

Communiqué de presse - Le 7 octobre 2021

La Ville de Paris, le Club Déméter, Bruitparif et Certibruit dressent le bilan de l'expérimentation des livraisons en horaires décalés dans le 13^e arrondissement

Livrer la nuit, sans bruit c'est moins de pollution et moins de congestion !

Mercredi 6 octobre, M. Jérôme Coumet, Maire du 13^e arrondissement parisien, M. David Belliard, adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, M. Dan Lert, Maire adjoint à la transition énergétique, plan climat eau et énergie étaient présents avec d'autres élus et les enseignes participantes pour assister à la présentation du bilan de l'expérimentation de livraisons silencieuses en horaires décalés, qui s'est déroulée de mai à septembre dernier dans le 13^e. Orchestrée par le Club Déméter et déployée sur une dizaine de points de vente, l'expérimentation pilotée par la Ville de Paris et la Mairie d'arrondissement avait pour objectif d'évaluer la pertinence de ces pratiques de livraisons, d'en appréhender les freins, les leviers pour les acteurs économiques, les riverains, et d'en mesurer les gains. Le bilan est probant : moins 8 % en moyenne d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et moins 18 % de congestion en ville.

La logistique urbaine est, contrairement à beaucoup d'idées reçues, un secteur porteur de nombreuses innovations (techniques, organisationnelles...). Les pouvoirs publics ont joué leur rôle pour accompagner les acteurs économiques vers des solutions de livraisons silencieuses à horaires décalés. Ce pilote constitue un premier levier pouvant conduire à des livraisons matinales réalisées avec du matériel à faible émissions sonores. La Ville de Paris mène depuis plusieurs années des actions visant à fédérer l'ensemble des acteurs du transport de marchandises et de la logistique, et à mettre en place des outils réglementaires, techniques ou organisationnels vertueux. Dans ce prolongement, la Ville a adopté en mars 2018 au Conseil de Paris un double dispositif d'aides économiques aux entreprises visant à subventionner l'achat de véhicules aux normes Piek et à améliorer les aménagements en magasin. Elle mène ce pilote de livraisons à horaires décalés (tard le soir, tôt le matin) afin d'en évaluer les atouts et les limites dans une optique de déploiement à plus grande échelle sur l'ensemble du territoire parisien, tout en limitant les nuisances pour les différents usagers et riverains.

Le cadre du pilote collectif

Cette expérimentation a été conduite collectivement, dans un partenariat public/privé, essentiel à la réussite des innovations en matière de logistique urbaine. Ensemble, la Ville de Paris, la Mairie du 13^e arrondissement, les entreprises parties prenantes du pilote, et une équipe d'experts se sont impliqués pour construire un cadre, et partager les enseignements.

Rappel des étapes de l'expérimentation :

- L'identification d'un panel approprié de plusieurs points de vente et réalisation d'un diagnostic des livraisons dans le 13^e. (Auchan, Biocoop, Carrefour–Market et City, Martin Brower, Naturalia et Monoprix, Casino, librairie Jonas, Picard, cafés hôtels et restaurants livrés par C10 et Pomona) Ce diagnostic établi sur 162 points de vente met en exergue 635 livraisons hebdomadaires, dont 30 % en horaires décalés (entre 22h00 et 07h00)
- Une importante campagne de mesure de bruit,
- Des formations spécifiques pour les conducteurs et les réceptionnaires,
- L'analyse d'impact environnemental,
- La réalisation d'outils de communication et de sensibilisation à destination des commerçants, des élus, des riverains et autres acteurs économiques, institutionnels et collectivités territoriales susceptibles de s'engager sur cette voie.

Le déroulé du pilote

Durant la période de tests, un certain nombre d'entreprises ont décalé leurs horaires de livraisons, en s'assurant des prérequis nécessaires (formations des chauffeurs, matériels et véhicules silencieux) nous permettant ainsi de faire des mesures comparatives.

- Les poids lourds utilisés sont tous à énergies alternatives (biométhane, B100, GNC) et répondent aux normes PIEK,
- 8 mesures acoustiques ont été réalisées in situ par Certibruit sur une série d'opération de livraisons dans le but de caractériser l'impact des livraisons de nuit sur des points de vente et de relever les bruits impulsions constatés. L'objectif : identifier si l'origine de ces bruits provient des opérations de livraisons, de l'activité du personnel du magasin ou d'éléments externes,
- Durant les mois d'avril à août 2021, Bruitparif a instrumenté deux sites d'expérimentation à l'aide de capteurs « méduse » qui ont mesuré en continu le niveau sonore ainsi que la direction de provenance du bruit.

