

## ● Reportage

# L'ESPAGNE PAR MILLAU OU PAR LYON

En France, on a des habitudes, et il est dur d'en sortir. Notre rôle étant de vous donner les éléments pour vous forger une opinion, nous avons réalisé un comparatif de deux itinéraires autoroutiers Paris-Béziers. Avantages et inconvénients.

L'idée de ce comparatif était dans nos têtes depuis pas mal de temps, mais toutes les fois elle était repoussée par un article plus urgent. Ce qui a pressé les choses, c'est le reportage que nous avons fait le mois dernier : « Dans l'enfer de la rocade lyonnaise » (LR 854). Un sujet dans lequel l'un des conducteurs interrogés nous avait dit : « Si déjà tous les routiers qui vont en Espagne passaient par Millau et Clermont, la rocade que nous sommes obligés de prendre pour contourner Lyon serait beaucoup moins encombrée... ». Devant le danger grandissant que représente cet axe, il fallait donc démontrer au plus vite qu'une autre alternative valable existait.

Avant de faire un essai comparatif, nous sommes allés voir des conducteurs qui ont déjà fait leur choix. Bilan de ce rapide « sondage » : on a d'un côté les fans de Millau, de l'autre ceux qui ne jurent que par Lyon, dont la plupart ont pris l'ha-

bitude d'emprunter cet itinéraire ou le font à la vive recommandation de leur patron. Plutôt qu'un débat sans fin, nous avons décidé de faire un test grandeur nature.

Pour que la démonstration soit juste et cohérente (pas question d'avoir des différences de conduite !), nous avons emprunté à Renault deux Magnum de 500 ch à moteur DXi... Pas des camions tout neufs, mais des « avions » qui avaient déjà roulé et qui affichaient à peu près le même kilométrage. Pour les semis, on en a loué deux neuves. Pas question d'avoir des différences de conduite !

### Laissez faire les camions

Pour que rien ne vienne entamer la fiabilité de cette comparaison, on a pris des démonstrateurs de Renault Trucks « surveillés » par Infomax. Ils avaient aussi pour instruction de « laisser conduire le camion » en utilisant au maximum la boîte automatisée Optidriver+ et le régulateur de vitesse.

Deux camions, six hommes : un comparatif !

# Le Ma



Comme vous pouvez le voir dans le récit des deux trajets (plus loin), les journalistes qui étaient embarqués dans les deux Magnum 500 DXi étaient chargés de vérifier le bon déroulement de l'opération.

Le passage par Millau est incontestablement plus « cool » et vous met à l'abri des bouchons qui sont de plus en plus courants sur l'Autoroute du Soleil et bien sûr des galères du périph' lyonnais, devenues le lot quasi journalier de cet itinéraire, avec leur chapelet d'embouteillages et d'accidents. Une situation qui se rajoute à tous les problèmes de cet itinéraire très souvent surchargé, même en dehors des dates de vacances et des grandes migrations saisonnières.

## Comparatif des coûts

	Gazole (Prix moyen : 1,20 €/l TTC)	AdBlue (base : 0,50 €/l TTC)	Péages en €TTC *	Total en €
Viaduc	320,88	3,25	131,4	455,53
Lyon	296,28	2,5	177,5	476,28

\* Hors remises autoroutières

## Comparatif global des itinéraires

	Km	Temps	litres totaux	l/100	Km/h	Péages en €TTC	AdBlue en l
Viaduc	776,9	9h20	267,4 (+20,5 l)	34,4 (+5l/100)	83,3 (-2 km/h)	131,4	6,5 (+1,5 l)
Lyon	840,2 (+63,3)	9h50 (+30 min)	246,9	29,4	85,3	177,5 (+46,10 €)	5

# ch!

*De gauche à droite :  
Thierry de Saulieu,  
Mickaël Mille,  
Camille Banzy, René  
Mazenod, Vincent  
Lajus et Pascal  
Leger.*

Pour ce qui est du temps de roulage et des kilomètres, celui par Millau est plus court de 63 km, avec en prime un gain de 30 minutes à l'arrivée. 30 minutes, c'est peu, mais le jour de l'essai les deux parcours étaient fluides.

Ce qui n'est pas le cas tous les jours sur l'A6 ! Pour ce qui est des péages, l'itinéraire par Millau représente aussi une économie d'argent qui est loin d'être symbolique : 46,10 € de moins. Un « bénéf » certes un peu entamé par le Massif Central et ses collines qui, à plusieurs occasions, font monter la consommation.

