

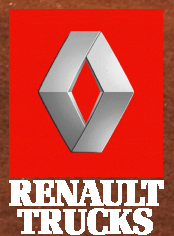
**RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER**

**ENGAGEMENTS, ACTIONS,  
PROPOSITIONS POUR  
L'ENVIRONNEMENT**

**DIRECTION  
DE LA COMMUNICATION COPORATE**

SEPTEMBRE 2009

[www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)



# ENGAGEMENTS, ACTIONS, PROPOSITIONS POUR L'ENVIRONNEMENT

Contribuer à réduire de façon durable l'impact du transport routier de marchandises (TRM) sur l'environnement est l'un des grands défis que Renault Trucks doit relever avec l'ensemble des acteurs d'un secteur. Or celui-ci est pris dans des courants contradictoires : il lui faut répondre au besoin croissant de mobilité des marchandises et prendre en compte une sensibilité exacerbée des opinions publiques aux nuisances qu'il occasionne. Une gageure dans une société où le citoyen refuse ce que le consommateur exige et agite le spectre de l'insécurité et de la pollution.

L'activité même de Renault Trucks, essentiellement faite d'assemblage, est très peu polluante. En revanche, l'exploitation des véhicules qu'il produit génère des nuisances. Pour réduire celles-ci, tout au long du cycle de vie des camions, Renault Trucks mobilise d'importants moyens humains et financiers.

L'industrie du camion a obtenu des résultats spectaculaires sur la diminution de la pollution locale des véhicules. En Europe, l'application successive des normes EURO a eu pour effet une spectaculaire diminution des émissions du transport routier de marchandises, malgré l'augmentation du trafic.

Ainsi, depuis 1990 et l'introduction de la première norme (EURO 0), les niveaux d'émission ont été divisés par 5 à 20 selon les substances : plus de 70 % sur les oxydes d'azote (NOx), plus de 80% sur les hydrocarbures imbrûlés (HC) et le monoxyde de carbone (CO) et plus de 90 % sur les particules (PT). **Au global et en quinze ans, pour un volume de véhicules x kilomètres en augmentation de près 40 % en Europe, les émissions auront de leur côté diminué de plus de moitié !**

Enfin, face à un défi planétaire du dérèglement climatique lié aux émissions de CO<sub>2</sub>, Renault Trucks poursuit ses efforts pour proposer des véhicules toujours moins consommateurs de carburant et des solutions alternatives au gazole. L'entreprise développe des propositions concrètes et s'associe à l'action conjointe de l'ensemble des parties prenantes du transport routier de marchandises.

Pour contribuer à l'avènement de solutions de transports efficaces et durables, Renault Trucks applique une politique environnementale assise sur des engagements précis et un système de management rigoureux. Pour Renault Trucks la protection de l'environnement est un facteur de progrès.



# SOMMAIRE

Renault Trucks : un engagement pour l'environnement page 4

- La force de l'engagement en quatre axes stratégiques
- Agir et convaincre

Renault Trucks : des actions concrètes page 7

- Des camions "propres" dans des usines "propres"
- Protéger la qualité de l'air : un pari gagné
- Maîtriser les émissions de CO2 : le nouveau grand défi du TRM
- Développer les énergies alternatives : les voies d'avenir
- Pour une mobilité durable des marchandises en ville

Renault Trucks : des propositions pour relever un défi de société page 12

- Prendre et déployer des initiatives conjointes

Annexes page 14

- 10 chiffres à retenir pour changer de regard sur le camion
- Étude IPSOS/Renault Trucks sur l'image du camion et ses impacts environnementaux, auprès de l'opinion publique française (2006)



# UN ENGAGEMENT POUR L'ENVIRONNEMENT

## La force de l'engagement en 4 axes stratégiques

Renault Trucks met en œuvre une politique environnementale qui s'appuie sur 4 axes stratégiques :

- La certification Iso 14001 de 100 % des sites industriels.
- Le développement de nouvelles technologies et de nouveaux produits économes en carburant à l'impact minimal sur l'environnement.
- La réduction des nuisances et la préservation des ressources naturelles sur les sites.
- La communication en toute transparence sur la politique environnementale et ses résultats.

