

Revue de presse – novembre 2011

Chers collègues,

Vous trouverez, comme chaque mois, la revue de presse destinée à informer de manière régulière les membres du groupe d'études des principales questions d'actualité intéressant la filière des véhicules industriels.

Ce document a été élaboré à partir des multiples publications disponibles dans le courant du mois de novembre 2011, soit en kiosque, soit sur Internet.

Comme il en est désormais l'usage, je vous invite à me faire part, via le secrétariat administratif du groupe d'études, de vos observations et propositions d'amélioration éventuelles.

Tout en vous souhaitant une bonne lecture, je vous prie de croire, chers Collègues, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Xavier BRETON

SOMMAIRE

Thèmes	Code couleur	Pages
Performances économiques des constructeurs		3-4
Stratégies (fusions et acquisitions) – climat social		5-6
« Eco-taxe » poids lourds et environnement		7-13
Nouvelles technologies – nouveaux modèles		14-17
Divers – image de la filière		18-20

Pour toute information complémentaire :


M. Renaud MAURICE, secrétariat administratif

☎ : 01 40 63 86 10

✉ : rmaurice@assemblee-nationale.fr

PERFORMANCES ECONOMIQUES DES CONSTRUCTEURS

« Les VUL et les PL maintiennent leur croissance en Europe »

Parution	Le Journal de l'automobile – 07/11//2011
Auteur (s)	Benoît Landré
Photo (s)	

La progression des marchés des véhicules utilitaires et des poids lourds s'est maintenue à un rythme toutefois plus faible en septembre en Europe. Le dynamisme des marchés allemand et anglais a permis de compenser les chutes enregistrées en Grèce, en Espagne ou au Portugal. Au cumul des neuf premiers mois, les courbes sont à la hausse mais l'exercice 2011 ne devrait pas rattraper les volumes perdus depuis 2008

Si le marché français montre en cette fin d'année des petits signes de faiblesse, les immatriculations de véhicules utilitaires légers (-3,5t) poursuivent leur croissance en Europe des 27*. Avec un total de 143 086 immatriculations en septembre, le marché des VUL (-3,5t) a enregistré une progression de 3,3 % en septembre, en partie tirée par le dynamisme des marchés allemand (+8,6 %) et britannique (+9,4 %). Au cumul des neuf premiers mois, le marché européen des utilitaires légers a cumulé un total de 1 177 250 immatriculations, soit une progression de 7,7 % par rapport à la même période en 2010. Le Royaume-Uni et l'Allemagne affichent respectivement depuis le début d'année des bonds de 18,5 % et 19,1 % tandis que l'Espagne a subi un recul de 9 %. Le marché portugais souffre également en 2011 et accuse une chute de -24,8 % depuis janvier.

Avec une variation positive de 13 % en septembre, le segment des véhicules utilitaires de plus de 3,5t a maintenu sa progression mais dans des proportions moins importantes que lors des mois précédents. En pleine relance, ce marché a cumulé 234 108 unités en Europe depuis janvier, soit une remontée de 34,8 %. L'Espagne y est allée également de sa progression de 25,5 % tandis que l'Allemagne et le Royaume-Uni ont enregistré des bons respectifs de 27,8 % et 31 %.

Enfin, le marché des poids lourds de plus de 16 tonnes a enregistré, en septembre, une hausse de 16,6 %, soit un total de 21 903 immatriculations. Après une très forte chute consécutive à la crise, le secteur se relève sur l'ensemble des neuf premiers mois de 2011 avec un total de 175 527 immatriculations, soit une progression de 44,3 %. L'Espagne (+ 26,6%), l'Allemagne (+32 %), la France (+52,9 %) ou encore le Royaume-Uni (+47,8 %) ont accompagné cette croissance.

« Immatriculations des poids lourds : la barre des 40 000 unités en vue »

Parution	L'Officiel des Transporteurs– 15/10/2011
Auteur (s)	Benoît Barbedette
Photo (s)	 <p style="text-align: center;">Le salon Solutrans 2011 lancera une campagne sur "l'apport irremplaçable du camion" © Fotolia</p>

La hausse des **immatriculations des +5 t**, de janvier à octobre 2011, est de 44% par rapport à la même période en 2010. La fourchette des 42 000 à 45 000 unités en 2011, annoncée par les **professionnels du poids lourd**, sera donc respectée.

Dans ce contexte, Renault Trucks se maintient en pole position avec 30% de parts de marché. Mercedes, Daf et Volvo sont à plus de 12% de pénétration. À noter : Man et Volvo sont les marques qui ont le plus progressé par rapport à 2010.

Une campagne de com pour le camion

Tous les constructeurs motoristes seront présents à Solutrans, à Lyon, à la fin novembre 2011. Rappelons que la branche Véhicules industriels de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle lance le 1er décembre lors du salon une campagne de communication en faveur de la filière camion.

