

Le gaz à la conquête de la distribution

A l'initiative de Casino et d'Intermarché, les premières exploitations de véhicules au gaz naturel liquéfié débutent en France. Après Monoprix ou Lyreco, Saint-Gobain Distribution Bâtiment et Castorama déploient leurs flottes au gaz naturel comprimé tandis Carrefour roule au biogaz. Le monde de la distribution est moteur dans le développement du gaz...

Expérimenté avec succès, le gaz s'affirme comme un carburant d'avenir susceptible, dans un bref délai, d'accompagner la transition énergétique du transport routier de marchandises. «Comparées aux moteurs diesel Euro 6, les performances environnementales des motorisations gaz sont reconnues et partagées par tous : réduction jusqu'à 20 % des émissions dioxyde de carbone (CO₂), de 96 % pour les particules fines et de 70 % pour les oxydes d'azote (Nox). Ce bilan est meilleur si le gaz est issu de la méthanisation des déchets ménagers et agricoles avec une empreinte carbone neutre», déclare Edouard de Montmarin, responsable commercial d'Axégaz Solutions Transport.

Un atout de poids à l'heure où les collectivités régulent de plus en plus l'accès de leurs agglomérations et centres villes aux camions selon leurs performances environnementales. Signée le 18 septembre 2013 par 80 partenaires dont des chargeurs, transporteurs et logisticiens, la «Charte

Biocoop investit dans le gaz



Au printemps 2014, deux distributeurs ont à leur tour opté pour le gaz dans leur logistique : Biocoop et Castorama. Leader de la distribution alimentaire biologique et équitable, le premier est aujourd'hui la seule entreprise à exploiter en France des porteurs Euro 6 de 26 tonnes au biogaz. Fournis par Scania, ces matériels sont équipés de moteurs alimentés au gaz naturel comprimé (GNC), et ont la particularité de rouler au biométhane. «Nous allons investir 4,5 M€ sur quatre ans pour équiper toute notre flotte de véhicules au GNC et/ou GNL Euro 6 d'ici 2018, et privilégier les partenaires qui auront des démarches identiques à la notre», confie Jacques Chapin, directeur de la Société de Transport Biocoop (STB). Filiale de transport intégrée, STB dispose aujourd'hui d'une flotte de 35 véhicules (porteurs et ensembles) frigorifiques Euro 6 et Euro 5 minimum qui livre l'ensemble des magasins du réseau, et effectue le ramassage chez les producteurs ainsi que les enlèvements chez ses fournisseurs partenaires. Ce nouvel adepte au gaz rejoint une communauté de plus en plus vaste qui compte aussi Castorama (lire SL 146), Placoplatre avec Mauffrey, IKEA et Conforama avec Vir Transport ou Lyreco pour la distribution de ses produits de bureau.

pour une logistique urbaine durable de la Ville de Paris» témoigne de cette tendance. Elle prévoit que 50 % des livraisons soient assurées par des véhicules propres non diesel en 2017, puis 100 % en 2020. Moyennes ou grandes comme Lyon, Toulouse,

Marseille et Lille, toutes les agglomérations françaises sont engagées dans des démarches similaires qui intègrent, sous conditions de bruit, des réflexions sur les livraisons nocturnes. Le silence est justement un autre atout du gaz dont les motorisations affichent

une réduction de l'ordre de 10 dB par rapport aux moteurs diesel Euro 6. Soit une division par deux ! «A froid, un diesel fait le bruit de quatre moteurs au gaz», assure Clément Chandon, directeur marketing produits chez Iveco qui déclare des parts de 80 % et de 75 % sur les marchés des poids lourds et utilitaires au gaz naturel en France. Sans modification, les véhicules au gaz sont donc nativement éligibles à la certification PIEK déjà suggérée avec insistance par certaines villes comme Lyon pour livrer de nuit leur territoire. A ces avantages écologiques et concurrentiels en zone urbaine, s'ajoute un argument économique : «Stable voire en baisse, le prix du gaz est deux fois moins élevé que le gazole. En termes d'exploitation, c'est un TCO diminué d'au moins 15 % avec une meilleure prévisibilité des coûts», défendent Edouard de Montmarin et Clément Chandon avant d'ajouter un point loin d'être anecdotique dans les exploitations transport : «Le gaz supprime aussi le risque de vol de carburant».

