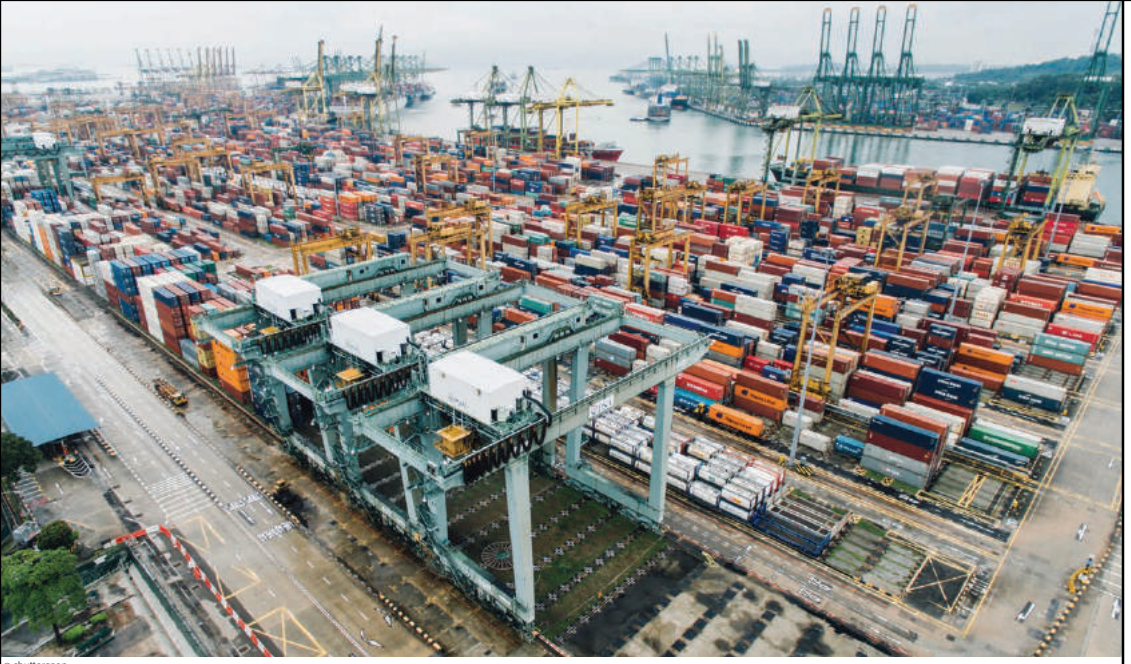
Every year we see a steady increase in the tonnage transported by river, but we only account for 5% of total transport. Nevertheless, river transport on the Rhône accounts for 5 million tonnes of goods transported each year, which underlines its crucial role in the regional and national logistics chain... but there is enormous room for improvement! We can transport up to 20 million tonnes without changing the infrastructure. River barges play a key role in this success, as they are capable of transporting large quantities of a wide range of goods, from agricultural produce to construction materials and industrial products. Our aim is to continue to promote modal shift without pitting one mode of transport against another (especially for pre- and post-carriage).

What initiatives are CNR and Medlink Ports taking to promote river transport?

Innovation is at the heart of our strategy. We are investing in smart navigation systems and clean energy solutions. This includes everything from low-emission vessels to information technology to optimise routes and logistics operations. The biggest challenge is to change some of the resistance to change and the general perception of inland navigation. Many people see it as outdated or less efficient than road transport. Our task is to show that it is a viable option, both in terms of cost and environmental impact. River transport must be seen as a pillar in the transition to sustainable logistics. With the right policies, investment and innovation, it can play a key role in a sustainable and efficient future for freight and passenger transport. ■

San Marco, President of Medlink Ports

© Medlink Ports



© chuttersnap

AI CARGO FOUNDATION: RÉINVENTER LA LOGISTIQUE AVEC L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

AI Cargo Foundation, une association loi 1901 à but non lucratif, financée par un dispositif d'État et émanant du Hub France IA, s'engage fermement à accélérer les pratiques collaboratives et à développer des outils innovants basés sur l'intelligence artificielle pour soutenir efficacement la transition écologique. Rencontre avec Antoine du Sorbier son délégué général.

© D.R.

Pouvez-vous nous parler des origines d'AI Cargo Foundation et de son évolution au sein du Hub France IA ?

Antoine du Sorbier : L'association a vu le jour en 2020 grâce à une collaboration unique au sein du Hub France IA, où divers acteurs de l'industrie se sont unis pour exploiter le potentiel de l'IA et apporter une réponse concrète à l'urgence climatique… Nous reconnaissons la nécessité d'une transformation rapide des processus de gestion dans le secteur du transport et de la logistique. Le statut d'association loi 1901 apporte un cadre neutre et souverain à cette mission, pour laquelle nous bénéficions de l'appui de l'Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT) du ministère de la Transition écologique. Notre action se focalise autour de plusieurs axes stratégiques :

- Répondre aux besoins des acteurs du transport et de la logistique en se concentrant sur l'identification et la satisfaction des exigences spécifiques des professionnels de la filière, avec des solutions adaptées.
- Offrir un cadre de travail collaboratif neutre : nous mettons en place un environnement de travail coopératif, respectueux des différentes dynamiques et impératifs du secteur, tout en garantissant la neutralité et la confidentialité.
- Développer des solutions numériques innovantes : nous nous appuyons sur le potentiel de l'intelligence artificielle pour contribuer à une gestion plus durable et efficiente des chaînes de transport.

Ces orientations stratégiques reflètent notre engagement à être un acteur clé dans la transformation écologique du secteur logistique.

Antoine du Sorbier, délégué général AI Cargo Foundation

L'objectif de l'association loi 1901 AI Cargo Foundation est d'accompagner tous les acteurs de la filière dans leur transition énergétique et environnementale... Elle porte notamment le programme de report modal « Appel d'aiR ».

Quelles solutions proposez-vous pour relever les défis actuels de la logistique ?

Notre approche repose sur la modélisation des flux physiques. Nous collectons et analysons des données telles que les ordres de transport pour mieux les appréhender et optimiser leur exécution. Notre but est d'identifier des opportunités d'amélioration en matière d'efficacité énergétique et de décarbonisation. Cependant, accéder et partager ces données dans un secteur compétitif représente un défi, raison pour laquelle AI Cargo facilite ce partage dans un cadre anonymisé et sécurisé. La sécurité est notre priorité. Adossée au Hub France IA, l'association bénéficie d'une expertise technique de pointe. En collaboration étroite avec l'agence nationale de la sécurité des systèmes d'information, nous garantissons la souveraineté et la sécurité des données, toutes traitées sur des plateformes françaises. Ce cadre juridique et le soutien du ministère des Transports, permettent de nous positionner en tiers de confiance au sein de la filière pour œuvrer dans le sens de la décarbonation.

