



SCANIA FRANCE

ALTERNATIVES

[LE MAGAZINE DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLE]



11 BOM roulant
au GNC pour
le Grand Lyon
Page 12



Strava
Le V8 770 ch
au service
du bétail

Page 22

[HR LEVAGE]

Au sommet

Page 4

#43 – JUIN 2021

SCANIA



+ À DÉCOUVRIR DANS CE NUMÉRO

- 4 HR Levage complète son parc d'un V8 double genre
- 10 Actualités de Scania en France
- 12 Lyon passe au vert avec 11 BOM roulant au GNC
- 18 Scania sur tous les fronts de l'électrification
- 21 City Door : la porte qui change la ville
- 22 Un Scania 770 S 4x2 pour Strava, entreprise de négoce et de transport de bétail
- 28 Interview de Florent Salce, président de Scania Finance France
- 29 Nouveau site Scania Alsace au service des clients



Vidéos

Retrouvez les vidéos liées au magazine sur le site www.scania-alternatives.fr ou via notre chaîne [youtube.com/scaniaenfrance](https://www.youtube.com/scaniaenfrance) dans la playlist *Alternatives*. Vous pouvez aussi flasher le QR code ci-contre avec votre téléphone. Bon visionnage !



ALTERNATIVES #43

Scania France : CS 30106 - 49001 Angers cedex 01

Téléphone : 02414133 33

E-mail : france.scania@scania.com

www.scania.fr

Directeur de la publication : Gilles Baustert

Responsable de la rédaction : Vanessa Cerceau

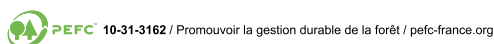
Réalisation : SEQUOIA - Tél. : 01 53 23 35 35

Coordination : Daphné Pierrot et Flore Jammet

Service lecteurs / Abonnement : www.scania-alternatives.fr

Photogravure : Point 11 - Impression : Aubin - Dépôt légal : 2^e trimestre 2021 - 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



Mobilisés à vos côtés

La pandémie qui sévit depuis plus d'un an a affecté de plein fouet l'activité de nombreux transporteurs. Le suivi des kilomètres parcourus, rendu possible grâce à la collecte des data des véhicules connectés, nous a permis de suivre l'évolution de la situation en temps réel. Tout au long de cette année inédite, nous nous sommes concentrés sur l'essentiel : vous écouter, échanger avec vous, vous accompagner et vous soutenir. Nous connaissons l'importance des métiers du transport et s'adapter pour que chacun puisse poursuivre son activité jusqu'à un total retour à la normale restera notre priorité.



Dans l'intervalle, nous continuons d'investir pour demain. L'avenir de la mobilité durable se joue dès à présent et nous souhaitons que tout le réseau soit prêt ! Le nouveau site Scania Alsace Strasbourg Nord, où nous initions le déploiement des bornes de recharge destinées aux camions, bus et autocars autant qu'aux véhicules légers, en est une preuve tangible (voir pages 29-31).

Nous poursuivons le développement de nos gammes de véhicules électriques, camions et bus. Afin d'apporter une réponse complète aux enjeux de l'électrification, nous investissons dans un laboratoire ainsi qu'un site d'assemblage de batteries (voir pages 18-20). Ces installations nous permettront de nous engager dans une production de batteries durables. Nous conduisons le changement avec vous afin de vous proposer les meilleures innovations, adaptées à tous les usages.

J'ai eu le plaisir et l'honneur d'être à vos côtés durant quatre années et demie en tant que président de Scania France. À compter du 1^{er} septembre prochain, je vais rejoindre la direction générale du groupe en tant que Senior Advisor auprès du CFO du groupe, mais mon attachement à la France demeurera intact, enrichi par les innombrables échanges et souvenirs emmagasinés durant ces années. Je vous remercie pour la confiance que vous m'avez témoignée et je suis confiant sur celle que vous accorderez à mon successeur. Carl Pattyn, actuel Head of Dealer Performance Commercial Operations Europe, prendra ses fonctions de président de Scania France à la rentrée de septembre pour continuer de tracer, avec vous, la voie vers un transport durable. ●

“ Vous proposer les meilleures innovations, adaptées à tous les usages.”

**KOEN KNOOPS,
PRÉSIDENT SCANIA FRANCE**

[REPORTAGE]

AU SO

Entreprise spécialisée dans le levage et la manutention, HR Levage est une PME au rayonnement régional qui a assis sa réussite sur une culture familiale et une stratégie matérielle. Une entreprise fidèle à Scania avec un dernier venu dans son parc : un V8 double genre de 650 ch.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian

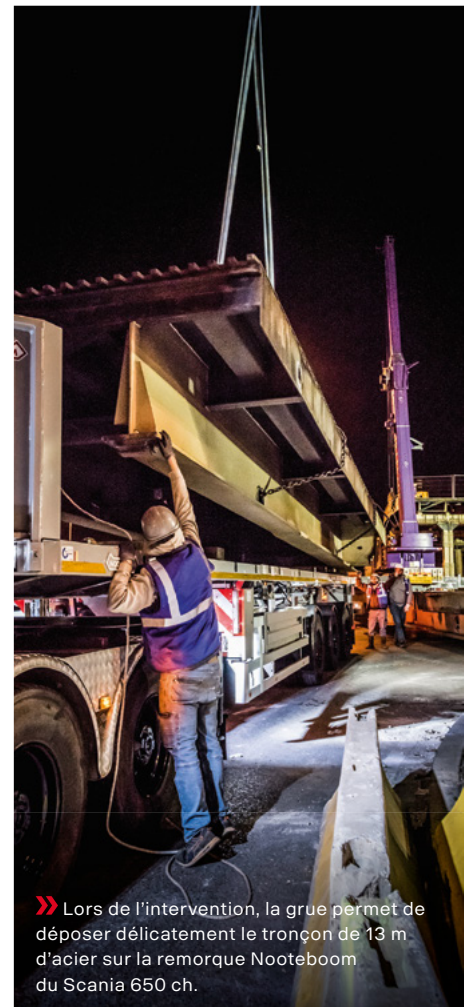


MINI-MET





» Pour la mise en place du chantier de démontage de la passerelle à Marseille, la flotte HR Levage est sollicitée : 2 grues motrices, 3 Scania dédiés au transport des tronçons de passerelle et des contreponds des grues.



» Lors de l'intervention, la grue permet de déposer délicatement le tronçon de 13 m d'acier sur la remorque Nootboom du Scania 650 ch.

A lors que la nuit recouvre Marseille, les quartiers Nord de la cité phocéenne connaissent une agitation... La même depuis un mois. Au sol, sous la passerelle du Capitaine Gèze, deux grues automotrices de l'entreprise HR Levage se préparent. Au-dessus, l'autopont – une voie de transit majeure entre les autoroutes A7 et A55 qui traverse le quartier de part en part – est en cours de démolition. Les chalumistes terminent la découpe des 45 mètres de passerelles qui seront déposés et évacués dans la nuit. En retrait, un Scania double genre tracteur/porteur 8x4 de 650 ch, monté d'une grue Fassi de 135 t.m et équipé, ce soir-là, d'un plateau Nootboom extensible de 12 mètres de long, attend son chargement, sous le regard du conducteur, Jérémy Graby. « Nous sommes mandatés par l'entreprise de BTP Inter Travaux qui coordonne le démontage des 350 mètres de

passerelle », indique-t-il. Deux mois de travaux, exclusivement en nocturne pour ne pas gêner la circulation dans cette zone très passante de Marseille. Le président et fondateur d'HR Levage, Jean-Christian Haro, complète : « Nous intervenons sur la partie manutention, levage d'une part, mais aussi transport des sections routières du chantier au ferrailleur. »

STRATÉGIE MATÉRIELLE

Si le chantier est spectaculaire, il est aussi une référence pour l'entreprise. « C'est la dernière passerelle de ce type qui est démolie à Marseille », explique le dirigeant. Il précise : « Nous sommes dans notre savoir-faire, le levage, la manutention, le transport de lourd. » Fondateur de l'entreprise en 2014, Jean-Christian Haro a su imposer son style : une culture d'entreprise familiale aux ambitions affichées. Alors que la concurrence règne sur le secteur, l'entrepreneur démarre avec peu : un camion bras et une grue. Aujourd'hui, son parc compte



HR LEVAGE

- **9** millions d'euros de chiffre d'affaires en 2020 (35 % sur l'activité grue, 35 % sur les camions bras, 30 % la manutention)
- **90** salariés dont 60 conducteurs et 12 manutentionnaires
- **6** agences régionales couvrant l'arc méditerranéen
- **60** machines dont 30 camions bras et un parc poids lourds 100 % Scania



“ Mon parc est 100 % Scania, parce que le matériel est robuste et le service après-vente efficace.”