Le bilan

Concernant les résultats des campagnes de mesures de bruit :

Certibruit : Les mesures permettent de mettre en avant que les pics liés aux opérations de livraisons sont, en nombre, beaucoup moins nombreux que les pics sonores liés à l'environnement urbain extérieur, et atteignent des niveaux sonores bien inférieurs (ex : 69 décibels pour l'arrivée du camion sur le pdv vs 90 décibels via le passage d'une sirène)

Ces mesures ont également permis de constater que tous les conducteurs et les réceptionnaires lors des mesures étaient sensibilisés aux respects de la chaîne du silence.

Bruitparif : Les méduses ont permis de caractériser les modifications apportées à l'environnement sonore lors d'un grand nombre** de livraisons à horaires décalés et de les comparer aux observations effectuées lors des autres livraisons. Si le bilan s'avère positif pour les deux sites quant à la bonne maîtrise des bruits lors des livraisons à horaires décalés, les niveaux sonores y étant en moyenne réduits de 2 à 3 dB(A) par rapport aux niveaux observés lors des livraisons non décalées, il est plus mitigé en ce qui concerne l'impact potentiel pour les populations riveraines. Suite à l'analyse de ces résultats, Bruitparif recommande aux acteurs de la logistique urbaine de réaliser des études d'impact préalable afin de vérifier que les caractéristiques des conditions de livraisons (en termes de typologie de rue, de densité d'habitants et d'ambiance sonore préexistante) sont compatibles avec un décalage des horaires de livraison.

- Pour les points de vente, les bénéfices sont nombreux :
 - L'optimisation des livraisons : les routes sont moins saturées, l'accessibilité aux magasins est simplifiée, moins de stress pour le personnel, moins de pollution, les expéditions sont lissées, les horaires de livraison sont plus fiables, meilleure rotation des véhicules.
 - L'optimisation de la mise en rayons : les marchandises sont mises en rayon avant l'arrivée des premiers clients. Le risque de palettes en magasin est évité.
 - Des rayons remplis dès l'ouverture : les équipes magasins peuvent consacrer leur journée à la vente de leurs produits et non à la mise en place des produits.
- Concernant les freins, ils pourraient être relatifs à :
 - **L'acceptabilité urbaine locale.** Les riverains sont en effet au cœur des préoccupations, l'objectif de la pratique des livraisons décalées, vise justement à réduire les externalités négatives induites par les livraisons en journées (bruit, pollution, congestion). Un effort de pédagogie et de communication auprès des riverains est donc nécessaire, avec un appui de la collectivité.

- **Les équipements spécifiques.** L'absence de chambres froides ou de sas frigorifiques et la nécessité d'investir dans des équipements anti bruit, véhicules, groupes froids et des matériels de manutention.
- **La gestion des hommes :** A moins d'avoir recours à des systèmes innovants de livraisons sans présence (ex : Kwikwink), ou d'avoir à disposition des sas de livraisons accessibles aux chauffeurs, une présence humaine du côté du point de vente est essentielle pour assurer ces livraisons décalées. Or, la disponibilité des équipes peut être difficile avant 6h (peu de transports en commun). Mais aussi la formation nécessaire pour les réceptionnaires et la question des amplitudes horaires peuvent représenter des freins importants.

- Les indicateurs environnementaux

La remontée de données opérationnelles des entreprises du pilote (distances moyennes, tailles des véhicules, énergies, temps d'arrêt livraison, conso carburant, m² utilisés, temps de la tournée) nous ont permis de faire des modélisations d'impacts sur les gaz à effets de serre et sur la congestion.

Sur la base de ces données comparatives jour/nuit, on constate en moyenne un temps de tournée diminué d'une heure en livraison de nuit (5h35 nuit vs 6h30 jour), une durée moyenne d'arrêt pour opérer le déchargement raccourcie d'environ 10 minutes (43m nuit vs 51m jour) et une consommation des véhicules légèrement réduite.

Résultats :

- Moins 8 % d'émissions de GES –calculée sur la base des données réelles de consommation de carburant et celle des groupes froids. (avec un temps de tournée réduit, le groupe froid et le véhicule fonctionnent moins longtemps)
- Moins de 18 % de congestion justifiée par la diminution du temps de présence en ville des véhicules.

La pollution de l'air (Nox et particules) a été regardée, en revanche, du fait des tailles de véhicules, énergies, et distances équivalentes, aucun gain chiffré ne peut être mesuré.

Cependant, on sait aujourd'hui que les particules générées par l'usure des freins et des pneus des véhicules représentent une part importante des émissions. De ce fait, la réduction de la congestion et in fine de la sollicitation des freins dans les embouteillages permettent d'annoncer une certaine amélioration, non quantifiable.