Comment participez-vous à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

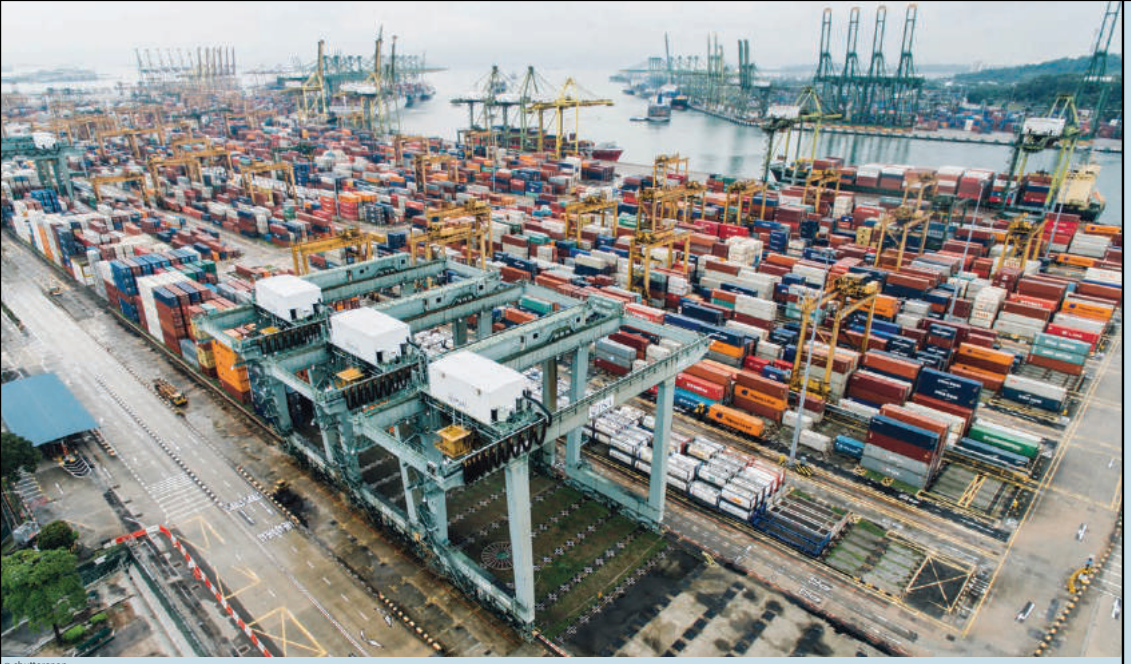
La décarbonisation est au cœur de notre mission. Nous nous travaillons sur trois axes : la décarbonisation du transport longue distance par le report modal, l'optimisation de la logistique urbaine, et la réduction de l'empreinte carbone des parcs de véhicules des entreprises de transport. Par exemple, notre programme «Appel d'AiR» promeut le traitement collaboratif des données de tous les acteurs de la filière pour optimiser le report modal. AI Cargo est un pôle d'innovation qui développe, teste et met à disposition des entreprises une série d'applicatifs numériques prêts à l'emploi qui permettent ultimement d'accélérer la transition énergétique des chaînes de transport.

Pourriez-vous me donner des détails sur le programme Appel d'AiR ?

Le programme «Appel d'AiR» est une initiative ambitieuse visant à optimiser les chaînes logistiques et à favoriser la transition écologique dans le secteur du transport. Ce programme s'articule autour de l'idée de tester instantanément l'éligibilité de flux réguliers aux services ferroviaires et fluviaux existants ou à massifier pour atteindre les seuils propres à créer collectivement de nouveaux services pour rendre les chaînes logistiques plus efficaces et moins impactantes sur l'environnement. En regroupant les besoins de transport des chargeurs et des commissionnaires, «Appel d'AiR» cherche à maximiser l'utilisation des modes de transport moins polluants, tels que le ferroviaire ou le fluvial. Cela contribue non seulement à réduire l'empreinte carbone du secteur, mais aussi à améliorer l'efficacité globale des opérations logistiques. Enfin et surtout, ce service est 100% gratuit étant financé par les Certificats d'économie d'énergie !

Financée par des dispositifs d'État et issue du HUB France IA, AI Cargo Foundation promeut l'intelligence artificielle au sein du transport et de la logistique

© Dennis Kunpler



© chuttersnap

AI CARGO FOUNDATION: REINVENTING LOGISTICS WITH ARTIFICIAL INTELLIGENCE

The AI Cargo Foundation, a not-for-profit association under the law of 1901, funded by the France IA Hub, is firmly committed to accelerating collaborative practices and developing innovative tools based on artificial intelligence to effectively support the ecological transition. We spoke to Antoine du Sorbier, its executive director.

© D.R.

Antoine Du Sorbier, managing director AI Cargo

Can you tell us about the origins of the of the AI Cargo Foundation and how it has evolved within the within the IA hub in France?
Antoine du Sorbier: The association was created in 2020 thanks to a unique collaboration within the France IA Hub, where various industry players joined forces to exploit the potential of AI and provide a concrete response to the climate emergency... We recognise the need for a rapid transformation of management pro-cesses in the transport and logis-tics sector. Our status as an association The 1901 law provides a neutral and sovereign framework. For this mission, we benefit from the support of the Agence de l'Innovation pour les Trans-ports (AIT) of the French Ministry of Ecological Transition. Our work focuses on several stra-tegic areas:
- Meeting the needs of transport and logistics and logistics operators by focusing on identifying and and meeting the specific needs of the specific needs of industry professionals with solutions.
- Provide a neutral, collaborative working environment: We create a collaborative working environment that respects the different dynamics and and industry needs, while guaranteeing neutrality and confidentiality.
- Develop innovative digital solutions: We harness the potential of artificial intelligence to contribute to more sustainable and efficient management of transport chains.

These strategic orientations reflect our commitment to be a key player in the ecological transformation of the logistics sector.

What solutions do you propose to meet today's logistics challenges?
Our approach is based on the modelling of physical flows. We collect and analyse data, such as transport orders, to better understand them and optimise their execution. Our aim is to identify opportunities for improvement in terms of energy efficiency and decarbonisa-tion. However, accessing and sharing this data in a competitive sector is a challenge, so AI Cargo facilitates this sharing in an anonymised and secure framework. The security is our priority. Supported by the France AI Hub, the association benefits from cut-ting-edge technical expertise. Working closely with the French National Agency for the Secu-rity of Information Systems, we gua-rantee the sovereignty and security of the data, all of which is processed on French platforms. With this legal framework and the support of the Ministry of Transport, we are able to position ourselves as a trusted third party within the industry to work towards decarbonisation.

How are you contributing to the reduction of greenhouse gas emissions?
Decarbonisation is at the heart of our mission. We are working in three areas: decarbonisation of long-distance transport through modal shift, optimising urban logistics and reducing the carbon footprint of transport companies' fleets. For example, our Appel d'AiR programme promotes the joint pro-cessing of data from all industry players to optimise modal shift. AI Cargo is an innovation centre that develops, tests and makes available to companies a set of ready-to-use digital applications that will ultimately help accelerate the energy transition of transport chains.

