



SCANIA FRANCE

ALTERNATIVES

[LE MAGAZINE DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLE]



Reportage

Le moteur à betterave

Page 12



[TRANSPORTS RABOUIN]

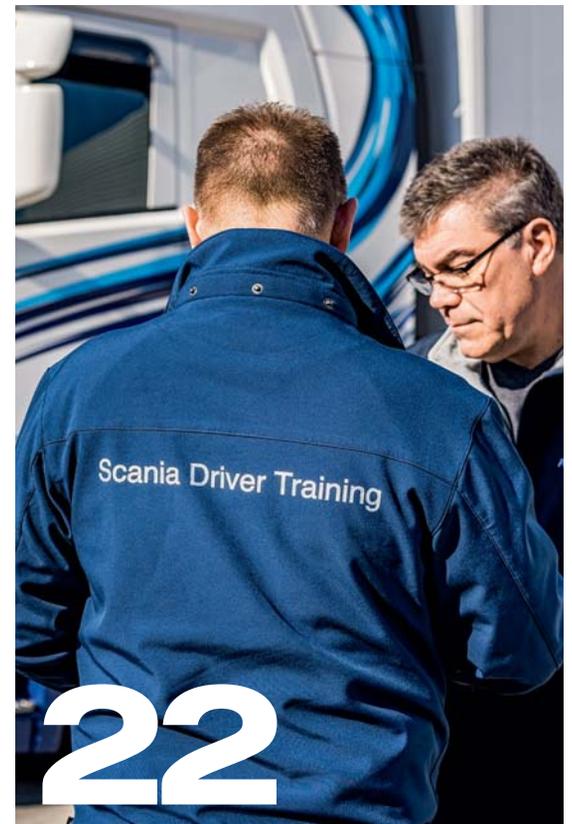
L'orfèvre du porte-voitures

Page 4

#38 – JUIN 2019

Coaching écoconduite chez Pellet-Moine
Page 22

SCANIA



+ À DÉCOUVRIR DANS CE NUMÉRO

- 4 Les Transports Rabouin expérimentent
3 Scania P 450 sur l'activité porte-voitures
- 10 Actualités de Scania en France
- 12 Un tracteur R 410 roulant au bioéthanol produit
à partir de betteraves
- 18 Construction au nord de la Suède
de la plus grande usine de batteries d'Europe
- 20 Le programme VECTO pour plus de transparence
sur le CO₂
- 21 Le pack Ready2Drive pour simplifier son contrat
d'assurance
- 22 Formation à l'écoconduite avec les Transports
Pellet-Moine
- 28 Comment la nouvelle fonctionnalité Pulse & Glide
utilise l'énergie cinétique du camion ?
- 30 Scania développe son réseau dans l'Hexagone



Retrouvez l'intégralité de votre magazine *Alternatives* sur
www.scania-alternatives.fr



ALTERNATIVES #38

Scania France : CS 30106 - 49001 Angers cedex 01

Téléphone : 02 41 41 33 33

E-mail : france.scania@scania.com

www.scania.fr

Directeur de la publication : Gilles Baustert

Responsable de la rédaction : Vanessa Cerceau

Réalisation : M A K H E I A - Tél. : 01 53 23 35 35

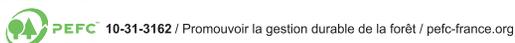
Coordination : Daphné Pierrot et Didier Frémot

Service lecteurs / Abonnement :

www.scania-alternatives.fr

Photogravure : Point 11 - Impression : PPA - Dépôt légal : 2^e trimestre 2019 - ISSN : 2609-9586.
Scania se réserve le droit d'améliorer ses modèles et donc de modifier leurs caractéristiques, équipements et prix. D'autre part, les photos illustrant « Alternatives », représentant des modèles destinés à différents marchés, accessoires, finitions et options, ne correspondent pas toujours à ceux des modèles commercialisés en France.

Vous disposez d'un droit d'opposition, sans frais, à l'utilisation de vos données personnelles à des fins de prospection commerciale. Vous pouvez exercer ce droit en envoyant un message à l'adresse mesdonnees.personnelles@scania.com
Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, consultez notre déclaration de confidentialité disponible sur le site www.scania.fr



Proactif pour la mobilité de demain

Le monde Scania a basculé dans une nouvelle ère. Désormais, toutes les usines Scania assemblent la nouvelle génération de camions et les performances de ces nouveaux véhicules connaissent d'ores et déjà un retentissement mondial. Ces derniers illustrent avec succès le positionnement de Scania en tant que fournisseur de solutions de transport durable.



Bien plus qu'une posture marketing, cet ancrage se traduit sur le marché en proposant le plus large éventail de solutions alternatives au diesel incluant éthanol, bioéthanol, gaz, biogaz, biodiesel, diesel synthétique, hybride et l'électrique. En s'impliquant dans la plus grande usine de batteries d'Europe, Northvolt, Scania se donne en effet les moyens de ses ambitions dans le domaine comme vous pourrez le lire en page 18.

Cette transition vers un transport durable, partagée par de nombreux clients de la marque, donne lieu à des expériences riches d'enseignements, comme l'exploitation d'un tracteur éthanol pour la récolte de betteraves avec un carburant produit localement. Un exemple de cycle vertueux parmi tant d'autres à découvrir en page 12.

Proactif, Scania est déterminé à accompagner le monde du transport dans la transition énergétique. Nous sommes à vos côtés et travaillons de pair avec tous les acteurs du secteur pour définir les meilleures solutions. Cette force de proposition ne se limite pas à une gamme de produits novateurs mais s'étend aussi à de nombreux services tels que la formation à l'écoconduite qui participe grandement aux économies de carburant et minimise ainsi l'empreinte environnementale. Et Scania cherche aussi à vous simplifier le quotidien à l'instar d'une nouvelle offre d'assurance innovante Ready2Drive.

Plus que jamais les femmes et les hommes Scania sont passionnés et engagés... à vous servir ! ●

**“ Nous sommes à vos côtés
et travaillons de pair avec tous
les acteurs du secteur pour définir
les meilleures solutions. ”**

**KOËN KNOOPS,
PRÉSIDENT SCANIA FRANCE**



L'ORFÈVRE DU PORTE-V

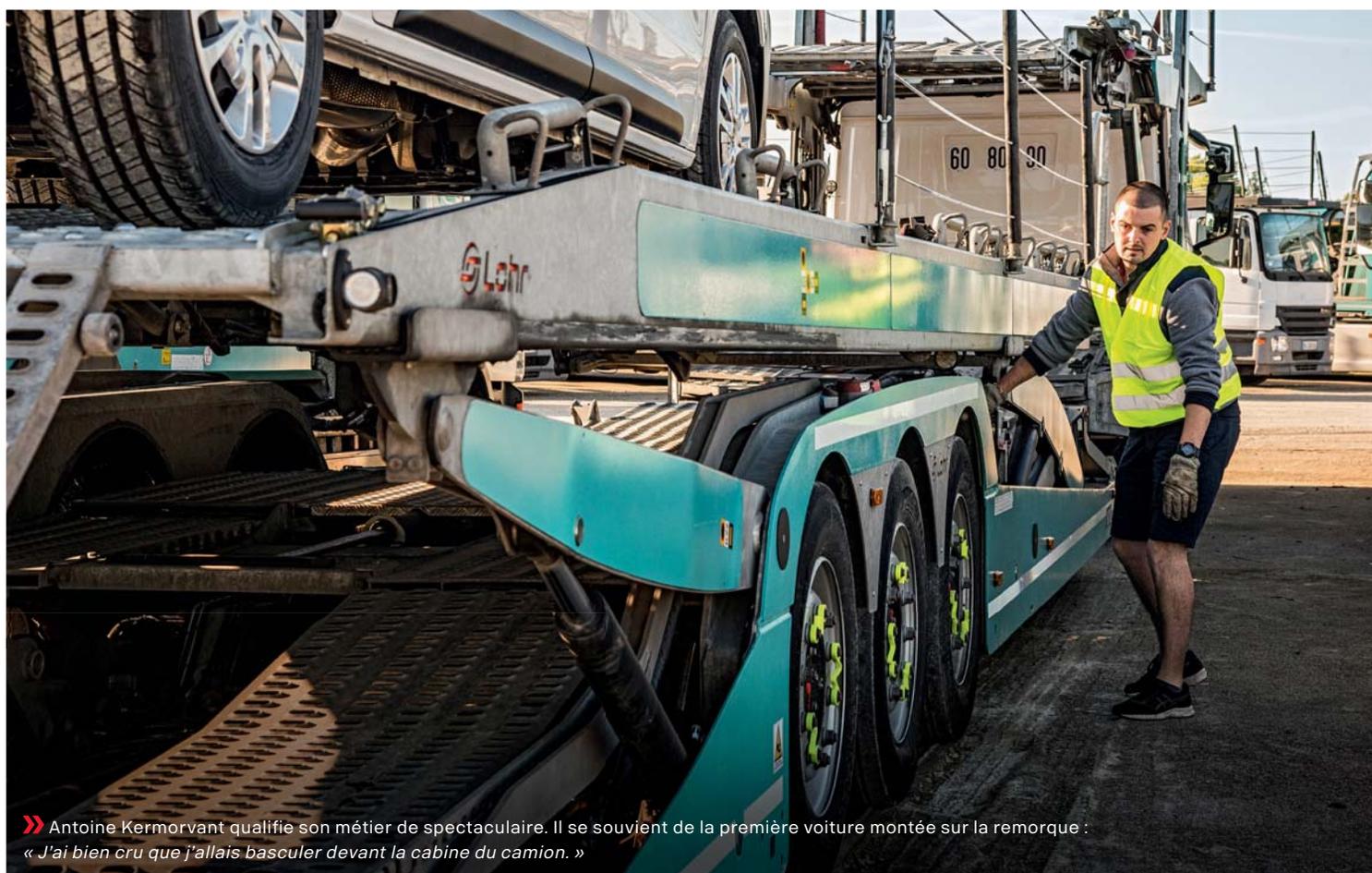
Basés aux abords de Nantes (44), les Transports Rabouin opèrent au niveau national dans le transport de voitures. Une entreprise familiale qui mixe lots d'usines et ramasses de véhicules pour particuliers. Embarquement à bord des Scania P 450, récemment acquis, à la découverte d'une société qui a su trouver sa personnalité pour limiter sa dépendance au marché automobile.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian



Les Transports Rabouin exploitent 3 Scania P 450 sur l'activité porte-voitures

VOITURES



» Antoine Kermorvant qualifie son métier de spectaculaire. Il se souvient de la première voiture montée sur la remorque : « J'ai bien cru que j'allais basculer devant la cabine du camion. »

Sur la route départementale qui relie Le Cellier à Châteaubriant (44), le Scania P 450 et son porte-voitures Lohr filent à vive allure ; le convoi est chargé d'un seul véhicule à livrer chez un carrossier, tandis qu'Antoine Kermorvant, le conducteur, liste ses ramasses du jour. « Je dois récupérer deux voitures chez un concessionnaire de Châteaubriant, puis direction Nantes où je devrai charger sur trois sites différents des véhicules d'occasion. Demain, ils devront être déposés dans un centre de stockage à Blois », signale-t-il. Au volant de son Scania nouvelle génération livré à l'automne dernier, le conducteur apprécie le confort : « On se croirait au volant d'une voiture ! » Cela fait maintenant cinq ans qu'Antoine travaille pour les Transports Rabouin, le spécialiste du transport de voitures, dont le siège est situé au Cellier, à une vingtaine de kilomètres de Nantes. « La société est de taille moyenne, à mi-chemin entre les petits et les grands transporteurs, précise Éric Rabouin, le dirigeant. À la différence de nos concurrents, nous ne privilégions pas la location de porte-voitures aux industriels. Nous proposons nos circuits qui passeront par différents centres, industriels, logistiques, concessions, garages... »



TRANSPORTS RABOUIN

- **25,1** millions d'euros de chiffre d'affaires
- **185 à 190** salariés dont 145 à 150 conducteurs, 12 mécaniciens (atelier intégré)
- **98,8 %** transport de voitures, 1,2 % logistique
- **150** ensembles, dont 3 Scania P 450 nouvelle génération

DE PÈRE EN FILS

Les Transports Rabouin ont été créés en 1952 par Maurice Rabouin, le père ; à l'origine, il opérait sur le transport de bestiaux. Avec la fermeture des marchés, l'entreprise s'est réorientée vers le transport général, le TP, les céréales, avant de miser, dans les années 70, sur la voiture. « L'industrie automobile était alors en expansion, mais la route n'était utilisée qu'en solution capillaire au train. Mon père a pourtant misé sur le transport routier automobile », se souvient Éric Rabouin. L'avenir lui donnera raison avec une croissance régulière de la société, jusqu'aux crises économiques successives qui vont non seulement bouleverser le marché automobile, mais aussi impacter la marche de l'entreprise. Éric, qui volait de ses propres ailes, a été sollicité pour redresser l'entreprise familiale. Il la rachètera en compte propre en 2010 : « Je voulais être autonome pour remanier l'activité », ajoute-t-il. Avec aujourd'hui la moitié de son chiffre d'affaires réalisé sur les départs-usines en lots complets, l'autre moitié sur des ramasses parcellaires de véhicules, les Transports Rabouin ont développé un modèle atypique : « Nous transportons des véhicules neufs comme de l'occasion, et nous disposons d'une multitude

“ J’ai la chance de faire partie des trois conducteurs de l’entreprise qui roulent en Scania. Une sacrée reconnaissance à mes yeux ! ”

Antoine Kermorvant,
conducteur chez les Transports Rabouin

de clients, des loueurs longue durée, des concessions automobiles, des particuliers, des industriels, des transporteurs, des logisticiens... Nous travaillons avec plus de 3 500 comptes actifs, a fortiori soumis à des contraintes logistiques et d’exploitation qui sont devenues notre expertise », insiste-t-il. « C’est un travail d’épicerie fine qui implique un back-office minutieux, témoigne Michel Thomas, directeur de l’exploitation. On est sur du flux tendu puisqu’on travaille à la demande. Nous sommes sortis de la dépendance au marché neuf

automobile grâce aux petites ramasses qui assurent une activité permanente. » Lui a vu l’entreprise s’adapter aux conjonctures du marché, évoluer de spécialiste régional sur le grand ouest à opérateur national. « Au fil des années et des départs à la retraite des conducteurs, ils ont été remplacés par des salariés implantés sur tout le territoire pour un meilleur maillage », rapporte-t-il.

UNE ENTREPRISE HUMAINE

Les Transports Rabouin sont de ces entreprises où l’humain prime ; « Chez nous, les conducteurs ne sont pas des numéros, ils disposent de véhicules attirés, ils s’organisent librement, ils sont responsables de leur transport », explique Éric Rabouin. Ce sont des rouleurs qui partent à la semaine avec un planning finalisé la veille pour le lendemain. « C’est ce qui fait qu’aucun jour ne se ressemble », sourit Antoine Kermorvant, tandis que son Scania P 450 a enfin rejoint la banlieue nantaise. À peine a-t-il pris connaissance des nouveaux véhicules à charger qu’il anticipe déjà la suite : « Je vais devoir réorganiser mes voitures pour les faire tenir sur la remorque. » Jouant avec les plateaux en mouvement du porte-voitures, →



TROIS
QUESTIONS À

» Morgan Le Gall, commercial Dian

Comment s’est mise en place la relation avec les Transports Rabouin ?

Nous avons commencé à collaborer en 2015 sur un véhicule. Puis la réputation de la dernière génération de Scania a convaincu Éric Rabouin d’élargir la flotte à trois Scania P 450. Les véhicules correspondaient à ses attentes avec davantage de rangements, un confort intérieur soigné et de belles performances sur la consommation.

Quelles sont les particularités des véhicules ?

Ils sont double-genre tracteur/porteur. Les véhicules sont équipés de châssis bas, de pneus 315/60 et de suspensions pneumatiques air intégrales. Sur la nouvelle génération, Scania a optimisé l’intérieur de ses cabines basses pour plus de confort, de rangement et de sécurité. Les retours des conducteurs sont d’ailleurs excellents !

Quel regard portez-vous sur les Transports Rabouin ?

C’est un client qui sait ce qu’il veut. Exigeant, il est attentif à la configuration technique des véhicules et au confort des conducteurs. Outre la proposition technique de Scania, nous savons aussi que les performances de l’après-vente seront déterminantes pour fidéliser les Transports Rabouin. À nous de démontrer notre sens du service ; une valeur affirmée à la Dian !



» Sur sa remorque Lohr, le conducteur est toujours attentif à l’attache des véhicules : « On transporte des “marchandises” de valeur. »



» Ce Scania P 450 est une version traditionnelle du porte-voitures avec cabine basse.



» À l'exploitation, les plannings sont finalisés la veille pour le lendemain.

→ il reconstruit son camion tel un puzzle, emboîtant les véhicules selon leur taille, leur encombrement, attentif aux risques de dommages, de rayures ou de petits chocs. « Les conducteurs ont une lourde responsabilité ; ce sont eux les garants du bon état du chargement. Compte tenu des manipulations importantes, les risques sont élevés », précise Jean Pagis, formateur interne des Transports Rabouin. Ainsi, les 150 conducteurs de l'entreprise doivent-ils faire preuve d'une intelligence au chargement, en plus d'être de bons rouleurs. Avec 2 600 à 3 000 km à la semaine, Antoine Kermorvant concède garder toujours un œil sur ses consommations. Il pointe les gains observés après les formations à l'écoconduite dispensées par les formateurs de la Dian dont il a bénéficié avec la livraison du P 450 : « J'anticipais déjà, mais pas assez. Grâce à cette formation, j'ai encore gagné 1,5 litre aux 100 km. » Présentant l'ergonomie de la cabine, la vivacité de la boîte de vitesses, il s'enthousiasme : « J'ai la chance de faire partie des trois conducteurs de l'entreprise qui roulent en Scania. Une sacrée reconnaissance à mes yeux ! » Questionné sur les apports de la nouvelle génération, il ne tarit pas d'éloges : conduite agréable, douce et confortable, et d'ajouter : « Je trouve que Scania a gagné sur tous les plans. »

SCANIA, L'ALTERNATIVE MATÉRIELLE

La collaboration entre les Transports Rabouin et la Dian, distributeur Scania, est récente dans l'histoire de l'entreprise. « Sans jamais faire un choix monomarque, nous roulions préférentiellement avec une

marque concurrente. La technologie évoluant, nous recherchions un nouveau challenger. Je connaissais Morgan Le Gall, commercial de la Dian. Nous avons d'abord testé un Scania, pour voir. Et récemment, j'ai choisi de renouveler trois véhicules parce que les performances sont bonnes », explique Éric Rabouin. Cette relation commerciale naissante s'inscrit dans une démarche au long cours pour le dirigeant qui affiche ouvertement ses exigences matérielles : prix raisonnable par rapport au niveau d'options attendues, motorisation performante et fiable. Négociant les garanties, l'entrepreneur a aussi opté pour une délégation de

maintenance sur l'entretien des véhicules. « Les équipes de l'atelier ont été formées à la technologie Scania. Par contre, nous leur assurons la livraison des pièces. Nous savons que nous sommes aussi attendus sur notre réactivité, notre efficacité après-vente », précise Morgan Le Gall ; « On affine notre relation commerciale. La fidélité viendra de manière naturelle si Scania et la Dian jouent le jeu », renchérit Éric Rabouin. Loin de ces considérations, l'homme de terrain, Antoine Kermorvant a, lui, achevé ses ramasses ; il entame sa livraison qui doit le mener vers Blois, au volant de son P 450... La route est à lui ! ●

» La valeur ajoutée des Transports Rabouin : sa flexibilité, sa capacité de soutien aux industriels. « Les atouts d'une société à taille humaine ! »





» Les porte-voitures sont des véhicules double-genre avec sellette reculée (par rapport à un tracteur traditionnel), et une configuration porteur lorsque la remorque est décrochée.