Mais, tout compris, le bilan financier global par Millau reste avantageux, même si avec ses 500 ch notre Magnum sur Paris-Lyon-Béziers a été particulièrement éco-

nome, avec une consommation de seulement 29,4 l/100 à 85,3 km/h.

Pour nous, l'avantage est indéniable pour la descente par Millau et pas seulement pour le petit gain de péage et les 30 minutes que l'on gagne car, des deux équipages, celui de Millau est arrivé ô combien plus décontracté, même si l'on prend en compte l'absence de liaison avec l'A9 et l'A75 <sup>(1)</sup>.

Vincent LAJUS et  
Thierry de SAULIEU

*(1) les pouvoirs publics disent qu'elle est pour bientôt, sans indiquer pour quand...*

## OBSERVATION DE LA VITESSE DES CAMIONS

### Les routiers respectueux des règles

On dit tout et son contraire sur la vitesse des camions. Les deux équipages des Magnum, celui de « Lyon » et celui de « Millau », étaient donc chargés de faire le comptage du nombre de maxicodes qui les doublaient. Le résultat en surprendra peut-être certains, mais pas nous. Les routiers (français et autres) respectent les vitesses autorisées !

#### Par Clermont et Millau

Peu de temps avant Clermont, un Hollandais avec un Scania nous double en roulant à 95 ! Peut-être qu'avec son petit six-en-ligne de 420 ch, il a, dans un sursaut d'amour propre mal placé, voulu nous montrer qu'il était plus puissant que nous... Ou tout simplement était-il pressé d'aller livrer dans une usine en temps et en heure ! Un autre camion, cette fois immatriculé en France, nous a doublés. Ce seront les seuls durant tout notre parcours. Voilà qui montre bien que les camions, le jour où nous avons fait notre essai (il est vrai en

milieu de semaine et hors heures de pointe) respectaient les limitations de vitesse.

Lorsque les routes le permettent, ils ne sont pas obligés de se traîner portière contre portière et de gagner centimètre par centimètre 16,50 m, plus les quelques mètres d'écart nécessaires le temps de recevoir l'appel de phares pour se rabattre. Ces bonnes conditions évitent les queues de poisson, ou de se retrouver bloqué dans la prochaine montée derrière un véhicule dont les chevaux ne semblent aimer que les descentes... Le tout sur une portion d'autoroute à deux voies

sur laquelle a été posé comme par hasard un panneau d'interdiction de doubler !

#### Par Lyon

Sur tout le parcours autoroutier, nous avons en moyenne dépassé plus de fois que nous n'avons été doublés. Sans particulièrement appuyer sur le champignon (pour preuve notre faible conso !) nous avons gardé une vitesse de croisière à 90 km/h à chaque fois que le contexte nous le permettait. Il y a bien sûr une poignée d'irréductibles « fraudeurs » qui n'ont visiblement pas compris comment le limiteur de vitesses fonctionne,

et qui nous ont laissé dans leur sillage en passant à près de 95. « Apparemment ce Hollandais n'a pas suivi de formation conduite rationnelle... En plus, en se rabattant juste devant nous il nous aspire... », souligne le démonstrateur au volant du Magnum.

Malgré 2 ou 3 cas « agaçants », la grande majorité des routiers que nous avons croisés respectaient les limitations de vitesse sur autoroute.

En revanche, sur la rocade lyonnaise limitée à 70 km/h, beaucoup s'en sont donnés à cœur joie... Et tous étaient des conducteurs français !

## PARIS-BÉZIERS PAR LYON

# RAS sauf la rocade...

Alors que, sur Paris-Béziers, certains ont voulu prendre le Viaduc de Millau pour voir du pays, René, Pascal et moi-même avons tenté la descente par Lyon. Un voyage moins exotique mais plus agité...

Il est 5 h 30 à Morangis (91)... Deux Magnum Euro 5 de 500 ch nous attendent bien sagement, dans le froid, devant la concession. Le temps de se répartir les tâches, de se mettre d'accord sur le respect strict des réglementations sociales en vigueur, et en route mauvaise troupe ! Me voici donc à bord avec René et Pascal, tous deux démonstrateurs expérimentés chez Renault Trucks. Après un petit parcours de chauffe de dix minutes dans une ville endormie, nous attaquons enfin l'Autoroute du Soleil, cap sur Lyon.