L'opération consiste à apposer 10 000 stickers sur les semi-remorques avec pour objectif d'attirer l'attention sur "l'apport irremplaçable" du poids lourd dans l'activité économique

STRATEGIES (FUSIONS – ACQUISITIONS - ALLIANCES) – CLIMAT SOCIAL

« Feu vert de la Chine pour le rachat de Man par Volkswagen »

Parution	L'Usine nouvelle.fr – 03/11/2011
Auteur (s)	Barbara Leblanc
Photo (s)	 <p style="text-align: center;">© D.R</p>
<p>Le numéro un européen de l'automobile va pouvoir finaliser la formation de son pôle poids lourds.</p> <p>Après la Commission européenne, c'est au tour des autorités chinoises de la concurrence d'approuver le rachat de Man par le constructeur Volkswagen. Le groupe allemand va donc détenir 53,71% du capital de man et 55,90% des droits de vote. La vente sera finalisée le 9 novembre prochain. Au total, l'allemand a déboursé quelque 3,4 milliards d'euros pour détenir la majorité des parts. Sa stratégie est fondée sur l'objectif d'économiser les frais en rapprochant ses propres poids lourds avec ceux du constructeur de Munich et sa filiale suédoise Scania qu'il contrôle aussi.</p> <p>A terme, l'ambition de Volkswagen est de concurrencer son compatriote Daimler actuellement numéro un mondial des camions, mais aussi les constructeurs chinois de plus en plus présents dans le secteur.</p>	

« Renault Trucks Défense et Nexter s'allient pour produire le futur blindé français »

Parution	L'usine nouvelle.fr – 09/11//2011
Auteur (s)	Guillaume Lecompte-Boinet
Photo (s)	 <p style="text-align: center;">© Nexter</p>

Les deux champions français des blindés ont décidé de nouer le 9 novembre un accord stratégique pour le développement du VBMR, le remplaçant du bon vieux VAB. Ce mouvement constitue peut-être un premier pas à une alliance capitaliste tant désirée par les pouvoirs publics.

Renault Trucks Défense (groupe Volvo) et Nexter, société détenue par l'Etat français, ont officialisé un accord de coopération pour proposer ensemble une solution répondant au futur appel d'offre du VBMR.

Ce programme de véhicule de transport de troupes blindé à 6 roues, de la classe 20 tonnes, est destiné à remplacer le VAB, un 4X4 conçu il y a plus de trente ans et dont plus de 4000 exemplaires sont en service dans l'Armée de terre. Cet appel d'offre international- devrait être lancé d'ici fin 2011, début 2012, pour 2000 VBMR, soit un montant estimé à 2 milliards d'euros.


Le cahier des charges pour les deux partenaires est rude : le VBMR devra absorber des explosions de mines de 8 à 10 kilos d'explosifs, soit un niveau de protection entre 3 et 4 (standards OTAN). Il devra tenir compte des changements morphologiques du fantassin (augmentation de la taille moyenne notamment), offrir une grande ergonomie pour que les soldats, qui transportent aujourd'hui 20 kilos contre 10 dans le passé, puissent tenir. Enfin, et surtout, le VBMR devra être connecté, c'est-à-dire qu'il doit pouvoir s'intégrer dans une chaîne de communication élargie et intégrée (projet Scorpion).

Ce n'est pas la première fois que RTD et Nexter collaborent sur une plate forme. Ils le font déjà sur le VBCI (véhicule blindé de commandement et d'infanterie) et le canon Caesar. Le partage industriel n'est pas encore défini, mais on peut penser qu'il ressemblera fort à celui du VBCI : en résumé, RTD fabrique le châssis et le train roulant et Nexter réalise certains équipements, la caisse et l'assemblage final.

Certains observateurs estiment que cet accord, fortement poussé par la Délégation générale à l'armement (DGA), est un prélude à une alliance plus large entre les deux entreprises, voire capitaliste. *"Il faudra au minimum attendre le résultat des échéances électorales de 2012 pour que quelque chose bouge de ce côté, car Nexter est détenu par l'Etat"*, souligne ce connaisseur du secteur. En tout cas, c'est un premier pas, qui isole le troisième acteur français de l'armement terrestre, la société Panhard.

« ECOTAXE POIDS LOURDS » ET ENVIRONNEMENT

« Ecotaxe poids lourds : une modulation pour les régions périphériques ? »

Parution	L'Officiel des Transporteurs – 08/11/11
Auteur (s)	Louis Guarino
Photo (s)	 <p>Les régions Bretagne, Aquitaine et Midi-Pyrénées doivent bénéficier d'un taux réduit de prélèvement pour l'écotaxe PL du fait de leur situation périphérique © Fotolia</p>

L'écotaxe poids lourds n'en finit pas de faire parler d'elle. Lors d'un déplacement en Bretagne au début d'octobre 2011, le Premier ministre, François Fillon, a affirmé devant quelques industriels et **transporteurs** du cru que la modulation régionale appliquée au sein des trois régions périphériques (Bretagne, Aquitaine, Midi-Pyrénées) s'élèverait à 40% et non pas à 25%.
Effet d'annonce du locataire de Matignon ? Information fondée ?

Les 40% avaient été promis


"Cette déclaration n'est autre que la confirmation d'un engagement pris par le Premier ministre, le 8 avril 2011, devant Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales à l'Assemblée nationale et Xavier Bertrand, le ministre du Travail et des Affaires sociales, assure Hervé Le Jeune, délégué général des entreprises d'Ille-et-Vilaine. Il ne faut pas oublier que lors des débats parlementaires liés au Grenelle en 2008, le lobby des industriels bretons, associé aux transporteurs, avait permis d'arrêter un taux de modulation régionale de 40%. La surprise du vote à l'Assemblée, c'est l'obtention de 25% au lieu de 40%".

Arbitrage attendu avant fin 2011

Dans ce contexte, le lobby breton espère-t-il obtenir gain de cause ? "Nous restons mobilisés et solidaires de nos collègues des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, insiste le délégué général. Cette bataille politique est indissociable du dossier du 44 tonnes pour préserver la compétitivité de l'industrie agroalimentaire."