Jean-Christian Haro, président et fondateur d'HR Leverage

60 machines et 6 agences régionales « pour être au plus près des besoins des clients et intervenir rapidement », insiste-t-il. Ce succès, Jean-Christian Haro le doit à sa connaissance du terrain et du métier. « En fondant HR Leverage, je savais que la diversité des machines était indispensable », glisse-t-il. Le dernier

venu de son parc est à cette image : un Scania double genre monté d'une grue capable de lever 500 kg à 32 mètres et 20 tonnes à 1 mètre. « Je recherchais un véhicule polyvalent qui devait d'abord transporter et lever les contrepoids de nos grues automotrices lors de leur installation sur chantier. Auparavant, je déléguais cette partie à des transporteurs avec les problématiques de temps, d'organisation, et de coût que cela représentait », sourit l'entrepreneur. Cahier des charges en main, il s'est immédiatement tourné vers Scania et Michel Roustan, conseiller des ventes chez Scania Méditerranée, pour monter et ciseler le projet, d'autant que la demande était inédite pour Scania. « Le véhicule est exceptionnel, il est doté d'essieux de 10 tonnes à l'avant et deux essieux de 13 tonnes à l'arrière. C'est un châssis 8x4 avec motorisation de 650 ch, un V8 donc, au PTR* de 90 tonnes », ajoute Michel Roustan qui se souvient : « À l'époque, l'empattement requis n'existait pas sur tracteur en sortie d'usine. Nous sommes partis d'un châssis porteur qui a été transformé en tracteur. » Du sur-mesure Scania qui souligne la capacité du constructeur à répondre aux demandes spécifiques de ses clients. En effet, pour Jean-Christian Haro, les performances et les particularités de ses camions bras sont une des clés de sa réussite. « D'emblée, mon idée a été de toujours répondre favorablement à un client sur des demandes parfois particulières. Aussi, le bon

matériel doit être à la fois spécialisé et polyvalent ; une équation pas toujours évidente à résoudre », souligne-t-il. Le tout devant pleinement intégrer l'exploitation qu'en feront les hommes.

EN ACTION SUR CHANTIER

Tandis que les deux grues automotrices HR Leverage et les chalumistes s'affairent à terminer la préparation des tabliers en acier pour leur transport, le Scania se met en place et le conducteur met son ensemble avec précaution. « Il est maniable malgré ses dimensions ! Là, je vais transporter deux morceaux de voie de 13 et 17 tonnes jusqu'au ferrailleur à Marignane et dormir dans le camion en attendant son ouverture. Même la couchette est confortable sur ce véhicule ! » L'homme est →



Le conducteur, Jérémy Graby, anticipe chaque mouvement à effectuer lors d'un levage.



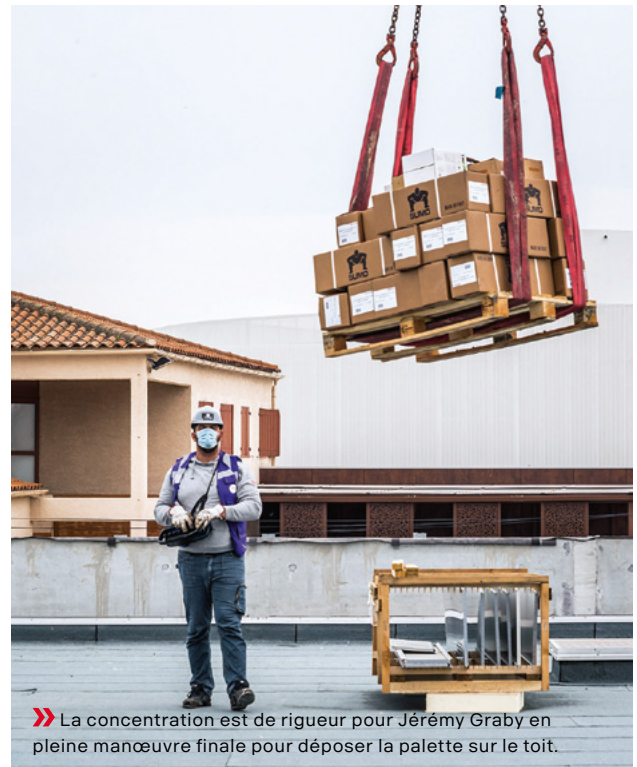
Le Scania 650 ch double genre est doté de deux ponts de 13 tonnes à l'arrière, en version tracteur.



» Sur les chantiers de construction, le Scania en version porteur avec sa grue Fassi de 135 t.m permet de monter le matériel directement sur le toit.



» Outil de travail polyvalent avec commande à distance, le Scania réalise les travaux qui nécessitaient auparavant une grue.



» La concentration est de rigueur pour Jérémy Graby en pleine manœuvre finale pour déposer la palette sur le toit.

→ travailleur, rigoureux, enthousiaste, et ne masque pas sa fierté devant ce véhicule d'exception. « Jérémy connaît le métier, nous étions certains qu'il saurait l'apprivoiser lorsque nous avons développé ce matériel avec Scania », se souvient Jean-Christian Haro. Au petit matin, les longerons de la passerelle sont à peine déposés chez le ferrailleur que Jérémy repart aussitôt livrer et manutentionner un container chez un piscinier. L'accès à la propriété est si étroit que le conducteur vient reconnaître les lieux avant d'engager le véhicule dans l'allée. L'emplacement de dépôt du container est situé entre d'immenses pins parasols. Il va s'agir pour Jérémy de se glisser dans un trou de souris avec, à bout de bras de grue, un encombrant caisson de 10 mètres de long. « Il vaut mieux bien manier le matériel », lâche-t-il. Précis avec ses commandes manuelles, les passages sont anticipés : « L'important est de visualiser le levage avant toute manipulation : où lever, par où passer... Et toujours maîtriser la charge. En dehors des qualifications requises, permis poids lourds et CACES**, le métier s'apprend sur le terrain », argue-t-il. Il fait preuve d'une telle agilité, qu'à l'observer, on s'aperçoit à quel point il fait corps avec son bras-grue. Un avis partagé par son patron, pour qui les hommes comptent tout autant que le matériel. « J'ai créé un noyau de base de 5-6 personnes. J'ai ensuite recruté par affinités et recommandations. Jérémy a débuté sur un camion bras



» Très maniable, le Scania en version porteur réalise des interventions variées sur les chantiers de construction.



TROIS QUESTIONS À

» Michel Roustan, conseiller des ventes Scania Méditerranée

Quels étaient les besoins de Jean-Christian Haro ?

Le client recherchait un véhicule qui devait offrir des capacités de levage suffisantes afin de porter les contrepoids des grues automotrices qui doivent être déposés chaque fois que l'engin se déplace. Nous avons établi un ensemble d'une capacité de transport de 40 tonnes, soit un PTRA de 90 tonnes, monté d'un bras-grue pour être autonome. Le véhicule a aussi été pensé pour un travail plus vaste : il est double genre avec une version tracteur pour faire du convoi exceptionnel et porteur pour réaliser du levage dans des espaces à accès limité.

Le véhicule est exceptionnel...

Tous ceux qui utilisent des grues de plus de 200 tonnes sont confrontés au transport des contrepoids ; ils sont amenés à s'équiper de ce type de matériel. Mais avec Jean-Christian Haro nous sommes allés encore plus loin en montant une grue de grande capacité nécessitant une béquille avant. Aujourd'hui, le véhicule répond aux besoins initiaux, tout en faisant preuve de suffisamment de polyvalence pour intervenir sur diverses missions de levage et de manutention.

Où s'est situé le savoir-faire Scania ?

Lors de cette commande, le CAPS* est intervenu pour transformer un châssis de porteur en tracteur. C'était la première demande de ce type, où le montage des cornières ne pouvait pas être réalisé d'usine. Depuis, les lignes Scania Production Angers ont intégré cette possibilité. Non seulement nous savons faire du sur-mesure, mais Scania s'appuie sur ces demandes particulières de clients pour également faire évoluer son outil de production.

* Le Centre d'adaptation et de préparation Scania installé à proximité de Scania Production Angers.



Il est maniable malgré ses dimensions !