Could you give me some details about the Appel d'AiR programme?
The Appel d'AiR programme is an ambitious initiative aimed at to optimise logistics chains and promote the ecological transition in the transport sector. The programme is based on the idea of immediately testing the eligibility of regular flows on existing rail and river services, or those to be massified, in order to reach the thresholds necessary to collectively create new services to make logistics chains more efficient and less polluting. By pooling the transport needs of shippers and forwarders, Appel d'AiR aims to maximise the use of less polluting modes of transport such as rail and waterways. This not only helps to reduce the sector's carbon footprint, but also improves the overall efficiency of logistics operations. Last but not least, this service is 100% free of charge as it is funded by Energy Saving Certificates!

The aim of the AI Cargo Foundation, an association governed by the law of 1901, is to support all players in the sector in their transition to energy-efficient and environmentally friendly transport. In particular, it runs the «Appel d'aiR» modal shift programme

Funded by the French government and a spin-off of HUB France IA, the AI Cargo Foundation promotes artificial intelligence in transport and logistics

© Dennis Kunpler

COMMENT SE GÈRENT **LES INVENDUS ?**

Dans un monde où la consommation et la production de masse façonnent l'économie globale, la question de la gestion des produits en fin de vie est devenue un enjeu majeur pour les entreprises et la société dans son ensemble.

Selon les estimations de la FAO environ un tiers de la nourriture produite dans le monde pour la consommation humaine, soit environ 1,3 milliard de tonnes par an, est perdue ou gaspillée...

Le gaspillage alimentaire en France a un impact carbone évalué à 15 millions de tonnes équivalent CO2 et la valeur marchande des invendus non-alimentaires s'élève à 4,3 milliards d'euros, dont un tiers est destiné au recyclage ou à la destruction... Des chiffres qui frappent et qui imposent l'action. Avec l'adoption de la loi AGEC (Anti-Gaspillage pour une économie circulaire) en février 2020, la France a franchi une étape décisive dans la redéfinition de la responsabilité des entreprises envers leurs produits invendus. Ce changement législatif a non seulement mis en lumière l'importance de la gestion écologique des « wastes » mais a aussi posé de nouveaux défis aux acteurs de la chaîne logistique. Comment les entreprises, au-delà du simple respect de la loi, peuvent transformer ce défi en une opportunité pour innover et réinventer leurs pratiques logistiques ?

La loi AGEC a donc marqué un tournant dans la réglementation française, imposant aux entreprises de repenser drastiquement leur manière de gérer les produits en fin de vie. L'objectif affiché est de réduire significativement le gaspillage et d'encourager l'économie circulaire. Pour les acteurs de la logistique, cette loi se traduit par la nécessité de développer des solutions créatives pour le traitement, le recyclage ou la réutilisation des produits qui ne peuvent plus être commercialisés dans les réseaux habituels. Cette transformation ne concerne pas uniquement les grandes entreprises mais s'étend à l'ensemble de la chaîne de valeur, incluant les PME et les start-up, les obligeant à intégrer ces préoccupations dans leur modèle opérationnel.

La mise en œuvre de la loi pour les entreprises françaises reste une gageure, notamment pour les entreprises du secteur non alimentaire.

LA GESTION DES INVENDUS : UN DÉFI COMPLEXE

Pour valoriser les invendus et déchets des entreprises, trois solutions principales émergent : la promotion (déstockage), le don aux associations et le recyclage des déchets. La gestion des invendus représente

© Kenny Eliason

" un défi complexe pour les professionnels de la logistique. La pression pour éliminer le gaspillage et valoriser les produits en fin de vie s'accompagne de plusieurs enjeux clés. Le premier est logistique : comment organiser efficacement la collecte, le tri et le traitement de ces invendus ? Les entreprises doivent repenser leurs réseaux de distribution, souvent conçus pour un flux unidirectionnel de produits, pour intégrer ces nouvelles exigences… Un autre enjeu est technologique. La valorisation des wastes nécessite souvent des technologies de tri et de recyclage avancées. Investir dans de telles technologies représente un coût significatif, surtout pour les petites et moyennes entreprises. De plus, il est crucial d'innover constamment pour améliorer l'efficacité de ces processus, réduisant ainsi l'impact environnemental… tout en restant économiquement viable.

Enfin, l'enjeu est également réglementaire et éthique. Les entreprises doivent non seulement se conformer à la loi AGEC, mais aussi adopter une posture éthique en matière de gestion environnementale. Cela implique souvent de redéfinir les partenariats avec les fournisseurs, les recycleurs et les autres acteurs de la chaîne de valeur, pour s'assurer que les pratiques adoptées sont durables et transparentes.

INNOVATIONS ET STRATÉGIES POUR LA VALORISATION DES WASTES

Face à ces défis, de nombreuses entreprises ont adopté des stratégies innovantes pour valoriser leurs invendus. L'une des approches les plus prometteuses est l'économie circulaire, où les wastes sont vus non comme des déchets, mais comme des ressources. Des techniques comme le reconditionnement, la remanufacturation ou le recyclage permettent de donner une seconde vie aux produits. La technologie joue également un rôle clé dans la valorisation des wastes. Par exemple, l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique sont de plus en plus utilisés pour optimiser le tri et la classification des produits en fin de vie. Ces technologies permettent une gestion plus précise et plus efficace des invendus, minimisant ainsi les pertes.

En outre, la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique est essentielle. Les partenariats "

© Jack Church

En France, le recyclage permet chaque année d'économiser 22 millions de tonnes de CO2

La loi AGEC a marqué un tournant dans la réglementation française, imposant aux entreprises de repenser drastiquement leur manière de gérer les produits en fin de vie

TOO GOOD TO GO : INITIATIVE 0 WASTE

Fondée en 2016 au Danemark, Too Good To Go, a connu une croissance rapide. Grâce à plus de 100 000 commerçants partenaires à l'échelle mondiale (dont 30 000 en France), l'application a « sauvé » 52 millions de paniers en 2021 et a ainsi passé la barre symbolique des 100 millions de repas sauvés. Une initiative a permis aux utilisateurs d'acheter des paniers surprises, les « Magic Bags », contenant des produits invendus à la fin de la journée des restaurants et magasins partenaires, à une fraction de leur prix normal.

En adoptant des stratégies axées sur l'économie circulaire, la technologie, et la collaboration, les entreprises peuvent non seulement se conformer à la loi, mais aussi ouvrir la voie à une industrie logistique plus durable et plus efficace

stratégiques entre fabricants, distributeurs, recycleurs et même consommateurs peuvent créer des boucles de rétroaction efficaces pour la gestion des produits en fin de vie. Ces collaborations peuvent également stimuler l'innovation dans la conception de produits plus durables, facilitant ainsi leur recyclage ou leur réutilisation. Outre Atlantique, Loblaw Companies Limited, dans son Rapport sur la Responsabilité Sociale de l'Entreprise a déclaré avoir redirigé 86% de ses déchets alimentaires des sites d'enfouissement. Leur objectif est d'atteindre 100% d'ici 2030. Ils ont également annoncé un investissement de 150 millions de dollars canadiens sur cinq ans pour réduire leur empreinte carbone, une partie de cet investissement étant consacrée à l'amélioration des systèmes de gestion des invendus.