En théorie, un arbitrage devrait être trouvé dans le cadre de la loi de finances 2012, avant le 31 décembre 2011. Si la modulation de 40% était adoptée, le manque à gagner pour l'État se chiffrerait à près de 16 millions d'euros.

« La bonne volonté des transporteurs se heurte à la réalité économique »

Parution	Le Nouvel Economiste.fr – 24/11/2011
Auteur (s)	Solange Brousse
Photo (s)	

Le poids lourd veut redorer son image. Poussée par le législateur s'engager dans la voie du développement durable, la filière a déjà chemin à parcourir reste long, et les innovations nécessaires électriques, carburants alternatifs... Gare à ce que les bonnes volontés ne se fracassent pas contre la réalité financière de la crise, dans un secteur du transport mal en point, composé en majorité de PME.

Un camion azur se dirige vers une planète azur dont on reconnaît les bords familiers, porté par un chemin vert évoquant une pelouse en été. Voici le logo de la charte CO2, signée par les professionnels du transport routier et les pouvoirs publics, symbole de leur engagement (non chiffré) contre le réchauffement climatique, qui embellit sous la forme d'une pastille autocollante nos vieux poids lourds.

Comment cette filière, mal aimée du grand public, peut-elle convaincre qu'elle se soucie d'environnement ? Parce qu'elle fait des efforts, s'écrie-t-elle. Liés par des normes européennes d'émission de gaz polluants – dites normes euro – toujours plus contraignantes, les constructeurs fabriquent des véhicules roulants qui rejettent de moins en moins de polluants dans l'atmosphère (particules, hydrocarbures, etc.).

C'est le traitement de la pollution "locale", celle qui pollue en soi, dans un voisinage immédiat. Elle est distinguée de la pollution "globale", comme les émissions de CO2, qui ne sont pas nocives en dessous d'un certain seuil, mais sont impliquées dans le réchauffement climatique. Entre la première norme euro, entrée en vigueur dès 1993, et la prochaine (euro 6), prévue pour le 1er janvier 2014, le taux admissible de rejet d'oxyde d'azote par les poids lourds aura diminué de 97,5 %, celui de monoxyde de carbone de 86 %, les particules de 97 % et les hydrocarbures de 92 %.

"Toute la filière poids lourds a pris à bras-le-corps cette question des gaz polluants depuis quelques années, affirme Nicolas Paulissen, délégué général de la FNTR (Fédération nationale des transports routiers). Ces normes s'imposent à nos véhicules neufs mais elles nous conviennent bien, car il n'y a pas de contraintes sur le renouvellement du parc, qui est laissé à l'initiative du transporteur. Il ne faut pas oublier qu'elles créent des obligations nouvelles pour les constructeurs, puis les transporteurs, qui paient plus cher les camions."

La filière a souffert de la crise et risque aujourd'hui, selon certains professionnels, de manquer de financements pour renouveler un parc vieillissant (voir encadré). Mais les émissions de polluants diminuent. Sur la période 1995-2009, les émissions d'oxyde d'azote imputées aux poids lourds ont diminué de 37 %, celles de monoxyde de carbone de 46 %, et celles de particules de 31 %, d'après les données du Citepa, le Centre d'étude interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique.

Depuis, un nouveau problème s'est posé, celui des particules fines. "Cela fait vingt ans que l'on diminue le taux de particules, justifie Bernard Favre, membre du comité d'orientation stratégique du Predit 4, un programme de soutien à la recherche et

l'innovation dans le transport conduit par des ministères et agences de l'Etat, et directeur de la recherche de Renault Trucks (groupe Volvo Trucks). L'effet induit de ce progrès est que l'on n'a pas été sensibilisé au problème des particules fines. Nous manquons de connaissances sur cette question assez récente." Ces particules peuvent être cancérigènes, souligne un compte rendu de l'Ifen (Institut français de l'environnement) daté de 2006, qui montrait une évolution de leur présence relativement stable sur la période 2000-2005, en raison d'efforts jugés "modestes" pour les limiter. La question n'est pas encore résolue.

Dans l'œil de l'Europe

Bientôt, la norme euro 6 imposera un suivi renforcé des véhicules. "Il s'agit de limiter les écarts de nuisances entre les véhicules, explique Bernard Favre. Aujourd'hui ils sont électronisés, truffés de capteurs. Désormais, au-delà d'un certain taux de pollution détecté, le véhicule se bridera automatiquement." Les autres obligations concernent les taux admissibles de polluants, abaissés une fois de plus, avec une division par 5 pour l'oxyde d'azote, par 2 pour le monoxyde de carbone, une baisse de 60 % pour les hydrocarbures par rapport à euro 5.

"Les véhicules euro 6 devront être dix fois plus propres que les euro 5", résume Clément Chandon, responsable marketing produits chez Iveco France, constructeur au sein du groupe Fiat Industrial. Et pour arriver à ce niveau, les constructeurs testent différentes technologies.

Car tout l'enjeu est là : développer de nouvelles technologies pour répondre aux exigences d'euro 6, mais aussi aux nouvelles préoccupations liées à l'émission de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone et méthane), de consommation d'énergie, et de nuisances sonores, même s'il n'existe pas encore de normes contraignantes dans ces domaines. La diminution du CO2 est la priorité des priorités environnementales du programme Predit 4 lancé en 2008, relayant ainsi les objectifs arrêtés par le Grenelle de l'environnement.