## Agir et convaincre

Renault Trucks a instauré dans chacune de ses entités un système de management environnemental avec le souci permanent mobiliser l'ensemble de ses collaborateurs autour de la cause commune de la préservation de l'environnement.

### ■ Des réflexes individuels pour une cause commune

Renault Trucks déploie un important dispositif d'information et de sensibilisation de ses collaborateurs (campagnes de communication, points d'accueil environnement et affichage dans les Unités Élémentaires de Production...) pour faire comprendre les enjeux environnementaux. Les salariés mettent en œuvre sur leur lieu de travail des bonnes pratiques au quotidien, comme par exemple éteindre l'éclairage lorsque la lumière naturelle est suffisante, adapter les niveaux de chauffage, éteindre les ordinateurs en fin de poste. Ils ont par ailleurs développé un réflexe systématique de recherches de progrès dans ce domaine.

L'organisation des usines garantit l'implication de tous dans la protection de l'environnement : chaque site dispose d'un réseau Environnement avec des responsabilités et des missions définies (Directeur de site, managers, responsable environnement, animateur environnement, correspondant dans les UEP, missionnés au plus près du terrain). Le service environnement de Renault Trucks veille à diffuser les bonnes pratiques dans les sites.

### ■ Le management environnemental, moteur de progrès

Le Système de Management Environnemental (SME) de Renault Trucks veille à ce que l'outil industriel produise dans les meilleures conditions de respect de l'environnement au voisinage des sites, tout en gérant avec précision les besoins en eau et en énergie. Placé sous la coordination du Secrétariat Général, le SME s'appuie sur une organisation propre dont l'objectif est d'injecter le plus de responsabilités possibles à tous les niveaux de la hiérarchie.

Un ensemble de documents et d'actions accompagne et structure la mise en place du SME :

- **le Manuel Environnement Entreprise (MEE)** qui décrit le système de management environnemental de l'entreprise ;
- **des Recueils Environnement Sectoriels (RES)** qui déclinent le contenu du MEE à chaque entité ;

- **le Programme de Management Environnemental** qui contient les actions de progrès à réaliser dans chaque entité ;
- **une veille réglementaire**, assurée par le service Environnement ;
- **le système documentaire**, géré sous forme de procédures et d'instructions opérationnelles ;
- **le Plan de Surveillance et de Mesurage** qui recense les contrôles réglementaires et de fonctionnement ;
- **le Plan d'Urgence** qui donne la capacité à réagir aux situations d'urgence et précise les conduites à tenir ;
- **les objectifs**, affichés dans tous les secteurs.

## ■ Des sites certifiés ISO 14001

Chacun des sites tertiaires et de production de Renault Trucks est certifié ISO 14001<sup>1</sup>. Cette certification fait l'objet d'un audit de renouvellement tous les trois ans.

Ce processus d'amélioration continue au service de l'environnement se déploie en quatre phases :

- **La planification** : des objectifs sont fixés site par site, après une analyse des impacts environnementaux de l'activité et le recensement des obligations réglementaires. Un Programme de Management Environnemental est alors établi.
- **La mise en œuvre** et le fonctionnement de ce programme conduisent les entités vers une maîtrise opérationnelle de leurs actions en faveur de l'environnement et une capacité à prévoir les situations d'urgence et à y réagir avec efficacité.
- **Le contrôle** engage à dresser des bilans des actions en cours pour détecter les défauts de conformité et orienter les audits en conséquence. Une fois certifiée, chaque entité fait l'objet d'un audit de renouvellement tous les trois ans et d'un audit de suivi une fois par an réalisé par un organisme extérieur (AFAQ ; AFNOR Certification).
- **L'action corrective** : les écarts relevés lors des différents contrôles font l'objet d'actions spécifiques de progrès pour une conformité durable aux exigences de la norme.

