



Carrefour décarbone sa logistique aval

Le distributeur entend sortir du diesel pour sa logistique aval d'ici 2030. Pour relever ce défi, il mise sur un mix énergétique composé de biométhane, d'hydrogène et d'autres technologies à faibles émissions.

Ces nouvelles ambitions, dévoilées par Philippe Pieri lors d'un webinaire organisé par Club Demeter, s'inscrivent dans une stratégie plus globale du groupe de distribution. « Elle prévoit une réduction de 30 % de ses émissions de CO₂ d'ici 2030 et de 55 % en 2040 (versus 2019) », précise le directeur Stratégie et Développement durable transport de Carrefour Supply Chain. Déclinée à la logistique aval du groupe, cette stratégie vise « à réduire de 20 % nos émissions par palette transportée en 2030 », dans le prolongement d'actions déjà menées dans le cadre de la démarche Fret21 commencée par l'Ademe et l'AUTF.

Biogaz et économie circulaire

De 2015 à 2019, une première charte d'engagements volontaires a permis au distributeur d'abaisser de 10 % les émissions de ses transports aval. De 2020 à 2022, le renouvellement de son engagement porte cet objectif de réduction à 20 %, avant l'arrêt des motorisations diesel annoncé en 2030. Sur la prochaine décennie, plusieurs actions seront déployées pour atteindre ce but.

Pour le biométhane, trois actions sont menées de front. Lancée depuis 2015, la première consiste à augmenter le parc GNV avec ses transporteurs, comme Jacky Perrenot et TC Transports. De 200 unités fin 2018, la flotte GNV



Porteur alimenté au biométhane utilisé par Carrefour pour sa distribution aval.

s'élèvera à 1200 véhicules en 2022. Pour la production de biogaz, Carrefour s'engage à accélérer en parallèle la méthanisation de ses déchets alimentaires selon un schéma d'économie circulaire. Enfin, l'enseigne soutiendra le déploiement de stations-service GNV publiques en partenariat avec Air Liquide et Engie, « de 10 aujourd'hui, leur nombre passera à 21 à l'horizon 2022 ».

Électromobilité par hydrogène

Le retour d'expérience acquis dans le biométhane servira « à faire émerger une filière hydrogène française pour le transport routier de marchandises », assure Philippe Pieri. Avec le soutien de l'Ademe, trois projets sont engagés pour stimuler cette nouvelle filière H₂. Baptisé « Cathypé », le premier s'appuie sur une innovation fondée sur le retrofit d'un camion diesel 44 t en camion hydrogène,

avec le concours d'Air Liquide, Green GT et TC Transports. Le véhicule en phase de lancement est exploité sur une ligne entre Cavillon, Aix-en-Provence et Antibes.

Sous le nom « H2Haul », le deuxième projet vise à soutenir la production en série de poids lourds à hydrogène en Europe. « Les premiers prototypes seront testés en 2022-2023 » par Jacky Perrenot et TC Transports, et feront intervenir Iveco et Air Liquide.

Le troisième projet, baptisé « Hyammed » pour « Hydrogène à Aix-Marseille pour la Méditerranée », rassemble aussi ces quatre entreprises, plus Kem One, Aix-Marseille-Provence, le Grand port maritime de Marseille via son initiative « Pictoo », Samada, ID Logistics et Coca-Cola. Il prévoit de produire de l'hydrogène décarboné pour camions en grande quantité et de définir son réseau de distribution. ■



Philippe Pieri, directeur Stratégie et Développement durable transport de Carrefour Supply Chain.

ÉRICK DEMANGEON