VERS UN AVENIR PLUS DURABLE ET EFFICACE EN LOGISTIQUE

La gestion des produits en fin de vie dans le cadre de la loi AGEC présente des défis significatifs pour les professionnels de la logistique. Cependant, ces défis offrent également l'occasion de repenser et d'innover dans la manière dont les produits sont conçus, produits, et gérés après leur cycle de vie commercial. En adoptant des stratégies axées sur l'économie circulaire, la technologie, et la collaboration, les entreprises peuvent non seulement se conformer à la loi, mais aussi ouvrir la voie à une industrie logistique plus durable et plus efficace. L'avenir de la logistique, influencé par des réglementations comme l'AGEC, promet d'être plus respectueux de l'environnement, plus éthique, et plus centré sur la valorisation des ressources. ■

D'après l'ADEME, un seul magasin est capable de produire plusieurs centaines de tonnes de déchets annuellement, ce qui représente un total impressionnant de 4,5 millions de tonnes de déchets générés chaque année par l'ensemble du secteur de la distribution

© Becca Mchaffie

UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

L'étude de l'Agence de la transition écologique (Ademe) met en lumière une problématique significative concernant la gestion des invendus alimentaires en France. Elle révèle que certaines grandes et moyennes surfaces (GMS) détournent l'obligation légale de donner leurs invendus alimentaires aux associations.

Cette pratique résulte en un transfert des coûts de gestion de ces biodéchets aux associations et à leurs bénévoles, engendrant des coûts estimés à plusieurs dizaines de millions d'euros et des millions d'heures de bénévolat perdues.

Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique, a annoncé son intention de réunir les parties concernées pour discuter des recommandations de l'Ademe, qui a publié un guide pour améliorer la qualité des dons alimentaires. L'Ademe propose trois mesures pour réduire les dons de ce qui s'apparente à des déchets : assurer la qualité des dons et l'application adéquate de la loi, coopérer localement entre associations pour mutualiser les efforts, et coordonner les actions par un tiers comme les centres communaux d'action sociale (CCAS) ou les projets alimentaires territoriaux (PAT).

Malgré les efforts des GMS pour optimiser leurs ventes et limiter leurs pertes, environ 16% des dons alimentaires sont encore jetés, représentant 38 000 tonnes de denrées. Les associations font face à des pertes estimées à 185 millions d'euros en raison de la mauvaise qualité des aliments donnés. En plus, les associations doivent gérer des biodéchets qui devraient normalement être à la charge des enseignes, ce qui entraîne des coûts supplémentaires de 64 millions d'euros en frais de fonctionnement inutiles et 11 millions d'heures de bénévolat perdues.

WHAT TO DO WITH **UNSOLD PRODUCTS?**

In a world where mass consumption and mass production dominate the global economy, the question of how to manageend-of-life products has become a major issue for businesses and society as a whole.

The Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) estimates that about one-third of the food produced for human consumption worldwide, or about 1.3 billion tonnes per year, is lost or wasted...

Food waste in France has an estimated carbon impact of 15 million tonnes of CO2 equivalent and the market value of unsold non-food products is €4.3 billion, a third of which is destined for recycling or destruction... These are stark figures that call for action. With the adoption of the AGEC (Anti-Waste for a Circular Economy) law in February 2020, France has taken a decisive step towards redefining the responsibility of companies for their unsold products. This change in the law has not only highlighted the importance of environmentally sound waste management, but has also created new challenges for supply chain actors. How can companies go beyond mere compliance and turn this challenge into an opportunity to innovate and reinvent their logistics practices?

The AGEC law marked a turning point in French regulations, requiring companies to radically rethink the way they manage end-of-life products. The stated aim is to significantly reduce waste and promote the circular economy. For logistics players, this law means that they must develop creative solutions for the treatment, recycling or reuse of products that can no longer be sold through traditional channels. This change does not only concern large companies, but extends to the entire value chain, including SMEs and start-ups, forcing them to integrate these concerns into their operating model.
Implementation of the law remains a challenge for French companies, particularly those in the non-food sector.

MANAGING UNSOLD STOCK: A COMPLEX CHALLENGE

There are three main ways for companies to recover unsold goods and waste: promotion (destocking), donation to charity and waste recycling. Managing unsold stock is a complex challenge for logistics professionals. The pressure to eliminate waste and recycle end-of-life products raises a number of key questions. The first is logistical: how can the

© Kenny Eliason

Every year, 22 million tonnes of CO2 are saved through recycling in France

© Jack Church

collection, sorting and processing of unsold goods be organised efficiently? Companies need to rethink their distribution networks, which are often designed for a one-way flow of products, to meet these new requirements... Another challenge is technological. Waste recovery often requires advanced sorting and recycling technologies. Investing in such technologies represents a significant cost, especially for small and medium-sized enterprises. In addition, it is crucial to constantly innovate to improve the efficiency of these processes, thereby reducing the environmental impact... while remaining economically viable.

Finally, there are regulatory and ethical issues. Companies must not only comply with AGEC legislation, but also adopt an ethical approach to environmental management. This often means redefining partnerships with suppliers, recyclers and others in the value chain to ensure that practices are sustainable and transparent.

INNOVATIONS AND STRATEGIES FOR WASTE RECOVERY

Faced with these challenges, many companies have adopted innovative strategies to recycle their unsold products. One of the most promising approaches is the circular economy, where waste is seen not as waste but as a resource. Techniques such as refurbishing, remanufacturing and recycling give products a second life. Technology also plays a key role in waste recovery. For example, artificial intelligence and machine learning are increasingly being used to optimise the sorting and classification of end-of-life products. These technologies enable more accurate and efficient management of unsold products, thereby minimising waste.

In addition, collaboration between the various players in the supply chain is essential. Strategic partnerships between manufacturers, distributors, recyclers and even consumers can create effective feedback loops for the management of end-of-life products. These collaborations can also stimulate innovation in the design of more sustainable products, making them

The AGEC law marked a turning point in French regulations, requiring companies to drastically rethink the way they manage end-of-life products

TOO GOOD TO GO: A 0 WASTE INITIATIVE

Founded in Denmark in 2016, Too Good To Go has grown rapidly. Thanks to more than 100,000 partner retailers worldwide (including 30,000 in France), the app has «saved» 52 million baskets in 2021, passing the symbolic milestone of 100 million meals saved. One initiative allows users to buy «Magic Bags», surprise baskets of unsold products at the end of the day from partner restaurants and shops at a fraction of the normal price.