Jérémie Graby, conducteur



Découvrez le reportage en vidéo en flashant ce QR code ou en vous connectant sur youtube.com/scaniaenfrance ou www.scania-alternatives.fr



plus petit. Lorsqu'il a été question de développer ce Scania, il nous a accompagnés dans la définition matérielle. C'est aussi son bébé ! », sourit le dirigeant.

UN PARTENARIAT À 360°

Pour Jean-Christian Haro, le levage ne s'improvise pas. « La connaissance du terrain, je l'ai acquise grâce à mes expériences ultérieures », explique-t-il. Plus commercial que gestionnaire, selon ses dires, le dirigeant n'en demeure pas moins exigeant dans son approche clients. « Dans le secteur, la manutention est un poste conséquent, aussi faut-il bien mesurer les temps d'intervention et pouvoir s'appuyer sur de bons levagistes, car on peut aussi très vite perdre de l'argent », confie-t-il. La fidélité est donc l'un des secrets de la réussite, jusque dans ses relations fournisseurs. « Mon parc est 100 % Scania, parce que le matériel est robuste et le service après-vente efficace. Tous mes véhicules sont sous contrat de maintenance et l'atelier a fait ses preuves : une immobilisation n'est pas envisageable. Mais, je suis aussi resté fidèle à ceux qui m'ont soutenu à mes débuts, ce qui a été le cas de Michel Roustan, alors que tous les autres étaient frileux », s'exclame-t-il. Homme de valeur et de parole, Jean-Christian Haro assume sa réussite et présente son parcours comme une « belle aventure humaine »... avec Scania en compagnon de route ! ●

* PTRA : Poids total roulant autorisé
** CACES : Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité

+ DE 100 CITYWIDE GNV À GRENOBLE !

Avec deux nouvelles commandes de 20 Citywide GNV articulés 18 mètres et de 25 Citywide GNV 12 mètres, ce sont plus de 100 autobus Scania GNV qui circuleront dans l'agglomération grenobloise à la fin de l'année 2021. Une montée en puissance qui s'inscrit dans la politique de limitation de la pollution initiée par la métropole iséroise depuis 2017. Scania aura ainsi livré en trois ans : 56 Citywide Low Floor et Citywide Low Entry, 20 Citywide articulés et 25 Citywide de 12 m. Chaque véhicule a fait l'objet d'une personnalisation au CAPS, Centre d'adaptation et de préparation Scania à Angers (49), et l'ensemble du parc est entretenu par le site Scania Rhône-Alpes de Voreppe (38). Cette dernière commande vient compléter ce qui constituera la plus importante flotte en urbain GNV pour Scania en France et confirme la confiance de SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise) et de la SEMITAG (Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise), son exploitant, envers Scania. La marque au Griffon est fière d'accompagner l'agglomération devenue une référence nationale en matière de véhicules fonctionnant au GNV ou BioGNV !



MULHOUSE MET LES GAZ

Huit Scania Citywide GNV de 12 mètres ont été commandés par Mulhouse Alsace Agglomération. Avec leurs quatre réservoirs de gaz de 315 litres, ces Scania Citywide GNV ont une autonomie de 500 km, équivalente à leurs homologues diesels. Pour l'agglomération, qui compte plus de 270 000 habitants et 40 communes, ce seront les premiers autobus roulant au GNV dans le cadre d'un achat global de 26 véhicules sur quatre ans. Ils seront exploités par Soléa, une société déjà engagée dans la transition énergétique, qui transporte 26 millions de voyageurs par an, emploie quelque 600 salariés et est certifiée ISO 9001. Soléa, déjà propriétaire de deux véhicules électriques pour les navettes en centre-ville, et de cinq autobus standard électrique, s'est donc naturellement tourné vers les solutions GNV de Scania afin de poursuivre le développement du réseau.



Plus de 8 000 abonnés @ScaniaIledeFrance

Après Scania Sud-Ouest, Rhône-Alpes, Alsace et Méditerranée, la page Facebook de Scania Île-de-France s'offre un coup de neuf : les trois sites de la succursale (Fleury-Mérogis (91), Mitry-Mory (77) et Saint-Ouen-l'Aumône (95)) ont désormais pignon sur rue via cette page fédératrice qui embarque tous les passionnés de la région sur les médias sociaux ! À suivre...



7 QUESTIONS ET LEURS RÉPONSES

Comment optimiser la rentabilité totale d'exploitation d'une flotte de véhicules, augmenter le taux d'utilisation, réduire l'impact environnemental du véhicule industriel, diminuer la consommation, améliorer la gestion des risques, doper l'expérience conduite et éviter les accidents ? Autant de questions que se posent les transporteurs et sur lesquelles Scania France souhaitait les accompagner en apportant un éclairage ainsi qu'un panorama de solutions sur les technologies, produits, services et solutions relatives à l'exploitation des véhicules lourds de transports routiers. Conçus avec l'aide de spécialistes de Scania France et Scania Finance, les livres blancs Scania sont accessibles en téléchargement gratuit sur www.mes-reponses-transport.fr





À vos agendas pour le XT Tour 2021 !

Les traditionnelles journées de démonstration Scania destinées aux professionnels du bâtiment et des travaux publics se déroulent cette année du 17 mars au 18 juin. Au programme : douze véhicules Scania XT en configurations porteur bi-benne, porteur malaxeur à béton, tracteur et un coup de projecteur sur les énergies alternatives, avec pour la première fois une gamme compatible biodiesel, biogaz et bioéthanol. Une nouvelle façon de prouver que les motorisations alternatives sont à la portée de tous les secteurs !



ET DE QUATRE !

Malgré le contexte exigeant de 2020, Scania France a obtenu pour la quatrième année consécutive le label « Top Employer » : une certification internationale récompensant l'engagement des entreprises en faveur du bien-être et de l'évolution professionnelle de leurs salariés. Cette année, cette reconnaissance vient notamment saluer les efforts déployés face à la crise sanitaire, et constitue à ce titre une fierté supplémentaire !



PONTHOU PL DEVIENT SUCCURSALE SCANIA

En rachetant le fonds de commerce de Ponthou Poids Lourds, distributeur Scania depuis 1977, Scania France réorganise son réseau dans l'ouest de la France. Les équipes des sites d'Alençon (61) et Laval (53) ont ainsi rejoint le sillage de Scania Normandie, tandis que celle du Mans (72) est rattachée à Scania Val de Loire. Cette acquisition permet de densifier le maillage des succursales et d'accroître leurs synergies, pour offrir toujours plus de services aux clients.

Tracteur gaz et malaxeur électrique : une première écologique !

Scania Midi-Pyrénées a livré à la société toulousaine MBT un tracteur Scania G 410 A4x2NA alimenté au GNC, tractant une semi-remorque trois essieux équipée d'une bétonnière électrique Liebherr ETM 1204. Une telle combinaison est une première en France et constitue une étape clé vers un acheminement écologique du béton. Spécialisée dans la location de solutions de transport de béton prêt à l'emploi, l'entreprise MBT est à la tête d'un parc de 38 véhicules, forte de 45 salariés, et particulièrement attentive aux enjeux du développement durable. Ce n'est donc pas un hasard si son choix s'est porté sur cet ensemble, qui permet de réduire de plus de 85 % les émissions de CO₂, bénéficie du certificat qualité de l'air Crit'Air 1 et répond aux besoins des grandes agglomérations comme aux exigences des Zones à faibles émissions (ZFE).



[REPORTAGE]

LYON PASS

La Métropole du Grand Lyon intègre le constructeur suédois à son parc de véhicules avec pas moins de 11 bennes à ordures ménagères (BOM) roulant au gaz naturel comprimé (GNC). Un investissement stratégique durable guidé également par la technicité et le confort offerts par la cabine Low Entry. Découverte des BOM gaz Scania en exploitation.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian

E AU VERT !