### A6 : fluide

Si très rapidement la monotonie de l'A6 fait l'unanimité dans la

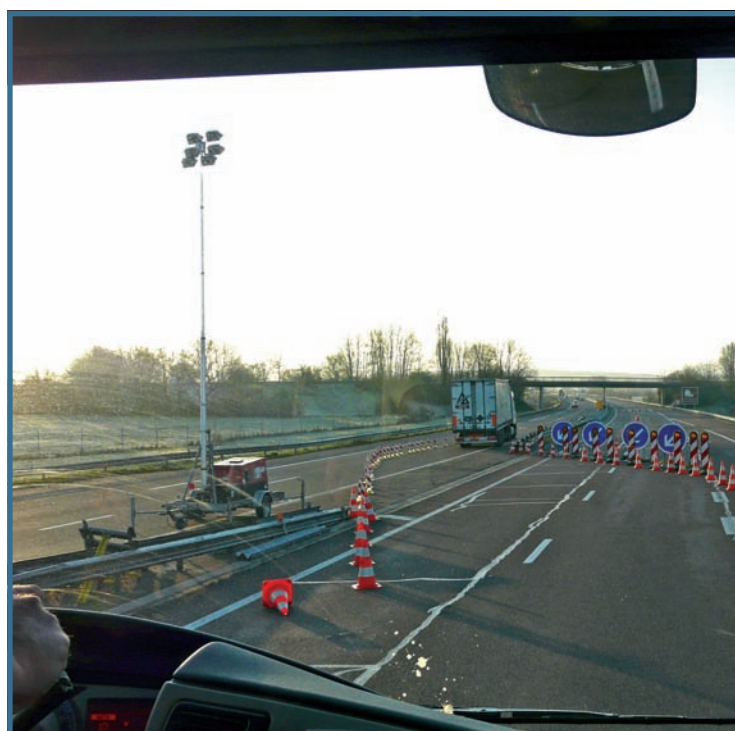
cabine Privilège du Magnum, les aléas de l'une des autoroutes les plus anciennes de France arrivent aussi sec pour nous détourner de notre chemin rectiligne. « Sur les 500 km d'A6 environ qui séparent Paris de Lyon, il y a toujours 10 % du tronçon d'autoroute en travaux ! », souligne René aux abords d'un rétrécissement à deux fois une voie. Une petite portion limitée à 50 km/h en entrée et en sortie qui, du fait de la circulation fluide, n'aura pas causé plus de soucis que ça mais qui aura au moins eu le mérite de faire chuter notre vitesse moyenne ! Bien sûr l'essentiel n'est pas là, nous ne faisons pas une course...

Mais, sans dépasser les limitations, nous caressons tout de même l'espoir de ne pas arriver avec plus d'une heure de retard sur l'autre équipage qui s'est embarqué sur la voie royale... Ne voyez aucune ironie dans ces propos. De toute façon, comme le disent René et Pascal : « Le Viaduc de Millau n'est pas impressionnant quand

on est dessus. Il vaut mieux le voir d'en bas que d'en haut ».

*Ce n'est un secret pour personne, l'A6 est constamment en travaux. Les passages à deux fois une voie sont monnaie courante.*

Et vlan, ça c'est pour ceux qui croyaient être mieux lotis que nous ! Il faut pourtant le reconnaître, l'A6 n'est pas un cadeau.



## Un service démo bien au point

Ce comparatif a pu être réalisé grâce à Jacques Hernandez, de la direction de ventes réseau Renault Trucks, et à René Mazenod, responsable de la démonstration. Un service qui compte huit professionnels qui s'attachent à convaincre les clients sceptiques ou les nouveaux clients en confirmant sur le terrain la validité des arguments développés par le vendeur. Ces démonstrations mettent aussi l'accent sur le saut technologique qui différencie une nouvelle gamme d'une ancienne et répondent aux besoins de formation en conduite rationnelle grâce à un parc de 14 véhicules de « dém ».

Si jusque là le trafic est très faible, les nombreux passages à deux fois deux voies auraient pu avoir raison de notre course contre le temps. Avec une circulation dense, l'autoroute du soleil doit prendre des airs de goulot d'étranglement.