» Les Scania sont équipés d'un moteur de 13 l ; robuste, il est parfaitement adapté aux besoins de l'activité.



» Le métier de conducteur de porte-voitures est complexe avec des manipulations importantes et une forte responsabilité.



Scania à l'essai !

Attaché à son cœur de métier, Éric Rabouin, dirigeant des transports éponymes, a fait le choix d'une politique matérielle à contre-courant : « Nous achetons et conservons nos véhicules 7 à 10 ans. Ils sont tellement spécifiques que les reventes restent trop aléatoires en variant du simple au double, selon les périodes », explique-t-il. Ce choix stratégique assumé a été mis en concordance avec une politique RH propre à l'entreprise : « En optant pour l'attribution des véhicules aux conducteurs, nous les responsabilisons à la longévité de leur matériel,

et ça fonctionne », relève-t-il. En outre, les attentes en matière de services et de fiabilité sont élevées : « Les transporteurs qui font de l'usine roulent beaucoup à vide. Nous, nous roulons toujours à charge avec un poids moyen de 34 à 37 tonnes par trajet. Nos véhicules sont très sollicités. J'attends de voir la fiabilité et la robustesse des Scania dans le temps avant de m'engager plus », explique le dirigeant. Une expérimentation aux enjeux forts tant pour l'entreprise que Scania et son distributeur, la Dian.



LE BIOÉTHANOL À LA CONQUÊTE DES ROUTES

Pas moins de neuf autocars Scania Interlink fonctionnant au bioéthanol ont été livrés courant mars en Nouvelle-Aquitaine afin d'assurer la liaison entre La Rochelle et l'île-de-Ré. Commanditée par la Région et Transdev, la mise en service de cette flotte constitue une grande première en France : « Nous constatons une demande de plus en plus importante pour des motorisations alternatives au diesel, notamment dans les régions viticoles, constate Nicolas Cruchet, chef de région autocar-autobus Scania pour le Sud-Ouest. Avec une unité de production de bioéthanol, issu de la viticulture, près de Bordeaux, la région Nouvelle-Aquitaine est en pointe dans ce domaine ». Les effets de cette démarche sont spectaculaires : les autocars Interlink fonctionnant au bioéthanol rejettent en effet 95 % de CO₂ en moins par rapport à une motorisation diesel et le recyclage des résidus de la viticulture permet de développer une filière d'approvisionnement 100 % française.

Scania France de nouveau « Top Employer » !

Pour la deuxième année consécutive, Scania France apparaît dans le palmarès des 82 entreprises françaises distinguées par le Top Employers Institute. « Nous avons fait l'objet d'une évaluation par le biais de 100 questions relatives à 600 pratiques RH dans le domaine de la formation et le développement des compétences, la gestion des performances ou encore la gestion des carrières, explique Sandrine Monnier, directrice des ressources humaines Scania France. Le niveau d'exigences s'élève chaque année. Nous sommes d'autant plus fiers de décrocher ce titre pour la deuxième fois consécutive ! »



Les deuxièmes mains au premier plan



Afin de se rapprocher de ses clients et d'améliorer son niveau de service, Scania France a décidé de renforcer son processus de vente des véhicules d'occasion, comme l'explique Bayram Kilic, responsable à Scania France des activités véhicules d'occasion (VO) et Scania Rent : « Nous avons décidé de renforcer notre pôle véhicules d'occasion en

nommant non seulement des chefs de région VO, mais également en dotant nos succursales de moyens spécifiques afin qu'elles maîtrisent mieux cet important marché ». C'est ainsi que des Scania Used Corners vont être créés, mettant à disposition des clients des espaces spécifiques VO au sein des succursales françaises.

Plein gaz sur les travaux publics

Signe que le transport durable devient réalité dans de nombreux domaines d'activité, Scania France vient de livrer ses premiers tracteurs gaz destinés à une application travaux publics. Commandés par les sociétés Jamet, Prejam et Premat, ces quatre tracteurs gaz seront bientôt suivis par la livraison de deux porteurs 8x4*4.



Coup de boost pour le GNV

Le récent référencement par la Centrale d'achat du transport public (CATP) de trois autocars Scania (dont les Citywide LF de 12 et 18 mètres GNV) offre de belles perspectives pour ces véhicules répondant à une demande de plus en plus forte. Désormais, les acheteurs publics représentant les 250 villes adhérentes ainsi que IDF Mobilité peuvent commander ce type de véhicules directement auprès de la CATP qui a centralisé près de 450 commandes d'autobus et autocars sur l'année 2018.



SCANIA FRANCE DÉNICHE SON CHAMPION !

C'est sur le circuit d'Albi (81) le 13 avril, qu'a eu lieu la finale française des Scania Driver Competitions (SDC). À l'issue d'épreuves très variées et disputées (secourisme, contrôle avant départ, conduite économique et manœuvres), Pierre Montaigne s'est finalement imposé face à 23 autres conducteurs. Il représentait donc la France lors de la grande finale européenne en Suède, les 24 et 25 mai, en présence d'une concurrence redoutable provenant de 31 pays ! Ça n'est malheureusement pas Pierre Montaigne mais le conducteur Norvégien qui a été élu meilleur conducteur européen et a remporté un camion Scania d'une valeur de 100 000 €.

Une garantie notée 5/5

Avec son offre « 5=5 », Scania France propose cinq ans de garantie (3 de garantie complète + 2 ans de garantie de la chaîne cinématique) à tous les clients souscrivant un contrat de maintenance ou de maintenance et réparation d'une durée de cinq ans. Cette offre fait bénéficier les clients de la garantie constructeur pièces et main-d'œuvre sur l'ensemble de la chaîne cinématique du véhicule (moteur, boîte de vitesses, pont, arbre de transmission, essieu moteur...) pendant 5 ans (ou 750 000 km), ainsi que sur la cabine et les systèmes électroniques, pendant 3 ans.

ROULEZ EN TOUTE SÉRÉNITÉ

VOUS AVEZ TROUVÉ LA FORMULE GAGNANTE

Grâce au contrat de services 5=5, si vous confiez au réseau Scania l'entretien de votre véhicule pendant 5 ans, Scania prend en charge 5 ans de garanties*

* 3 années de garantie totale + 2 années de garantie chaîne cinématique. Voir conditions auprès de votre distributeur.

SCANIA

Scania France sur les réseaux sociaux

Vous êtes adeptes des réseaux sociaux et souhaitez suivre l'actualité de Scania France ? Pas de problème ! Que ce soit via Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram ou YouTube, Scania est sur tous les fronts !



LE MOT A BETTE

À l'origine d'une expérimentation avec le sucrier Tereos, Scania a mis à disposition durant la campagne betteravière 2018/2019 un tracteur R 410 roulant au bioéthanol ; un carburant vert produit à partir de betteraves sur le site d'Origny-Sainte-Benoîte (02), vaisseau amiral du numéro deux mondial du sucre. Reportage au cœur d'une économie circulaire vertueuse au potentiel encore méconnu.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian, Isabelle Beauvais



Démonstration
d'une économie
circulaire par Scania
et le sucrier Tereos

TEUR TERAVE

À la sucrerie/distillerie d'Origny-Sainte-Benoîte, une caravane de camions vide son chargement de betteraves, prompt à démarrer un nouveau tour ; un Scania R 410 roulant au bioéthanol se détache. Rien ne laisse entrevoir sa motorisation singulière, sauf le protocole établi pour faire le plein. Pas de station traditionnelle, mais une installation mobile posée sur le parking de la sucrerie ; se saisissant de la pompe, Christophe Delannoy, dirigeant des transports La Peveloise déclare : « C'est comme faire un plein de gazole. » Fidèle au Griffon avec sept Scania, dont deux dédiés aux campagnes de betteraves, il a d'emblée accepté l'offre de Scania et de Tereos : « Il s'agissait de tester ce tracteur Scania R 410. Je ne savais même pas que des camions roulaient au bioéthanol », sourit-il. Sensible à la décarbonation du transport et au principe de l'économie circulaire, il ajoute : « Cela me concerne aussi bien en tant que transporteur qu'en tant que citoyen. » Depuis une dizaine de jours,

[EN CHIFFRES]

90%

c'est la réduction des émissions de CO₂ fossile que permet le bioéthanol dans le cadre d'un circuit court.

c'est à bord de ce tracteur « vert, écolo et vertueux » qu'il assure le transport des betteraves du champ à la sucrerie, dans une campagne betteravière entamée depuis septembre. Dans le nord de la France, la filière betterave s'est constituée en économie agricole circulaire où industriel, planteurs et transporteurs sont intimement liés : « Nous travaillons avec les agriculteurs pour définir les surfaces et établir les plannings de production », explique Dominique Ryckeboer, responsable du service agricole chez Tereos, connu pour sa marque Beghin-Say. Il revient aussi au sucrier d'organiser le transport durant la campagne, cinq à six mois d'activité 24 h/24 – intense ! « 30 entreprises locales et 76 camions opèrent sur un rayon de 23 km autour de l'usine pour ramasser 2 400 000 tonnes de betteraves sur les 30 000 hectares agricoles des 995 coopérateurs », complète-t-il. Des chiffres étourdissants qui soulignent l'importance de ce modèle, pourtant aujourd'hui contraint à se repenser pour faire face aux aléas du marché mondial du sucre (avec la fin



» Hélène Ponthieu, responsable de fabrication Distilleries et Unité Bétaïne du site Tereos d'Origny-Sainte-Benoîte, la plus grande distillerie de betteraves au monde.