Démarches pionnières

Devant les nouveaux comportements de consommation marqués par l'essor du e-commerce et un goût renouvelé pour le commerce de proximité, les acteurs de la distribution sont les premiers concernés par les choix de mobilité durable des villes et les réglementations associés. «*Ils ont en outre conscience que les riverains sont aussi leurs clients, des consommateurs de plus en plus sensibles à leurs démarches de développement durable. Cette attention vise évidemment les produits vendus mais aussi les organisations, dont logistique, respectueuse des enjeux écologiques et sociétaux mises en œuvre. Compte tenu de ses avantages environnementaux, la livraison avec des véhicules au gaz devient dès lors un argument de communication fort*», souligne Didier Parise consultant - fondateur de la société de conseil DP Supply Consulting après avoir occupé les fonctions de directeur des transports France chez Carrefour.

Dans ce contexte, la distribution se présente comme une pionnière dans l'intégration du gaz comme carburant dans ses chaînes logistiques avec le lancement, dès le début des années 2000, des premières expérimentations. A l'époque, Carrefour avec TNT et Monoprix avec BM Geodis ont testé chacun deux porteurs de 19 tonnes fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC ou GNV pour gaz naturel véhicule) pour approvisionner leurs magasins à Paris et en

Edouard de Montmarin, responsable développement d'Axégaz et Philippe Givone, directeur général de Jacky Perrenot.



La boucle vertueuse de Carrefour

Partenaire de Casino dans le lancement de la première flotte GNL en France, le groupe Jacky Perrenot apparaît également aux côtés de Carrefour dans le cadre d'une autre innovation : le test de camions roulant au biométhane comprimé. Témoignant du potentiel de croissance pour le carburant gaz dans les transports routiers, cette expérimentation originale a débuté l'an passé dans la région lilloise avec le concours de GNVert et d'Iveco. «*Le principe est aussi simple que révolutionnaire : les biodéchets produits par nos hypermarchés (fruits et légumes abimés, pâtisserie, déchets carnés et végétaux...) sont récupérés et traités dans une usine de méthanisation qui les transforme en biogaz. Epuré puis transformé en biométhane carburant, ce biogaz est ensuite distribué dans les stations GNVert, et utilisé pour alimenter les véhicules de livraison Carrefour*», présente l'enseigne. Grâce à ce processus innovant qui s'appuie sur le centre de méthanisation de Séquédin, une quinzaine de ses magasins sont approvisionnés à l'aide de trois camions, d'une autonomie de 300 à 400 kilomètres et de 25 tonnes de charge utile, fonctionnant au biométhane et opérés par Perrenot. «*Ce dispositif permet de livrer les magasins avec un bilan carbone neutre : le recyclage des déchets donne la possibilité aux magasins de parvenir à l'autosuffisance énergétique pour leurs approvisionnements en marchandises*», assure Carrefour. Un cas concret d'économie circulaire et une nouvelle expérience suivie d'une intégration à grande échelle du gaz comme carburant dans ses chaînes logistiques ?

Ile-de-France. Via sa filiale logistique Samada, Monoprix franchit une nouvelle étape au printemps 2008. Avec le concours de BM Geodis et de GT Location dans le cadre d'un contrat de sept ans (!), le distributeur a alors été le premier à utiliser du gaz comme carburant dans des conditions réelles d'exploitation sur une flotte de 26 porteurs GNC de 16 à 26 tonnes.

De marque Renault Truck et Iveco, les véhicules assurent depuis la livraison sous température dirigée de ses points de vente dans Paris intra muros. Positionnée à la gare de Bercy dans le 12^e arrondissement où une station-service gaz a été aménagée par GNVert, filiale GDF-Suez, cette flotte est toujours opérationnelle. Equipée d'équipements silencieux (groupe frigo,

hayon, plancher...), elle intervient en correspondance d'une approche ferroviaire quotidienne depuis l'entrepôt Monoprix à Combs-la-Ville. Pionnière hier, l'enseigne devenue filiale à 100 % du groupe Casino en 2013, possède encore le parc de véhicules GNC le plus important en service dans la grande distribution, et entame aujourd'hui une réflexion en vue de son renouvellement.

Première nationale !

