

Livraisons urbaines nocturnes : le silence a du mal à passer

Lille, Lyon, Paris... Les expériences de livraisons silencieuses « Piek » se développent aujourd'hui en France. Leurs avantages sont multiples. Pourtant, malgré les efforts des entreprises les plus concernées (Casino, Carrefour, Mac Donald's), on est encore loin d'une application généralisée de ce protocole d'agrément des livraisons silencieuses. Un dossier de Jean-Claude Penne.

Comment est délivrée la certification Piek ?

Aujourd'hui, la certification Piek ne peut porter que sur un matériel donné, remorque ou autre. En France, le fabricant ou constructeur confie l'engin à certifier à Cemafroid, organisme français habilité à accorder une telle certification et qui réalise les essais permettant les évaluations. Une fois le label obtenu, les constructeurs s'engagent à réaliser des contrôles périodiques et à se tourner vers Cemafroid, en cas de modification apportée au matériel. Auquel cas, de nouveaux essais sont réalisés.

Pas de ville possible sans livraisons ou sans logistique. Pour la seule Ile-de-France, qui compte 11 millions d'habitants, chaque jour, près d'un million de livraisons ou d'enlèvements sont effectués presque exclusivement par le transport routier. Seule ombre au tableau, la circulation dans les zones denses et les centres-ville est de plus en plus difficile. L'une des pistes les plus prometteuses pour tenter de remédier à ce problème est la livraison de nuit. Cette dernière offre de nombreux avantages :

circulation fluide, utilisation de véhicules plus grands, magasins totalement accessibles, etc. Seul inconvénient mais de taille, les nuisances sonores qu'elle produit sont insupportables pour les riverains qui la jugent aujourd'hui aussi grave que la pollution atmosphérique, d'autant qu'il s'agit, alors, de la seule nuisance sonore perceptible ou presque.

Un même dilemme

Toutes les agglomérations ou centres urbains européens font face au même dilemme. Cela

explique sans doute que l'on ressorte des cartons des projets comme l'expérimentation-programme Piek qui a vu le jour aux Pays-Bas, il y a près de 10 ans. Cette expérimentation de livraisons nocturnes visait à définir les limites de pics sonores (*piek* en néerlandais) acceptables pour les livraisons en ville de nuit, y compris par des véhicules sous température dirigée équipés de groupes frigorifiques animés par de puissants moteurs Diesel. L'expérimentation a établi plusieurs seuils sonores maxima « acceptables »

à 7,5 m de la source sonore : 65dB dans la tranche 19-23 heures et 60 dB pour les livraisons intervenant à partir de 23 heures.

Avantages économiques

Cela représenterait, selon les spécialistes, le niveau sonore atteint par deux personnes conversant normalement dans la rue. Piek a donc démarré aux Pays-Bas comme un certificat délivré par le ministère des Transports mais l'initiative n'avait pas eu de suite. « Pour moi, c'était d'ailleurs un projet mort », se souvient Jean Thévenon, spé-

cialiste du sujet au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), qui a « redécouvert » le programme fin 2008 lors d'une conférence tenue à Athènes. Curieusement, c'est à ce moment-là que les projets et la « norme » Piek ont commencé à faire parler d'eux dans le monde de la logistique urbaine. Entre-temps, il est vrai, l'un des plus gros chargeurs néerlandais d'hypermarchés, Albert Heijn, avait décidé de basculer la totalité de sa flotte à la norme Piek. Pour lui, comme pour tous

les professionnels de la livraison de fin de soirée, les avantages économiques étaient évidents : des créneaux horaires plus larges, une meilleure utilisation des capacités des remorques et donc une massification plus élevée, des accidents moins nombreux et un nombre de chauffeurs nécessaires moins important.

Un premier constat

Comme le rappelle Eric Devyn, directeur adjoint de Cemafroid, l'idée fut alors de regarder s'il existait du matériel rentrant dans

cette catégorie « afin d'imposer une marque distinctive et discriminante ». Mais aussi afin d'inciter les constructeurs de camions et de remorques et les États à travailler sur la réduction des décibels produits par les livraisons de nuit. Un représentant néerlandais a été chargé de prendre contact avec des coordinateurs désireux d'appliquer le référentiel Piek dans chaque pays. En France, Cemafroid, spécialisé dans la certification et les essais dans le matériel de transport et travaillant essentiellement sur les camions frigo, a été