» Première étape du process, le râpage automatique des betteraves. 19 500 à 20 000 tonnes de cossettes sont ainsi produites chaque jour.



» Renaud de La Rue du Can, responsable de fabrication Sucrerie et Utilités du site Tereos d'Origny-Sainte-Benoîte, suit le process de transformation.



Le R 410 nouvelle génération bioéthanol en campagne, prêt à aller charger au silo de betteraves.

des quotas sucriers) comme aux exigences climatiques (avec un transport émetteur de CO₂). Et l'innovation a pris sa part sur cette campagne 2018-2019 ; Tereos, en partenariat avec Scania, a développé une expérimentation vertueuse et durable d'économie circulaire du transport avec la décarbonation en filigrane : faire rouler un betteravier au bioéthanol produit à partir de mélasse de betterave transformée ici même dans la sucrerie/distillerie.

SCANIA EN CAMPAGNE

Aux abords d'un silo de betteraves posé en bordure de champ, le R 410 nouvelle génération bioéthanol attend d'être chargé ; les discussions entre conducteurs se polarisent vite sur le Scania et son biocarburant. Christophe Delannoy souligne alors la puissance du tracteur qu'il compare à un 490 ch. En transporteur aguerri, il avance des arguments gestionnaires : « *Nous sommes rémunérés au tonnage, donc plus on fait de tours, plus on gagne.* » Il explique qu'en termes de coûts, le bioéthanol équivaut au gazole ; le rendement de l'ED95 (inférieur à celui du gazole) est compensé par son prix à 70 centimes d'euro/l. D'abord piqué dans sa curiosité en début de test,

le dirigeant partage son enthousiasme : « *Je suis prêt à investir. Cette expérience m'a permis d'acquérir une connaissance de ces carburants alternatifs qui constituent une solution d'avenir.* » Sur la campagne, l'essai a concerné trois sucreries et trois transporteurs, explique Simon Laurent, →

Christophe Delannoy à la station mobile pour faire le plein de carburant : « *Aussi simple que le gazole !* »



TROIS QUESTIONS À



» Valérie Corre, directrice des Affaires réglementaires alcool/éthanol UE chez Tereos

Vous défendez le bioéthanol depuis longtemps...

Effectivement. J'ai d'abord exercé au niveau de l'Union européenne auprès de l'Association européenne des producteurs d'alcool avant de rejoindre Tereos où je continue de travailler le sujet, de soutenir, de croire dans cette alternative. Parce qu'à l'inverse du gaz naturel qui reste une énergie fossile produite hors de l'Europe, le bioéthanol est issu de la betterave sucrière de nos terres.

Quel modèle soutenez-vous ?

Il sera plus facile de décarboner le transport en diversifiant les alternatives énergétiques. En outre, être dépendant d'une seule source d'énergie, comme c'est le cas aujourd'hui, comporte des risques. Le bioéthanol doit être abordé comme une alternative parmi d'autres, encore plus quand il est à portée de main. Orienter les choix dans une logique de circuit court me semble être pragmatique, sans être dogmatique. Aujourd'hui, la problématique est climatique avec un secteur du transport en croissance, reconnu pour être un grand émetteur de CO₂ ; un constat qui nous oblige à agir.

Quels arguments pour le bioéthanol français ?

Ce carburant a du potentiel et il est disponible là et maintenant. Issu de la betterave, il permet de maintenir un modèle agricole, je pense à nos 12000 coopérateurs, en leur proposant un système cohérent. La fin des quotas sucriers a provoqué un effondrement du prix du sucre et avec lui une baisse du revenu agricole. Développer les usages alternatifs comme l'ED95 permet de soutenir la production agricole et de réduire les émissions polluantes du transport. D'autant que la filière betterave n'est pas concernée par le problème de changement d'affectation des sols qui n'est avéré que pour l'huile de palme. Tout cela doit concourir à renforcer nos ambitions sur le bioéthanol.



» Dans sa démarche d'optimisation du transport, Tereos a fait équiper toutes les bennes d'une porte arrière grillagée : moins lourde, elle facilite la circulation de l'air au roulage. L'économie a été estimée à 3 l/100 km.

→ commercial Scania à La Haubette PL. Homme de terrain, il a été le relais de Scania France pour la mise en place des lieux d'approvisionnement et la mise en main du véhicule. À l'heure du bilan, il commente : « *Tous ont parlé d'un véhicule nerveux, dynamique et simple à utiliser. Les transporteurs ont été très satisfaits, malgré la configuration du camion doté d'un petit réservoir, ce qui convenait parfaitement pour des tours sur un faible rayon d'action. Je suis convaincu par le potentiel de cette énergie, surtout dans une région comme la nôtre qui peut produire ce biocarburant.* »

LE BIOÉTHANOL, UNE DIVERSIFICATION DURABLE

« *La betterave est une plante qui se dégrade rapidement après sa récolte* », rappelle Valérie Corre, directrice des Affaires réglementaires alcool/éthanol UE chez Tereos. À peine déchargées, les plantes vont devoir entrer dans le processus de transformation : 12 heures pour le sucre cristal, davantage - fermentation oblige - pour l'éthanol.

Dans la distillerie attenante, ce sont quelque 8 000 hectolitres d'alcool brut qui sortent quotidiennement, 5 000 hectolitres d'alcool de bouche et 4 000 hectolitres de biocarburants - E85 pour les véhicules particuliers, et à la marge, ED95 pour l'expérimentation poids lourds.

« *Elle n'aurait pu se dérouler sans Scania qui est le seul constructeur à offrir cette motorisation spécifique. C'est ce qui nous a rapprochés et amenés à travailler ensemble, déjà lors de la COP21* », reprend Valérie Corre. Les deux acteurs industriels se sont rejoints sur l'impératif à sortir de la dépendance aux énergies



» Chargement en plein champ. Le silo de betteraves estimé à 700 tonnes est vidé par l'avealeur de betteraves dont la capacité atteint 6 000 tonnes par jour. La machine charge dans les remorques à mesure qu'elle progresse.

fossiles. Le bioéthanol est de ces carburants alternatifs et opérationnels : « *Le test le montre, il n'y a plus qu'à* », sourit-elle. D'autant qu'à l'urgence climatique, Tereos prône avec le bioéthanol une voie de diversification pour maintenir un modèle agricole régional : « *Avec la fin des quotas sucriers, aujourd'hui, vous plantez, vous ne savez plus si la production de sucre trouvera un débouché. D'où l'intérêt pour tous de varier les produits issus de la betterave* », ajoute-t-elle. Autrement dit, pourquoi se priver d'une énergie qui participe à la décarbonation du transport avec ce que l'agriculture française sait produire.

« *Si l'éthanol constitue une des cinq solutions alternatives proposées par Scania, il reste encore un marché de niche, pourtant pertinent puisqu'il est issu de la mélasse de betterave, un résidu du process sucrier* », insiste Gilles Baustert, directeur Marketing Scania France. Une solution vertueuse qui, dépliée dans ses arcanes, balaie le faux débat sur la concurrence industrielle, celle de privilégier le bioéthanol au détriment des ressources alimentaires : « *Dans ce modèle durable, la priorité est de produire de l'alimentaire et de valoriser toute la matière première,*

“ L'expérimentation n'aurait pu se dérouler sans Scania qui est le seul constructeur à offrir cette motorisation spécifique. ”

Valérie Corre, directrice des Affaires réglementaires alcool/éthanol UE chez Tereos

notamment en énergie, pour faire zéro déchet », ajoute Valérie Corre. Pour Tereos comme pour Scania, l'expérimentation menée à son terme démontre qu'un changement de paradigme est non seulement possible, mais aussi viable et soutenu par les acteurs routiers de la filière : les transporteurs. ●



» Gilles Baustert, directeur Marketing Scania France

Pourquoi Scania soutient-il la solution bioéthanol ?

Nous considérons qu'il n'y a pas un carburant unique qui doit remplacer le gazole, mais une palette d'énergies alternatives variant selon les régions du monde et leur capacité de production : éthanol, gaz, biodiesel. Inciter un fournisseur de carburant, client de nos transporteurs, à rouler durable, c'est une solution viable, crédible et disponible !

Quels sont les avantages environnementaux du bioéthanol ?

Il s'agit d'un carburant qui permet de réduire jusqu'à 90 % les émissions de CO₂, plus particulièrement lorsque son utilisation s'inscrit dans le cadre d'un circuit court. L'analyse du cycle de vie a pris en compte dans ce cadre l'éloignement de la source de production. Si on prend le gazole, transformé à partir d'un pétrole brut extrait en Arabie saoudite ou au Kazakhstan, on mesure bien la part du transport fortement émetteur de CO₂.

Qu'est-ce qui a permis cette démonstration avec Tereos ?