L'usine de Bourg en Bresse, installée sur un "site vert", a été le premier site de Renault Trucks certifié ISO 14001 en juin 2001. De nombreuses actions ont concouru à ce résultat : formation des salariés, chantiers pilotes pour le tri à la source des déchets industriels banals (DIB), installation des bacs de rétention, d'armoire vertes pour le stockage des produits chimiques, du matériel antipollution, etc. A ce jour, 94% des déchets industriels banals (D.I.B.) ont été revalorisés ou recyclés et la consommation d'eau, d'électricité et de gaz aura été réduite de 50 % entre 2003 et 2008.

## ■ L'implication du réseau, des fournisseurs et des partenaires

La période d'exploitation des camions fait également l'objet d'une grande attention de la part de Renault Trucks. Entretien et réparation sont des activités génératrices de nombreux déchets et l'engagement de l'entreprise est partagé par tous ses partenaires. Renault Trucks a mis en place un standard opérationnel de l'environnement dans tout son réseau (1 500 points de vente et de service dans le monde, dans plus de 100 pays) qui respecte des critères précis liés au tri des déchets, aux consommations d'énergie et à la prévention des risques environnementaux. Renault Trucks demande aussi à ses fournisseurs d'être certifiés ISO 14001 ou de s'engager dans une action de progrès continu.

## ■ Le recyclage pris en compte dès la conception

<sup>1</sup> La norme internationale ISO 14001 a été rédigée en septembre 1996 sous l'égide de l'International Standard Organisation. Elle prescrit les exigences relatives à un Système de Management Environnemental (SME) permettant à un organisme de formuler une politique et des objectifs prenant en compte les exigences législatives et les informations relatives aux impacts environnementaux significatifs.

La conception des camions de Renault Trucks prend en compte la perspective de leur recyclage en fin de vie. Elle s'appuie sur la sélection de matériaux ne contenant pas de substances indésirables, choisis en fonction des filières de recyclage existantes. Les pièces sont clairement marquées selon leur nature et l'accès aux composants est étudié pour en faciliter l'extraction. Aujourd'hui, l'ensemble de la gamme des véhicules est recyclable à plus de 90 %. Renault Trucks s'attache aussi à développer des partenariats pour revaloriser toujours mieux et plus les véhicules en fin de vie.



# DES ACTIONS CONCRETES

## Des camions "propres" dans des usines "propres"

Les sites industriels de Renault Trucks sont économes de l'énergie et des ressources naturelles. Ils font la chasse au gaspillage et traitent leurs rejets liquides et gazeux. L'outil productif et les processus industriels ont été modelés pour fabriquer les véhicules dans des usines « propres » organisées pour réduire la production de déchets.

Renault Trucks a atteint 47% d'économies d'énergie par unité produite entre 2003 et 2008 en optant pour des technologies plus performantes (changement de processus, éclairages plus économiques, nouvelles chaudières, amélioration de l'isolation, nouveaux portails d'accès, doubles vitrages, etc.) et en menant des actions comportementales (baisse du chauffage la nuit, arrêt de certains compresseurs le week-end, arrêt des appareils en veille, etc.)

L'entreprise s'est aussi engagée dans le développement de la production d'énergie renouvelable, avec notamment la mise en place de centrales photovoltaïques sur des bâtiments et l'installation de parkings couverts également de panneaux solaires sur certains de ses sites. Renault Trucks attache aussi beaucoup d'importance à la préservation des ressources en eau et est passé d'une consommation de 50 m<sup>3</sup> par unité produite à 14 m<sup>3</sup> par unité produite de 2003 à 2008.