D'ici le 19 septembre prochain, Casino dévoilera une autre innovation dans le transport routier de marchandises. Avec le concours du transporteur Jacky Perrenot, d'Iveco et d'Axégaz Solutions Transport, le groupe via sa filiale logistique Easydis, sera le premier à utiliser en France un ensemble tracteur plus semi-remorque fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) dans des conditions réelles d'exploitation. Entre septembre 2014 et début 2015, l'agence Perrenot de Saint-Quentin Fallavier sur le parc de Chesnes, premier parc logistique de France, recevra au total dix Stralis Iveco Euro 6 GNL/GNC 44 tonnes. Cette flotte sera affectée à l'approvisionnement des magasins de l'enseigne en Rhône-Alpes. Cette première intervient au lendemain d'une modification réglementaire internationale stratégique pour le développement du gaz dans le transport routier. En novembre 2013, les Nations Unies ont en effet élargi le périmètre du règlement 110 - consacré initialement aux véhicules alimentés au GNC - au GNL. Le texte valide désormais la pose de réservoirs cryogéniques sur les camions pour le stockage du GNL, soit du gaz à l'état liquide condensé à - 160°C. Si d'autres pays européens à l'image de la Grande-Bretagne, l'Espagne, l'Italie ou la Suède autorisaient depuis longtemps cette mesure sur leur territoire, la France attendait l'amen-

Saint-Gobain Distribution Bâtiment se lance

Dans le cadre de sa démarche Evoluvert qui vise à fédérer l'ensemble de ses initiatives en matière de transport responsable, Saint-Gobain Distribution Bâtiment (ex groupe Point.P) a également opté pour le gaz et les motorisations GNC cette fois, pour ses livraisons en Ile-de-France. Signataire de la «Charte pour une logistique urbaine durable de la Ville de Paris», le leader national sur le marché du négoce de matériaux de construction entend ainsi anticiper l'un de ses objectifs : assurer un transport 100 % propre dans Paris intramuros dès 2017.

A fin 2013, huit véhicules étaient entrés en flotte. D'ici fin 2014, 31 seront réceptionnés, puis 35 en 2015 et 34 en 2016.

«D'ici 2017, 110 camions seront en circulation dont une vingtaine dans plusieurs villes de province et la majorité en Ile-de-France», prévoit le négociant. Pour mener à bien ce déploiement à grande échelle, Saint-Gobain Distribution Bâtiment s'appuie sur ses principaux transporteurs - loueurs de véhicules avec conducteur : Labatut LVI, Berto, Guisnel et GT Location. Vendue par Iveco à ces derniers, la flotte en question couvre toute la gamme GNC du constructeur : de l'utilitaire Daily 3,5 à 6,5 tonnes, aux porteurs 19 et 26 tonnes en passant par des tracteurs 44 tonnes. L'approvisionnement en gaz est assuré par GNVert et GNDrive.

Aux couleurs des différentes enseignes du groupe Saint-Gobain Distribution Bâtiment, ce parc réalise les livraisons clients en express, sur chantiers et les réapprovisionnements des agences parisiennes et en Petite-Couronne. A noter que les transporteurs à l'image du groupe Berto et de Labatut LVI ont travaillé avec Iveco sur la configuration des véhicules GNC afin de les adapter aux problématiques et équipements spécifiques de la distribution de matériaux comme l'emploi de grues embarquées. «Le gaz est une technologie éprouvée, levier majeur à la distribution urbaine d'aujourd'hui et de demain. Nous espérons après Paris l'étendre aux autres grandes villes afin de pouvoir toujours mieux livrer nos clients de manière toujours plus éco-responsable», déclare Max-Antoine Grolleron, directeur des transports du groupe Saint-Gobain Distribution Bâtiment.



dement au règlement international pour modifier sa législation, et n'a donc procédé à sa transposition que le 10 juin dernier. Cette évolution en droit national a ouvert depuis une phase d'homologation des réservoirs par les constructeurs de véhicules industriels. «Fort d'une expérience de plus de 15 ans dans le GNL en Europe, Iveco est la première marque à avoir achevé sa procédure d'homologation, et a lancé dans la foulée la commercialisation d'un tracteur Stralis 44 tonnes Euro 6 disposant de réservoirs GNC et GNL», explique Clément Chandon.

Approvisionnement sur-mesure

Si la législation française permet désormais l'emploi du GNL dans le transport routier de marchandises, reste la question de son approvisionnement jusqu'aux réservoirs des véhicules. C'est là qu'intervient Axégaz Solutions Transport dans le déploiement mené par Casino et Perrenot. Créée en 2012 par des managers et des investisseurs privés issus de monde des majors du gaz et du pétrole, la société a été retenue par le transporteur dans le cadre d'un contrat de cinq ans après consultation de plusieurs fournisseurs.