Jusqu'à présent, nos moteurs bioéthanol se cantonnaient à 280 ch. Nous avons récemment introduit un moteur de 410 ch, une puissance suffisante pour la plupart des applications. Reste à faire connaître cette technologie sur le terrain : aux transporteurs, aux pouvoirs publics et à nos forces de vente qui sont également en soutien. Nous sommes prêts sur cette technologie. Cette expérimentation le démontre.

» Déchargement des betteraves à la sucrerie avec le R 410 nouvelle génération bioéthanol. En fin de campagne, le camion a tourné 24h/24.



À la hauteur des enjeux d'électrification de demain

En s'impliquant dans la plus grande usine de batteries d'Europe, mais aussi dans un centre de recherche & développement dans le domaine, Scania fait un grand pas en avant vers ses ambitions d'électrification.

Texte : Andrew Montgomery, Per-Ola Knutas / Photo : Dan Boman, Northvolt

Vitale au déploiement d'un système de transport durable, l'électrification des véhicules passe, pour les cars, les bus et les camions, par le développement d'infrastructures de recharge et de la technologie des batteries. Celles-ci doivent en effet améliorer leur durabilité, leur robustesse, et ce à un coût inférieur à ce qui est proposé actuellement. À ce jour, les batteries représentent entre 30 et 50 % du coût total d'un véhicule électrique.

Afin d'accélérer le développement, Scania a conclu un partenariat avec Northvolt pour le développement et la commercialisation d'une technologie de batterie adaptée aux véhicules lourds. Scania a ainsi investi dix millions d'euros

dans le projet et parallèlement, la Banque européenne d'investissement (BEI) vient de valider, aux côtés du gouvernement suédois, un financement de 52 millions d'euros. Northvolt a engagé, en 2018, la construction de la plus grande usine de batteries d'Europe, non loin de Skellefteå dans le nord de la Suède. Dans le même temps, les deux sociétés constitueront une équipe d'experts et travailleront conjointement à Northvolt Labs, le site de recherche de Northvolt basé à Västerås (Suède). Leur objectif étant de développer et commercialiser des batteries optimisées pour les véhicules professionnels. « *Nous souhaitons faciliter le choix du client en faveur de solutions de transport durables. L'électrification sera essentielle au déploiement d'un système de transport "zéro*



“ L'électrification sera essentielle au déploiement d'un système de transport 'zéro énergie fossile'. ”

Henrik Henriksson,
président-directeur général du groupe Scania

énergie fossile”. La technologie de batterie actuelle doit néanmoins être développée si elle veut satisfaire les exigences métier des clients du secteur des cars, des bus et des poids lourds. Nous comptons sur notre partenariat avec Northvolt afin d'évoluer rapidement », déclare Henrik Henriksson, président-directeur général du groupe Scania.

UN VOLET ESSENTIEL DE NOS FUTURS PRODUITS

Pour Claes Erixon, responsable R&D chez Scania, ce partenariat est un moyen pour Scania de participer au développement technologique rapide dans le secteur des batteries. « *Elles jouent un rôle central évident dans l'électrification, qui est un volet déterminant de nos futurs produits* », déclare-t-il. Dans un contexte de production



Les batteries nouvelle génération pourront accélérer l'électrification des véhicules lourds.

de batteries énergivore, la Suède propose une offre éprouvée de solutions énergétiques vertes et rentables. Ainsi, le pays est parfaitement adapté à une production de batteries durable et à grande échelle. L'usine de batteries dernier cri de Northvolt vise à produire des batteries de qualité et respectueuses de l'environnement, pour une empreinte carbone réduite au minimum et avec un programme de recyclage particulièrement ambitieux. « *Le partenariat avec Northvolt correspond parfaitement à la vision et à la stratégie de Scania, dans une perspective de solutions de transport plus durables. Il tombe à point nommé pour notre projet d'électrification et entre dans le cadre de notre transformation, où les batteries joueront un rôle essentiel dans notre avenir* », déclare Henrik Henriksson. ●



Northvolt a entamé la construction de la plus grande usine de batteries d'Europe, non loin de Skellefteå au nord de la Suède.

Plus de transparence sur le CO₂ avec VECTO

Initié par la Commission européenne, le programme VECTO se pose comme un outil dans la lutte contre les émissions de CO₂ des véhicules lourds. Il est désormais obligatoire pour certaines catégories de nouveaux camions.

Texte : Alain Pernot / Photo : Isabelle Beauvais

Après avoir mis en service dès les années 90 les normes Euro 1 à Euro 6, la Commission européenne veut aller plus loin dans sa quête d'un transport routier plus respectueux de l'environnement. Son objectif est pour le moins ambitieux : réduire de 30 % les émissions de CO₂ des camions d'ici à 2030 ! Afin de concrétiser ce dessein, la direction générale climat de la Commission européenne a développé en coopération avec l'université de Graz (Autriche) un outil digital destiné à simuler les consommations de véhicules qui est commun à tous les constructeurs de véhicules industriels. Ceci constitue un gage de fiabilité des informations.

UN ÉTIQUETAGE OBLIGATOIRE

Baptisé VECTO (pour Vehicle Energy consumption Calculation TOol), ce programme a pour objectif premier de permettre aux acheteurs de véhicules lourds de comparer

[EN CHIFFRES]

25%

des émissions de CO₂ sont dues aux transports.

plus facilement les niveaux de consommation de carburant et d'émission de CO₂ des différents camions ou ensembles routiers proposés par les constructeurs. Depuis le 1^{er} janvier dernier, certaines configurations de véhicules neufs de plus de 16 tonnes ont désormais l'obligation d'afficher les certificats de consommation calculés par le biais de VECTO. Cet affichage concerne les porteurs et tracteurs en configuration 4x2, 6x2, 6x2/2, 6x2/4 et 6x2*4. Pour être le plus pertinent possible, le programme VECTO prend en compte les différentes conditions d'utilisation des véhicules : trafic longue distance, trafic régional,

livraison en zone urbaine, chantiers, voirie. De même, cinq profils de mission ont été déterminés pour les autobus et les autocars.

DONNER UN CADRE RÉFÉRENTIEL AUX ÉMISSIONS DE CO₂

Les données utilisées par VECTO sont fournies par les constructeurs. Elles regroupent des paramètres aussi variés que les cartographies moteur, les notions de masse et d'inertie, les frictions de la transmission, le coefficient de traînée aérodynamique, la résistance au roulement des pneumatiques, etc. Les chiffres calculés pour chaque type d'utilisation et selon des cycles de conduite standardisés sont alors corrélés par des essais en conditions réelles. Même s'il ne prend pas en compte tous les paramètres possibles comme le type d'énergie utilisée, la consommation énergétique liée à la production des véhicules et les émissions du puits à la roue, VECTO établit une base qui permet une évaluation normalisée des consommations et des émissions. ●



» Stéphane Lejard, responsable Logistique et homologation Scania France

« L'importance de l'enjeu mériterait une approche plus globale »

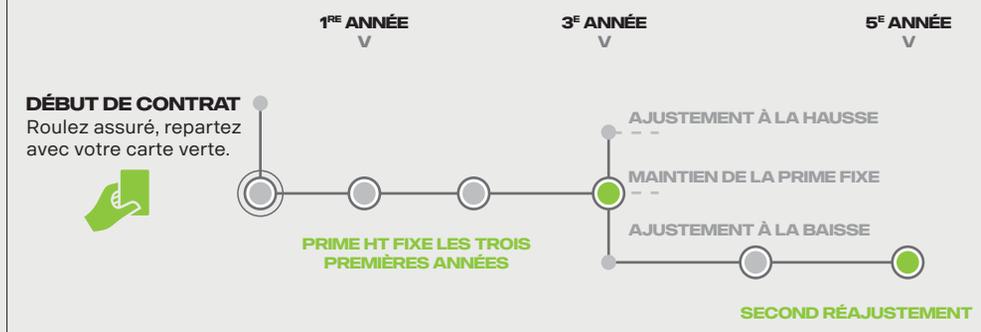
« Scania est le seul constructeur proposant une palette aussi large d'alternatives aux carburants fossiles. À ce titre, Scania est parfaitement à même d'évaluer précisément l'impact carbone de chaque carburant selon les situations ainsi que les mesures proposées pour le réduire. VECTO est un premier pas. Il s'agit d'un dispositif positif en ce sens qu'il s'inscrit dans la réduction des gaz à effets de serre. Il est en revanche regrettable qu'il ne prenne en compte que la consommation du réservoir à la roue et non du puits à la roue. »

[EN CHIFFRES]

22%

des émissions de CO₂ du secteur transport sont dues aux véhicules lourds.

UN CONTRAT ADAPTABLE



Ready2Drive, l'assurance du transport

Proposé dans le cadre d'un financement de véhicules par Scania Finance, le pack Ready2Drive combinant les assurances Dommages tous accidents et Responsabilité civile circulation s'adresse aux clients Scania désireux de simplifier leurs démarches administratives dans le cadre d'un contrat d'assurance géré par les équipes Scania.

Texte : Viso / Photo : Isabelle Beauvais

Disponible depuis mars sur l'ensemble du réseau Scania, la solution financement + assurance Ready2Drive permet à tous les clients ayant financé leur matériel avec Scania Finance d'adjoindre un contrat d'assurance, tout cela étant signé au même moment, au même endroit auprès d'un seul interlocuteur. Dans son contenu, cette offre conjugue une assurance Dommages tous accidents (DTA) qui protège le véhicule et son conducteur, avec une Responsabilité civile circulation (RCC) qui protège des conséquences liées aux dommages causés aux tiers ●

Les principaux avantages de Ready2Drive

- 1 Des démarches simplifiées
- 2 Un seul contrat
- 3 Une prime fixe pendant 3 ans
- 4 Le rapatriement du véhicule dans le réseau Scania
- 5 Sinistre géré par des professionnels Scania



TROIS QUESTIONS À



» Stéphane Lamarque, directeur Assurances Scania Finance

En quoi Ready2Drive est-il innovant ?