En 2009, d'après les données de Citepa, les poids lourds diesel représentaient 7,9 % des émissions totales de CO2, derrière les voitures particulières diesel (11 %). Et la courbe des émissions de CO2 ne chute pas : les poids lourds ont généré autant de CO2 en 2009 qu'en 1995, alors que le parc de véhicules croît faiblement depuis les années 2000.

"Les avancées technologiques qui luttent véritablement contre les GES [gaz à effet de serre] sont l'électrique et l'hybride, analyse Nicolas Paulissen, mais cela concerne plutôt la distribution urbaine et les véhicules légers. Nous n'en sommes qu'au début : ce n'est plus marginal, mais on n'en voit qu'en ville, où il y a une sensibilité particulière aux nuisances."

Les véhicules hybrides associent moteurs diesel et électrique. "A l'heure actuelle, rapporte Stéphane Gonnand, responsable du département produits chez Volvo Trucks, nous avons en test et en location des véhicules hybrides de 26 tonnes qui sont spécialisés sur les parcours courts et/ou avec beaucoup d'arrêts, comme les services de distribution ou la collecte de déchets. Nous ajoutons une compacteuse arrière électrique, fabriquée par un partenaire carrossier : cela représente 30 % d'économie de carburants, soit 30 % de CO2 en moins. De plus, au démarrage, le camion ne fonctionne qu'avec l'électrique, ce qui réduit considérablement le bruit."

Iveco développe également des véhicules hybrides diesel électrique, sur des camions pesant de 7,5 à 12 tonnes. "Nous sommes dans la phase de commercialisation, précise Clément Chandon. C'est une technologie assez coûteuse, mais la demande est plutôt forte. La production de CO2 est réduite d'environ 25 %."

La piste du tout-électrique est également explorée : "Nous avons une gamme de véhicules utilitaires tout électrique, du 3,5 au 7 tonnes, détaille Clément Chandon. Une soixantaine d'entre eux est commercialisée, mais les volumes restent faibles.

Nous sommes encore en phase de démarrage. Cette technologie est très propre, très silencieuse, mais fort chère.”

Le coût de la technologie n'est pas le seul frein à son développement. “Le problème de l'électricité est qu'elle génère tout un débat : comment la produire ? Par le nucléaire ? Le charbon, qui implique la production de CO₂ ? Comment la transporter ? La distribuer ? interroge Bernard Favre. Il y aura toujours des moteurs thermiques pour les grandes distances.”

Les gaz, carburants d'avenir

Si les moteurs thermiques semblent encore incontournables, il n'est pas certain que les chauffeurs routiers continuent à les alimenter avec du gasoil. “Progressivement, nous utiliserons de plus en plus de biocarburants, prédit Bernard Favre. La première raison d'être du biocarburant, c'est d'utiliser la biomasse, qui recycle le carbone au lieu de l'envoyer dans l'atmosphère. La deuxième raison est géostratégique : nous savons fabriquer des biocarburants en France alors que nous n'avons pas de pétrole.”

Les constructeurs l'ont compris, il faut trouver des substitutions aux énergies fossiles. Et les équipes de recherche se lancent en ordre plus ou moins dispersé. “Nous avons passé au crible sept carburants renouvelables selon certains critères : impact sur la production de CO₂, adaptation du véhicule, coût, etc. Deux carburants se sont démarqués : le bio DME et le méthane”, affirme Stéphane Gonnand. Le DME (diméthyl éther) est à l'origine un gaz qui est transformé à l'état liquide sous une pression de 5 bars.

Il peut être dérivé du gaz naturel, mais également de différents types de biomasse, et prend alors l'appellation bio DME. En Suède, le groupe Volvo a construit, avec un consortium national, une usine de fabrication de bio DME, pour des essais qui vont durer deux ans, en collaboration avec l'Agence suédoise de maîtrise de l'énergie. L'intérêt du DME est aussi national : il peut être produit à partir de résidu de pâte à papier, or la Suède a une forte industrie papetière.

“Les véhicules sont très proches de véhicules classiques, met en avant Stéphane Gonnand. De plus, le niveau sonore est réduit, il y a moins de cliquetis et d'explosions.” Volvo affirme que le bio DME produit 95 % de CO₂ de moins que le gasoil, très peu de polluants, a un meilleur rendement énergétique, et que les capacités de productions sont importantes : “En Suède, nous pourrions remplacer 50 % du gasoil.”

Le second carburant de substitution ayant passé les tests Volvo est le méthane, mais l'emballage est moindre : “Le méthane peut être produit en bio également, c'est-à-dire à partir de déchets, explique Stéphane Gonnand. Il peut remplacer le gasoil mais en régional, c'est-à-dire dans un rayon de 500 kilomètres. Cela concerne en clair un véhicule qui rentre à la base logistique tous les soirs. Nous allons prendre une décision à propos du méthane en fin d'année, mais il reste des problèmes techniques liés à la pureté du gaz.”

D'autres équipes rencontrent moins de problèmes avec le gaz, comme Iveco, constructeur au sein de la maison italienne Fiat : l'Italie a roulé tôt avec du gaz naturel et représente un marché très important. “Nous avons déjà atteint la norme euro 6 avec nos véhicules au gaz naturel, annonce Clément Chandon. Dès 2007, un moteur avait atteint ce niveau. Nous sommes même un tiers en deçà des limites.” Le gaz naturel rejette entre 5 et 15 % de CO₂ de moins dans l'atmosphère, et les véhicules GNV (gaz naturel pour véhicules) font deux fois moins de bruit.