L'usine de Vénissieux (Rhône) a mis en œuvre en 1996 une alternative à l'incinération des fluides de coupe et des lessives usagées : une première en Europe. Limoges est l'unique site européen abritant une activité d'échange standard dont le principe général est « zéro rejet liquide ». L'usine de Blainville (Calvados) a ouvert en 2005 une nouvelle installation de cataphorèse et mastics qui constitue une avancée remarquable en termes de traitement de surface et de maîtrise des rejets. Sur ce site industriel qui abrite une réserve naturelle, une nouvelle unité de peinture a été inaugurée en 2009. Elle réduit l'utilisation de solvants de 25 % et la consommation d'électricité de 20 %.

De nombreuses initiatives ont permis d'obtenir des résultats probants sur les différents sites quant à la valorisation des déchets : réduction des déchets et tri systématique font partie des préoccupations quotidiennes de chacun. Les usines recyclent ou valorisent 94% des D.I.B. (déchets industriels banals.) L'utilisation de la biotechnologie dans le traitement des boues de peintures a été généralisée aboutissant à une réduction de celles-ci de 40 %.

## Protéger la qualité de l'air : un pari gagné

De spectaculaires progrès ont été accomplis dans la réduction des émissions de polluants des moteurs de poids lourds. Entrées en vigueur en 1990, les normes européennes, dites EURO, contraignent les constructeurs à des abaissements réguliers des niveaux d'émission de polluants atmosphériques (oxydes d'azote ; particules ; hydrocarbures imbrûlés ; monoxyde de carbone). Ainsi, tous les véhicules produits depuis le 1er octobre 2009 répondent-ils à la norme Euro V. Les normes se succèdent très rapidement et Renault Trucks se prépare actuellement à la future échéance de 2013 (Euro VI).

Sous l'effet de cette réglementation, les émissions de NOX et de particules des camions ont chuté de -70% à 90% en 20 ans.

Le respect des normes exige des efforts financiers et techniques considérables de la part des industriels. Afin de conformer ses moteurs aux normes les plus récentes, Renault Trucks a opté pour la technologie SCR (Selective Catalyst Reduction). Le système SCR convertit les oxydes d'azote en vapeur d'eau et en azote inoffensifs au moyen d'une solution d'urée pulvérisée dans le courant de gaz d'échappement

chaud. Grâce à cette technique, le moteur conserve ses performances et voit sa consommation de gazole réduite.

## Maîtriser les émissions de CO<sub>2</sub> : le grand défi

Directement liées à la consommation des énergies fossiles, les émissions de CO<sub>2</sub> contribuent à l'effet de serre, agent du réchauffement climatique. C'est aujourd'hui la principale préoccupation environnementale de l'industrie du transport routier de marchandises. L'enjeu est double : réduire la consommation de carburant c'est-à-dire améliorer le rendement de l'énergie et donc limiter les émissions de CO<sub>2</sub> d'une part ; réduire le recours aux hydrocarbures pour ménager les ressources d'autre part.

D'une manière générale, le transport routier de marchandises se fait déjà à émission de CO<sub>2</sub> réduite, l'exploitation saine d'une entreprise dans ce secteur réclamant une consommation de gazole la moins élevée possible. Tout en améliorant constamment la productivité du camion, les constructeurs l'ont rendu toujours moins "gourmand." C'est ainsi que depuis 1960, on constate que :

- la vitesse moyenne des camions a été multipliée par 2,
- leur puissance a pratiquement triplé,
- leur consommation moyenne a été divisée par 2.

Renault Trucks a doté ses gammes de véhicules d'une nouvelle génération de moteurs particulièrement sobres. Pour permettre aux transporteurs d'améliorer ces gains, Renault Trucks propose Optifuel Solutions, un ensemble de produits et de services parmi lesquels on trouve un programme de formation à la conduite rationnelle (Optifuel Training), et un logiciel de mesure et d'analyse des données d'exploitation du véhicule (Optifuel Infomax) qui permet un suivi précis de son utilisation et de sa consommation de gazole.