Notre priorité est de protéger les investissements financiers et matériels de nos clients avec des produits adaptés et efficaces. En prenant en compte l'ensemble des cinq principaux avantages du contrat, nous pouvons affirmer que celui-ci est unique sur le marché.

En quoi les propositions d'assurances Scania sont-elles adaptées aux métiers du transport ?

En tant que spécialiste du transport, nous avons construit des garanties sur mesure adaptées aux besoins de nos clients. Notre réflexion s'est portée non seulement sur la protection de nos clients mais aussi sur celle des conducteurs. Par exemple, nous avons inclus systématiquement dans nos contrats une couverture accidents corporels du conducteur. Côté assistance, le client pourra être soutenu en cas d'accident, de pannes mécaniques, crevaisons ou erreur de carburant, etc.

Quel est le degré de satisfaction des clients ?

Dès le lancement, le produit a rencontré ses premiers succès commerciaux, preuve de l'attente des clients Scania pour ce type d'offre.



COACHING À L'ÉCOCONDUITE

Avec la récente livraison de 9 tracteurs S 500 de nouvelle génération, l'entreprise Pellet-Moine a bénéficié sur chaque véhicule d'une formation à l'écoconduite ; une journée accompagnée en exploitation par un formateur Scania suivie de trois mois de coaching des conducteurs. Exercices pratiques in situ.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian



Avec l'écoconduite,
les charges sont
à la baisse pour
les Transports
Pellet-Moine



» Les Transports Pellet-Moine font confiance à Scania et à l'efficacité des S 500 nouvelle génération.

A bord du Scania S 500 nouvelle génération, deux silhouettes observent attentivement la route, les lacets, les ronds-points, la circulation environnante. Quand, dans une descente, le conducteur détaille son pilotage : « *J'essaie d'atteindre la vitesse maximale autorisée le plus rapidement possible pour profiter de l'inertie.* » À ses côtés, le formateur opine. Les deux hommes se connaissent puisque Thierry Roseau, formateur Scania, a déjà accompagné Christian Lebon, conducteur, sur une journée d'exploitation. C'était en septembre dernier, une intervention qui comptait parmi les 9 journées de formation réalisées chez les Transports Pellet-Moine dans le cadre de la livraison de 9 Scania S 500, en juin 2018. Depuis le lancement de sa nouvelle génération de véhicules en 2016, Scania propose *via* son réseau de distributeurs une mise en main et une formation des conducteurs à ses clients ; une proposition reçue d'emblée positivement par le transporteur haut-savoyard, Laurent Pellet-Moine.



Transports Pellet-Moine

- **6,3** millions d'euros de chiffre d'affaires
- **33** salariés dont 26 conducteurs
- **70 %** frigo (agroalimentaire, pharmaceutique), 30% industriel
- **26** ensembles, dont 15 Scania nouvelle génération

« *C'est un service inédit et vraiment intéressant pour l'entreprise. Thierry Roseau a pris contact avec moi, et nous avons organisé le planning des formations selon nos contraintes* », explique-t-il.

UN SERVICE PAS COMME LES AUTRES

Christian Lebon se souvient parfaitement du jour où il a su qu'il était désigné à une formation à l'écoconduite. Il avoue avoir affiché un certain scepticisme, car avec ses 27 années de conduite à son actif, dont 9 chez les Transports Pellet-Moine, il pensait savoir... « *J'imaginai juste que j'allais apprendre sur la technologie du véhicule. Finalement, ça a été une remise à plat de toutes mes habitudes de conduite...* », sourit-il, énumérant de ses mots ses apports : « *On tire moins sur les tours, je passe plus rapidement les rapports, j'utilise davantage le couple que la puissance... Je m'aperçois que ma conduite est beaucoup plus souple avec davantage d'anticipation. Sur une journée d'exploitation, c'est moins de fatigue pour moi et une consommation moindre pour mon patron.* » Son employeur, Laurent Pellet-Moine, partage le même enthousiasme. À commencer par

les nouveaux modèles Scania : « Nous ne disposons pas de beaucoup de marge de manœuvre pour réduire nos coûts. L'efficacité de ces tracteurs nouvelle génération associée à la conduite économique des conducteurs se démontre clairement aujourd'hui », souligne-t-il. D'autant que ce métier qu'il pratique « depuis toujours ! » et qu'il n'a de cesse de présenter comme un métier de passion, il en rappelle aussi les difficultés : « On sait bien que les prix vont plutôt à la baisse, que les conditions de circulation sont un problème majeur. Je pense au trafic en région parisienne avec des pertes de temps que l'on ne peut pas répercuter sur les prix, mais aussi aux passages des douanes suisses, pays avec lequel on travaille beaucoup », explique-t-il. Aussi, la recommandation de son interlocuteur Scania, Benjamin Duband, commercial Scania Rhône-Alpes, d'accompagner la livraison des nouveaux tracteurs par une formation à l'écoconduite a-t-elle séduit le transporteur. « Nous savons que nous avons pris une avance technologique avec nos modèles, et la formation des conducteurs est un levier supplémentaire pour optimiser les consommations. Au lancement de ces formations, les transporteurs étaient réticents, il fallait insister, aujourd'hui, ils sont demandeurs », rappelle-t-il.

TECHNIQUES DE L'ÉCOCONDUITE

Au début d'une formation, Thierry Roseau refait une mise en main du véhicule, puis il opère en deux temps : « J'accompagne le conducteur en exploitation sur une journée. Sur le premier tiers, j'observe le conducteur, sa façon d'utiliser le véhicule par rapport à son activité, puis j'entre dans une →



» Laurent Pellet-Moine et le formateur Scania Thierry Roseau font le point sur les journées de formation à l'écoconduite.



» Formation à l'écoconduite, l'accompagnement se fait en situation avec le conducteur Christian Lebon.

TROIS QUESTIONS À



» Laurent Gaschet, responsable formation Scania France

Pourquoi proposer des formations à la conduite ?

Nous avons déployé à grande échelle ces formations à l'écoconduite pour accompagner le lancement de la nouvelle génération de véhicules Scania. Les nombreuses évolutions technologiques aboutissent à des véhicules particulièrement efficaces. La conduite constituant l'autre paramètre pour gagner en consommation, la combinaison des deux nous semblait pertinente.

À qui sont-elles réservées ?

Elles sont systématiquement proposées lors de l'achat d'un véhicule, mais quiconque souhaite en bénéficier peut contacter son distributeur. Nous disposons d'un maillage de 33 formateurs qui couvrent l'ensemble du territoire. La formule est reconduite cette année avec des aménagements : pour les porteurs XT,

les exploitants bénéficient de la mise en main, d'une journée de formation, mais pas de coaching, et lorsqu'un transporteur réalise un achat au-delà de 10 tracteurs, nous prenons en charge la formation d'un formateur afin qu'il puisse la déployer sur le parc.

Quel développement en 2019 et quels résultats attendus ?

Il est prévu 3 000 à 3 500 jours de formation cette année, soit une hausse de 100 % puisque 1 600 journées ont été totalisées en 2018. Les transporteurs accueillent favorablement ce service, d'autant que les bénéfices sont là. Le gazole représente un levier important d'économie et nous observons en moyenne un gain de 7 % au bout d'un an d'exploitation que l'on attribue pour moitié à la technologie et l'autre moitié à la formation.



» Pour Thierry Roseau, les atouts de l'écoconduite sont la réduction de l'empreinte carbone, l'évolution des comportements, la diminution de l'accidentologie et la réduction du budget à la pompe.



» Affichage du système SDS et des pourcentages de performance sur la conduite en côte, le freinage, l'anticipation...



« Pour une utilisation optimale du véhicule, il ne faut pas laisser de côté le facteur humain ».

Thierry Roseau, formateur Scania

→ phase explicative durant laquelle j'adapte les bonnes pratiques de conduite au métier. Enfin, le dernier tiers est consacré à la mise en pratique », détaille-t-il.

Évoquant le système embarqué SDS (Scania Driver Support) qui affiche à l'écran les performances de conduite sous forme d'étoiles et de pourcentages, le formateur explique qu'en s'appuyant sur ces données, le conducteur va, par la suite, continuer de gagner en souplesse de conduite. Ce sont ces mêmes données qui serviront de support au deuxième temps de la formation, la phase de coaching. « Je reçois chaque semaine les rapports informatiques, tout comme le conducteur et son employeur. Selon les résultats, j'échange, je corrige à distance sous forme de mail et de contact téléphonique pour améliorer les techniques de conduite. » En charge de la Savoie, Haute-Savoie, Isère, Thierry Roseau n'en est pas à ses premières formations avec près de 200 conducteurs formés depuis ses deux années de collaboration avec Scania Rhône-Alpes. Ses retours d'expérience l'ont conforté dans sa vision de l'écoconduite : « Pour une utilisation optimale du véhicule, il ne faut pas laisser de côté le facteur humain. » Et c'est le dirigeant des Transports Pellet-Moine qui s'empresse de confirmer les dires du formateur : « En quelques mois, le gain net sur les consommations de gazole est là : la moyenne oscillait à 33/34 l de gazole aux 100 km,



» Grâce aux formations de ses conducteurs par Scania, le dirigeant relève un gain de 2/3 l uniquement lié aux changements d'habitudes de conduite.

aujourd'hui, on est descendu à 27/29 l/100 km. Et 2/3 l d'économie sont à attribuer rien qu'à de la formation ! »

