

ORLY GEL

Place au silence

Le spécialiste du transport de produits surgelés, Orly Gel, s'équipe progressivement de nouveaux matériels pour diminuer l'empreinte carbone et le bruit des livraisons. Cela passe par des choix techniques précis.

Ne rien laisser au hasard ! Pour livrer en milieu urbain dense l'agglomération francilienne et 400 points de réception par jour (tels les magasins Franprix et Leader Price et les enseignes de la restauration tels que Pomme de Pain, Classe Croûte, Flo, Hippopotamus...), le spécialiste de la logistique du froid et du transport de produits surgelés s'est doté de huit Renault Midlum de 16 tonnes, dernier cri. « Ces véhicules loués à Via Location sont silencieux. Ils respectent la norme Piek avec une nuisance sonore inférieure à 60 décibels pour nos 35 tournées de livraison de surgelés qui commencent à 5h30 et qui s'achèvent à 11h à Paris et en banlieue » indique Éric Lourdez, directeur général d'Orly Gel.

Hayons et groupes frigo

Pour minimiser le bruit lors de la manipulation des palettes, les véhicules d'Orly Gel sont équipés de revêtements spécifiques sur les parois latérales de la caisse et d'un plancher spécial fournis par le carrossier Aubineau. Ils sont également pourvus de hayons « silencieux » Dhollandia afin de réduire la nuisance sonore d'un transpalette électrique. « Six de ces véhicules sont aussi dotés de groupes frigorifiques Frigoblock, moins bruyants et moins polluants que les groupes classiques et deux autres de groupes Supra City Z de Carrier, aux mêmes vertus » ajoute le dirigeant. La technologie du groupe frigorifique de Frigoblock s'affranchit de l'utilisation de gazole non routier (GNR) en puisant du carburant dans le moteur même. Celle de Carrier consiste à alimenter en énergie le groupe frigorifique par une pompe hydraulique directement raccordée à la prise de force du moteur du camion pour entraîner un moteur hydraulique se trouvant dans le groupe frigorifique même. « En 2011, lorsque nous avons testé ces types de véhicules et d'équipements avec Via Location, notre objectif était de réduire les émissions de CO₂ et de nous débarrasser de notre cuve de fioul ou GNR où l'on puisait pour le fonctionnement de nos groupes frigorifiques. On avait alors



D.R.

travaillé sur un cahier des charges qui visait à diminuer l'impact environnemental de nos moyens de transport. L'idée derrière était d'anticiper le prochain durcissement de la réglementation du transport de marchandises en ville qui interdira bientôt les centres urbains aux véhicules trop polluants et bruyants » note Éric Lourdez. C'est dans cette logique qu'Orly Gel a pu atteindre puis... dépassé son objectif de réduction de 8 % d'émission de CO₂ en trois ans depuis la signature de la Charte d'engagement avec l'Ademe et le ministère de l'Écologie et des transports en novembre 2011. « Nous sommes parvenus à diminuer de 9,5 % nos émanations de CO₂ par rap-

LES ÉQUIPEMENTS ADDITIONNELS FONT LA DIFFÉRENCE.

port à 2010. Et nous allons signer de nouveau une Charte d'engagement de réduction de CO₂ dans le but de diminuer encore ces émissions de 4 % à 5 % d'ici à trois ans » révèle-t-il. Pour y contribuer, le logisticien qui dispose de trois entrepôts à Orly, alimente par le réseau électrique les groupes frigorifiques de tous ses camions à quai lors des chargements. « En 2013, tous nos chauffeurs seront formés à l'Eco-conduite à l'AFT-Iftim. Ils disposent en plus

d'un outil de télématique embarquée Masternaut leur permettant de vérifier en temps réel les caractéristiques de leur conduite », précise le dirigeant.

Pas d'urgence sur les électriques et hybrides

Dans l'immédiat, cette politique volontariste environnementale de l'entreprise a un surcoût compensé par l'arrêt de l'utilisation de fioul qui servait de carburant aux groupes frigorifiques. « Si les véhicules Piek, munis des nouvelles technologies de groupes frigorifiques, sont de 10 % à 15 % plus chers que les camions classiques, ils permettent de réduire à néant la consommation de GNR des groupes frigorifiques de l'ordre de six litres aux 100 km auparavant », souligne Éric Lourdez. Pour aller plus loin dans sa démarche, Orly Gel n'exclut pas d'exploiter dans le futur des véhicules hybrides ou électriques lorsque ces technologies s'appliqueront aux transports frigorifiques, plus complexes en termes de consommation d'énergie. En attendant, l'entreprise s'apprête à renouveler la moitié de son parc de 44 véhicules, en commençant par une vague de six unités en location longue durée avec Stricher (groupe Petit Forestier) et une autre de neuf véhicules avec Fraikin au premier trimestre 2014. « Nous changeons également de constructeurs. On est en train de passer de Renault à Daf », conclut M. Lourdez. ■ BRUNO MOULY