### Le piège de la rocade lyonnaise

Après plus de 450 km, nous voici enfin sur la redoutée rocade lyonnaise. Depuis la fermeture du Tunnel de Fourvière, le « périph' » de la troisième ville de France est devenu un passage obligatoire (voir LR 854 p.42-43) et, pour être



Photos Lajus

*Sur l'autoroute, très peu de camions nous ont dépassés. Sur la rocade par contre...*

honnête, assez barbant ! Le trafic y est donc dense et la limitation de vitesse à 70 km/h donne des idées à quelques « fadas », comme on dit dans le Sud. En 29 minutes, nous nous sommes fait doubler 4

Revenons-en à ce point noir de notre parcours. Etendue sur une trentaine de kilomètres, la rocade lyonnaise aura sans doute eu raison de nos nerfs ! Notre vitesse moyenne a chuté à 63 km/h sur cette portion, alors qu'elle était de 86 km/h sur l'A6... Pourtant, nous sommes passés entre 11 h 15 et 11 h 45... en heures creuses, donc. Imaginez-vous le « bordel » et la perte de temps aux heures de pointe !



*Avec 29,4 l/100, René Mazenod, coordinateur technique du service démonstration chez Renault Trucks, et Pascal Leger ont réalisé une belle conso compte tenu de la charge et de la vitesse.*

fois par des camions (et toujours par des Français d'ailleurs !), soit plus que sur les 100 derniers kilomètres d'A6 où deux ensembles routiers étrangers (l'un néerlandais et l'autre espagnol) et un Français nous ont dépassés alors que nous roulions déjà à 90...

Une fois sortis de ce marasme, la route est redevenue plus clémente, mais la rocade a laissé des traces et a été notre sujet de discussion pendant quelques bornes... Sur les 350 derniers kilomètres de notre parcours, un air de vacances nous a envahis. Le soleil et des vents violents (mistral et tramontane) nous ont accompagnés et déposés à 16 h 39 sur le parking sécurisé Truck Etape de Béziers. Pour la petite histoire, nous sommes arrivés avec 30 minutes de retard et une soixantaine de kilomètres en plus dans les pattes que l'autre équipage. Reste à calculer si le jeu en vaut la chandelle... ●

Vincent LAJUS



*BAU : Bande d'arrêt d'urgence. Une bande même pas assez large pour un petit véhicule de service. Alors imaginez-vous en train d'y changer une roue. Danger !*



## PARIS BÉZIERS PAR LE VIADUC DE MILLAU

# Super cool

Etant le plus vieux, j'ai eu le privilège de choisir mon itinéraire, j'ai donc opté pour Paris-Béziers par le Viaduc de Millau, le nouveau parcours pour ceux qui vont en direction de l'Espagne, avec en prime un passage moins fréquenté que par Lyon et ô combien plus relax !

Comme mes collègues qui vont partir par Lyon, le départ est donné, après toutefois quelques explications de rigueur. Il est bon de rappeler certaines choses (voir pages précédentes), même si elles sont évidentes pour les quatre conducteurs du service démonstration de Renault Trucks qui sont des professionnels de la conduite et de la route (voir encadré).

Dans la foulée du Magnum qui passe par Lyon, les 500 chevaux du nôtre se mettent en branle à travers le dédale des petites rues parisiennes et de la banlieue encore

endormie, direction l'A10 vers Orléans. On ne peut pas dire que c'est l'affluence des grands jours en ce premier avril, ni même la fête ! Pas un poisson d'avril à l'arrière des semis... Les traditions se perdent !

Il faut dire qu'avec les augmentations du carburant, des tarifs autoroutiers, et des salaires dont le curseur semble bloqué en bas de l'échelle, les routiers et les transporteurs n'ont pas le cœur à la rigolade, même si les radios nous

*Par Clermont-Ferrand, on a véritablement la route pour soi, même si parfois elle est agrémentée de beaux cols...*

parlent des 40 ans de mai 1968 et de l'optimisme que cet événement a engendré, avec la perspective de jours meilleurs (voir nos pages spéciales Mai 68 de 32 à 40).