En 2009, Renault Trucks a créé une première en mettant sur le marché le modèle Premium Optifuel : un tracteur 4x2 Premium Route Euro V de 460ch équipé de toutes les options favorables aux économies de carburant, accompagné d'Optifuel Training et d'Optifuel Infomax. Des essais comparatifs en conditions d'exploitation entre un véhicule standard conduit par des chauffeurs non formés et le Premium Optifuel piloté par d'autres ayant suivi le programme Optifuel Training ont fait apparaître un écart de consommation de - 6,4 %, résultat certifiés par le TÜV.

Enfin, dans le cadre de ses travaux de recherche, Renault Trucks a mis au point un démonstrateur Optifuel Lab qui prouve que des gains de consommation supérieurs à 10 % sont possibles moyennant, entre autres, un travail approfondi sur l'aérodynamisme de l'ensemble articulé tracteur et semi-remorque.

## Développer les énergies alternatives

Renault Trucks propose et étudie des véhicules exploitant des énergies de substitution, avec la conviction que la solution unique n'existe pas. Le tout gazole ne trouvera son alternative que dans la recherche de technologies combinées ou de réponses adaptées aux différents usages des transports routiers de marchandises.

### ■ Le Gaz Naturel Véhicule (GNV)

Le gaz naturel véhicule (GNV) contient majoritairement du méthane. Les moteurs au GNV rejettent très peu de NOx, pas de particules, d'hydrocarbures imbrûlés que les moteurs diesel, mais ceux-ci sont moins toxiques. Le GNV ne produit pas ou peu de polluants non réglementés toxiques, comparés au gazole. Les rejets de CO<sub>2</sub> des véhicules au GNV sont comparables à ceux des diesels, voire moins élevés, à puissance moteur égale.

Les véhicules lourds fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) font moins de bruit et n'émettent pas d'odeur : ils conviennent particulièrement aux transports urbains (transport de personnes, livraison, voirie, collecte de déchets). Afin de favoriser le développement d'un réseau de distribution dense et pratique du GNV, Renault Trucks est actif au sein de l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV).

### ■ La motorisation hybride

La chaîne cinématique hybride concilie les avantages du moteur diesel et du moteur électrique. Il est possible d'emmagasiner l'énergie produite lors du freinage ou de la décélération du véhicule et de la restituer lors des démarrages : un procédé qui se prête particulièrement aux véhicules d'entretien et de transport urbain (autobus, bennes à ordures ménagères, véhicules de distribution), avec des économies de carburant pouvant atteindre jusqu'à 35% en fonction des applications et des conditions d'utilisation.

En 2007, Renault Trucks a présenté Hybrys, un véhicule-concept urbain innovant exploitant une technologie hybride "parallèle" (un moteur thermique et un moteur électrique fournissent de la puissance aux roues selon plusieurs scénarios de répartition).

Depuis la fin de l'année 2008, une benne à ordures ménagères Renault Premium Distribution Hybrys-Tech fait l'objet d'une expérimentation en conditions réelles d'exploitation sur le territoire du Grand Lyon. A l'automne 2009, deux autres véhicules démonstrateurs ont rejoint le terrain : l'un chez Coca-Cola Belgique pour une application livraison de boissons ; l'autre dans le groupe Colas pour le transport pondéreux par bennes pour chantiers urbains.

### ■ L'électricité

D'un point de vue écologique, il s'agit d'une énergie qui n'entraîne aucune émission de polluants ou de CO<sub>2</sub> et rend les véhicules silencieux. Les moteurs électriques développés par PVI, partenaire du constructeur Renault Trucks, font mieux que répondre aux contraintes environnementales réglementaires. Leur autonomie est dimensionnée à la demande pour assurer une efficacité totale en milieu urbain.

Renault Trucks placera fin 2009 chez une dizaine de clients des prototypes d'un petit camion Maxity de 4,5 t de PTAC, 100 % électrique.

