

FAUT-IL SUPPRIMER LES CAMIONS EN VILLE ?

C'est un fait : les villes limitent de plus en plus leur accès aux véhicules particuliers comme au transport de marchandises. Mais si les particuliers peuvent se tourner vers les transports en commun, pour les professionnels, les alternatives sont plus difficiles à trouver. Depuis de nombreuses années, les acteurs du transport de marchandises travaillent pour proposer des solutions au service des citoyens, des consommateurs et des riverains.

On l'oublie parfois, mais lorsqu'une municipalité prend la décision de limiter la circulation dans son périmètre, sa décision vaut également pour le transport de marchandises. Or, les camions, petits ou gros, sont indispensables à la vie de la cité. S'ils ne sont pas livrés de leur stock de vêtements, livres ou produits alimentaires, les petits commerces ou les supermarchés ne peuvent répondre aux demandes de leurs clients. De même, les particuliers apprécient que leurs commandes en ligne soient livrées en temps et en heure. En moyenne, ce sont 22 tonnes de marchandises de toute nature qui circulent en ville par an et par habitant ! Autant de livraisons pour lesquelles le camion reste l'outil le plus efficace.

Le camion, un outil efficace... et écologique ?

Livrer les marchandises à vélo ? Une idée séduisante en théorie, mais qui ne résiste pas à la confrontation avec la réalité. D'un point de vue pratique et économique tout d'abord : on ne peut ravitailler un supermarché avec un triporteur. Mais également d'un point de vue écologique. En effet, l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a comparé les impacts environnementaux des différents types de transport de marchandises en ville dans son étude *Impact 2000*. En termes de surface au sol occupée et temps de livraison, il apparaît qu'un camion chargé à 10 tonnes est 35 fois moins encombrant et polluant qu'un petit véhicule utilitaire lorsqu'on le ramène à la tonne transportée.

La réduction de la pollution passe donc par une meilleure mutualisation des biens, afin de limiter le nombre de véhicules utilisés explique Laurent Jacques responsable de la stratégie urbaine pour Renault Trucks : « *Au risque d'aller contre les idées reçues, cette étude nous prouve que d'un point de vue écologique comme économique, il vaut mieux, dans les rues, un camion bien rempli qui effectue une livraison que dix camionnettes qui effectuent chacune une livraison.* »

De plus, la réduction de la pollution en ville passe par des incitations au renouvellement des camions. Si tous les poids lourds roulant en France étaient conformes à la norme Euro V, actuellement en vigueur pour les véhicules neufs, les émissions d'oxydes d'azote seraient divisées par 7, les émissions d'hydrocarbures seraient divisées par 5 et les émissions de particules seraient divisées par 20, soit une réduction de 98%.

Décongestionner les villes

Une fois que le camion est entré dans la ville, encore faut-il qu'il puisse circuler. Le principal problème de la circulation en ville est en effet la congestion. Et qui dit congestion, dit augmentation de la consommation de carburant, de la pollution, mais aussi des coûts. La Commission européenne estimait dans son *Livre Vert*, en 2007, que la congestion coûte chaque année près de 100 milliards d'euros à l'économie européenne, soit 1% de son PIB.

En matière de transport de marchandises, la limitation de la congestion passe par une meilleure organisation des flux. Des solutions existent et sont efficaces lorsqu'elles sont décidées conjointement entre les autorités publiques et les professionnels de la livraison. À Barcelone par exemple, les camions de livraison sont autorisés, sous certaines conditions, à emprunter les voies de bus. L'ensemble du trafic est donc plus fluide et les livraisons plus efficaces. À Paris, une enseigne de supermarché a fait le choix du transport multi-modal. Elle fait acheminer ses marchandises par la Seine et celles-ci sont ensuite chargées sur des camions pour être livrées dans ses magasins.

De plus, différentes expériences de livraisons en dehors des heures de pointe se sont montrées économiquement viables et écologiquement efficaces. Par ailleurs, elles sont plutôt appréciées par les chauffeurs-livreurs qui peuvent ainsi travailler dans de meilleures conditions et en étant moins stressés.

Dans tous ces dispositifs, le camion, comme d'autres modes de transport, a toute sa place et contribue, avec ses spécificités propres, à réduire la congestion en ville.