By adopting a strategy focused on the circular economy, technology and collaboration, companies can not only comply with the law, but also pave the way for a more sustainable and efficient logistics industry

easier to recycle or reuse. Across the Atlantic, Loblaw Companies Limited reported in its Corporate Social Responsibility Report that it has diverted 86% of its food waste from landfill. Their goal is to reach 100% by 2030. They also announced an investment of 150 million Canadian dollars over five years to reduce their carbon footprint, part of which will go towards improving their unsold food management systems.

TOWARDS A MORE SUSTAINABLE AND EFFICIENT LOGISTICS FUTURE

The management of end-of-life products under the AGEC law poses significant challenges for logistics professionals. However, these challenges also present an opportunity to rethink and innovate in the way products are designed, produced and managed after their commercial lifecycle. By adopting strategies that focus on the circular economy, technology and collaboration, companies can not only comply with the law, but also pave the way for a more sustainable and efficient logistics industry. The future of logistics, influenced by regulations such as AGEC, promises to be greener, more ethical and more focused on making the best use of resources.

According to the French Environment and Energy Management Agency (ADEME), a single store can produce several hundred tonnes of waste each year, which adds up to an impressive 4.5 million tonnes of waste generated by the entire retail sector each year

© Becca Mchaffie

A FALSE GOOD IDEA?

The study by the French Agency for Ecological Transition (Ademe) highlights a significant problem with the management of unsold food in France. It shows that some large and medium-sized retailers evade the legal obligation to donate their unsold food to charity.

This practice results in the costs of managing this organic waste being passed on to charities and their volunteers, with costs estimated at tens of millions of euros and millions of volunteer hours lost. Christophe Béchu, the French Minister for Ecological Transition, has announced his intention to bring together the parties concerned to discuss the recommendations of Ademe, which has published a guide to improving the quality of food donations. Ademe proposes three measures to reduce the amount of food that is wasted: ensuring the quality of donations and the correct application of the law, local cooperation between associations to pool efforts, and the coordination of actions by a third party such as local social action centres (CCAS) or territorial food projects (PAT).

Despite the efforts made by supermarkets to optimise their sales and limit their losses, around 16% of food donations are still thrown away, equivalent to 38,000 tonnes of food. Charities face losses estimated at €185 million due to the poor quality of donated food. What's more, charities have to deal with bio-waste that should be the responsibility of retailers, resulting in additional costs of €64 million in unnecessary running costs and 11 million hours of lost volunteer time.

© Danone

Avec la solution anti-gaspi de Phenix, Danone évalue le gain de temps sur la gestion administrative des stocks dormants à 70 h par mois

Danone et la gestion de l'anti-gaspi avec Phenix

Quentin Bonnerot, Directeur Operations Clients France chez Danone

Jean Moreau, Fondateur de Phenix

La gestion de la fin de vie des produits ne pouvant plus être commercialisés dans les réseaux habituels est souvent un sujet épineux pour les professionnels. Alors que, conformément à la loi AGEC de février 2020, toutes les entreprises ont mis en place des solutions pour gérer leurs invendus, peu parviennent réellement à valoriser leur waste simplement, sans perte de temps ni d'efficacité. La collaboration entre Danone et la start-up Phenix est un cas d'école de synergie "grand groupe - startup" au service du business et de l'impact.

Depuis 2021, un partenariat lancé entre Danone et la start-up Phenix, amène le groupe vers son objectif « zéro gaspillage ». Le leader français de l'industrie agro-alimentaire, en cohérence avec sa certification B Corp et son statut d'entreprise à mission, met en œuvre depuis plusieurs années des actions pour réduire le gaspillage des produits finis.

LES STRATÉGIES ANTI-GASPI DE DANONE

« *Un travail mené sur deux axes : en amont, limiter le gaspillage, produire au juste niveau et insuffler une culture "zéro gaspi " dans toutes les activités de l'entreprise. En aval de la production, organiser au mieux l'écoulement des invendus encore consommables pour qu'ils ne soient pas détruits mais consommés là où il y a des besoins* », explique Quentin Bonnerot, Directeur Opérations Clients France. C'est le cas lorsque ces produits sont donnés ou déstockés à des associations avec l'accompagnement de la startup Phenix.

Défis initiaux et les freins aux partenariats associatifs

Au départ, un constat sans appel du côté de Danone : la recherche en interne d'associations et de soldeurs, non optimale et chronophage, se complexifie en raison des spécificités des produits invendus. C'est le cas par exemple des produits frais voire ultra-frais, ou bien des produits de nutrition spécialisée, qui nécessitent des démarches administratives plus contraignantes que des produits traditionnels. Les freins aux partenariats associatifs sont multiples. Dans un premier temps, le panel d'associations est limité, au regard des critères et du temps nécessaire à la qualification. Par ailleurs, la récupération des documents administratifs nécessaires à la défiscalisation du don, comme les Cerfas, peut s'avérer fastidieuse. Enfin, Danone identifie l'opportunité de gagner en réactivité entre l'identification des invendus et leur écoulement, et de développer une culture quotidienne du « zéro gaspillage » parmi ses équipes.

OPTIMISATION AVEC PHENIX

En faisant appel à Phenix, Danone optimise la valorisation de l'ensemble des produits, sur l'ensemble de la chaîne de production. Spécialiste de la gestion des dons et du déstockage aux associations caritatives, Phenix facilite la revalorisation de produits déclassés, en toutes circonstances. Pour relever ces challenges en un temps souvent très limité, Phenix a développé une plateforme tech, qui digitalise le parcours du don en un clic : traçabilité et gestion des rappels produits, planning de ramasses, documents administratifs, fluidification des process, destockage etc. L'apport de Phenix sera aussi de diversifier les partenariats avec les associations locales pour s'assurer que les produits bénéficient au plus grand nombre.

DES INVENDUS OPTIMISÉS ET TRAÇABLES

Une collaboration qui porte ses fruits, autant sur le plan de l'efficacité des process que de la réduction des coûts liés au stockage et au traitement des stocks « dormants ». Les process mis en place permettent à Danone de ne pas stocker trop longtemps des produits et de libérer de la place facilement pour les produits qui sont destinés à la vente en magasins. Les équipes Danone estiment le gain de temps sur la gestion administrative des stocks dormants à 70 heures par mois, tout en ayant la garantie que les solutions d'écoulement des invendus soient optimisées et parfaitement traçables. Une meilleure gestion du waste, c'est aussi une application concrète au quotidien de la culture « zéro gaspillage » sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de l'entreprise à mission. Jean Moreau, fondateur de la start-up Phenix conclut : « *À la clé de cet engagement, il y a évidemment un impact positif tangible sur l'environnement, avec l'équivalent de 1 700 tonnes équivalent CO2 évitées, soit 1000 allers-retours Paris-New York. Mais ce qui nous tient aussi à cœur, c'est l'impact sur la précarité alimentaire, dans un moment où notre réseau d'associations nous remonte unanimement une hausse considérable du nombre de personnes accueillies.* »

À la clé de cet engagement : un impact positif tangible sur l'environnement, avec l'équivalent de 1 700 tonnes équivalent CO2 évitées

© Danone

With the Phenix anti-waste solution, Danone estimates that it saves 70 hours per month in the administrative management of dormant stock.