Thierry Roseau va plus loin ; aux bénéfices environnementaux avec la réduction de l'empreinte carbone et du budget à la pompe, il évoque le confort des conducteurs, leur sécurité et une diminution de l'accidentologie

LE MATÉRIEL ET LES HOMMES

Fidèle de la première heure à Scania, les Transports Pellet-Moine disposent aujourd'hui d'un parc de 26 ensembles ; exclusivement des frigos, même si l'entreprise travaille aussi sur de l'industriel. « Afin de limiter les kilomètres à vide, il arrive souvent que l'on charge de l'industriel pour revenir avec du réfrigéré », souligne le dirigeant. Sa proximité avec la Suisse a été déterminante sur

la réussite du transporteur puisque les échanges comptent pour 50 % du chiffre d'affaires. Mais, le dirigeant a aussi toujours su s'appuyer sur une politique matériel forte comme sur ses hommes : « Ici beaucoup de conducteurs ont 15 ans de maison, et je fais tout pour conserver l'esprit et la chaleur d'une entreprise familiale. Le métier est de moins en moins valorisé, les conducteurs ne sont pas souvent à la maison, on leur demande de plus en plus, alors je fais en sorte qu'ils aient des véhicules confortables, bien équipés. » Le choix des Scania S 500 entrain pleinement dans la vision du transport du dirigeant, qui appartient à cette trempe d'entrepreneurs pour lesquels l'humain est une priorité. ●



» Thierry Roseau avec la famille Pellet-Moine : de gauche à droite Laurent, François et Huguette.



TROIS
QUESTIONS À



» Benjamin Duband, commercial Scania Rhône-Alpes

Quelles relations entretenez-vous avec les Transports Pellet-Moine ?

Le père de Laurent Pellet-Moine a été un des premiers clients Scania sur la région. C'est une entreprise qui est dans le métier depuis trois générations, et qui est attentive au service. L'exigence est évidente, même si nous sommes aussi des amis.

Le service est-il important ?

C'est ça qui fait le renouvellement ! Et comme Laurent Pellet-Moine couvre ses véhicules par des contrats de maintenance, assurés par le Garage de Saint-Pierre à Bonneville (74), à nous de le dépanner tout de suite. Pour répondre à ses besoins, nous n'hésitons d'ailleurs pas à dépêcher sur site un technicien le samedi matin pour les entretiens. Mais c'est vrai que la formation entre aussi dans cette partie en appui des performances de notre matériel. D'autant qu'aujourd'hui, tout le monde fait attention aux consommations.

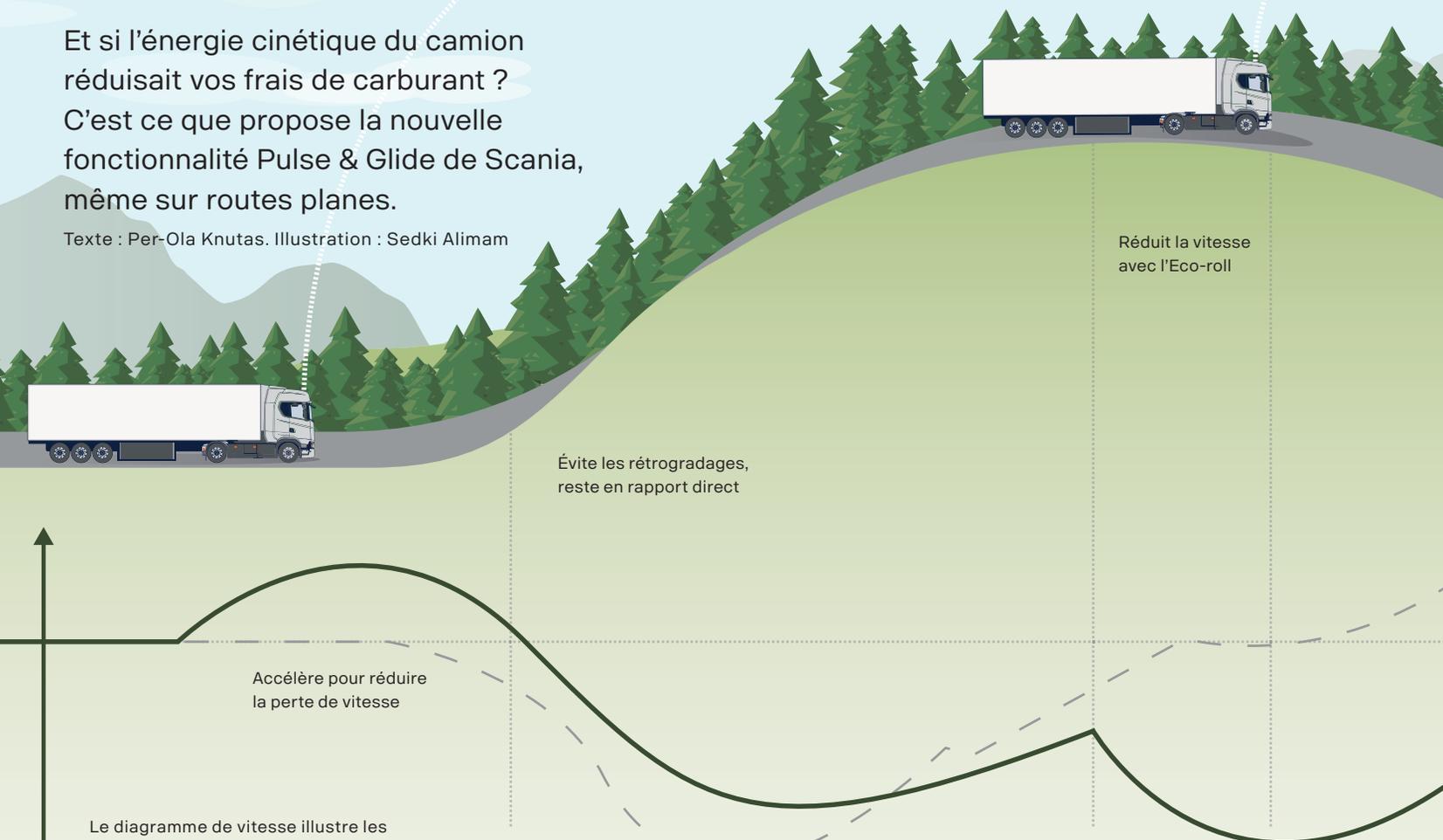
C'est un client qui compte...

Oui, et même si chaque client est important, les Transports Pellet-Moine, c'est aussi une vitrine. Je suis fier de travailler avec eux : le matériel est impeccable, les camions sont toujours propres, les conducteurs fiers de leur employeur... L'entreprise est connue dans la région, elle véhicule une belle image du transport. Et elle roule de nouveau en Scania !

Quand l'énergie cinétique devient une force

Et si l'énergie cinétique du camion réduisait vos frais de carburant ? C'est ce que propose la nouvelle fonctionnalité Pulse & Glide de Scania, même sur routes planes.

Texte : Per-Ola Knutas. Illustration : Sedki Alimam



Le diagramme de vitesse illustre les différentes phases d'une conduite lors de l'utilisation de la nouvelle fonctionnalité Pulse & Glide de Scania. Ligne pointillée : régulateur de vitesse conventionnel. Ligne pleine : Scania Active Prediction avec Pulse & Glide.

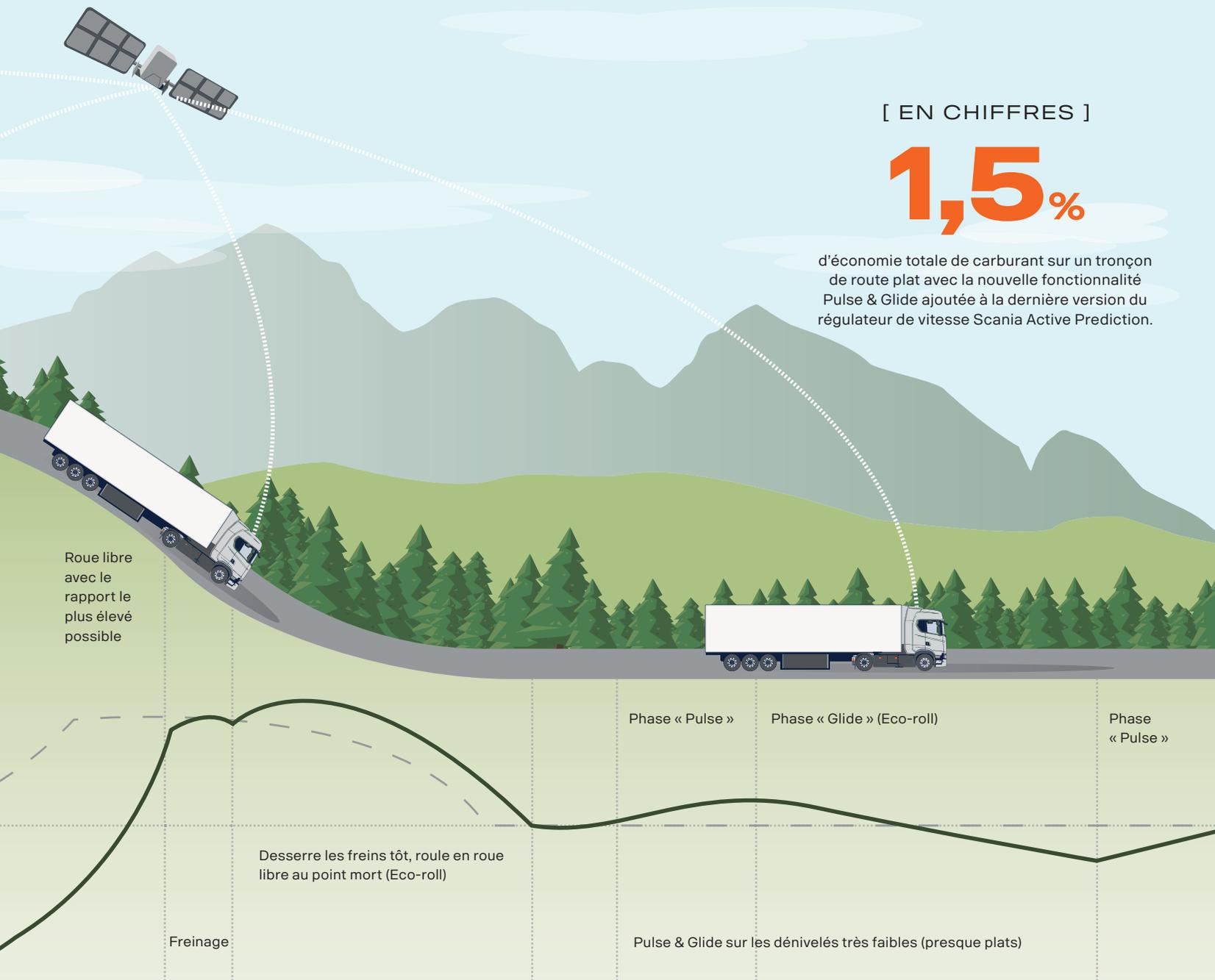
La connectivité a révolutionné le transport longue distance. Ces dernières années, les nouvelles technologies ont vu l'émergence de plusieurs services et fonctionnalités contribuant à l'efficacité énergétique. Lancé en 2012, le nouveau régulateur de vitesse intelligent Scania Active Prediction en est un exemple marquant utilisant des données topographiques et GPS pour anticiper les caractéristiques de la route sur trois kilomètres. « À partir de ces données, le système ajuste la vitesse et sélectionne le rapport de façon à réduire au maximum la consommation de carburant. Scania Active Prediction permet ainsi d'économiser