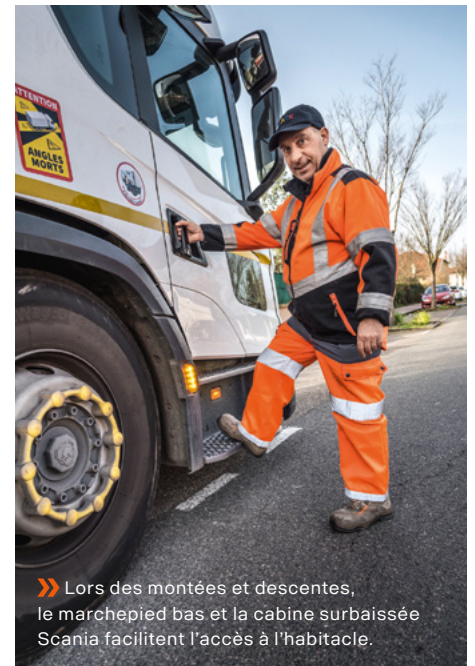


Dans la Métropole lyonnaise, une benne à ordures ménagères sillonne les rues d'une zone pavillonnaire ; le Scania est emmené par un moteur de 340 ch fonctionnant au gaz. Son conducteur, Régis Chevalier, se faufile entre les voitures, repérant les bacs poubelles afin de faciliter leur maniement par les ripeurs, Jean-Marc Viscaino et Emmanuel Domenigaccio. L'équipage se connaît bien ; il a l'habitude des rondes avec le Scania entré dans son quotidien depuis bientôt un an. Attentif, le conducteur confie : « *Ce camion se manie bien malgré sa taille. Les essieux directeurs sont d'une aide considérable !* » Interrogé sur son nouveau véhicule, il s'enthousiasme : « *Je suis passé d'une 2 CV à une voiture de course ! Au début, j'avais même l'impression d'avoir changé de métier... Travailler dans de telles conditions au quotidien, c'est vraiment bien.* » Il souligne également le confort intérieur, le moteur silencieux, la boîte de vitesses

Les 3 atouts de la cabine Low Entry

- **Confort** : 3 vraies places assises et support carrosserie pour un 4^e siège
- **Espace** : un habitacle spacieux où les utilisateurs peuvent se tenir debout
- **Sécurité** : une vision périphérique améliorée pour le conducteur

12 rapports qui permet au véhicule de ne jamais être haut dans les tours et la cabine spacieuse pour son équipage. « *On tient debout à l'intérieur, il y a même les crochets pour suspendre les vêtements mouillés avec un chauffage pour leur séchage* », s'enthousiasme-t-il. À l'arrêt, bras repliés, le Scania s'abaisse grâce au système pneumatique



» Lors des montées et descentes, le marche-pied bas et la cabine surbaissée Scania facilitent l'accès à l'habitacle.



» La visibilité offerte à bord est un atout des BOM Scania souligné par les conducteurs.



» Le Scania gaz 340 ch est apprécié pour sa tenue de route, son couple et son moteur silencieux.

du châssis qui facilite ainsi la montée à bord. « *Quel plaisir !* », s'accordent les ripeurs à propos de leur nouvel outil de travail qui a également convaincu rapidement Régis Chevalier, le conducteur. « *La première fois que je l'ai eu en main lors d'un essai, j'ai tout de suite été emballé* », précise-t-il.

UN CHOIX MÛREMENT RÉFLÉCHI...

« *Nous avons eu écho des véhicules Scania gaz exploités par SITA Suez qui fonctionnaient bien. Alors nous nous sommes rapprochés de Scania Rhône-Alpes* », se souvient Olivier Aznar, responsable du garage poids lourds de la Métropole de Lyon. La mise à disposition d'un véhicule lors du « *Sustainable City Tour* » a fait le reste ; la Métropole lance une première commande en juin 2020, suivie de 10 autres BOM livrées en décembre. « *Les tests durant l'été nous ont convaincus, malgré nos réticences sur l'empattement supplémentaire du véhicule lié à la présence de sa cabine surbaissée Low Entry* », ajoute-t-il. Si au premier regard, les utilisateurs pouvaient émettre une inquiétude à passer dans les rues étroites, ils ont finalement été surpris par la maniabilité du véhicule. Par sa technicité, il a démontré ses atouts à l'exploitation : le confort intérieur spacieux qui offre trois vraies places à l'équipage, la meilleure visibilité avant et latérale, la vision périphérique, sans oublier ses équipements comme le système de climatisation... « *Quant à la facilité d'accès avec le système pneumatique, en matière de prévention, c'est un*

véritable avantage », complète Olivier Aznar, qui appuie sur la politique interne et l'attention prêtée au bien-être du personnel. Selon les responsables, l'élément qui fût déterminant durant les tests porte sur la fiabilité du véhicule. « *Bien que fonctionnant au gaz, il a du couple même à bas régime. Le véhicule ne cale pas, il n'y a pas* →



» L'équipage lors de sa ronde dans la banlieue proche de Lyon. Avec une manœuvrabilité étonnante, le Scania passe partout, même dans les rues étroites.



TROIS
QUESTIONS À



» Anthony Billard,
commercial Scania Rhône-Alpes

La commande de la Métropole de Lyon est-elle une première pour Scania ?

Oui, il s'agit de notre premier marché avec cette métropole. C'est une belle visibilité et opportunité de faire la preuve de la fiabilité comme de la technologie avancée de nos produits. Et à l'exploitation, les utilisateurs ont été convaincus par les BOM Scania !

Quelles sont les particularités des véhicules ?

La Métropole recherchait un véhicule gaz fiable, ils ont découvert une technologie et une ergonomie adaptées à leurs besoins. Grâce à leurs moteurs 340 ch 9 l gaz, les véhicules ont du couple pour décoller la charge au sol et leur boîte Opticruise apporte, quant à elle, une efficacité supplémentaire. À ces critères technologiques se sont ajoutés les atouts de la cabine Low Entry, très appréciée des utilisateurs...

L'après-vente tient une place particulière, expliquez-nous...

En effet, nous étions attendus sur un transfert d'expertise : la formation de leurs mécaniciens et un suivi de notre part sur la disponibilité des pièces détachées. C'est un partenariat où nous allons dans le même sens, celui de faciliter les échanges.



» La cabine surbaissée Low Entry dispose de 60 cm de profondeur supplémentaire par rapport aux anciens camions de la métropole. Cela améliore grandement le confort intérieur pour l'équipage.

→ de surchauffe moteur, la benne continue de tourner», indique le responsable du garage, qui rappelle les excellents retours atelier après huit mois d'exploitation.

... POUR UNE MÉTROPOLE VERTE !

Engagée dans une politique publique soucieuse de l'environnement, la Métropole lyonnaise avait déjà entamé la diversification énergétique de ses véhicules en 2017. « *Les mesures du plan Climat Air Énergie Territorial se sont traduits par la création des zones à faibles émissions à Lyon et dans ses environs, ce qui a renforcé notre préoccupation environnementale* », indique Olivier Aznar. Avec un parc de 35 véhicules GNC, la Métropole a fait le choix du gaz. « *En étudiant les énergies alternatives existantes, c'est la technologie qui nous a semblé la plus aboutie et accessible aujourd'hui avec un ratio investissement/fonctionnement économique et écologique favorable. L'arrivée d'un nouvel exécutif écologiste à la suite des élections municipales et métropolitaines de juin 2020 se traduit par une accélération des politiques en faveur des motorisations bio-GNV. L'utilisation d'un biogaz issu de la méthanisation des boues de station d'épuration serait encore plus vertueuse* », sourit-il. Engagée dans une démarche durable, la Métropole suit avec attention les coûts d'exploitation et rapporte une baisse des consommations de 20 % sur les véhicules. Les boîtes automatiques des anciens véhicules, plus puissantes au démarrage,



« Bien que fonctionnant au gaz, il a du couple même à régime moteur bas. »

Olivier Aznar, responsable du garage poids lourds de la Métropole de Lyon



» Le choix du gaz s'est imposé pour son bon ratio investissement/fonctionnement.

amenaient quant à elles des surconsommations. Cette baisse est d'autant plus appréciée des gestionnaires que même les conducteurs soulignent l'agrément de conduite des Scania.

« La boîte Opticruise Scania propose plus de rapports et une progressivité qui favorise l'efficacité des moteurs sans perte de puissance du moteur de 340 ch », précise Anthony Billard, commercial Scania Rhône-Alpes.