Dans le transport de marchandises, ils restent relativement marginaux. Sur 5 000 poids lourds, Iveco en vend environ 150 au GNV. “Ces dernières années, nous n'avons vendu ces véhicules que pour les missions de service public comme la collecte des déchets ou le transport de personnes, précise Clément Chandon.

Mais le transport de marchandises est en train de se tourner vers le GNV. Si la technologie est nettement plus chère, à la différence des autres solutions propres, elle offre un bon retour sur investissement, car le gaz naturel est moins cher que le gasoil.” Iveco compte effectuer une remise publique de clés lors du salon Solutrans au futur propriétaire de 40 tonnes roulant au GNV.

“Un autre avantage est que le méthane peut être produit à partir de déchets, station d’épuration, déchets ménagers, algues vertes..., conclut Clément Chandon. Ce bio méthane n’émet pas de CO2 et est économiquement accessible, à peu près au même prix que le gasoil, un peu plus cher que le gaz naturel.”

Le problème majeur est celui du ravitaillement des véhicules, mais le constructeur compte démarrer en mai de l’année prochaine la production en série de tracteurs qui utilisent du gaz naturel ou du bio méthane sous forme liquéfiée, ce qui permettra de couvrir du transport longue distance. Ainsi, avec du bio méthane liquéfié, un 40 tonnes pourrait parcourir 1 000 km entre deux pleins sans émettre de CO2.

La convergence d’intérêts

Mais toutes ces technologies ont un coût : une “simple” remise aux normes fait grimper le prix d’un camion de 5 à 7 %. L’électrique est trois fois plus cher que le thermique, l’hybride deux fois plus, les véhicules circulant au gaz 20 à 30 % plus chers, d’après Clément Chandon. “La recherche et le développement bénéficient d’un soutien financier (le Predit 4 a levé 400 millions d’euros) via les agences de l’Etat, explique Bernard Favre, mais au final, ce sont les clients et les contribuables, toute la société qui paye.”

Sauf que, nuance la FNTR, les transporteurs, qui sont pour beaucoup des PME, n’ont parfois pas les armes pour répercuter les hausses des prix sur les factures de certains clients, comme les géants de la distribution dont ils assurent la livraison.

La filière se voit de plus soumise à une série de taxes au titre de la protection de l’environnement. Une nouvelle directive européenne va ainsi autoriser les Etats à moduler les tarifs de péage en fonction du coût externe des camions, c’est-à-dire des nuisances (pollution et bruit) générées : il s’agit de “l’éco-vignette”. “L’éco-taxe”, prévue pour 2013, issue du Grenelle de l’environnement, a quant à elle été amèrement rebaptisée par les professionnels “taxe poids lourds”.

Verdict de Nicolas Paulissen : il faut aller là où les intérêts environnementaux rejoignent les intérêts économiques de la filière. “Il faut diminuer la consommation de carburant et améliorer la performance des véhicules”, explique-t-il. Les améliorations vont donc concerner le moteur, mais aussi le pneumatique, qui entre pour un tiers dans la consommation de carburants. Les équipementiers sont invités à concevoir des carrosseries plus légères. Le comportement humain est primordial : il faut développer l’éco-conduite, qui permet une économie de carburant comprise entre 5 et 10 %, et qui pourra être favorisée par les infrastructures routières, comme les panneaux à message variable, par exemple, ou l’informatique embarquée.

Les entreprises essaient d’optimiser la gestion des flux en éliminant, par exemple, les retours à vide. Enfin, la filière pousse dans le sens d’une augmentation des volumes de transports. Le 44 tonnes a été autorisé cette année pour l’alimentaire et l’agroalimentaire, il le sera en 2013 pour le transport de tous les autres produits. Volvo promet même les 60 tonnes, qui sillonnent déjà les routes suédoises.

“Plus vous pouvez transporter de marchandises, moins vous avez besoin de camions”, énonce Nicolas Paulissen. Les écologistes, qui plaident de leur côté pour le rail et le multimodal, y sont farouchement opposés. C’est le prochain défi des chercheurs et des pouvoirs publics : comment gérer l’accroissement du trafic pour éviter de réduire les efforts individuels à néant ?

« Trois Questions à Patrick CHOLTON, président de Solutrans et vice président de l'équipementier Resma »

« La sécurité et l'environnement poussent la filière à innover »

Quel sera le fil rouge du salon cette année ?

Deux thèmes : la sécurité et l'environnement. Ce sont ces deux objectifs qui poussent la filière camion à innover, or l'innovation est la clé de notre développement. En ce qui concerne la sécurité, la société de formation AFT IFTIM et la société de transport Norbert d'Entressangle détailleront ensemble les progrès faits par les chauffeurs : c'est assez impressionnant. Du point de vue de l'environnement, nous allons parler des progrès réalisés sur les moteurs, au niveau du rejet de particules par exemple. Il est vrai que nous avons une image vis-à-vis du grand public qui n'est pas bonne. C'est peut-être un peu de notre faute, car nous n'avons pas assez communiqué jusqu'à présent, mais nous allons le faire de plus en plus. Le camion a fait beaucoup de progrès, nous allons en faire la démonstration. Exceptionnellement, Solutrans sera ouvert au grand public. Il y aura également un espace formation pour les jeunes : la filière manque de main-d'œuvre.

A quel stade en est-on en matière de green trucks ?