#### Offre commerciale de Renault Trucks

	Modèle	Type	PTAC	Moteur
GNV	<b>Midlum</b> Benne à ordures ménagères	4x2	12t	230ch 678Nm
			16t	
	<b>Midlum</b> Laveuse	4x2	12t	
			16t	
	<b>Midlum</b> Balayeuse	4x2	12t	
	<b>Midlum</b> Distribution	4x2	12t	
			16t	
<b>Premium Distribution</b> Benne à ordures ménagères	4x2	18/19 +1t	300ch 1166Nm	
	6x2*4	26t		
	<b>Premium Distribution</b>	4x2		18/19 +1t
6x2*4		26t		
Électricité	<b>Midlum</b> Livraison, aménagement paysager, service aéroports, ...	4x2	10.8t	
			16t	
	<b>Maxity</b>	R4x2	3,5t (4,5t)	



## Pour une mobilité urbaine durable des marchandises

Renault Trucks s'attache à traiter les nuisances environnementales des camions dans le cadre d'une réponse plus large aux défis de la mobilité de demain. A cet égard, ses équipes de recherche avancée ont développé une expertise reconnue dans le domaine du transport de marchandises en ville.

### ■ Le bon camion avec la bonne énergie, pour la bonne utilisation, au bon endroit

L'urbanisation croissante à l'échelle de la planète rend urgente la mise en œuvre d'une mobilité durable des marchandises en ville.

Renault Trucks a développé sa vision d'un système de transport respectueux de l'environnement, ménager des ressources énergétiques et mieux intégré au système urbain. Il repose les principes suivants :

- massification (plus de camions de moyen tonnages bien remplis et livrant en tournée)
- combinaison et d'optimisation des technologies et énergies disponibles (diesel, motorisation hybride, gaz naturel, électricité)
- intégration des véhicules dans un système de transport "intelligent" (communication véhicules-infrastructure.)

Dans une vision idéale, les marchandises sont d'abord massivement acheminées vers des plates-formes intermodales situées aux confins des aires urbaines.

Pour rallier des zones de dégroupage en périphérie, le meilleur outil reste un ensemble tracteur et semi-remorque productif à consommation de gazole réduite. Les travaux de recherche de Renault Trucks, portant notamment sur l'aérodynamisme des convois (Optifuel Lab), démontrent qu'il est possible de gagner plus de 10 % par rapport à un véhicule standard et d'éviter autant d'émissions de dioxyde de carbone.

Des entrepôts au centre-ville, ce sont des véhicules de 12 à 26 t qui prennent le relais. Ils sont propulsés soit au gaz naturel soit par une motorisation hybride diesel-électrique. Renault Trucks expérimente sur le terrain des camions hybrides (Renault Premium) qui, comparés à des véhicules classiques, permettent une diminution immédiate d'au moins 20 % de la consommation de gazole et des émissions de CO<sub>2</sub>.

Un seul véhicule de moyen tonnage bien chargé peut remplacer avantageusement plusieurs véhicules de capacité inférieure : c'est moins d'encombrement, moins de bruit, moins d'émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants et des économies d'énergie. Privilégier les livraisons en tournée avec de tels camions est un gage de performances économique et environnementale.

Le cœur des villes n'étant pas toujours accessible aux véhicules lourds, de petits camions hybrides ou 100 % électriques (prototypes Renault Maxity), avec une forte capacité de charge, sont parfaitement adaptés pour faire les tout derniers kilomètres dans des zones étroites ou protégées.

Enfin Renault Trucks sait faire communiquer les véhicules entre eux, avec leurs bases et les infrastructures. Grâce à la télématique, les camions pourront être employés au mieux dans un système de transport organisé et coopératif (guidage, organisation des tournées, réservation d'espace de livraison, adaptation de la performance environnementale, assistance à la conduite, sécurité, etc.)

