

GROUPE AUCHAN (59)

L'enseigne teste le GNL réelles d'exploitation

Auchan compte faire rouler 40 véhicules au GNL d'ici juillet 2016. En parallèle, pour réduire son empreinte environnementale, l'enseigne de la grande distribution étudie d'autres pistes, comme la massification des flux en amont, et les remorques bi ou tri-températures.

Réduire son empreinte environnementale, oui, mais pas à n'importe quel prix : en annonçant, au mois de septembre dernier, un partenariat avec GNVert, filiale d'Engie (ex-GDF Suez), Auchan s'est officiellement lancé dans l'emploi du GNL (gaz naturel liquéfié) pour certains de ses camions de livraison de ses plateformes logistiques d'Île-de-France et du Sud. L'intérêt pour le GNL est présent au sein du groupe de la grande distribution depuis quelques années. « *Les acteurs français n'étant pas très nombreux sur le marché, nous avons déjà travaillé deux ou trois ans auparavant avec Engie sur la question du GNC [gaz naturel comprimé, NDLR]* », se souvient Jean-Noël Roche, directeur national transport et études & méthodes chez Auchan.

18 VÉHICULES GNL À FIN 2015...

Auchan est également impliqué, en tant que donneur d'ordres, dans le projet Équilibre, conduit par Engie et l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) en Rhône-Alpes, avec quatre transporteurs lyonnais (Mégevand, Magnin, Prabel et Sotradel), ainsi qu'avec les groupes Jacky Perrenot et Transalliance (voir L'OT n° 2771). L'enseigne devrait d'ailleurs ne pas tarder à officialiser un partenariat plus formel concernant ce projet lyonnais. Le passage au GNL avance en tout cas très vite chez Auchan. « *Nous avons commencé en juin dernier avec 5 camions. Nous passerons à 18 camions à la fin de cette année,*



Le groupe de distribution fera rouler 22 tracteurs GNL au début de l'année 2016.

en partenariat avec 14 transporteurs», résume Jean-Noël Roche. Si le distributeur a pu embrayer sur le projet aussi vite, c'est d'abord grâce au programme européen Blue Corridor, qui vise à mettre en place, tous les 400 km, des stations de gaz naturel liquéfié, afin de permettre à un camion équipé de traverser le continent du nord au sud. L'an dernier, les

Transports Mendy (40) se sont lancés dans l'aventure en créant la première station française GNL-GNC. « *Aujourd'hui, Blue Corridor a permis le développement d'autres stations GNL exploitées par GNVert à Nîmes, Lyon et bientôt Rungis* », précise Jean-Noël Roche. Pour la deuxième station, installée dans le Gard, Auchan a même donné un coup de pouce en prêtant du foncier pour accélérer la mise en place. « *Comme GNVert ne trouvait pas de terrain, nous avons proposé une surface pour installer une station provisoire permettant d'avitailer 5 à 6 tracteurs actuellement, et certainement jusqu'à 12-13 camions demain* », poursuit le directeur transport.

→ REPÈRES

AUCHAN FRANCE

- 120 hypermarchés, une centaine de drives et une quinzaine de magasins affiliés
- 250 transporteurs
- 350 camions/jour en France
- 900 livraisons/jour
- 37,5 m³ en moyenne par camion (en progression de 1,3 m³ par an)
- une centaine de salariés dédiés au transport

40 VÉHICULES À L'ÉTÉ 2016

Reste que cette expérience de réduction de l'empreinte carbone ne peut évidemment pas se faire à n'importe quel prix : « *Pour mener à bien cette opération, nous avons négocié*

en conditions



« Nous allons continuer à expérimenter le GNL en conditions réelles puisque les 18 camions mis sur la route d'ici la fin de l'année parcourront environ 150 000 km chacun. » Des enseignements plus précis seront tirés début 2016, lorsque Auchan fera rouler 22 tracteurs GNL.

