

mions silencieux labellisés Piek, représentant une diminution par trois du niveau de bruit constaté lors du déchargement d'un camion classique. Ces camions approvisionneront une centaine de magasins Carrefour Market et Carrefour City sur Paris et Lille avant d'être positionnés sur d'autres agglomérations dont Lyon. La dernière initiative en date est celle de Casino-Easydis qui au cours du premier semestre 2010, a commandé 6 porteurs et 4 semi-remorques multitempératures d'un genre nouveau dotées de la technologie « Piek-Azote » qui remplace le groupe frigorifique par une bouteille d'azote liquide décomprimé sous contrôle électronique pour produire du froid dans le compartiment réfrigéré. Dans ce cas, la principale source de nuisance sonore, le moteur thermique, a été supprimée. Les véhicules ont été d'abord affectés dans le Sud (Nice et Marseille) puis, très récemment, à Lyon.

Des surcoût liés aux équipements spéciaux

Pourquoi cette dernière ville ? « La Presqu'île est une zone sensible », relève François Hebrard, responsable du projet chez Easydis. Il ne faut pas non plus oublier que le groupe Casino compte 170 magasins de proximité et 18 supermarchés à Lyon. Par ailleurs, Easydis bénéficie ici de la proximité géographique avec ses bases. L'heure est aujourd'hui aux retours d'expérience. Au chapitre des « moins » figure, au premier plan, le surcoût des équipements spéciaux. Le carrossier Frappa estime ainsi que sa semi-remorque « à azote » labellisée Piek représente un surcoût de 10 à 15 % par rapport à une semi normale. Le bilan de l'expérimentation parisienne s'est toutefois révélé positif, car le surcoût du matériel aurait été compensé



L'expérimentation Casino a fait appel à un véhicule réfrigéré par décompression d'azote liquide.

par la possibilité d'exploiter de nouvelles plages horaires et par les retours positifs des directeurs de magasins, des riverains ou des conducteurs du véhicule. La seule possibilité de baisser le coût de production de ces véhicules serait qu'une demande importante se développe. Or, on serait loin de ce compte-là. La certification Piek ne relève, pour l'instant, que d'initiatives isolées menées par des enseignes de distribution qui anticipent un durcissement des conditions de livraisons en ville et proposent déjà des solutions. Chez les constructeurs de poids lourds, on confirme l'absence d'intérêt des clients pour ce type de problèmes. « Il n'y a pas d'offre commerciale, certes, souligne-t-on chez Re-

nault Trucks, mais surtout, il n'y a pas de demande client pour des matériels plus silencieux ». La certification Piek peut être vue comme une démarche de précurseurs qui réserverait momentanément le créneau de livraisons urbaines de nuit à un petit nombre de grands distributeurs, mais il faut aller plus loin. « Nous sentons une volonté commune à la fois des distributeurs, poussés par leurs riverains-clients, et des professionnels de la logistique, explique Denis Heitz, de Transports Axces et qui suit ces problèmes au sein du Cluster logistique Rhône-Alpes. Nous nous souhaitons que ça se démocratise. 60 dB, c'est une vraie référence. On a fait des progrès mais il faut qu'on aille plus loin. Ce qu'on ne sait pas, c'est comment cela va se démocratiser ». De nombreux obstacles restent encore à lever et

l'intérêt des expérimentations est d'en dresser un premier inventaire.

Harmoniser et certifier

A quoi bon, par exemple, certifier un véhicule Piek s'il doit circuler sur des pavés, si les livreurs continuent de s'interpeller à voix haute et s'ils négligent d'éteindre leur autoradio avant de descendre du véhicule ? En fait, l'irruption du référentiel Piek dans la conception des matériels de livraison révèle que c'est l'ensemble des composantes de la distribution urbaine qu'il faut adapter : les moyens de manutention des marchandises, le comportement des chauffeurs/livreurs, l'équipement et l'organisation des zones de réception de marchandises mais aussi l'infrastructure (voirie, trottoir, nature du revêtement, etc.) et, ce n'est pas le plus accessoire, les pneumatiques des véhicules. C'est en fait un système entier dépendant d'organismes très différents (Etat, communes, constructeurs, écoles de formation) qu'il faudrait harmoniser et certifier. En attendant, un tabou est déjà tombé. Une semi-remorque silencieuse circulant la nuit est bien plus efficace en centre-ville, économiquement et écologiquement, qu'une noria de petits véhicules. La question qui se pose inévitablement est de savoir quel usage feront de ce référentiel des villes désireuses de durcir leur législation sur le bruit.

Qui fixe la réglementation applicable aux livraisons de nuit ?

En fait, l'activité marchandises en ville a été décentralisée par l'Etat aux collectivités locales, plus proches du terrain et donc plus à même de définir les bons niveaux de réglementation. L'Etat conserve toutefois le rôle de contrôle et participe à l'animation des connaissances (études, colloques, recommandations aux acteurs). Mais la réglementation se heurte à un autre

obstacle : la norme Piek s'applique aux bruits de pointe alors que les normes françaises portent sur des moyennes. Il est donc nécessaire de faire évoluer les normes françaises en direction du bruit instantané. « Mais on va se heurter à des lobbies terribles, prévient Jean Thévenon, et sur la possibilité de réglementer le bruit, je suis plus que dubitatif ».

« C'est l'ensemble des composantes de la distribution urbaine qu'il faut adapter »