### ■ Projet FIDEUS (2005-2008)

Renault Trucks a mis au point dans le cadre du programme européen de recherche FIDEUS (Freight Innovative Delivery of Goods in European Urban Spaces) le premier véhicule de distribution urbaine qui s'adapte à son milieu. Tout le véhicule a été conçu dans l'idée de préserver la qualité de vie dans les agglomérations : moins de bruit et moins de pollution pour limiter l'impact environnemental du véhicule, plus d'efficacité pour réduire son temps d'immobilisation et plus de sécurité pour préserver les usagers des voies urbaines et les marchandises.

Pour atténuer au maximum les émissions acoustiques du moteur, première source de bruit du véhicule, les équipes de recherche de Renault Trucks ont mis au point un nouvel outil de simulation pour définir et placer les isolants phoniques autour du moteur de façon optimale. La transmission a fait également l'objet d'un traitement spécifique par une technologie d'amortissement structurel en matière composite. Enfin, pour la ligne d'échappement, les silencieux ont été entièrement revus. Grâce à ces solutions innovantes, le niveau sonore de la chaîne cinématique baisse déjà de 3dB(A).

Au-delà des solutions mécaniques, un système innovant adapte la mobilité du véhicule aux circonstances d'utilisation. Par simple activation d'une commande à l'entrée d'une zone urbaine, le chauffeur déclenche un dispositif électronique de contrôle des performances du véhicule adapté à un usage urbain qui engendre, par voie de conséquence, une réduction du volume sonore. Le résultat est alors encore plus significatif : en gagnant 3 dB(A) supplémentaires, le véhicule est quatre fois moins bruyant qu'un véhicule de distribution classique. A terme, ce système sera parfaitement autonome. Le véhicule, équipé d'un système de géo-localisation et de communication intégré à un ordinateur de poche de type PDA, détectera lui-même les zones urbaines et basculera automatiquement dans les conditions de fonctionnement répondant aux exigences de celle-ci.

Le véhicule utilisé dans le cadre du projet FIDEUS a été développé sur la base d'un Renault Midlum EURO 4 équipé de la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction). Renault Trucks a expérimenté des dispositifs complémentaires de contrôle de la mobilité en conditions urbaines. Comme pour les émissions sonores, ces systèmes sont destinés à détecter automatiquement les «Low Emission Zones » pour faire passer le véhicule dans des conditions de fonctionnement adaptées. De plus, il permettra d'informer le centre de gestion du trafic urbain, qui contrôlera ainsi à distance la conformité du véhicule opérant dans la zone.



# DES PROPOSITIONS POUR RELEVER UN DEFI DE SOCIETE

## Réflexions, actions, solutions ...

En 2007 pour la France, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports routiers tous modes confondus représentaient 32 % des émissions totales. La part des poids lourds représentait 9 %.

Au niveau mondial, la route génère 18% des émissions anthropiques totales de CO<sub>2</sub> dont 10 % pour les voitures, 3 % pour les véhicules utilitaires légers et 5 % pour les poids lourds. (Source CCFA).

Malgré les efforts constants et les résultats spectaculaires déjà obtenus par l'industrie du camion, l'amélioration sensible de la situation ne pourra passer que par un faisceau d'actions conjointement menées par l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises. Renault Trucks apporte au débat une série de propositions allant dans ce sens.

## Prendre et déployer des initiatives conjointes : 20 pistes à suivre

### ■ Des initiatives des constructeurs

- Développer des véhicules à énergie alternative au gazole et d'origine non fossile.
- Développer des chaînes cinématiques alternatives, principalement hybridation pour les utilisations urbaines et 'stop and go'.
- Développer des programmes de recherche pour des véhicules plus économes en carburant.
- Développer et diffuser des systèmes d'aide à l'économie du carburant : économies directes (alternateur-démarrateur, APU, récupération d'énergie) surtout sensibles sur véhicules à vocation urbaine ; économies indirectes par géo-positionnement, systèmes de "traçage" des véhicules, communication avec les infrastructures (gestion des missions, évitement zones congestionnées).