Sur cette première partie qui nous mène jusqu'à Orléans, le trafic est fluide et majoritairement composé de camions espagnols qui rejoignent leur pays par Irun. Bien que l'on soit en début de semaine et que tous les conducteurs qui redescendent vers la péninsule ibérique aient très certainement été bloqués





Photos Saulieu, Castro

pour le week-end sur des parkings, ils ne dépassent pas les vitesses autorisées. A Orléans, direction A71, la circulation devient dégagée, les automobilistes se dirigeant vers Bordeaux. Finis les « touristes » à la conduite hésitante

**L'autoroute est à nous !**

A Clermont-Ferrand, une étape de plus sera franchie ! On a l'impression d'être seuls, que la route a été faite pour nous, et on quitte l'A71 pour l'A75... Ô pardon, la E11 ! Les 500 chevaux (de 1 400 à 1 800 tr/mn) escaladent les montées, la boîte automatisée change de temps en temps de rapport, mais vraiment très peu, car les 250 mkg (de 1 050 à 1 400 tr/mn) du nouveau DXi se rient des côtes et nous scotchent à 90 km.

Puisque ce numéro fait un retour sur les années 68, rappelons qu'à cette époque, les maxicodes français ne dépassaient pas les 240 ch... Rien de comparable cependant avec ceux d'aujourd'hui, puisque cette puissance n'était pas obtenue entre 1 400 et 1 800 tr/min comme aujourd'hui, mais à 2 400 tr/min, comme sur le Berliet TLM 12. Ce qui en fait une puissance deux fois plus petite que celle de notre Magnum. Le couple, lui, était trois fois moindre : il y a quarante ans, les camions disposaient rarement de plus de 80 à 90 mkg, qu'il fallait aussi aller chercher « dans les tours ».

***Durant les 776,9 km du parcours, Mickaël et Camille n'ont été doublés qu'à deux reprises.***

Dans les descentes, le ralentisseur d'échappement associé à l'hydraulique Voith nous maintient à la bonne vitesse. Le rêve ! D'autant plus sympa à vivre que depuis Clermont la route est splendide à travers les monts d'Auvergne et le Cantal. Cerise sur le gâteau des volcans d'Auvergne et des monts du Cantal, une circulation pour le moins réduite, voire quasi inexistante ! Par beau temps c'est super, avec un air de vacances en prime...

***Piégés par un faux panneau bleu et rouge, nous avons payé le café au prix fort. Pour couronner le tout, les gobelets étaient en carton !***

En bordure d'autoroute (gratuite), on trouve des coins sympas avec des Relais Routiers, comme la Ferme de Bonsecours. Pour notre deuxième stop de la matinée, on ne se fera cependant pas piéger par un faux panneau bleu et rouge de l'Aire de l'Allier (où le café est servi dans un verre en carton, car dixit le serveur les clients empor-



tent les tasses, je rêve !). Dans *Le Guide des Relais Routiers*, on choisit donc le Relais Millau-Larzac, avec pour 12 € le choix entre six entrées plus deux charcuteries, deux plats et le fromage-dessert, le tout servi avec ¼ l de vin et un café.

Super, mais voilà, pour réaliser les accès à cette aire, la DDE a dû tout prévoir en fonction de la voiture du responsable local, sans considération de la taille d'un camion, avec en prime un passage en hauteur limite pour un bahut. Bref, celui qui a conçu cet accès doit être aussi l'auteur des postes de péage pour les camions sur les autoroutes, mais aussi de tous les ronds-points !

**Fiers de nos architectes...**

De très loin, on aperçoit le Viaduc de Millau qui s'annonce par beau temps. Une splendeur qui vous rend fiers d'être français (eh oui, un petit cocorico ne fait pas de mal...). Puis c'est la descente vers Béziers. Pas de problèmes avec notre Magnum, le régulateur de vitesse avec la gestion électronique s'occupe de tout... On descend peinard vers la mer.

Une nouvelle fois, la DDE nous gâche notre plaisir. Ainsi, pour rejoindre l'A9, il y a une dizaine de kilomètres de route à deux voies, mal signalés avec des panneaux de direction peu compréhensibles pour les étrangers qui traversent la France, et même pour les franchouillards que nous sommes. De vrais pièges à PV...

A la descente, ce n'est rien, mais dans le sens de la montée de l'Espagne vers le nord de la France, il faut s'appeler inspecteur Colombo pour trouver la direction par Millau. A croire que les grands penseurs de la circulation veulent que tous les camions qui montent vers le nord passent par les bouchons et le dangereux périph' de Lyon... Ils doivent avoir un avantage à faire passer tout le monde par l'Autoroute du Soleil ! ●

Thierry de SAULIEU