Danone and anti-gaspi management with Phenix

Quentin Bonnerot, Directeur Operations Clients France Danone

Jean Moreau, Fondateur of Phenix

Managing the end-of-life of products that can no longer be sold through normal channels is often a thorny issue for professionals. While all companies have implemented solutions to manage their unsold products in accordance with the AGEC law of February 2020, few really manage to add value to their waste in a simple way, without losing time or efficiency. The collaboration between Danone and the start-up Phenix is a textbook case of the synergy between a large group and a start-up, in the service of business and impact.

Since 2021, a partnership between Danone and the start-up Phenix has been guiding the group towards its «zero waste» goal. In line with its B Corp certification and its status as a company with a mission, the French leader in the food industry has been implementing measures for several years to reduce waste in its finished products.

DANONE'S ANTI-WASTE STRATEGIES

«A two-pronged approach: upstream, limiting waste, producing at the right level and instilling a zero waste culture in all the company's activities. Downstream of production, we need to organise the best way of disposing of unsold products that can still be consumed, so that they are not destroyed but consumed where they are needed,» explains Quentin Bonnerot, Customer Operations Director for France. This is the case when these products are donated or destocked to associations with the support of the Phenix start-up.

INITIAL CHALLENGES AND BARRIERS TO PARTNERSHIPS WITH ASSOCIATIONS

From the outset, Danone was aware that the internal search for associations and discounters, which was not optimal and time-consuming, was becoming increasingly complex due to the specific nature of unsold products. This is the case, for example, with fresh or ultra-fresh products, or specialised nutrition products, which require more complex administrative procedures than traditional products. There are many obstacles to associative partnerships. Firstly, the pool of associations is limited in terms of the criteria and time required to qualify. In addition, obtaining the administrative documents required for tax-exempt donations, such as Cerfas, can be cumbersome. Finally, Danone saw an opportunity to improve the speed of response between the identification of unsold products and their disposal, and to develop a daily «zero waste» culture among its teams.

OPTIMISATION WITH PHENIX

With the help of Phenix, Danone optimises the recovery of all its products throughout the production chain. As a specialist in the management of donations and destocking for charities, Phenix facilitates the recovery of downgraded products in all circumstances. To meet these challenges, often in a very short time, Phenix has developed a technological platform that digitises the donation process at the click of a button: traceability and management of product recalls, collection schedules, administrative documents, rationalisation of processes, destocking, etc. Phenix will also help to diversify partnerships with local associations to ensure that products benefit as many people as possible.

OPTIMISED AND TRACEABLE UNSOLD PRODUCTS

This collaboration is bearing fruit, both in terms of process efficiency and in terms of reducing the costs associated with storing and handling 'dormant' stock. The processes put in place mean that Danone does not have to store products for too long and can easily free up space for products to be sold in stores. The Danone teams estimate that the time saved on the administrative management of dormant stocks amounts to 70 hours per month, with the guarantee that the solutions for the disposal of unsold products are optimised and fully traceable. Better waste management also means the practical, day-to-day application of a 'zero waste' culture throughout the company's supply chain. Jean Moreau, founder of the Phenix start-up, concludes: «*The key to this commitment is obviously a tangible positive impact on the environment, with the equivalent of 1,700 tonnes of CO2 avoided, or 1,000 round trips between Paris and New York. But what's also important to us is the impact on food insecurity, at a time when our network of associations is unanimous in reporting a significant increase in the number of people being fed*». ■

Key to this commitment is a tangible positive impact on the environment, with the equivalent of 1,700 tonnes of CO2 avoided

Donnez.org devient Done

Depuis plus de cinq ans, Donnez.org s'est positionné en tant que pionnier dans le domaine du don entre entreprises et associations. Aujourd'hui, l'entreprise adopte une nouvelle identité, accompagnée d'un engagement encore plus accru en faveur de l'impact sociétal.

Done a toujours eu pour objectif de simplifier, d'accélérer et de valoriser les dons de surstocks pour les entreprises, qu'il s'agisse d'invendus, de retours clients, de produits défectueux ou d'occasions. La force de Done réside dans sa capacité à concrétiser des projets significatifs à partir des produits qui lui sont confiés. Elle transforme les excédents des entreprises en véritable impact sociétal, cherchant à insuffler un sens profond derrière chaque don. Thomas Moreau, co-fondateur de Done, explique : « Depuis des années, nous avons vocation à réduire le gaspillage et aider les entreprises qui ont des problématiques de surstocks, mais qui n'ont pas les équipes et le temps pour les gérer seules. Nous confier cette mission, c'est la garantie que ça soit fait simplement, rapidement, de manière transparente et solidaire. » Avec une équipe de 22 personnes, Done est devenu une référence en tant que facilitateur du don. « Notre équipe d'experts et notre approche pragmatique font de Done un partenaire de confiance, favorisant l'économie circulaire et créant un impact sociétal, économique et environnemental positif. » ajoute Thomas Moreau.

© Done

Guillaume Delory et Thomas Moreau, co-fondateurs de Done

© Done

Don de Decathlon à l'association Les Amis de Jacques Bialski dans la Région Hauts-de-France

Donnez.org becomes Done

For more than five years, Donnez.org has been a pioneer in the field of donations between companies and associations. Today, the company is taking on a new identity, accompanied by an even greater commitment to social impact.

Done's aim has always been to simplify, speed up and add value to the donation of excess stock for companies, whether it be unsold, customer returns, defective or second-hand products. Done's strength lies in its ability to transform the products entrusted to it into meaningful projects. It transforms companies' surpluses into real social impact, seeking to make every donation meaningful. Thomas Moreau, co-founder of Done, explains: «For years, we've been committed to reducing waste and helping companies that have surplus problems but don't have the teams or time to tackle them themselves. Entrusting us with this mission is a guarantee that it will be done simply, quickly, transparently and in a spirit of solidarity. With a team of 22 people, Done has become a benchmark in the field of fundraising. «Our team of experts and our pragmatic approach make Done a trustworthy partner that promotes the circular economy and has a positive social, economic and environmental impact,» adds Thomas Moreau.

© Done

Donation from Legallais to Pharmacie Humanitaire Internationale, then sent to Ukraine

© Done

Delivery of overstock donated to a charity through Done

La 11e édition du Supply Chain Event, du 14 et 15 novembre 2023, a été un événement majeur avec la présence de 4 300 visiteurs. Il a combiné exposition, rencontres d'affaires et congrès...