La profession développe l'hybride et l'électrique. Cette évolution concerne surtout la livraison en milieu urbain : la livraison de nuit se fera à l'avenir en électrique. C'est en développement, les constructeurs sont globalement en avance. D'autres pistes sont explorées : les carburants alternatifs par exemple, mais ceux-ci restent marginaux. Certains véhicules sont équipés au gaz pour livrer en ville la nuit, mais ce n'est pas encore une habitude, et cela ne va pas changer du jour au lendemain. Il faut davantage compter sur les innovations technologiques et les constructeurs. Par exemple, l'allègement du poids des véhicules. En utilisant des carrosseries plus légères, les véhicules pèsent moins lourd et consomment moins de carburant. La conduite est également importante. Tous les pneumatiques se développent aussi dans le sens de l'environnement. Par ces innovations, nous arrivons à réduire les nuisances.

Quels sont les freins selon vous au développement de la filière ?

Les freins sont essentiellement économiques. Il va y avoir de plus en plus de marchandises à transporter dans les années à venir. 85 % d'entre elles sont déjà acheminées par camion. Il faudra plus de capacité. Et le parc français doit aujourd'hui être renouvelé. Les transporteurs ont-ils vraiment les moyens ? Dans le contexte actuel, quels investissements, quels emprunts peut-on faire ? Le risque est que les banques ne prêtent pas aux PME qui veulent investir dans l'innovation. A part les constructeurs qui sont de grandes entreprises, la filière camion est une affaire de PME : équipementiers, transporteurs, etc. C'est un secteur qui a été en très grande difficulté en 2008-2009. On a peur que l'année 2012 ne soit pas bonne. Alors que la demande est très forte, en raison des commandes sur Internet notamment. Les 3,5 tonnes marchent très fort. Mais il faut que les transporteurs puissent augmenter leur capacité, donc investir. Le député de l'Aine Xavier Breton, sensibilisé à notre problème, a créé un comité de défense du camion. En participant à des tables rondes, nous allons faire remonter les besoins de la profession. Soixante-sept députés de tous bords l'ont rejoint.

**Solutrans se tiendra du 19 novembre au 3 décembre 2011 à Eurexpo Lyon.*

**« France Nature Environnement regrette la minoration de la
taxe poids lourds en Bretagne »**

Parution	Ouest France – 16/11/11
Auteur (s)	NC
Photo (s)	Néant

France Nature Environnement (FNE), qui fédère 3 000 associations de protection de la nature, a regretté, ce mercredi, que les députés aient minoré le taux de l'écotaxe poids lourds pour la Bretagne, estimant que cette modification « vide le dispositif de sa substance ».

Les élus bretons souhaitaient que la Bretagne, qu'ils estiment excentrée par rapport à d'autres régions, paye un taux moindre. Un amendement précise que « la minoration des taux kilométriques est portée à 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage », au lieu de 25 % actuellement. Les autoroutes ne sont pas payantes en Bretagne.

Dans un communiqué, Michel Dubromel, vice-président de FNE en charge des transports, estime que ce « coup de rabot met en péril le dispositif », puisque l'avantage compétitif sera « rétabli pour le transport routier ». Il relève encore que « les recettes prévues pour la taxe kilométrique poids lourds sont déjà faibles au regard de ce qui est pratiqué chez nos voisins ».

NOUVELLES TECHNOLOGIES – NOUVEAUX MODELES

« Poids lourds : bientôt des équipements d'aide à la vigilance obligatoires ? »

Parution	Nouvelobs.com – 09/11/2011
Auteur (s)	Eric Bergerolle
Photo (s)	 <p style="text-align: center;">Capteur de présence dans l'angle mort chez Volvo Trucks © Volvo</p>

20 % des accidents mortels de la circulation sont dus à la somnolence au volant. Des discussions sont en cours à l'échelon européen afin de savoir si certains équipements d'aide à la vigilance ne pourraient être rendus obligatoires. Rappel des faits.

Sur autoroute, un accident mortel sur trois est dû à la somnolence, selon l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA). Sur l'ensemble du réseau, cette proportion est de un sur cinq. Une statistique valable non seulement pour la France, mais pour toute l'Europe. Encore faut-il préciser que ces chiffres ne tiennent compte que des accidents où seule la somnolence était impliquée de manière certaine. **Elle est parfois masquée par d'autres facteurs comme la vitesse, l'ébriété ou la prise de stupéfiants** (médicaments compris).

Si, du fait de leur expérience, de leur formation et de la réglementation sociale (arrêts obligatoires, temps de repos), **les conducteurs européens de poids lourds sont moins sujets à la somnolence que les automobilistes**, c'est plutôt leur **vigilance** qu'il faut maintenir dans des conditions de circulation parfois monotones.

Des équipements existent déjà, dont la diffusion s'étend à mesure du renouvellement du parc : en plus des radars associés au régulateur de vitesse, aux capteurs de présence dans l'angle mort et des avertisseurs de franchissement involontaire de ligne (tous équipements connus des automobilistes), les chauffeurs routiers bénéficient parfois d'alarmes sonores en cas de signes de fatigue. Elles s'appuient sur les relevés des capteurs de pression installés au niveau du volant ainsi que des pédales d'accélérateur et de frein.

Toutefois ces aides à la conduite ne sont pas obligatoires et leur adoption relève encore du bon vouloir des transporteurs comme de la politique d'équipement des constructeurs.

D'autres équipements sont en phase de développement. Volvo Trucks a présenté en juin dernier un système baptisé AQuA (*Automated Queue Assistance*). A base de caméras et de capteurs, cet assistant peut prendre le relais du conducteur dans les embouteillages, où la conduite est à la fois monotone et stressante. Le système réduit alors la fatigue du conducteur au volant et améliore la sécurité.