« La réalisation d'une expérimentation sur un territoire donné, son évaluation puis sa valorisation constituent des étapes riches d'enseignement. Une des clés de réussite est le niveau d'implication réciproque de la collectivité et des acteurs économiques (chargeurs, organismes de mesures et d'évaluation). Une véritable dynamique partenariale a été générée à travers cette expérimentation et cette triple rencontre est riche d'enseignements : on peut faire beaucoup pour la cause livraisons du dernier kilomètre avec peu de moyens mobilisés. Ce pilote est en quelque sorte un accélérateur de changement et porte une reconnaissance des engagements des entreprises en faveur de motorisations plus vertueuses, de pratiques plus conformes au cadre de vie des riverains », souligne David Belliard, adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie.

Cette expérimentation constitue bien une démarche gagnant-gagnant. Les entreprises s'engagent à mettre en place des pratiques vertueuses pour la livraison de leurs marchandises. Quant à la Ville, elle s'engage à soutenir le déploiement de labellisation Certibruit, à étudier des évolutions réglementaires, à valoriser les entreprises impliquées et à les soutenir financièrement.

La suite de ce pilote

Ce pilote va servir de référence pour amorcer progressivement des labélisations de magasins, d'entrepôts, de centres commerciaux soit de tous lieux générateurs de flux de marchandises. La Ville met et continuera de mettre en avant les atouts des pratiques de livraisons en horaires décalés. Elles peuvent se concrétiser par des changements d'organisation sur les magasins existants mais être également intégrées, dès l'amont des projets, dans les nouvelles ouvertures de magasins (à travers les commissions départementales d'aménagement commercial) et opérations d'urbanisme. Les politiques publiques de la Ville (stratégie logistique urbaine, plan climat air énergie territorial intégreront des recommandations et mises en avant.

À propos du Club Déméter Logistique Responsable

Depuis 2002, le Club Déméter Logistique Responsable est une plate-forme de référence et d'échange pour organiser des expérimentations à caractère opérationnel, tout en promouvant l'innovation dédiée à la supply chain et à la maîtrise des impacts environnementaux. Le Club Déméter réunit des membres permanents qui sont des entreprises leaders de l'industrie, de la distribution, de la prestation logistique et du secteur public. Son champ d'action s'étend à l'ensemble des opérations logistiques et de transport en France, et porte sur tous les aspects induits de la maîtrise des impacts environnementaux (CO₂, emballages, nuisances sonores, kilomètres à vide, etc.). Les objectifs prioritaires sont de promouvoir, expérimenter et mettre en œuvre des actions concrètes, mesurables et respectueuses, dans les trois domaines du Développement Durable : l'économie, le social et l'environnement. www.club-demeter.fr

Les membres du Club Déméter

ADEME - Afilog - Auchan - Biocoop - C10 - Carrefour - CHEP - Coca Cola Entreprise - CRET-LOG (Aix-Marseille Université) - Décathlon - Ecole des Mines - Eural - Ferrero - Fleury Michon - FM Logistic - FNAC Darty - Groupe Pierre Schmidt - Groupe SEB - GT Solutions - ID Logistics - IFCO - Intermarché - Jacky Perrenot - Kuehne+Nagel - La Poste - Logilec - Martin Brower - Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie - Picard - Pomona - Ports de Paris - Samada - Shippeo - Smurfit Kappa - STEF - STG - Transalliance - Transporeon - Unilever - Ville de Paris.

À propos de Certibrut

L'association Certibrut est une véritable vitrine des acteurs de la logistique urbaine. Elle réunit des acteurs très différents représentant toutes les parties prenantes des livraisons en centre-ville. L'association Certibrut a rédigé, en collaboration avec tous les acteurs de la profession, les collectivités et les associations professionnelles, des chartes qui reprennent des exigences nécessaires à la réalisation des objectifs. (Charte Transporteurs, Enseignes, Librairies, CHR, ELLU). www.certibrut.fr

À propos de Bruitparif

L'association Bruitparif est le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France. Bruitparif fournit une expertise indépendante et des données solides pour guider l'action publique en matière de lutte contre la pollution sonore. Grâce à sa gouvernance fédérant des acteurs d'horizons variés, Bruitparif est aussi un lieu privilégié de partage des connaissances et bonnes pratiques.

Bruitparif poursuit trois missions d'intérêt général :

- L'observation et l'évaluation du bruit en Île-de-France, à l'aide d'un réseau de capteurs de mesure de bruit ;
- L'accompagnement des acteurs franciliens dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs politiques de lutte contre le bruit ;
- L'information et la sensibilisation de tous aux enjeux de l'environnement sonore.

Bruitparif participe également aux échelles nationale ou européenne à des programmes de coopération et à des projets de recherche appliquée. L'enjeu est de construire une ville post carbone en luttant notamment contre les pollutions atmosphériques et sonores. www.bruitparif.fr

Contact presse Club Déméter : Ericka Rolin / Terranuna - T. 01 80 97 76 76 - 06 80 38 16 33 -
ericka.rolin@terranuna.com