Réduire le bruit

L'autre enjeu majeur du transport de marchandises en ville est le bruit qu'il génère. Au-delà du moteur, soumis à la réglementation européenne, ce sont les bruits liés au chargement et déchargement du véhicule ou la production de froid par les groupes électrogènes qui sont les plus gênants pour les riverains. Les professionnels en ont bien conscience. C'est à leur initiative qu'est née l'association Certibruid dont Renault Trucks est membre. Celle-ci labellise les livraisons effectuées conformément à une charte stricte (formation du personnel et utilisation de matériaux innovants qui réduisent les bruits parasites).

Renforcer la sécurité

La ville est un endroit où de nombreuses populations se croisent dans un périmètre restreint : piétons, vélos, automobiles, camions. La sécurité des camions est donc une priorité et a été considérablement renforcée ces dernières années. Aujourd'hui, tous les camions Renault Trucks disposent d'un ABS renforcé par une gestion électronique de répartition de l'effort de freinage roue par roue en fonction des conditions d'adhérence, d'un anti-dérapiage (ESP), de ralentisseurs et de barres anti-encastrement pour limiter par exemple les conséquences d'un choc arrière ou latéral. De plus, en ville, c'est le plus souvent la zone située du côté avant droit du camion qui est source de collision avec d'autres usagers, car c'est là que la visibilité est la plus réduite. C'est pourquoi sur les véhicules urbains de Renault Trucks, la porte latérale droite peut être vitrée dans sa partie basse.

Le bon camion, avec la bonne énergie, au bon endroit et au bon moment

Partager l'espace urbain. Tel est le défi que doivent relever tous les acteurs du transport de marchandises en ville. Pour Renault Trucks, il s'agit de mettre le bon camion, au bon endroit, avec la bonne énergie et au bon moment. Concrètement, il vaut mieux privilégier les gros tonnages (19-26 tonnes) à propulsion Diesel ou hybride pour pénétrer dans les zones urbaines et péri-urbaines puis, pour réaliser le dernier kilomètre, privilégier des camions plus petits (3,5 tonnes) mais avec une capacité de charge suffisante pour être économiquement et écologiquement efficaces.

Renault Trucks innove donc constamment pour fournir aux acteurs économiques des véhicules toujours plus efficaces du point de vue énergétique. Sur les véhicules Diesel tout d'abord, avec par exemple, la généralisation des boîtes de vitesses robotisées ou les formations à la conduite économique. Parallèlement, Renault Trucks commercialise des camions propulsés par des énergies alternatives.

Pour les livraisons en hyper centre-ville, Renault Trucks propose le Maxity Electrique, un véhicule 100% électrique de 4,5 tonnes avec une autonomie de 100 kilomètres qui ne génère ni pollution ni nuisance sonore pour les riverains. Pour la distribution en milieu urbain ou péri-urbain, le constructeur propose un véhicule hybride propulsé par un moteur électrique jusqu'à 20 km/h environ puis par un moteur Diesel au-delà. Ce véhicule, le Premium Distribution Hybrys Tech disponible en 19 et 26 tonnes, consomme jusqu'à 20% de carburant en moins et se déplace sans bruit en mode électrique. Enfin, pour des usages péri-urbains, notamment destinés aux collectivités territoriales, Renault Trucks propose depuis 1996 la solution du gaz naturel avec les Premium Distribution GNV de 19 à 26 tonnes.

**RENAULT
TRUCKS
DELIVER**

Pour répondre aux enjeux du transport urbain de marchandises, Renault Trucks, en tant que constructeur, fournit donc à ses clients les outils les plus efficaces possible. Mais il va également bien au-delà de son rôle de constructeur en participant directement, ou avec ses partenaires du pôle de compétitivité LUTB (Lyon Urban Truck & Bus), à différents programmes de recherche ou d'expérimentation visant à trouver des solutions pour améliorer le transport de marchandises en ville.

Pour tout renseignement complémentaire :

<http://corporate.renault-trucks.com>

Severyne Molard – Tel.: +33 (0)4 72 96 39 86 – severyne.molard@renault-trucks.com

Dorothée Picaud-Aznar – Tel.: +33 (0)4 72 96 38 95 – dorothee.picaud.aznar@renault-trucks.com

Fabrice Piombo – Tél. : + 33 (0)4 72 96 12 20 - fabrice.piombo@renault-trucks.com

