

Bonjour,

La circulation coordonnée des poids lourds et l'organisation des économies d'énergie peuvent elles être deux éléments de la nouvelle vision de la mobilité durable et de la résilience de nos sociétés ? Est il possible de mettre en action des contraintes assez fortes pour que les camions qui sillonnent les routes respectent les interdistances ? Comment réduire les gaspillages et les accidents auxquels nos sociétés s'étaient accoutumées ? Le numérique peut-il aider ? Doit il être seulement un soutien ou doit-on le faire participer à renforcer la contrainte ?

ENSEMBLE est un projet européen initié et piloté par ERTICO qui a permis de réaliser des **démonstrations en vraies grandeur de pelotons de véhicules** sur des routes européennes ouvertes à la circulation.

L'évènement final de ce projet a eu lieu le **17 mars**, avec des présentations qui montrent différents cas de ce type d'organisation. Les véhicules du peloton sont tous communicants par des **échanges radio V2V** entre eux pour assurer le maintien des intervalles de sécurité qui doivent être d'autant plus grands que la vitesse est plus élevée. Ceci exige d'appliquer des règles de base qui sont les mêmes que celles qu'appliquent les trains de marchandises : ces convois pour ralentir doivent d'abord réduire la vitesse du dernier camions, puis celle de l'avant dernier Ce qui est évidemment un peu moins difficile à mettre en œuvre lorsqu'il n'y a que 4 éléments comme sur les photos ci-contre.

Les essais sur route ont été complétés par des **réflexions théoriques** entre les participants sur une période de 4 ans grâce à un financement européen. L'**Université Gustave Eiffel** a pu participer à ces réflexions, ce qui permet à notre pays de pouvoir utiliser ces résultats bien qu'il n'y ait pas eu d'essais sur les routes françaises. **Christian JACOB** qui a suivi ce projet depuis l'origine, pourra communiquer des éléments qu'il faudra avoir en mémoire si l'on veut appliquer ce système sur certaines parties de notre réseau, par exemple les voies d'accès aux zones portuaires et aux zones industrielles. Deux cas d'usage apparaissent bien différents : s'il y a des conducteurs dans tous les véhicules (pour reprendre la main si nécessaire) les coûts de constitution du pelotons ne sont compensés que par une économie de 5 % de carburants et il ne semble pas qu'il y ait un marché pour cela. S'il y a moins de chauffeurs (autonomie de certains des véhicules) il y a une baisse des coûts pour l'entreprise de transport et le système et le bilan est positif pour elle. Une vidéo donne un résumé du projet.

[ENSEMBLE Closing video HD - YouTube](#)



Décarboner les **bâtiments résidentiels et tertiaires** et économiser l'énergie : **Jean-Michel VINCENT** a trouvé des alliés à la Fabrique des Transitions et en Bretagne. Cela devrait lui permettre de

diffuser plus largement les idées qu'il développe. La crise énergétique et la hausse du prix de l'énergie sont de nature à accélérer la perception de la nécessité de faire évoluer les **comportements de mobilité** et de gestion de l'énergie. Si l'on veut **réduire à zéro notre consommation de gaz russe avant l'hiver**, il faut étudier la qualité énergétique de nos habitations et les améliorer. Et apprendre les **gestes quotidiens de frugalité**. Il faut aussi se préoccuper du diagnostic de ces habitations et des moyens de l'améliorer. Par exemple? Avec un Tableau check list des actions, le détail de leur évaluation et une estimation des économies en euros et en CO2. Le texte suivant donne des conseils de base :

Peut-on réduire drastiquement notre consommation de gaz russe - Agir Local

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT



[Commenter une information de ce bulletin ou d'un bulletin précédent](#)

[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)

[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)