### ■ Des initiatives des Pouvoirs publics

- Encourager le renouvellement des parcs afin d'accélérer la mise aux normes les plus récentes des véhicules et la destruction des parcs remplacés (crédits d'impôts, prime "à la casse").
- Affecter les taxes prélevées sur le transport routier à la recherche sur la lutte contre ses nuisances dans le cadre de projets de coopération entre acteurs publics et privés.
- Soutenir l'effort de recherche des industriels par une aide directe aux projets menés.
- Agir pour le désengorgement des grands axes et des agglomérations par la mise en œuvre de projets d'infrastructures.
- Assouplir la pression pour la réduction des NOx pour accentuer la baisse des consommations et par voie de conséquence celle des émissions de CO<sub>2</sub>.
- Autoriser l'augmentation des poids et dimensions des véhicules : autoriser des convois de 44 t contre 40 t maximum en France permettrait de diminuer le nombre de camions circulant sur les routes et la consommation de gazole. Dans le même ordre d'idée, l'autorisation des convois de 60 t au lieu de 40 t, en service dans les pays nordiques et expérimentés dans d'autres, aurait un effet certain.
- Élargir les plages horaires autorisées pour les plates-formes logistiques.



- Mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire fondée sur le déploiement complémentaire des modes de transport.

## ■ Des initiatives des opérateurs de transport routier

- Réduire les trajets à vide et mettre en oeuvre une organisation plus efficace des trajets.
- Former systématiquement des conducteurs à la conduite économique.
- Améliorer l'entretien régulier des véhicules.
- Éviter systématiquement les zones de congestion de trafic.
- Généraliser les dispositifs d'enregistrement permanent des paramètres de conduite.

## ■ Des initiatives des chargeurs

- Favoriser le transfert modal, notamment vers le transport combiné rail-route.
- Donner la priorité au chargement complet des véhicules.
- Réviser les schémas de logistique industrielle et de distribution.



# ANNEXES

10 chiffres à retenir pour changer de regard sur le camion

Résultats de l'étude réalisée par IPSOS pour Renault Trucks en octobre 2006 sur l'image du camion et ses impacts environnementaux, auprès de l'opinion publique française



## 10 chiffres à retenir pour changer de regard sur le camion

- Le TRM représente **80%** du transport de marchandises en France et 77% en Europe.
- Les camions représentent **6,5 %** de la circulation en France (en véhicules x km), contre 76 % pour les voitures particulières.
- En 30 ans, la présence des poids lourds dans les accidents a été divisée par **8**.
- Depuis 1960, l'impact acoustique des camions a été divisé par **12**.
- Depuis 1990, pour une circulation de poids lourds en Europe en augmentation de 40 %, les émissions polluantes ont baissé de **50 %** (une baisse qui atteindra 80 % en 2013 avec le plein effet des normes EURO 4 et EURO 5).
- Les camions génèrent dans le monde **5 %** émissions anthropiques totales de CO<sub>2</sub>, contre 10 % pour les voitures particulières.
- Un poids lourd consomme moins de 30 l au 100 km pour transporter une charge équivalente à celle que transporteraient **40** voitures de tourisme.
- Depuis 1960, pour une puissance moyenne triplée, la consommation moyenne des poids lourds a été divisée par **2**.
- Un poids lourd de 40 t consomme **3,5 l** de gazole pour parcourir 10 km sur plat à vitesse régulière, et 10 fois plus soit 35 l avec une congestion impliquant un arrêt tous les 100 m.
- 75 % des transports routiers de marchandises se font sur des distances inférieures à **150 km**, avec un trajet moyen de 131 km.

Pour tout renseignement complémentaire :

[www.renault-trucks.com/presse](http://www.renault-trucks.com/presse)

**Julien Berthet** – Tél. : + 33 (0)4 72 96 39 86 - [julien.berthet@renault-trucks.com](mailto:julien.berthet@renault-trucks.com)

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