« Première en France : un poids lourd roule au gaz naturel liquéfié »

Parution	Libération – 18/11/2011
Auteur (s)	AFP
Photo (s)	 <p>Un camion de 38 tonnes roulant au gaz naturel liquéfié, "l'alternative la plus crédible au gazole", a été présenté vendredi à Benesse-Mareme (Landes), a indiqué le groupe GDF Suez (© AFP Derrick Ceyrac)</p>

BENESSE-MAREMNE (LANDES) (AFP) - Un camion de 38 tonnes roulant au gaz naturel liquéfié, "l'alternative la plus crédible au gazole", a été présenté vendredi à Benesse-Mareme (Landes), a indiqué le groupe GDF Suez.

Les études avaient débuté en 2010 et depuis trois semaines, un prototype construit par "Iveco France", est testé en situation réelle par un transporteur sur les routes des Landes et des Pyrénées-Atlantiques.

"C'est révolutionnaire, c'est l'alternative la plus crédible au gazole!" selon Laurent Delolme, de GNVERT (groupe GDF Suez), leader français de la distribution de gaz naturel pour véhicule. Stocké dans une citerne sous forme liquide à moins 160°, le carburant gaz naturel permet une autonomie de 1.000 km pour les poids lourds. Le plein du réservoir est ensuite assuré avec une pompe. "Les émissions de CO2 seraient ainsi diminuées de 15 %, il n'y aurait aucun rejet de particules fines responsable des maladies respiratoires", a affirmé M. Delolme.

Pour Patrick Mendy, transporteur landais à la tête de 300 camions basé à Benesse-Mareme, "ce gaz liquide est l'avenir et va permettre de réduire nos bilans carbone". Selon lui, "les camions sont deux fois plus silencieux et plus ça va, plus il y a d'incertitudes avec les coûts du gazole". Les transports Mendy comptent, d'ici un an et demi, l'utiliser au quotidien.

Pour l'instant, ce prototype coûte 25 à 30.000 euros de plus qu'un camion roulant au diesel. Mais, à partir de juin, Iveco France compte le produire en série. Cette technique, pratiquée depuis quelques années aux Etats-Unis et au Canada, est la même que celle qui est utilisée dans le monde médical avec l'azote liquide.

Depuis une quinzaine d'années, 2.300 bus et plusieurs centaines de camions poubelles circulent avec du gaz naturel liquéfié. GNVERT n'envisage pas pour le moment de réseau de distribution pour les particuliers.

**«Mercedes-Benz investit 2 milliards d'euros
dans ses nouveaux camions »**

Parution	L'Usine nouvelle.fr –11/11/2011
Auteur (s)	Olivier Cognasse
Photo (s)	 <p align="center">© D.R.</p>

Les premières commandes du nouvel Actros arrivent chez les transporteurs. Produite sur le site allemand de Wörth, cette nouvelle gamme de poids-lourds a demandé dix ans de développement.

Une ville dans la ville ! A la sortie de Karlsruhe (Bade-Wurtemberg), la première ville européenne à avoir développé un réseau de tram-train, se trouve un site immense de 300 hectares construit dans les années 60. Ce que l'on pourrait qualifier de la plus grande usine de camions au monde.

C'est là que le mythique fabricant allemand des voitures marquées de l'étoile à trois branches produit une grande partie de ses camions. Entre robotisation et production manuelle, les trois lignes ont intégré la nouvelle gamme des camions Actros.

Et comme on ne sort une nouvelle gamme de camions que tous les quinze ans, il faut y mettre les moyens. *"Nous avons investi 2 milliards d'euros/ 1 milliard pour le développement et 1 milliard en outils de production"*, précise Jürgen Olberding, un des chefs de production de l'usine.

Le site, qui emploie 11 000 personnes, dont 20 % de transfrontaliers français, peut produire 400 poids lourds par jour. Il approvisionne essentiellement le marché européen et accessoirement l'Amérique du sud.

PAS PLUS DE DEUX CAMIONS JUMEAUX

Le début du projet remonte à une dizaine d'années pour sa phase d'études et à trois ans pour la mise en place de la production. Développé à partir d'une feuille blanche, le nouvel Actros répond aux futures normes d'émissions Euro VI qui entreront en vigueur en 2014.

Le site de Wörth produit chaque camion selon les vœux de chaque client avec les spécifications demandées. Il ne sort quasiment jamais un camion identique. Au cours d'une année, pas plus de deux camions jumeaux quittent les chaînes de production.

De nouvelles infrastructures logistiques avec un bâtiment automatisé pour les pièces de petite taille et des postes sur les trois lignes ont été réalisées pour absorber la nouvelle gamme. L'organisation industrielle a été revue pour produire les gammes Atego, Axor, et Actros. La robotisation est très présente

dans la phase de fabrication des cabines.

Ensuite, l'assemblage est réalisé manuellement à 95 %. Seuls les moteurs sont produits sur d'autres sites, notamment à Mannheim (Bade-Wurtemberg). Mille emplois ont été créés, sans parler de la formation de 2 500 salariés. *"Nous sommes le deuxième plus gros employeur du Land"*, se félicite-t-on chez le constructeur.

Les premières livraisons ont commencé fin octobre et le premier client livré a été la société de transport et de logistique française Transalliance, avec un camion Actros Euro VI. Tout un symbole. La France est le premier marché européen de Mercedes-Benz après... l'Allemagne.

