

Programme FREILOT

Comment mobiliser les énergies pour réduire la consommation... d'énergie !

Labellisé par le pôle de compétitivité LUTB Transport & Mobility Systems, le projet FREILOT a été lancé en avril 2009 au plan européen avec pour finalité d'améliorer l'efficacité énergétique du transport urbain de marchandises. Pilote sur la France, Jean-Baptiste Thébaud - de la société Interface Transport - fait le point avec nous sur le déroulement et les conclusions de cette expérience.



➔ **Quels étaient les objectifs du projet et les différents intervenants concernés ?** L'objectif de FREILOT était de contribuer à la réduction de la consommation d'énergie des véhicules de transport de marchandises en zone urbaine. C'est un projet européen, financé à 50 % par la Commission Européenne, qui s'est déroulé sur 4 sites : Helmond (NL), Cracovie (P), Bilbao (E) et Lyon. Au niveau des intervenants, il regroupait à la fois des constructeurs, des laboratoires, des universités et des collectivités. L'ambition affichée était de mettre en œuvre de vraies solutions opérationnelles impliquant tant les constructeurs, les collectivités que les entreprises de transport.

➔ **Comment s'est déroulé le projet ?** Le projet s'est développé en 3 phases : une première phase de conception des dispositifs de réduction de consommation, une deuxième de tests sur des véhicules en conditions réelles et une troisième de traitement et analyse des données. À la suite de la 1ère phase, 5 dispositifs ont été testés sur des véhicules de livraison :

- le bridage en vitesse des véhicules de livraison
- le bridage en accélération des véhicules de livraison
- l'assistance en temps réel à l'éco-conduite (écran embarqué)
- le système de priorité aux feux pour les véhicules de livraison
- le système de réservation préalable des aires de livraison

Au total, plus de 150 véhicules ont été testés sur les 4 sites européens pilotes.

➔ **Quels ont été les résultats de ces différents tests ?** Les résultats ont été assez contrastés selon les dispositifs. Par exemple, le principe de réservation préalable des aires de livraison s'est révélé très complexe à mettre en œuvre. Donc, sur ce dispositif les conclusions sont difficiles à tirer. Par contre, le dispositif d'assistance embarquée à l'éco-conduite a eu des résultats encourageants. De même, le dispositif de priorité aux feux s'est avéré très intéressant avec un système de boîtier embarqué dans le véhicule. Concernant les systèmes de bridage en vitesse ou en accélération, les résultats ont été mitigés sachant que les conducteurs avaient la possibilité de désactiver le système ce qui fausse la donne ! Ceci prouve bien qu'au-delà du dispositif en soi, il y a en amont une action de sensibilisation à mener auprès des hommes. Il faut noter qu'il existe des disparités en fonction des pays. Le dispositif de priorité aux feux a été particulièrement efficace aux Pays-Bas tandis que la réservation des aires de livraison a beaucoup mieux fonctionné en Espagne. Il faut donc prendre en compte les particularités « nationales » avant de généraliser tel ou tel dispositif.

➔ **Ces expériences ont-elles généré la mise en place d'actions concrètes ?** C'était bien là l'idée de départ. Il ne s'agissait pas de recherche « fondamentale » mais de tests très opérationnels avec une mise en application rapide. Et d'ailleurs, c'est le cas aujourd'hui puisque Renault Trucks/Volvo réfléchit au développement de nouveaux dispositifs d'assistance embarquée sur ses véhicules. De même, le système de boîtier embarqué pour la priorité aux feux va être commercialisé aux Pays Bas tandis que le Grand Lyon étudie la mise en place d'un système « d'onde verte ». La volonté de déboucher sur du concret a donc été respectée. Un bel exemple de collaboration européenne fructueuse !

Les partenaires : ERTICO (pilote)

Peek Traffic BV - Cluster de Movilidad y logistica de Euskadi - Volvo Technology Corporation - Fundacion para la promocion de la innovacion y desarrollo tecnologico de la industria de automocion de Galicia - Centre for Research and Technology Hellas – CNRS - Interface Transport – Gemeente Helmond – Ayuntamiento de Bilbao – Grand Lyon – Ville de Lyon – Van den Broek Logistics B.V. – Transportes Azkar SA - Thetis SpA - Transportes Nanuk SI – Renault Trucks SAS – Laboratoire d'Economie des Transports (LET - CNRS, Université Lyon 2, ENTPE)

Financier : Commission Européenne

Lancement du projet : Avril 2009

Durée : 41 mois

Coût : 4 M€

Part financement public : 2 M€

INTERFACE TRANSPORT en bref

- ➔ Date de création : 1995
- ➔ Localisation : Lyon (69)
- ➔ CA 2012 : 1 million €
- ➔ Effectif : 9
- ➔ Activités : études, conseil et formation appliqués aux transports de marchandises
- ➔ Domaines de compétences : logistique urbaine, économie des transports, planification et stratégie territoriale, bilans environnementaux et audits de flotte.
- ➔ Clients : collectivités, établissements publics fonciers, sociétés d'économie mixte, industriels, transporteurs, logisticiens, distributeurs, promoteurs...