UN RAMASSAGE PAR GRANDES RÉGIONS

Mais l'enseigne ne limite pas sa réflexion aux seuls moteurs. Une autre question l'intéresse particulièrement : la consommation des systèmes de refroidissement. « Si l'on pouvait comparer, on pourrait dire que là où les moteurs en sont à Euro 6, les groupes froids sont restés à Euro 1 », avance Jean-Noël Roche. Qui étudie trois alternatives possibles : l'azote, le CO₂ ou l'électricité. « En théorie, l'azote représenterait la meilleure technologie, mais elle semble aussi être la solution la plus chère. Or, dans notre optique de prôner le développement durable, nous devons conjuguer l'écologique et l'économique. » Auchan devrait affiner ses tests sur les groupes froids au début 2016.

Le distributeur a également mené des actions qui visent à massifier les flux en amont. « Nous avons constaté que certains fournisseurs, comme des viticulteurs, avaient du mal à nous livrer correctement », explique le directeur transport. Auchan a donc décidé d'y suppléer sur la partie transports en organisant un ramassage par grandes régions. « Au

« IL NOUS FAUT CONJUGUER L'ÉCOLOGIQUE ET L'ÉCONOMIQUE. »

l'approvisionnement en gaz auprès de GNVert en proposant une agrégation des volumes, afin que les 14 transporteurs concernés puissent accéder à des prix intéressants. Ils peuvent ainsi utiliser du GNL sans que cela ne coûte plus cher que du gazole. » Objectif affiché par le groupe Auchan : faire rouler 40 tracteurs d'ici juillet 2016, ce qui représenterait 12 % de la flotte mobilisée pour livrer les hypermarchés en France, actuellement au nombre de 120 répartis sur le territoire, sans oublier une centaine de drives et une quinzaine de magasins affiliés.



Jean-Noël Roche, directeur national transport et études & méthodes chez Auchan.

UNE CHARTE « PARTENARIAT GAGNANT-GAGNANT »

Depuis 2011, tout prestataire de transport qui travaille pour Auchan doit signer une charte qui promeut l'idée d'un partenariat gagnant-gagnant. « Comme nous réorganisons régulièrement nos tournées pour optimiser les chargements et réduire le nombre de kilomètres parcourus, nous nous engageons à la fois sur la durée et sur un certain nombre de bonnes pratiques, notamment prévenir en amont d'éventuels changements de circuits, par exemple », détaille André Venet, directeur QSE-Douanes chez Auchan. En contrepartie, le transporteur devra donner la priorité à la qualité du service, en privilégiant la ponctualité et la réactivité. Le tout au meilleur prix puisque Auchan, qui est aussi affréteur, connaît les moyennes de consommations sur le bout des doigts. « Mais le prix arrive après la qualité du service : notre client, c'est le magasin, qui doit être livré à temps », rappelle Jean-Noël Roche. Qui ajoute : « Les responsables logistiques se réunissent d'ailleurs régulièrement pour évaluer leurs besoins en termes de services. » Pour Auchan, le réassort de ces clients passe même avant l'optimisation des chargements. « Si, par exemple, deux magasins très proches souhaitent être livrés l'un vers 14-15 heures, l'autre vers 17-18 heures, nous pouvons nous interdire le cochargement pour des questions de qualité de service », détaille le directeur QSE.

final, nous avons quasiment réussi à remplir les camions. Et nous avons donc gagné en fiabilité d'approvisionnement pour nos magasins à un meilleur coût. » Depuis, Auchan a constitué onze « grappes » chargées de se pencher, à l'échelle des régions logistiques, sur l'optimisation de la collecte de produits ménagers, d'épicerie sucrée ou salée, de non-alimentaire, de bricolage, etc. Quelque 500 fournisseurs et près de 1 000 points d'enlèvement sont concernés. « Nous tentons également de massifier certains transports via le ferroviaire : aujourd'hui, sur les 26 000 camions par an qui transportent chaque jour la marchandise en amont, 1 400 vont être mis sur les trains. » Une autre réflexion, qui n'en est encore qu'au tout début, vise à développer des remorques bi-température, voire tri-température avec, notamment, le transporteur lyonnais Mégevand. ♦

GAËTANE DELJURIE