DIVERS – IMAGE DE LA FILIERE

« Cet appareil traque les camions en surcharge »

Parution	Le Parisien – 15/11/2011
Auteur (s)	Olivier Arandel
Photo (s)	 <p style="text-align: center;">AUTOROUTE A1, THIERS-SUR-T HÈVE, la semaine dernière. Ce nouveau boîtier en cours de test et d'homologation contrôlera les poids lourds en surcharge, mais aussi les excès de vitesse.</p>

Une nouvelle déclinaison du radar vient de faire son apparition sur l'autoroute A 1. Dans le sens Paris-Lille, peu après la sortie du Parc Astérix, à Thiers-sur-Thève, une drôle de cabine flanquée de deux yeux ronds scrute le trafic.

Un nouvel outil dans l'arsenal du contrôle de vitesse? Pas seulement. Dans le jargon des spécialistes, il s'agit d'une station de pesage dynamique. L'appellation est assez ésotérique. La Sanef, concessionnaire de l'A 1 qui héberge ce nouveau matériel, précise que l'appareil sert « à détecter les poids lourds en surcharge », mais aussi les excès de vitesse, grâce à un dispositif particulièrement discret.

Une trentaine d'autoroutes sont déjà équipées de ce système

Outre cette petite boîte, un ensemble de capteurs ont été posés sous la chaussée. Pour l'instant ce matériel, installé à la demande du ministère des Transports pour lutter contre les délits routiers, n'est pas encore en fonctionnement. Après une période de test, il devrait flasher en toute discrétion à la fin de l'année.

Concernant les excès de vitesse, ce matériel n'est pas encore définitivement homologué pour verbaliser proportionnellement au dépassement de vitesse. Les conducteurs se verront donc dresser une amende, mais sans retrait de points pour le moment. Une trentaine d'autoroutes sont déjà équipées de ce système en pleine croissance. L'A1 dispose déjà d'un exemplaire similaire dans le Nord. L'autoroute la plus fréquentée d'Europe était toute désignée pour expérimenter ce dispositif redoutable. Chaque jour, sur les 220000 véhicules qui prennent l'A1, 37000 sont des poids lourds. Le tronçon Paris-Senlis est l'un des plus chargés.

Le peloton de gendarmerie de l'autoroute note que les dépassements de charge sont « surtout flagrants sur les camionnettes de déménagement », qui échappent au dispositif de contrôle automatisé des poids lourds. « Nous avons déjà contrôlé des camionnettes qui accusaient une surcharge de trois tonnes. Là se situe le véritable danger en termes de sécurité. La structure du camion est vraiment fragilisée. Il suffit qu'un pneu éclate et c'est l'accident grave. »

« Episodes neigeux : un filtrage des poids lourds de moins de 19 tonnes va être expérimenté »

Parution	WK-transport-logistique.fr – 16/11/2011
Auteur (s)	Anne Kerriou
Photo (s)	 <p>Pour faciliter le trafic routier en cas de fortes tombées de neige, les saleuses seront équipées de GPS. © Fotolia</p>

La pagaille dans les transports, provoquée par les chutes de neige exceptionnelles lors de l'hiver 2010, a laissé au gouvernement un souvenir... cuisant ! Afin d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise, 15 mesures avaient été annoncées en janvier 2011. Selon le ministre des Transports, Thierry Mariani, elles sont aujourd'hui opérationnelles.

Fluidification du trafic

Dans le transport routier, le plan de préparation aux intempéries hivernales se traduit notamment par "une fluidification du trafic des poids lourds". L'idée de mettre en oeuvre une disposition nationale pour autoriser la circulation de véhicules dotés d'équipements spéciaux a été écartée.

En revanche, une circulaire relative au tri de ces véhicules a été diffusée afin de permettre aux préfets de zone de défense et de sécurité de filtrer les poids lourds de moins de 19 tonnes non articulés "en fonction du contexte local, de la disponibilité des forces de l'ordre et de la configuration du réseau". Cette mesure est prise à titre expérimental et sa pertinence sera évaluée à l'issue de la période de viabilité hivernale 2011-2012.

La circulaire précise que ces dérogations doivent être "prises suffisamment tôt et avec précision afin que les forces de l'ordre et les conducteurs de poids lourds (y compris étrangers), puissent prendre les dispositions nécessaires".

Investissements en équipements et matériels

Le plan de préparation dans le transport routier comprend par ailleurs un renforcement des moyens matériels avec notamment une augmentation du stockage de sel par les services gestionnaires pour permettre une autonomie de 8 jours et l'équipement des saleuses en GPS pour faciliter l'organisation des circuits de déneigement.

C'est aussi le cas dans le transport aérien, en particulier sur les aéroports parisiens. ADP a multiplié par deux ses stocks de glycol et investi dans des machines de dégivrage et des engins de déneigement.

Un bémol dans le transport de voyageurs

Le ministère des transports souligne enfin que "les opérateurs de transports collectifs, RATP, SNCF et RFF, ont également pris des dispositions pour renforcer les capacités de l'infrastructure ferroviaire à supporter les intempéries

hivernales".

Lors de la présentation de l'état des lieux du dispositif, Thierry Mariani a toutefois déploré que le STIF, l'autorité organisatrice des transports franciliens dirigée par le socialiste Jean-Paul Huchon, n'ait pas voulu choisir parmi les itinéraires de bus à déneiger en priorité. Les sujets techniques n'en sont pas moins politiques...