© Thierry Foulon Photographe

Supply Chain Event 2023 : retour sur événement

Les 12 et 13 novembre dernier, les participants de la filière ont convergé vers ce forum de la logistique, un espace où le futur du secteur prenait forme concrètement. Chaque conversation et chaque présentation apportent une pierre à l'édifice du futur de la supply chain. Deux jours comme un témoignage vibrant de la rapidité avec laquelle le secteur évolue et s'adapte aux nouvelles réalités économiques et environnementales.

Il y a tout juste une semaine, les portes du Supply Chain Event 2023 se sont refermées, marquant la fin d'un rendez-vous phare pour les acteurs de la logistique. Cette 11e édition a été un véritable tourbillon d'innovation, de savoir et de réseautage, établissant un jalon mémorable dans l'évolution de la supply chain. Avec une multitude de nouveautés, de conférences instructives et de rencontres enrichissantes, l'événement a offert un aperçu unique des tendances futures et des défis actuels du secteur.

UNE TOUCHE UNIQUE D'INNOVATION ET D'EXPERTISE

Attirant plus de 4 300 visiteurs, l'événement a vu la participation de 130 exposants, chacun apportant une touche unique d'innovation et d'expertise. Les stands, vibrants d'activité, étaient des vitrines de technologies de pointe, de stratégies logistiques novatrices et de solutions répondant aux défis écologiques actuels. L'ambiance était celle d'un laboratoire à ciel ouvert, où idées nouvelles et perspectives avant-gardistes s'entrecroisaient dans un esprit de collaboration et de découverte.

40 CONFÉRENCES ET ATELIERS

L'événement a été marqué par 40 conférences et ateliers, chacun abordant des aspects cruciaux de la logistique moderne. Des sujets variés, allant de l'optimisation des chaînes d'approvisionnement à l'impact de l'IA sur la logistique, ont été discutés. Les Digital Supply Chain Awards ont été un point culminant, récompensant deux projets innovants, ainsi qu'un prix coup de cœur du jury. Ces distinctions ont mis en lumière les efforts exceptionnels en matière d'innovation, démontrant l'importance cruciale de la créativité dans le secteur.

Le Supply Chain Event est devenu un rendez-vous incontournable pour les professionnels du secteur, offrant une plateforme inégalée pour anticiper les évolutions du marché. Ce forum annuel est un véritable baromètre des tendances de la logistique, un lieu où tradition et innovation se rencontrent pour façonner l'avenir. Le succès de l'édition 2023 a souligné l'importance de la supply chain dans l'économie mondiale et sa capacité à innover face aux défis émergents. En refermant ses portes, le Supply Chain Event 2023 a laissé une empreinte indélébile dans l'esprit des participants. L'événement a non seulement mis en exergue les progrès actuels mais a aussi ouvert des voies vers de nouvelles possibilités dans la logistique. ■

RÉSERVEZ LA DATE

La prochaine édition est prévue les 12 et 13 novembre 2024 (et promet de nouvelles découvertes et innovations) !

© Thierry Foulon Photographe

Des concours d'innovation ont marqué ces journées. Les lauréats 2023 : catégorie Startup Digital Supply Chain Award : Flowlity, catégorie Digital Supply Chain Award : German Bionic, Coup de cœur du jury : Done

Le programme des conférences a abordé quatre thèmes principaux : la prévision et la planification, l'entrepôt 4.0, la visibilité et la gestion des transports, et l'impact du digital sur les défis de la RSE

© Thierry Foulon Photographe

The 11th edition of the digital supply chain trade fair, held on 14 and 15 November, was a major event, attracting 4,300 visitors. It combined an exhibition, business meetings and a conference.

© Thierry Foulon Photographe

Supply Chain Event 2023: a look back at the event

On 12 and 13 November, participants from across the supply chain gathered at this logistics forum where the future of the sector took shape. Every conversation and every presentation added a new building block to the future of the supply chain. Two days of vibrant testimony to the speed with which the sector is evolving and adapting to new economic and environmental realities.

Just over a week ago, the doors of Supply Chain Event 2023 closed, marking the end of a key event for the logistics industry. This 11th edition was a whirlwind of innovation, knowledge and networking, marking a memorable milestone in the evolution of the supply chain. With a host of new products, informative conferences and enriching meetings, the event provided a unique insight into future trends and current challenges in the sector.

A UNIQUE BLEND OF INNOVATION AND EXPERTISE

The event attracted over 4,300 visitors and featured 130 exhibitors, each bringing a unique blend of innovation and expertise. The stands were bustling with activity, showcasing cutting-edge technologies, innovative logistics strategies and solutions to today's environmental challenges. The atmosphere was that of an open-air laboratory, where new ideas and forward-thinking perspectives intersected in a spirit of collaboration and discovery.

40 CONFERENCES AND WORKSHOPS

The event featured 40 conferences and workshops, each addressing a critical aspect of modern logistics. Topics ranged from supply chain optimisation to the impact of AI on logistics. A highlight was the Digital Supply Chain Awards, which recognised two innovative projects and a Jury's Favourite Award. These awards highlighted outstanding efforts in innovation and demonstrated the critical importance of creativity in the sector.

<W

The Supply Chain Event has become a must-attend event for industry professionals, providing an unrivalled platform to anticipate market developments. This annual forum is a true barometer of logistics trends, a place where tradition and innovation meet to shape the future. The success of the 2023 edition underlines the importance of the supply chain in the global economy and its ability to innovate in the face of new challenges. As Supply Chain Event 2023 drew to a close, it left an indelible mark on the minds of those who attended. The event not only highlighted current progress, but also opened the door to new possibilities in logistics. ■

SAVE THE DATE

The next edition is scheduled for 12-13 November 2024 (and promises new discoveries and innovations)!

© Thierry Foulon Photographe

The conference programme covered four main themes: forecasting and planning, warehouse 4.0, visibility and transport management, and the impact of digital on CSR challenges.

A number of innovation competitions took place throughout the day. The 2023: Startup Digital Supply Chain Award: Flowlity, Digital Supply Chain Award: German Bionic, Jury's Favourite: Done

© Thierry Foulon Photographe

Agenda

Salons / Events

SITL 2024
La Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique.
Du 19 au 21 mars 2024
Parc des Expositions, Hall 7
Paris Nord Villepinte
www.sitl.eu

PREVENTICA STRASBOURG
L'événement national de l'innovation en Santé, Sécurité et Qualité de Vie au Travail
Du 18 au 20 juin 2024
www.preventica.com

PARIS RETAIL WEEK
Le rendez-vous majeur du e-commerce et du commerce connecté.
Du 17 au 19 septembre 2024
Parc des Expositions, Paris Porte de Versailles
www.parisretailweek.com

CFIA TOULOUSE 2024
Le Carrefour des Fournisseurs de l'Industrie Agroalimentaire, une offre unique en Europe.
Du 24 au 26 septembre 2024
MEET, Toulouse
www.cfia-toulouse.com