Pour alimenter les premiers véhicules, une citerne mobile d'une capacité de 10 tonnes et une station-service gaz ont été déployées à l'agence du transporteur. «Clé-en-main, notre offre globale comprend aussi la maintenance sur site et l'approvisionnement en gaz gérée de façon automatique grâce à un système de télémétrie posée sur la citerne. Nous sommes en outre en mesure de proposer un prix du gaz fixe sur une période pouvant aller jusqu'à trois ans», précise Edouard de Montmarin. Sous la conduite et le pilotage d'Axégaz, l'aménagement de la station et la ges-

tion des autorisations ICPE associées ont été confiés à Ingéole, entreprise spécialisée dans l'installation de stations-services. «*Disposant à Saint-Quentin Falavier de véhicules GNC, Jacky Perrenot souhaitait une distribution mixte obtenue grâce à la pose d'un compresseur, fourni par la société WH2, raccordé directement au réseau de gaz naturel domestique*».

Avec le concours d'APTH, spécialisée dans la formation, la prévention et le conseil pour la sécurité dans le transport routier, la prestation d'Axégaz comprend aussi la formation des conducteurs affectés à la conduite des véhicules GNL, en sus des formations dispensées par Iveco. «*Sous la forme d'un abonnement mensuel full service, notre offre est évolutive dans le temps selon la taille de la flotte et les besoins opérationnels exprimés. Au fur et à mesure de la livraison des Stralis GNC/GNL et dans le cas d'un accès à d'autres transporteurs, comme l'envisage à terme Jacky Perrenot, le dimensionnement et la capacité du stockage ainsi que de la station-service s'adapteront*».

Innovation nationale, l'exploitation de cette première flotte GNL fait l'objet d'un suivi environnemental et économique de l'ADEME. «*L'avis rendu par l'Agence servira de base de référence et d'information à toute la profession*».

Freins possibles

Supérieur de 20 à 25 % par rapport à un véhicule diesel Euro 6 de même capacité,



De gauche à droite : Sébastien Gilbert, responsable Sud-Ouest ITM LAI, Jean-François Daubonne, directeur commercial Europe de Gas Natural Fenosa, Patrick Mendy, président des Transports P. Mendy, Arnaud Bilek, directeur général de Consoptima, et Clément Chançon, directeur marketing produits chez Iveco France

Intermarché sur les rangs

Dans le sud-ouest de la France, le Groupement des Mousquetaires Intermarché via ITM LAI, sa filiale logistique alimentaire, travaille sur un développement similaire avec l'ouverture imminente dans les Landes de sa station-service GNL. Elle a été annoncée le 21 novembre 2013 lors du salon Solutrans à Lyon en présence de son transporteur partenaire Transports P. Mendy, basé à Bénesse-Maremne en bordure de l'A63, l'espagnol Gas Natural Fenosa, le consultant Consoptima, et Iveco. A usage privé dans un premier temps, la station de stockage et de distribution aménagée et approvisionnée par Gas Natural Fenosa à proximité de la plate-forme logistique Intermarché du Sud-Ouest, distribuera du gaz naturel sous sa forme comprimée et à l'état liquide. Au démarrage, elle alimentera une flotte de dix tracteurs Stralis Iveco Euro 6 GNL/GNC 44 tonnes. Avec une montée en puissance jusqu'à une quarantaine de moteurs prévue sur trois ans, ce parc assurera l'approvisionnement de l'ensemble des points de vente régionaux du groupe Intermarché. Soit l'aboutissement d'une démarche lancée il y a plus de trois ans par Transports P. Mendy et ITM LAI dans le but de concevoir une offre de transport respectueuse des enjeux écologiques et sociétaux autour du gaz pour carburant. La première expérimentation d'un véhicule GNL par les deux partenaires remonte à 2011.

le coût d'achat constitue le principal obstacle au développement des motorisations gaz en France. Ce surcoût modifie les règles de gestion «classiques» du transport autour de durées de crédit-bail, mode de financement le plus répandu, et d'amortissement de quatre ans. Il suppose d'allonger la durée d'amortissement à six ans. Le second obstacle principal est la faible densité du réseau

national de distribution imposant aux transporteurs ou aux chargeurs d'aménager des installations privées. A partir d'une dizaine de véhicules parcourant de l'ordre de 80 000 km par an, le surcoût des véhicules et de la station-service est compensé par le prix du gaz deux fois moins élevé que le gazole. Autres handicaps pour les véhicules gaz : l'absence d'un marché d'occasion, et l'impossibi-

lité de tracter des produits dangereux.

A l'exception de ce dernier point, l'un des moyens de contourner ces obstacles pour le chargeur comme pour son transporteur, est de contractualiser leur collaboration sur une durée au moins égale à l'amortissement du véhicule. Reste une inconnue : la fiscalité appliquée sur le carburant gaz sur la durée. ■

ERICK DEMANGEON