

Par le routier, l'Europe accentue encore la pression sur le ferroviaire

Les décisions prises par l'Union Européenne en ce qui concerne la feuille de route proposée aux constructeurs routiers est une stratégie à double effet. Si la majorité des observateurs n'y voit que des perspectives propices à valoriser la recherche pour rendre le transport routier plus sûr et plus économe, ces décisions montrent tous les décalages potentiels qui se sont immiscés entre rail et route.

De nouvelles règles sont proposées par la Commission européenne visant à autoriser des camions plus aérodynamiques, ce qui entraîne une réduction des consommations de carburant de 7 à 10 %. Les cabines des camions se transforment également pour s'arrondir davantage ce qui permet une amélioration de l'aérodynamisme tout en augmentant la sécurité passive protégeant motocyclistes et véhicules légers lors d'accidents. Par ailleurs, si des perspectives d'avenir intéressantes sont esquissées, les transporteurs routiers souhaitent faire reconnaître les énormes efforts déjà accomplis. Les grands fabricants de véhicules industriels tels que Renault Trucks et son propriétaire Volvo Trucks, ou encore Mercedes-Benz et Scania aiment à rappeler le résultat d'études indépendantes qui révèlent que **5 % seulement des émissions de dioxyde de carbone sont imputables aux camions de tous tonnages, contre 10 % à l'automobile**. Renault Trucks combat également les idées reçues en rappelant que **78 % des produits quotidiens transitent sur une distance inférieure à 150 km (dont 57 % sur moins de 50 km)**. Ou bien encore que les camions ne représentent que 6,3 % de la circulation routière en France (source FNTR 2011) malgré le fait que près de 88 % des marchandises sont transportées par la route dans notre pays (99 % de nos produits quotidiens) : cela représente 89 kg en moyenne par Français chaque jour. Selon les chiffres de l'Union routière de France, de 1997 à 2010, **le nombre d'accidents corporels avec présence de poids lourds a été réduit de près de 50 %**. En France, entre 1980 et 2007, le taux d'implication des poids lourds dans les accidents a été divisé par 9 et reste proportionnellement très inférieur à celui des voitures, alors que le nombre de véhicules et de kilomètres parcourus ne cessait d'augmenter (120.000 km parcourus en moyenne par an par les semi-remorques). Ces efforts constants de recherche réalisés depuis des dizaines d'années, associés à une formation de plus en plus complète, peuvent aujourd'hui dévoiler des perspectives sérieuses. L'évolution des poids et dimensions des ensembles routiers qui est inéluctable se fait en conservant la géométrie des réseaux existants et en limitant les contraintes imposées aux chaussées. Les technologies du futur s'intègrent chaque jour davantage pour aider à la conduite et accroître la sécurité. En exemple et toujours en gardant en tête la minimisation de la consommation, une étape nouvelle a pu être franchie grâce au système **"I-See" qui confère aux camions Volvo la capacité d'analyser la topographie de la route, d'en mémoriser les données pour ensuite les partager avec les véhicules qui emprunteront le même itinéraire**. Ce transfert d'information permettra à tous les camions pouvant en bénéficier d'anticiper la fin d'une côte et de soulager la charge de leur moteur sans attendre, afin d'économiser un peu de carburant. S'il est un équipement en revanche que plébiscitent les gestionnaires de flottes, c'est bien la boîte manuelle robotisée. L'an dernier, les gens de chez Mercedes-Benz nous expliquaient que malgré son surcoût, **les entreprises n'hésitent plus à financer cet équipement qui gomme toute erreur de conduite et épargne la mécanique**. Les boîtes comme les moteurs parcourent de ce fait des kilométrages plus importants sans grosse avarie. Enfin après l'adoption des 44 tonnes de poids total en charge, **les objectifs sont affichés : Bruxelles propose que les camions d'une longueur de 25 mètres puissent franchir la frontière entre deux pays les autorisant tout comme aujourd'hui sont autorisés les ensembles longs de 18 mètres**. Seuls quelques pays (Suède, Finlande, Pays-Bas...) autorisent cette longueur de circulation sur leur territoire national. Parlement européen et Commission furent longtemps en désaccord sur ce sujet pour en interdire toutes liaisons internationales. Ces dispositions devraient permettre une forte réduction du nombre de poids lourds.

D'ici à quelques années vont débarquer sur leurs routes des camions aux formes inhabituelles. Cabines arrondies, appendice aérodynamique sur l'arrière des remorques : la Commission européenne a adopté une série de propositions qui devraient redessiner les poids lourds du futur. Le cube étant la forme la moins aérodynamique qui puisse être imaginée, il est impératif d'améliorer la silhouette des camions. Ces nouvelles dispositions vont permettre aux constructeurs de concevoir des camions avec un meilleur coefficient de pénétration dans l'air et une meilleure protection des tiers. Bruxelles estime qu'une économie de 5.000 euros par an en carburant pourra être réalisée pour un camion effectuant 100.000 kilomètres, soit une baisse des émissions polluantes de 7 % à 10 %.



Pendant que ces normes évoluent de manière irréversible, le mode ferroviaire s'évertue à conserver son gabarit et ses techniques du siècle dernier quant aux attelages. Le train du futur dont le wagon Modalhor est le fleuron Français se retrouve figé sur les dimensions d'hier alors qu'il propose le produit de demain. Prévu pour embarquer des semi remorques standard, le Modalhor ne saura embarquer qu'une partie du camion du futur.



Le chemin de fer conventionnel encore verrouillé a entre-ouvert la porte aux futurs trains de camions dont le fonctionnement sera si ressemblant qu'ils iront jusqu'à utiliser une alimentation électrique. Il est reconnu que le modèle routier, reste le seul à pouvoir se calquer par la réactivité de son maillage logistique : « matériel/infrastructure/service » à la demande très fluctuante des marchés continentaux. Le mode ferroviaire traditionnel, quant à lui, arrive toujours trop tard en ne proposant que des souvenirs, mais il devient décourageant de s'apercevoir que nos espoirs sur le potentiel rail/route se voient pénalisés par le non anticipation des derniers gabarits routiers européens entrés en vigueur.

Intermodalite.com © Avril 2013

