



« Silence, on livre ! » : des pistes pour livrer sans nuisances

Afin de contribuer à des transports de marchandises moins gênants dans les villes, la Région Ile-de-France soutient des expérimentations.

Chaque jour en Ile-de-France, un million de livraisons et enlèvements sont effectués pour servir 70 000 établissements et plus de 11 millions d'habitants. Comment faire pour que ces opérations soient le moins gênantes possible sur ce qu'on appelle le « dernier kilomètre urbain », c'est-à-dire au cœur des villes ? La Région, et le Club Déméter (organisation de professionnels du transport et de la logistique engagés dans le développement durable), se sont associés pour tenter de trouver des solutions

Révision du Plan de déplacements urbain régional

Si la Région s'intéresse d'aussi près aux moyens de rendre les livraisons silencieuses, c'est qu'elle a la

responsabilité de la révision du Plan de déplacements urbain régional (PDUIF) d'ici à la fin 2012. Un plan dont l'objectif est de définir les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises dans les zones urbaines, pour qu'ils répondent aux besoins mais qu'en même temps ils ne nuisent ni à l'environnement ni à la santé. Une étude doit être réalisée par CPV & associé dont le but est de répertorier finement les camions permettant des livraisons nocturnes et analyser les expériences et pratiques en la matière en France et à l'étranger. Cette étude devrait permettre de tirer les enseignements afin d'aller plus loin dans la limitation des nuisances sonores (ex : par l'utilisation de revêtements amortisseurs de bruit à l'intérieur des camions ou par la

sensibilisation des chauffeurs) et de la pollution visuelle (ex : par la généralisation des phares LED).

Expérimentations chez McDonald's et Casino

Les deux expérimentations au programme ont été organisées du 1^{er} au 15 février afin de montrer que la livraison par camions de nuit peut s'appliquer à de nombreux produits.

La première a été menée par LR Services. Cette société travaillant pour McDonald's a livré les restaurants parisiens Alésia, Denfert-Rochereau et Hôtel de Ville vers une heure et 4 heures avec un semi-remorque à trois essieux et un chariot assistance électrique répondant à la norme antibruit Piek (voir encadré).

La seconde expérience a été réalisée, elle, par la chaîne de supermarchés Casino dans cinq de ses magasins parisiens (trois dans le 15^e et deux dans le 12^e) et un autre à Suresnes. Les livraisons ont lieu entre 20 h 30 et 21 h 30 au lieu de 7 heures à 7 h 30 avec un porteur de 26 t et quatre semi-remorques (camions tous normés Piek et multi-températures), et des moyens



Semi remorque Piek – LR Services



Semi Casino — la remorque FT silent Green avec moteur insonorisé fonctionnant à l'azote liquide. 1^{er} véhicule Piek certifié en France par la Cemafroid (- de 60 décibels)



Écho des villes

PIEK Cemafruid : une marque pour des livraisons silencieuses



Le Cemafruid est l'organisme mandaté en France pour gérer les droits d'utilisation de la marque et réaliser la certification de type et les essais associés conformément aux protocoles de certification et de test approuvés par RAI-NL. La certification de type PIEK, délivrée en France par le Cemafruid, est une garantie que le matériel respecte le seuil sonore maximum de 60 dB (A), ce qui en fait un matériel adéquat pour les livraisons nocturnes pour lesquelles il est d'usage de ne pas dépasser les seuils maxima suivants :

- 65 dB (A) pour les livraisons entre 19 h 00 et 23 h 00
- 60 dB (A) pour les livraisons entre 23 h 00 et 7 h 00

La liste des produits certifiés PIEK est consultable sur le site Internet : <http://www.piek-international.com>

de manutention en partie normés Piek. Particularité de ces livraisons : elles ont entraîné un changement d'organisation et se sont faites en présence du personnel, en étant aussitôt suivies de la mise en rayon des produits.

Pour ces deux expérimentations, plusieurs indicateurs seront étudiés. Des éléments sont attendus sur le bilan environnemental, le bruit et la nuisance visuelle, le bilan économique, l'impact sur le lieu de livraison (impact sur organisation point de réception, impact sur productivité, impact sur la sécurité, impact sur les taux de litiges...),... Cémafroid, groupement spécialisé dans la certification Piek, étudiera les impacts de chacune des deux expérimentations sur les plans environnemental, économique et organisationnel.

Des enseignements à tirer

À ce stade, voici quelques enseignements qui peuvent être tirés des expériences menées antérieurement ou des pratiques actuelles de livraisons nocturnes.

Ils seront ou non confirmés par les expérimentations. Les processus de livraisons de nuit ont un impact positif sur l'environnement si l'ensemble des composantes de la distribution urbaine est bien reconfiguré pour s'y adapter :

- Les moyens de transport : camions plus silencieux, moins polluants et permettant d'emporter des charges plus importantes.
- Formation des chauffeurs/livreurs : il est primordial de sensibiliser les chauffeurs/livreurs pour qu'ils adoptent une conduite « douce », respectueuse des riverains, et des méthodes de déchargement silencieuses.
- Les moyens de manutention des marchandises : transpalettes plus silencieux, conditionnement des marchandises adaptés.
- L'équipement des zones de réception (rideaux de fer, zones de livraison, sas de réception sécurisés).
- L'organisation des points de réception des marchandises qui peuvent tirer profit des livraisons nocturnes en améliorant leur productivité (désynchronisation des activités de logistique et de vente).

Un bilan environnemental qui peut être abordé sous deux aspects...

- Réduction de la congestion en zone urbaine

Les livraisons nocturnes permettent aux transporteurs d'éviter la congestion urbaine et donc d'améliorer le bilan énergétique de leurs tournées de livraison. À ce titre, l'expérimentation effectuée au Pays-Bas par la chaîne de supermarchés Albert Heijn sur 10 magasins dans 9 villes a montré d'importants gains en terme de réduction d'émissions de CO₂ (-30 %).

- Augmentation des charges transportées / kilomètres parcourus

Livrer la nuit permet aux transporteurs à utiliser des camions plus volumineux. Dans Paris l'accès des véhicules de plus de 29 m² (et de moins de 43 m²) est autorisé seulement après 22 heures et jusqu'à 7 heures du matin. Généralement, les transporteurs exploitent des porteurs en journée mais peuvent utiliser des semi-remorques en distribution nocturne, d'une capacité supérieure.

Enfin, si l'ensemble de ces paramètres est pris en compte, le bilan général des livraisons de nuit est incontestablement positif puisque la somme des investissements nécessaires est contrebalancée par les gains en termes de consommation, d'optimisation des charges transportées et de satisfaction des personnels impliqués.

Ces initiatives ne sont pas les seules prises par la Région dans le cadre de la révision du PDUIF : une concertation public-privé sur la politique marchandises de l'Île-de-France a été menée d'avril à décembre 2009 ; une vaste enquête visant à identifier les flux urbains de marchandises sera lancée en septembre 2010...

À noter enfin que le souci de la Région d'optimiser la circulation des marchandises n'est pas nouveau : il se traduit en particulier par l'allocation de 35 millions d'euros par an à des actions d'aide aux infrastructures de fret fluvial et ferroviaire. ■