PREVENTICA LYON
L'événement national de l'innovation en Santé, Sécurité et Qualité de Vie au Travail
Du 08 AU 10 octobre 2024
www.preventica.com

ALL4PACK EMBALLAGE
le salon du conditionnement apportant des solutions innovantes.
Du 4 au 7 Novembre 2024
Paris Nord Villepinte
www.all4pack.fr

EXPOPROTECTION
Le salon de la prévention et de la gestion des risques.
Du 05 au 07 novembre 2024
Parc des Expositions, Paris Porte de Versailles
www.expoprotection.com

SUPPLY CHAIN EVENT
La Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique.
Du 12 au 13 novembre 2024
Parc des Expositions, Paris Porte de Versailles
www.supplychain-event.com

SIMI 2023
Un rendez-vous annuel qui rassemble les acteurs de l'industrie française de l'immobilier.
Du 10 au 12 décembre 2024
Palais des Congrès, Paris
www.salonsimi.com

RIVERDATING 2023
Rendez-vous européen des acteurs du transport fluvial, multimodal.
Décembre 2024
Lieu à venir
www.riverdating.vnf.fr

© Adobe Stock

MediaRéclame Publishing
24bis, Rue Ernest-Renan
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
Tél. 01 44 04 19 21
Fax. 09 70 62 99 54

RÉDACTION
Rédactrice en chef
Guylaine MASINI
redaction@professionlogistique.com

Rédactrice en chef digital
Vanessa BERNARD
vanessa@professionlogistique.com

Direction éditoriale
Joël DUPRAT

Direction artistique & Conception graphique
Louise LEBERT
Marie-Anne DEMANGE

Maquette
Vincent MONDARY

Ont collaboré à ce numéro
Joshua CLÉMENT, David LEBOFF, Antoine PECQUEUR, Bruno ZUILI, Jean-Marc ZUILI, Frédéric « Addo » ZYLBER

ADMINISTRATION
Gérant et Directeur de la publication
Frédéric « Addo » ZYLBER
frederic@mediareclame.fr

Direction
Jean-Marc ZUILI & David LEBOFF

Directeur de la publicité
Joël DUPRAT
joel@professionlogistique.com

DISTRIBUTION
La Poste
GL Routage

ABONNEMENTS
MédiaReclame Distribution
Abonnement page 13

COMMISSION PARITAIRE
0524 T 95123

IMPRESSION
Printall (Estonie)

ar racking
SOLUTIONS DE STOCKAGE

RAYONNAGE INDUSTRIEL
TOUT TYPE DE CHARGES

- PROJETS CLÉ EN MAIN
- LARGE GAMME DE SOLUTIONS
- STOCKAGE À FROID

Contact AR Racking:
+33 970 912 967

© Blaine Harrington

LA PHOTO DE FIN

Le Zoji La est un col de haute montagne en Inde, situé sur la route nationale indienne 1D entre Srinagar et Leh, à 3 528m d'altitude faisant de lui le deuxième col le plus élevé après le Fotu La. Bien que ce col ne fasse que 9 km de long, le sentier de terre à une seule voie est soumise aux intempéries, aux glissements de terrain et aux énormes boues de neige. Cette route ne bénéficie d'aucune mesure de sécurité sur toute sa longueur, mais ce col constitue un lien vital entre le Ladakh et le Cachemire !... Pas le choix.

UNE PHOTO IMPRESSIONNANTE À PARTAGER ?
FAITE-NOUS LA SUIVRE À :
redaction@professionlogistique.fr
SI ELLE EST RETENUE VOUS LA RETROUVEREZ ICI AVEC VOTRE LÉGENDE. ☺

THE FINAL PHOTO

The Zoji La is a high mountain pass in India, located on the Indian National Highway 1D between Srinagar and Leh, at an altitude of 3,528m, making it the second highest pass after the Fotu La. Although it is only 9km long, the one-lane dirt road is prone to bad weather, landslides and huge snowdrifts. There are no safety measures along its entire length, but this pass is a vital link between Ladakh and Kashmir... No choice.

GOT A GREAT PHOTO TO SHARE?
SEND IT TO:
redaction@professionlogistique.fr
AND IF IT IS SELECTED, YOU WILL FIND IT HERE WITH YOUR CAPTION. ☺

PROFESSION LOGISTIQUE

Prochain Numéro à paraître

SITL 2024

Au Sommaire

Entreprises éco-responsables
Supply chain digitalisée et sécurisée
L'impact de l'IA • La révolution des drones

www.professionlogistique.com

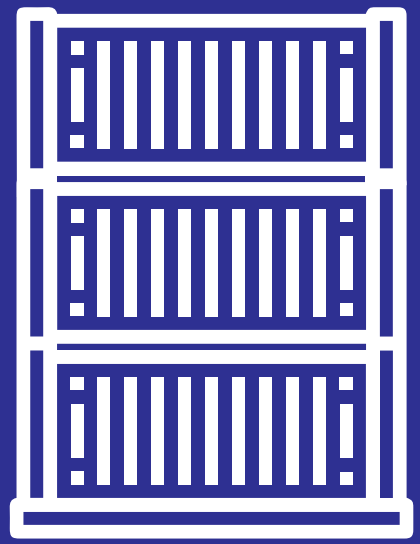
BOLLORÉ LOGISTICS

PEOPLE POWERED INNOVATION

WE DELIVER GLOBAL LOGISTICS*: des solutions logistiques lean et agiles, atouts de compétitivité sur les marchés internationaux. La digitalisation de la supply chain permet un traitement intelligent de la data, accélère la prise de décision et assure une visibilité globale des opérations. Ce qui différencie Bolloré Logistics c'est l'esprit d'entreprendre et l'engagement individuel porteurs de solutions pragmatiques et à forte valeur ajoutée.

THAT'S PEOPLE-POWERED INNOVATION**

bollore-logistics.com
*Nous opérons la chaîne logistique globale
**L'innovation portée par les Hommes



On prend de la hauteur !

Objectif 2025 :
+ 11 % de trafic maritime pour la filière conteneurs et logistique.

Premier port nord européen touché à l'import/export, HAROPA PORT dessert le premier bassin de consommation de France et le deuxième en Europe. Ses quatre terminaux multimodaux - Le Havre, Rouen, Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne - permettent la distribution de vos marchandises en conteneurs comme en caisses mobiles pour une supply chaine fluide et plus écologique.
Premier port français, HAROPA PORT est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan et dessert le Grand Paris, la France et l'Europe via des solutions multimodales intégrées. Il se déploie le long de l'axe Seine, du Havre jusqu'à Paris en passant par Rouen. L'ensemble constitue un « corridor vert », logistique et industriel proposant des services globaux et décarbonés. HAROPA PORT génère une activité maritime et fluviale annuelle de près de 110 Mt et représente 160 000 emplois directs et indirects.

HAROPAPORT

HAROPA PORT
Le Havre
Rouen
Paris