UN ACCOMPAGNEMENT ATELIER

Pour la maintenance des véhicules, la Métropole lyonnaise passe par un atelier intégré qui traite, par ailleurs, l'ensemble de sa flotte. L'expertise y est de mise, à la seule particularité que la collectivité s'était inscrite dans une politique monomarque. « Les 50 personnes qui œuvrent à l'atelier ne connaissaient pas la technologie Scania », rappelle Olivier Aznar. Et Mickaël Gérard, responsable achat de la Métropole, d'ajouter : « En intégrant un nouveau constructeur, nous devons nous assurer de la formation et du transfert de compétences entre Scania et nos mécaniciens pour être autonome sur la maintenance des véhicules. » Avec l'arrivée des premiers véhicules Scania, la

formation des compagnons a débuté, un marché gagnant/gagnant, selon le commercial Scania Rhône-Alpes : « Même si nous ne prenons pas en charge la partie atelier, nous accompagnons le client, et nous lui assurons également l'approvisionnement des pièces détachées ; nos équipes travaillent ensemble. »

Un partenariat est en train de se nouer entre les deux parties : « Il n'y a pas de cloisonnement, l'atelier Scania est disponible toute la journée. Tous les voyants sont au vert », insiste Olivier Aznar. « Mon objectif n'est pas de vendre un camion, mais de s'assurer de fournir la bonne solution, d'établir un relationnel solide et de confiance avec la Métropole. Nous savons tous que c'est l'après-vente, quelle que soit sa forme, qui fait la différence dans le temps », explique Anthony Billard. Non loin de là, Régis, Jean-Marc et Emmanuel terminent leur ronde. Au dépôt de Villeurbanne, ils confient le Scania à un autre conducteur, Abd-Slem Aouabed, qui prend la suite pour aller vider la benne à l'usine de traitement des déchets. Lui aussi est convaincu par ces nouvelles BOM : « La première fois que je suis monté dedans, j'avais l'impression d'être dans un cockpit ; il glisse, la conduite est souple, confortable et, une fois au volant, il n'y a plus aucun bruit. » ●



Fin de tournée pour la BOM Scania, ici à la sortie de l'usine d'incinération des ordures ménagères de Lyon.



De gauche à droite (Métropole de Lyon) : Olivier Aznar (responsable garage PL), Thierry Gérard (responsable atelier), Mickaël Gérard (responsable achat).

[TRANSPORT DURABLE]



SUR TOUS LES FRONTS DE L'ÉLECTRIFICATION

Leader des solutions des transports durables, Scania est déterminé à jouer un rôle de premier plan dans l'électrification des véhicules. En investissant dans un laboratoire et un site d'assemblage de batteries, le Griffon porte plus loin son engagement dans la voie de l'électrification pour atteindre une mobilité complètement décarbonée à l'horizon 2040. Illustration de cette démarche écoresponsable : la production de camions électriques démarre cette année.

Texte : Thomas Morales / Photos : Scania

Dès 2015, Scania entamait la production en série de bus hybrides, la première gamme de bus entièrement électrique était, quant à elle, disponible en 2019. Aujourd'hui, le Griffon propose des camions qui ne rejettent plus aucune émission de CO₂. Pour

l'heure, cette offensive produit concerne d'abord les applications urbaines, notamment la distribution vers les commerces de détail avec les modèles BEV (Battery Electric Vehicle). Dans un avenir proche, elle concernera également le transport long-courrier et la construction. « C'est avec une grande fierté que nous annonçons le début de

l'engagement à long terme de Scania en matière d'électrification », déclarait déjà Henrik Henriksson, président-directeur général du groupe Scania, le prédécesseur de Christian Levin qui a pris ses nouvelles fonctions au 1^{er} mai 2021. « Au cours de la période à venir, nous lancerons chaque année un nouveau modèle électrique pour couvrir, à terme, l'ensemble des

applications et nous réorganisons actuellement notre production dans ce sens. Il est particulièrement important pour nous d'introduire à brève échéance des camions électriques long-courriers qui puissent être rechargés rapidement pendant les périodes de repos obligatoires de 45 minutes que doivent observer les conducteurs », ajoutait-il. En effet, pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris visant à limiter le réchauffement climatique à moins de 2 °C en 2050, l'électrification du parc de poids lourds sera déterminante.

DES CAMIONS ÉLECTRIQUES AU CŒUR DES VILLES

Très appréciés pour les livraisons des marchandises en centre-ville mais aussi pour la collecte des déchets, la construction de nouveaux bâtiments ou encore l'entretien des infrastructures, les camions hybrides et électriques offrent de nombreux avantages en termes de transports zéro émission. Avec l'électrification, les nuisances sonores sont considérablement réduites, les livraisons peuvent se prolonger tard dans la nuit et commencer tôt le matin, évitant ainsi les embouteillages et les difficultés de stationnement. Pour les conducteurs, l'électrification est aussi la garantie d'un confort d'utilisation au quotidien grâce à une réserve de puissance suffisante et un couple immédiatement disponible auxquels s'ajoute une autonomie maximale en une seule charge. De courtes et de moyennes distances peuvent s'effectuer en utilisant le mode tout électrique. Par ailleurs, en optant pour la solution de l'électrification, les clients Scania sont en mesure d'anticiper de futures règles de circulation plus strictes, notamment avec la multiplication des zones restrictives à faibles émissions. Un parc de camions électriques, c'est



▲ La maîtrise de toute la chaîne de valeur est indispensable pour mener à bien l'expansion de la gamme électrifiée.

[EN CHIFFRES]

50 %

des véhicules vendus par Scania seront
électriques d'ici à 2030.

aussi la perspective de gagner de nouveaux marchés et d'améliorer sa compétitivité dite responsable. « Nous sommes convaincus que les clients avant-gardistes seront désireux d'ouvrir la voie à l'électrification en prenant les premières mesures pour pérenniser leurs flottes », confirme Anders Lampinen, directeur nouvelles technologies chez Scania. Outre le transport de marchandises diverses et les transports réfrigérés, les camions électriques peuvent être déployés avec des carrosseries variées : des bras, des bennes basculantes, des malaxeurs à béton et des collecteurs de déchets ainsi que pour les services d'incendie et de secours... La mobilité décarbonée est dès aujourd'hui l'affaire de tous.

SCANIA SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEURS DE L'ÉLECTRIFICATION

Afin de mener à bien la transformation électrique de son modèle industriel, Scania a décidé d'agir sur l'ensemble de la chaîne de valeurs en construisant un laboratoire spécifiquement consacré à l'étude des batteries. L'électrification de la gamme passe par un investissement massif dans les tests et les contrôles de cette nouvelle source d'énergie. En investissant 15,5 millions d'euros dans un laboratoire de recherche et développement situé à Södertälje en Suède, Scania met en place un écosystème à la hauteur de ses ambitions. Les travaux de construction des 1 000 m² qui lui →



» À Södertälje, les batteries sont testées et examinées dans les moindres détails.

→ sont alloués ont déjà commencé, ils seront terminés d'ici peu. Composé de trois halls d'essais de 250 m pour les cellules de batterie, les modules et les packs, le laboratoire sera pleinement opérationnel à l'automne. « Avec l'accélération du rythme de développement, le laboratoire renforcera notre capacité à concevoir des batteries de la bonne taille pour chaque application. Nous avons une feuille de route ambitieuse devant nous en lançant chaque année de nouveaux produits électriques. Cela démontre notre besoin de compétences et de connaissances au niveau mondial sur l'optimisation, l'utilisation et le cycle de vie des batteries », a déclaré Claes Erixon, responsable R&D chez Scania. Le laboratoire se concentrera principalement sur l'évaluation des performances et la durée de vie des batteries dans des conditions climatiques extrêmes allant de - 40 °C à + 70 °C. La région de Stockholm va devenir le territoire d'expérimentation et de recherche d'un futur électrifié européen. Mais Scania ne s'arrête pas là ! Pour maîtriser l'ensemble du processus et faire face à l'expansion rapide de la gamme électrifiée, le constructeur a prévu d'investir 1 milliard de couronnes suédoises dans une usine d'assemblage de batteries de 18 000 m² à Södertälje qui emploiera

200 personnes hautement qualifiées. Les travaux devraient s'étendre jusqu'à 2023. « Il s'agit d'une manifestation tangible de notre détermination à jouer un rôle de premier plan dans l'électrification des véhicules, qui est nécessaire pour remplir notre engagement en faveur des objectifs climatiques. L'exploitation d'une usine d'assemblage de batteries est une condition préalable à la production de véhicules électriques », insiste Ruthger de Vries, responsable de la production et de la logistique chez Scania. Construit à proximité de l'usine d'assemblage de châssis à Södertälje, ce site dédié aux batteries sera automatisé. Il assemblera des modules et des packs de batteries à partir de cellules qui seront livrées de l'usine de Northvolt à Skellefteå.

