

Camions du futur

Il est dommage que le lobbying du transport routier ne touche en priorité que les professionnels de la branche. De ce fait les citoyens ne sont pas sensibilisés au monde du poids lourd qui innove en permanence pour vivre en bonne harmonie avec tous. Cette recherche qualitative, au-delà des progrès réalisés en matière de sécurité, d'économies d'énergies et de baisse des émissions de gaz à effets de serre, a permis une amélioration des performances et de la compétitivité. C'est grâce à ces progrès que les limites sur le poids total roulant des camions et leurs dimensions ont pu être relevées. Les tonnages des ensembles routiers sont passés de 35 à 44 tonnes, la longueur des véhicules des années 1960 est passée de 11 mètres à 13 mètres et la largeur de 2.50 mètres à 2.60 mètres. La puissance des véhicules est montée de 280 chevaux à près de 600 chevaux avec une baisse des consommations. Simultanément, la réglementation sociale améliorait les conditions de travail des conducteurs. C'est grâce à la mise en place de formations continues d'aides à la conduite que le personnel routier s'est adapté à l'assistance informatique nécessaire pour piloter les boîtes à vitesses automatiques, les régulateurs et limiteurs de vitesse. Le GPS et le téléphone mobile sont devenus indispensables pour une localisation instantanée permettant gains de temps et optimisation des plans de transports. Ayant su tirer parti des dernières technologies les constructeurs routiers ont démontré toute leur capacité à se projeter dans l'avenir.



La desserte urbaine est devenue un segment très sensible du transport routier. Les constructeurs redoublent d'efforts pour réduire les nuisances en ayant recours à des matériels hybrides ou électriques purs dont l'insonorisation a également été optimisée.



L'optimisation de la productivité par une augmentation du tonnage et une amélioration des consommations sera soulignée par de nouvelles formes aérodynamiques. La silhouette des ensembles tend vers 25,50 mètres, avec les mêmes consommations qu'aujourd'hui, le poids total en charge pourrait atteindre 60 tonnes.



Enfin, le guidage automatique des convois fait l'objet de développements soutenus. Bien que le plus spectaculaire, il devra entrer en période de transition avec une vigilance humaine assistée. La première étape sera un guidage d'assistance aux véhicules avec possibilités de reprise en main, comme cela est déjà expérimenté pour des autobus urbains. La seconde étape qui nécessite de lourds travaux d'infrastructures sera la mise en convoi automatique sur autoroutes. Ces évolutions sont à portée de main et vont de manière discrète s'insérer dans notre environnement.



Siemens, inspiré de ses locomotives expérimente également une caténaire autoroutière et des pantographes pour réinventer un trolleybus marchandise.