

## Comment la "filière camion" s'inscrit-elle dans une démarche écologique ?

**Toute la filière camion se mobilise depuis 20 ans en faveur de l'environnement.**

**Les transporteurs adoptent une logistique rationalisée et une conduite plus économe.** Leurs efforts contribuent à la baisse de la consommation de gazole obtenue depuis 1990, à la rationalisation et à l'amélioration de la productivité (meilleur remplissage des véhicules, organisation des circuits, limitation des parcours à vide...).

**Les constructeurs utilisent des technologies nouvelles** pour améliorer le rendement des moteurs et réduire les émissions : ainsi la consommation moyenne d'un 40 tonnes a été divisée par deux alors que sa puissance a été multipliée par trois.

**Les pétroliers proposent de nouvelles énergies plus vertes** qui concernent aussi les véhicules utilitaires fortement présents dans les zones urbaines : biocarburants (bioéthanol et biodiesel) ou gaz naturel.

**Les équipementiers fabriquent des pneumatiques économes en carburant** : Les pneumatiques à basse résistance au roulement permettent d'économiser jusqu'à 6 % de carburant par rapport aux pneus traditionnels.

**Les distributeurs – réparateurs contribuent par un entretien efficace et régulier** à diminuer la consommation de carburants et le rejet d'émissions polluantes.

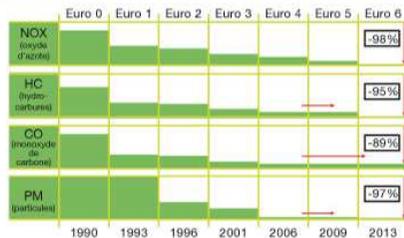
**Les loueurs, avec un parc 2 fois plus récent** que celui de l'ensemble des camions circulant en France, font rouler des véhicules plus fiables, plus ergonomiques, et surtout moins polluants.

**Les carrossiers industriels ont développé le concept EMS** (European Modular System) qui permet de transporter plus, dans des ensembles routiers de 25,25 mètres, en réduisant le trafic et donc les émissions polluantes. Ce concept, expérimenté depuis plusieurs années en Europe, est actuellement à l'étude en France.

### Les normes européennes et les efforts fournis par la filière ont permis d'aboutir à des résultats impressionnants :

Depuis 1990, l'UE met en place des **normes EURO** visant, comme pour les voitures, à réduire les émissions de polluants des camions de plus de 3,5 tonnes.

**En France, les émissions polluantes ont baissé de près de 80 % en 20 ans alors que la circulation a augmenté de plus de 50%.**



## Comment le camion contribue-t-il à la sécurité sur les routes ?

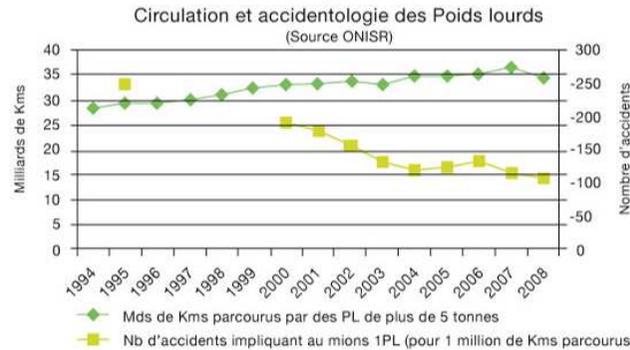
Les efforts de tous les acteurs de la filière et le développement de technologies toujours à la pointe du progrès...

Tous les acteurs de la filière ont mobilisé depuis des décennies leur capacité technologique, leur volonté et détermination à être leaders dans le développement des solutions sécuritaires que ce soit pour l'équipement des véhicules et de leurs superstructures, l'aide à la conduite embarquée, la sécurité passive et active, et cela bien au-delà des normes européennes.

Les entreprises de transport sont également très sensibilisées et ont mis en place de véritables programmes de formation, d'information, et de sensibilisation de leurs équipes et de leurs conducteurs, ces derniers étant régulièrement formés et leurs aptitudes confirmées.

L'ensemble des secteurs de la filière hommes/entreprises/véhicules/équipementiers sont en permanente recherche, écoute et demande d'innovations technologiques et réglementaires pour consolider leur quête constante d'un transport routier plus sécuritaire et plus sûr.

... ont permis de diviser par 9 la présence des poids lourds dans les accidents au cours des 30 dernières années.



## Comment la filière camion prépare-t-elle l'avenir ?

Pour proposer demain un système de transport toujours plus **efficace, fiable et sûr**, la filière continue de diffuser et d'améliorer les performances des produits existants et poursuit le développement de technologies innovantes.

**L'investissement en R&D des constructeurs** se poursuit en lien avec l'évolution de la **réglementation européenne**. La norme Euro 6 qui entrera en vigueur le 1er Janvier 2014 limitera par exemple les émissions de NOx à 400 mg/kWh, ce qui représente une baisse de 80% par rapport à la norme Euro 5.

La filière travaille unie au sein de **pôles de compétitivité** : le pôle LUTB (Lyon Urban Truck & Bus) coordonne des activités portant sur l'optimisation des filières énergétiques, la sécurité, la sûreté, l'architecture et le confort, les systèmes télématiques (ITS) et la modélisation des déplacements.

Devant l'inéluctable augmentation de la circulation de marchandises, **la filière propose de massifier le transport des biens** sur le modèle de ce qui se fait pour les personnes dans et vers les centres-villes (**concept EMS, 44 tonnes**). Cette massification permettrait une réduction de la surface occupée au sol par les camions, une meilleure fluidité du trafic, une amélioration de la sécurité, et une baisse des émissions polluantes et des nuisances sonores.

**Les recherches sur les véhicules hybrides** (essence, diesel) utilisant de l'énergie produite à bord et sur les autres **énergies alternatives** devraient permettre, demain, de **choisir pour chaque usage, lieu et distance, l'énergie la plus appropriée** : le gazole puis des gazoles de synthèse tirés de la biomasse, pour les longues distances; le gaz naturel ou le DME (biomasse) pour les moyennes distances, et enfin, des solutions hybridées et l'électricité pour les courtes distances et les trajets urbains.

**Les progrès de la télématique** devraient quant à eux permettre d'optimiser l'utilisation des espaces de circulation, de limiter la congestion, de guider les véhicules vers des itinéraires choisis ou de réserver temporairement des espaces de livraison.

**L'avenir de la mobilité des personnes et des marchandises** ne peut se concevoir qu'intégré dans un **système de transport coordonné**, de sorte que demain, **le camion** soit enfin reconnu et apprécié à la hauteur des services rendus à la société.

## Quelle articulation entre la route et le fret ferroviaire ?

Ils sont complémentaires : il n'est pas pertinent d'essayer de les opposer. Néanmoins, **la France est un pays de transit** au niveau européen. On estime que seulement 4% du transfert modal de la route vers le rail est économiquement réalisable (étude Transcare). Il est donc indispensable de préserver la route, de soutenir la filière poids lourds et de consolider les **infrastructures routières**.