UN PARTENARIAT POUR L'ÉNERGIE

Pour Scania, l'apport d'une réponse globale aux enjeux de l'électrification passe aussi par des partenariats avec des acteurs clés du secteur de l'énergie. Pour proposer des solutions de recharge parfaitement adaptées aux activités de ses clients et des contrats d'électricité renouvelable et propre, le Griffon s'est associé avec le groupe international français d'énergie et de services ENGIE et sa filiale EVBox. Ce partenariat lui permet d'offrir aux transporteurs de 13 pays européens une solution de mobilité électrique personnalisée et complète « englobant l'approvisionnement en énergie, le matériel et les logiciels de recharge, ainsi que l'installation, la maintenance et d'autres services connexes adaptés aux besoins spécifiques de chaque client. Ce partenariat étroit avec ENGIE et EVBox simplifiera la transition de nos clients vers une flotte de plus en plus électrifiée afin de stimuler l'adoption de modes de transport plus durables », souligne Alexander Vlaskamp, responsable des ventes et du marketing du groupe Scania. ●

Une usine d'assemblage de batteries est une condition préalable à la production de véhicules électriques."

Ruthger de Vries, responsable de la production et de la logistique chez Scania



▲ Avec EVBox, Scania propose une solution complète : approvisionnement, matériel, logiciels, installation, maintenance...



Découvrez les interviews de Henrik Henrikson sur l'électrification en vous connectant sur bit.ly/3m8BJaK

Le très attendu bus électrique Citywide sur les routes de France

Le premier bus Scania Citywide électrique a effectué un tour de France à la rencontre de ses futurs clients. Dans le respect des règles sanitaires, entre janvier et février, ce modèle de présérie arrivant tout droit de Suède a impressionné par sa technologie embarquée. Mesurant 12 mètres de long, équipé d'un puissant moteur électrique de 300 kW et de huit batteries, il est capable de conserver une vitesse de 30 km/h dans une pente de 8 %. Avec 4 batteries sur le toit et 4 dans le porte-à-faux arrière, le bus électrique offre un centre de gravité particulièrement bas autorisant une manœuvrabilité remarquable. Il ouvre véritablement de nouvelles perspectives en matière de circulation verte. « L'arrivée de ce bus Scania Citywide BEV représente un enjeu majeur. Nous pouvons offrir une solution 100 % électrique alors même que de plus en plus d'agglomérations le demandent. L'attente est à la hauteur de l'enthousiasme que lui ont réservé les agglomérations lors de ce tour de France ; on sent bien que l'électrique est le centre d'intérêt numéro 1 aujourd'hui en matière de mobilité », explique Damien Thomine, directeur cars et bus Scania France.



La porte qui change la ville !

Disponible en option sur la série L, la porte pivotante type bus, *City Door*, offre plus de confort d'embarquement du côté passager et de sécurité grâce à sa large surface vitrée et à son ouverture rapide vers l'intérieur. Ce dispositif améliore les conditions de travail et l'intégration des camions en ville. *City Door*, vers une circulation apaisée en toute visibilité !

Texte : Thomas Morales / Photos : Scania



En milieu urbain, certains conducteurs et leurs équipages sont très régulièrement amenés à monter et descendre de leur cabine. C'est notamment le cas pour les véhicules de collecte des déchets dont l'activité nécessite d'incessantes sorties et montées à bord. Cette gymnastique quotidienne peut devenir, à la longue, fastidieuse et énergivore. En outre, elle n'est pas sans danger dans un trafic urbain toujours plus dense et complexe. Afin d'effectuer au mieux leurs tâches, les conducteurs peuvent compter sur les innovations Scania. Ses ingénieurs ont conçu la *City Door* : une porte vitrée à ouverture rapide vers l'intérieur. Cette option est désormais proposée sur les cabines Low-Entry (série L) qui sont depuis longtemps plébiscitées en raison justement de leur emmarchement bas et large, de l'agenouillement automatique et de leur poste de conduite ergonomique. Véritable prouesse technologique, la *City Door* améliore aujourd'hui grandement le confort d'usage mais aussi la sécurité au travers de

la visibilité directe qu'elle offre. « Elle permet aux ripeurs d'aller et venir facilement et en toute sécurité dans la cabine. Dans le cas des BOM à chargement vertical équipées d'une grue, le conducteur peut lui aussi accéder directement au trottoir, améliorant ainsi sa visibilité directe et son niveau de protection », précise Pascal Crestin, chef produit camions chez Scania France. Avec cette cabine, l'accès direct au trottoir est devenu un jeu d'enfants. Cette manœuvre s'effectue en pressant un bouton présent à l'intérieur et à l'extérieur.

INGÉNIERIE DE HAUT NIVEAU ET STANDARDS DE QUALITÉ ÉLEVÉS

Concevoir la *City Door* a été un véritable défi technologique en termes d'architecture et d'exigence sécuritaire. Il a fallu tout d'abord adapter la structure de base de la cabine en découpant la carrosserie sans toucher à la résistance, à la capacité de charge ou à la sécurité générale de l'ensemble. Cette *City Door* ultrarésistante et novatrice a subi tous les tests de collision. Son double vitrage

trempe est susceptible d'absorber les chocs. Pour assurer une meilleure protection et garantir un confort maximal, le siège passager a été légèrement déplacé vers l'arrière, augmentant ainsi la surface du plancher pour faciliter l'entrée et la sortie. En collaboration avec les autorités de certifications, les ingénieurs ont modifié les conceptions jusqu'à l'obtention des meilleurs critères de sécurité de l'UE. Disponible sur cabine Low Entry dans ses diverses configurations, CL20L/N/H, cette *City Door* n'est pas seulement visionnaire grâce à sa conception moderne, elle se fonde parfaitement avec l'esthétique de la série L. Sûre, efficace et pratique, cette porte nouvelle génération ouvre de très prometteuses perspectives de marché comme le souligne Pascal Crestin : « Cette porte pivotante type bus est aujourd'hui spécifiquement exigée dans de nombreux appels d'offres. Cette option lancée en tout début d'année obtient déjà un certain succès auprès de nos clients. Nous la présenterons au public lors du salon Solutrans prévu en novembre prochain. » Ouvrir cette porte, c'est l'adopter ! ●

[REPORTAGE]

FORCE ET S



SOUPLESSE

Entreprise familiale des Vosges, Strava opère dans le négoce et le transport de bétail avec Scania en partenaire matériel. Fidèle au Griffon et au V8, l'entreprise a dernièrement fait l'acquisition d'un tracteur équipé d'un moteur Scania de 770 ch et d'une cabine S. Promenade à bord d'un véhicule à la stature remarquable et remarquable.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian



» Le Scania 770 S en livraison à la ferme : les 36 broutards ont été répartis dans les six compartiments de la remorque.



STRAVA

- **4,2** millions d'euros de chiffre d'affaires, dont 50 % de négoce de bétail, moins de 10 % liés au transport
- **4** salariés
- Principaux clients : négociants, fermes, industries
- **1** Scania de 770 ch

» La remorque IRMA a été conçue pour recevoir deux rangées de palettes et s'adapter au transport de fret.



Sur les routes vosgiennes, le tracteur Scania 770 S 4x2 aborde chaque virage avec délicatesse. Les passages sont anticipés car, à l'arrière, 36 broutards (des veaux de moins de 12 mois) sont répartis dans les six compartiments – trois par étage – de la bétailière aluminium et inox du carrossier IRMA. Le conducteur de l'entreprise de négoce et de transport de bétail, Strava, connaît le métier : « Quand on a des bêtes, la souplesse de conduite est primordiale. Elles entrent sur quatre pattes et doivent aussi arriver debout. » La concentration d'Éric Vuillemin ne fléchit pas. En effet, le ballant lié aux mouvements des animaux joue sur la tenue de route du tracteur. « On peut très vite verser, c'est pourquoi, au chargement, on évite de laisser trop d'espace entre les bêtes pour limiter leurs déplacements, mais ça bouge quand même, elles sont vivantes ! » Il transporte les bêtes de Strava depuis 25 ans : « J'ai pris la suite de mon père, déjà au volant des Scania de l'entreprise lorsque le père de Frédéric Frenot en était le dirigeant »,



» Pour gagner en maniabilité, la remorque a été équipée d'un troisième essieu directionnel.



« Il y a toujours eu un savoir-faire Scania sur ce type de transport, on sait le matériel robuste. »

Frédéric Frenot, dirigeant de Strava

sourit-il. D'une génération à l'autre, au sein de cette société blottie dans les monts vosgiens à Rasey (88), la réussite s'écrit en famille, au sein de laquelle le transport est venu s'immiscer avec Scania en partenaire matériel.