entre 5 et 7 % de carburant par rapport à un régulateur de vitesse classique, pour une vitesse moyenne réduite de seulement 0,9 % », affirme Fredrik Roos, expert en régulation de la chaîne cinématique chez Scania. Les ingénieurs Scania ne se sont pas arrêtés là. Fredrik et son collègue Mikael Ögren ont ainsi formé une équipe chargée d'approfondir les recherches. Ils ont axé leurs efforts sur des algorithmes qui permettent de calculer comment l'énergie cinétique du véhicule peut être utilisée pour offrir un rendement maximal en carburant dans les descentes avec la boîte de vitesses en position neutre. « En simulant divers profils de vitesse, nous avons observé que l'accroissement de la vitesse, juste

[EN CHIFFRES]

1,5%

d'économie totale de carburant sur un tronçon de route plat avec la nouvelle fonctionnalité Pulse & Glide ajoutée à la dernière version du régulateur de vitesse Scania Active Prediction.



avant de passer en mode Eco-roll, était bénéfique à la consommation de carburant. Ce que nous voulions, c'est que le système réalise cela automatiquement », explique Fredrik Roos. Fruit des efforts de l'équipe, Pulse & Glide a ainsi été lancé en 2017, ajoutant de nouvelles fonctionnalités au régulateur de vitesse avec Scania Active Prediction (CCAP). Dans la dernière version du CCAP, l'Eco-roll peut même être utilisé sur des dénivelés qui, normalement, ne sont pas assez prononcés pour maintenir la vitesse.

PROLONGER L'EFFET DE L'ECO-ROLL

« En augmentant la vitesse (Pulse), puis la roue libre (Glide), on peut accroître considérablement le temps

d'utilisation globale de l'Eco-roll, fait remarquer Fredrik Roos. Sur les parcours qui s'y prêtent, cette nouvelle fonctionnalité peut, à elle seule, contribuer à économiser jusqu'à 0,5 % de carburant. »

Pour Fredrik Roos, la meilleure façon de maximiser le potentiel du Scania Active Prediction est de faire rouler des combinaisons camions-remorques de 20 à 40 tonnes sur des reliefs vallonnés avec un trafic peu dense. Cependant, le nouveau système Scania avec Pulse & Glide a également fait ses preuves sur terrain plat, avec une économie totale de carburant de 1,5 % par rapport à un régulateur de vitesse standard.

Aujourd'hui, Fredrik Roos et son équipe

réfléchissent déjà aux défis de demain : « Nous perfectionnons constamment les algorithmes afin de pouvoir éviter les freinages inutiles dans les situations de trafic dense et de distances intervéhicules réduites. Un scénario qui deviendra de plus en plus courant, à mesure que nous nous dirigeons vers un plus grand nombre de convois de véhicules autonomes appelés platooning. Nous étudions également comment optimiser le système pour les chaînes cinématiques hybrides. » ●



Le Griffon fait rayonner son réseau

Pour répondre à la croissance de la marque en France, Scania développe son réseau dans l'Hexagone. Une belle opportunité pour augmenter son maillage territorial et répondre aux attentes de ses clients mais aussi d'accélérer la mise en place de sa politique environnementale.

Texte : Alain Pernot / Photos : Scania, Fred Boyadjian



» Projection du futur centre Scania Méditerranée de Brignoles (83).

Avec une centaine de points de service, dont 32 succursales appartenant à Scania, le réseau de la marque est déjà bien implanté. Mais, avec le taux de croissance actuel, il pourrait vite se montrer insuffisant. « Nous établissons annuellement des projections sur 5 ans de nos ventes de véhicules neufs, explique Yves Thépaut, directeur services et réseau. Et si nous partons sur l'immatriculation de 6 000 camions neufs en France dans les prochaines années, cela signifie que le parc de véhicules de moins de dix ans en service augmentera de 45 % et dépassera la barre des 50 000 châssis. » Chacun de ces véhicules aura des besoins en termes de réparation, de maintenance et de travaux en carrosserie, « il faut donc anticiper ces besoins, sachant que construire un atelier pour ce type de véhicules se chiffre en millions, s'amortit sur plusieurs années et son exploitation durera au minimum 20 ans. » Pour répondre à ce besoin, plusieurs leviers sont possibles : « Le premier consiste à augmenter la capacité atelier sans pousser



“ Le développement du réseau doit anticiper notre évolution en matière d'immatriculation. ”

Yves Thépaut, directeur Services et réseau

[EN CHIFFRES]

50 000

véhicules Scania de moins de 10 ans en circulation d'ici cinq ans.

les murs, explique Yves Thépaut. Autrement dit, augmenter l'amplitude d'ouverture des ateliers. Certains sites, comme celui de Bordeaux par exemple, sont déjà ouverts non-stop jusqu'à minuit. Ensuite, il est possible d'agrandir des points de service existants ou, ultime solution, d'en créer de nouveaux, permettant ainsi d'augmenter la couverture territoriale. Quoi qu'il en soit, il faut toujours avoir un coup d'avance. »

DES INVESTISSEMENTS SUR TOUS LES FRONTS

Que ce soit en agrandissant certains sites actuels (Besançon et Orléans, par exemple), en créant un nouvel atelier à Brignoles et Déols (voir encadré) ou un quatrième centre en région parisienne (dans les Yvelines à l'horizon 2020), Scania n'hésite pas à investir. Les distributeurs privés ne sont pas en reste : les centres de Saint-Omer (Pas-de-Calais) et de Bonneville (Haute-Savoie) ont ainsi doublé leur capacité alors qu'un nouvel atelier est en construction au nord de Compiègne. Ces développements intègrent totalement la politique environnementale volontariste de Scania qui ne se limite pas à produire des véhicules à motorisations alternatives. « Cette politique considère le paramètre écologique à tous les niveaux de notre activité : consommations énergétiques des bâtiments, recyclage des déchets ateliers, utilisation des eaux de pluies, etc. », détaille Yves Thépaut. Tout comme l'augmentation des capacités d'atelier, cette démarche est très concrète. Le nouveau site de Brignoles sera, par exemple, équipé de panneaux solaires. Une manière supplémentaire de faire rayonner le réseau Scania ! ●



DEUX QUESTIONS À

» **Luc Brasseur, responsable de la succursale Scania Val de Loire**

« Nous avons un centre à la pointe de la technologie »

À quels besoins répond ce nouveau site ?

Depuis que Scania France a racheté Centre Auto de Touraine, en 2009, il était évident qu'il y avait des besoins dans l'Indre, surtout avec la base militaire voisine. Nous avons donc opté pour la création d'un nouveau garage que nous avons ouvert le 2 novembre dernier à Déols, près de Châteauroux. Il s'étale sur 10 000 m² et dispose d'un atelier de 1 205 m². De quoi faire l'entretien et les réparations pour les véhicules Scania et les autres marques ainsi que pour les remorques.

Comment se présentent les perspectives ?

C'est une totale réussite ! Même dans mes rêves les plus fous, je n'aurais pas imaginé un tel début d'activité. Non seulement, nous avons conservé nos clients habituels mais nous en avons attiré d'autres, sans doute rassurés par la pérennité de notre engagement. Nous avons la chance d'avoir un site à la pointe de la technologie avec, par exemple, une couverture de fosse totalement inédite dans le réseau Scania. Nous venons de recruter un chef d'équipe et allons bientôt embaucher un sixième mécanicien !



PORTEURS CARROSSÉS
TAILLÉS POUR VOTRE ACTIVITÉ

DISPONIBILITÉ IMMÉDIATE*



*Selon les stocks disponibles.
En savoir plus sur www.scania.fr

SCANIA