UN SAVOIR-FAIRE FAMILIAL

Frédéric Frenot, père de trois enfants (Thibaud et Laetitia, des jumeaux de 21 ans, et Paul, 10 ans), et aujourd'hui à la tête de l'entreprise, rappelle que l'entreprise a d'abord été fondée par son grand-père, puis reprise par son père et sa mère. « Au départ, mon grand-père faisait du commerce de cochons, mon père a continué et dans les années 60, la consommation de bovins a augmenté au détriment du cochon et l'entreprise a basculé sur le gros bétail », se souvient-il. Des évolutions de marché qui ont fait prendre au commerçant de nouveaux détours dans une filière constituée de métiers aussi divers qu'éleveurs, engraisseurs, transporteurs, négociants et abatteurs. Avec une distinction pour Strava : le duo père fils a associé le transport au négoce pour aller vers plus de souplesse dans leur organisation. D'emblée, ils se tournent vers le Griffon pour l'achat d'un véhicule : « Parce qu'il y a toujours eu un savoir-faire Scania sur ce type de transport, on sait le matériel robuste », insiste le dirigeant, qui souligne aussi que la plupart des transporteurs de bétail roulent en Scania : « Et ça n'est pas un hasard », argumente-t-il. Côté conduite, Éric Vuillemin insiste sur la souplesse des moteurs, l'étagement de la boîte automatisée

et la puissance qui permettent sur les routes montagneuses, étroites et accidentées de corriger les écarts au volant, sans oublier le système de suspension pneumatique avec sa tenue de route impeccable. « Autant d'éléments techniques qui permettent de conserver la maîtrise du véhicule et de la trajectoire », confirme-t-il. Depuis l'arrivée du

nouveau Scania de 770 ch, il n'a d'yeux que pour son ensemble, un tracteur équipé d'une carrosserie IRMA. « C'est une carrosserie de qualité, en inox et aluminium, avec ventilation, abreuvoirs, sondes de température pour le confort et le bien-être des bêtes. C'est le gage d'un transport dans les règles répondant aux exigences vétérinaires », renchérit Frédéric Frenot. →



» Le conducteur Strava, Éric Vuillemin, apprécie le confort intérieur et le comportement routier de son nouvel ensemble.

[REPORTAGE]



» Le moteur V8 de 770 ch apporte puissance et souplesse de conduite nécessaires au transport de bétail.

→ Plus encore, le dirigeant a fait le choix pour cette nouvelle acquisition d'un ensemble tracteur et semi plutôt qu'une version porteur. « Nous disposons déjà d'un Scania de 730 ch, un camion remorque qui ne pouvait pas charger de fret. Le nouvel ensemble est palettisable, on réduit ainsi les kilomètres à vide, notamment sur le retour de livraisons », indique-t-il.

NÉGOCIANT ET TRANSPORTEUR

Si l'activité transport ne dépasse pas 10 % du chiffre d'affaires total, le patron pointe l'agilité que lui a apportée la partie transport dans la redéfinition de son métier : « Les trois quarts des commerçants achètent et revendent. J'ai mis en place un système qui repousse le départ des bêtes en les gardant 3 à 4 mois. » Profitant d'un domaine de 15 hectares, la famille Frenot (fils et mère) peut accueillir jusqu'à 600 têtes et n'opère plus seulement comme négociant : « J'allaite davantage les veaux pour valoriser les bêtes. Le kilo vif d'un broutard est de 2,50 euros, celui d'un jeune bovin de moins de 24 mois s'élève à 3,90 euros. Je prends finalement en charge le process de vaccination avant les expéditions. Cette activité représente désormais la moitié du chiffre d'affaires », sourit-il. Ainsi, le transport n'en devient que plus stratégique pour celui qui conserve les broutards, « stockés », avant d'être revendus à d'autres exploitants, éleveurs ou engraisseurs, en France, mais pas seulement.



» Strava est située au cœur des Vosges à Rasey sur un domaine de 15 hectares avec deux hangars dédiés à l'accueil des bovins.

« Nous travaillons à l'international, l'Italie depuis les années 70 et plus récemment l'Afrique du Nord », rapporte le dirigeant. Grands consommateurs de lait, les pays du Maghreb visent l'autosuffisance ; ils s'appuient sur l'amélioration génétique des races et l'importation de vaches, notamment françaises. « Je me suis très tôt engouffré dans cette filière en travaillant sur les races », spécifie Frédéric Frenot. Mais aujourd'hui, son conducteur Éric Vuillemin opère en local ; un transport de 36 jeunes bovins amenés à une ferme pour leur engraissement. Il explique que sa tournée l'emmènera ensuite en Italie puis au port de Sète : « C'est habituel, je pars en général la semaine. » Grand rouleur, le Scania affiche une moyenne de 120 000 km/an, aussi son conducteur apprécie-t-il la cabine S, « son confort intérieur, ses équipements, le plancher plat qui donne du volume, les espaces de rangement... »

REGARDER DANS LA MÊME DIRECTION

Lors de l'arrivée du nouveau Scania, Frédéric Frenot a d'emblée opté pour un contrat de maintenance : testé avec le précédent matériel, il a été convaincu par son efficacité. « Cela permet de lisser les coûts sur la durée d'exploitation du tracteur :

je sais combien me coûte le véhicule chaque mois, et je fais confiance à l'atelier Scania qui connaît son métier », ajoute-t-il. En effet, chez Vosges PL, situé à Chavelot, le chef d'atelier, Ali Bouslah, est attentif à ses nombreux clients mono-possesseurs. « À l'atelier, ils adaptent les pas et le contenu de la maintenance grâce à la maintenance flexible pour une immobilisation du véhicule réduite », explique Pascal Pierre, chef des ventes du Garage Herment, qui connaît l'impact d'un après-vente performant pour ses clients. Il n'en demeure pas moins élogieux sur la technologie du nouveau fleuron Scania : « Les chiffres parlent d'eux-mêmes puisque la consommation du 770 S que conduit Éric affiche une baisse de 7 l aux 100 km par rapport à son ancien V8. Ces gains sont notamment liés à l'absence de vanne EGR et au turbo à géométrie fixe », précise-t-il. Un gain largement apprécié par son client, Frédéric Frenot, qui est aussi le fruit des qualités de conduite d'Éric Vuillemin. Tout juste arrivé à la ferme, il démontre la manœuvrabilité de son ensemble avec son essieu directionnel arrière : « Parfois les accès aux fermes sont délicats, mais je suis toujours étonné par la manière dont le Scania répond. Ce véhicule... c'est un pur plaisir ! » ●



TROIS
QUESTIONS À



» Pascal Pierre,
chef des ventes Garage Herment

Un tracteur pour le transport de bétail, n'est-ce pas atypique ?

Oui, en général, les transporteurs de bétail optent pour des porteurs. Mais Frédéric a choisi pour cette nouvelle commande un modèle tracteur + semi. En amont, un travail important a été réalisé avec le carrossier afin de développer ce véhicule. La semi est palettisable, son toit est amovible et la hauteur d'attelage abaissée afin de ne pas dépasser les 4 m de hauteur pour traverser la Suisse. C'est une vraie bétailière qui peut charger des marchandises.

Quelles sont les particularités du châssis ?

Il a été adapté au transport de bétail avec ses quatre coussins d'air à l'arrière pour répondre aux exigences de comportement routier du châssis, ainsi que d'un pont R885 renforcé sans réducteur. Cela permet au véhicule de transporter de la charge et, au fil des années, de limiter les arrêts à l'atelier.

Vous entretenez une relation particulière avec Strava...

Frédéric est un client exigeant qui a toujours choisi les plus grosses motorisations Scania ; c'est un adepte du V8. Nous lui avons donc logiquement proposé ce nouveau Scania de 770 ch. Le voir rouler avec un tel véhicule, aussi bien équipé, c'est une satisfaction pour nous, une fierté pour lui : son matériel, c'est l'image de son entreprise.



» Deux générations de propriétaires fermiers : Éric Vuillemin (2^e à gauche) avec ses frères jumeaux (3^e et 5^e à gauche) et leurs enfants, aux côtés de Frédéric Frenot (tout à droite). Les pères des deux familles (Vuillemin et Frenot) travaillent ensemble depuis de longues années.

« Répondre aux besoins des clients reste notre priorité »

La pandémie de la Covid-19 a impacté toute l'activité de Scania. Florent Salce, président de Scania Finance France, revient sur cette conjoncture exceptionnelle.

Texte : Alain Pernot / Photo : Isabelle Beauvais



DE QUELLE MANIÈRE LE CONTEXTE SANITAIRE AFFECTE-T-IL L'ACTIVITÉ DE SCANIA FINANCE FRANCE ?

La pandémie a forcément impacté notre activité en 2020. Lorsque l'économie se met à l'arrêt, une société de financement change complètement de métier ! Conformément aux mesures décidées par le président de la République et le gouvernement, nous avons dû suspendre les crédits de certains de nos clients. Le mot d'ordre de la marque a été de les soutenir le plus possible, en fonction de nos capacités, et de gérer leur stress face à l'incertitude et l'arrêt de leur business. Vendre des crédits est un métier, renégocier des prêts en est un autre !

C'est ce que nous avons fait pour 42 % de notre portefeuille. Nous y avons consacré beaucoup de temps et les équipes ont souvent travaillé le week-end. Le côté psychologique a été crucial dans cette période.

COMMENT VOUS ÊTES-VOUS ADAPTÉS À CETTE CONJONCTURE ?

Nous avons tout géré en interne avec le passage au télétravail et nous avons revu nos process. Nous avons appris à travailler avec moins d'informations, de papiers, de ressources et de temps. Nous nous sommes concentrés sur l'essentiel : écouter nos clients, échanger et répondre à leurs besoins.

LA SITUATION S'EST-ELLE AMÉLIORÉE PAR LA SUITE ?

Oui. Le deuxième confinement a été moins impactant. Cela s'est ressenti chez nos clients qui n'ont pas été arrêtés. À partir de septembre, nous avons pu de nouveau nous consacrer à notre activité de financement dans un contexte normal.

[EN CHIFFRES]

42 %

des contrats ont été renégociés, soit 4 250 contrats.

[EN CHIFFRES]

20

millions d'euros soit le volume de prélèvements clients repoussés en 2020.

PENSEZ-VOUS QUE CE CHANGEMENT DANS LA MANIÈRE D'ACCOMPAGNER LES CLIENTS PERSISTERA SUR LE LONG TERME ?

En effet, je pense que notre approche va changer durablement. Cette expérience a clairement renforcé notre relation client. Nous avons d'ailleurs réalisé un sondage fin septembre auprès des clients avec lesquels nous avons renégocié et ils se sont montrés très satisfaits. L'enquête nous a donné une moyenne de 8,3 sur 10. Une très bonne note en période de crise puisque notre taux de satisfaction habituel hors pandémie est de 8,6.

COMMENT ENVISAGEZ-VOUS LA SUITE ?

C'est paradoxal mais, pour l'instant, nous avons un volume plus fort qu'en temps normal. Il y a plus de commandes aujourd'hui qu'il n'y en avait avant la crise. Nous vivons un effet de rattrapage. Le retard pris sur 2020 semble se compenser sur 2021, mais nous ne savons pas si cela va durer. Nous continuerons de nous adapter selon l'évolution de la situation et de soutenir les clients lorsque ce sera nécessaire. ●

[RÉSEAU]



FLAMBANT NEUF !

Le 22 décembre dernier, le site Scania Strasbourg Nord déménageait à Reichstett (67) afin d'accueillir conducteurs, clients et futurs clients sur un tout nouveau site. Premier centre équipé de bornes de recharge électrique, il initie le déploiement sur l'ensemble du réseau Scania en France.

Texte : Alain Pernot / Photos : Andia

[RÉSEAU]

Précedemment installé à Vendenheim, le site Scania Alsace Strasbourg Nord a déménagé avant tout en raison d'une contrainte administrative. « *Le projet de réhabilitation de la zone commerciale Strasbourg Nord, sur laquelle nous étions installés, a été déclaré d'utilité publique pour être recentré sur des activités de commerce, de restauration et de loisirs. Nous n'y avons plus notre place* », explique Yves Depp, directeur de Scania Alsace. Le hasard faisant bien les choses, l'ancienne raffinerie de Reichstett, à deux kilomètres de là, était alors elle aussi en réhabilitation.

RELEVER LE DÉFI DE L'INSTALLATION...

C'est donc sur l'Écoparc Rhénan, qui a vocation à devenir le futur pôle d'activités du nord de l'agglomération strasbourgeoise, que Scania France a jeté son dévolu. Pour s'installer dans ce cadre exigeant, les défis ont pourtant été nombreux, et malgré la pandémie, Scania et ses fournisseurs ont tenu les délais. « *Les premiers coups de pelle ont eu lieu fin septembre 2019 mais la crise sanitaire nous a valu un arrêt du chantier pendant pratiquement huit semaines*, déplore Yves Depp. *Heureusement, les entreprises sur le chantier ont bien joué le jeu et une de nos équipes a pu être opérationnelle sur le nouveau site dès le 22 décembre 2020. Nous avons pu quitter nos précédents locaux avant le 31 décembre comme convenu.* » Dès le 2 janvier 2021, toute l'équipe était en ordre de marche sur ce site à la localisation idéale. « *Nous sommes reliés à deux autoroutes : l'A4, via la sortie Reichstett, et l'A35 qui mène en Allemagne via la sortie Hoerdt. Par rapport à notre précédente localisation qui imposait à nos clients de traverser toute la zone commerciale et ses nombreux carrefours, notre flux de circulation est optimisé et nous sommes désormais plus près de l'autoroute !* »

... DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Basé sur un Écoparc, le centre s'inscrit à différents égards dans une démarche soucieuse de son environnement. « *Notre nouvel atelier est conforme aux normes ATEX**, explique le directeur de Scania Alsace. *Cela nous permet désormais d'assurer la maintenance et la réparation des véhicules fonctionnant au gaz ou à l'éthanol. De plus, nous sommes le premier site Scania à mettre en service des bornes de recharge électrique adaptées à tous les types de véhicules : poids lourds, autocars, autobus, utilitaires légers et voitures individuelles. La ville de Strasbourg est très préoccupée par l'écologie et il y a une demande grandissante pour les véhicules plus respectueux de l'environnement.* » Par ailleurs, les installations ont, elles aussi, été conçues de manière à respecter l'environnement. « *Notre bâtiment récupère les eaux de pluie de la toiture. Ces dernières sont stockées en sous-sol dans une citerne d'une capacité de 60 000 litres qui alimente le lavage des*

[EN CHIFFRES]

36

collaborateurs dont une quinzaine de mécaniciens, cinq carrossiers et peintres, une dizaine de personnes dédiées à la vente, à l'après-vente, à la formation ainsi que six apprentis.

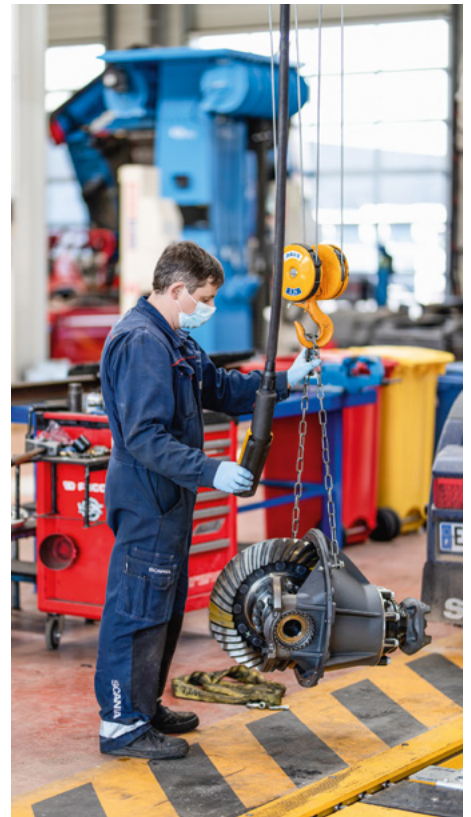
camions. Le site est aussi équipé d'une mini-station d'épuration qui traite nos eaux usées avec épandage sous la pelouse », complète Yves Depp.

DES SPÉCIALISTES POUR ENCORE PLUS DE SERVICES !

La quasi-totalité des salariés du site de Vendenheim a suivi le mouvement, et une équipe forte de trente-six personnes est aujourd'hui à pied d'œuvre dans le nouveau site Alsace Strasbourg Nord. Pour répondre aux besoins de cette équipe, une attention particulière a été



» Les neuf travées atelier du site sont équipées et dimensionnées pour l'entretien et la réparation de tout type de véhicule.



» Les nouvelles dimensions du site (23 500 m²) permettent de développer les différents services Scania tels que l'exposition et la vente de véhicules d'occasion.



“ Nous sommes prêts pour les évolutions de la législation française.”

Yves Depp,
directeur Scania Alsace

portée aux différents équipements du site. Les collaborateurs disposent désormais d'un pont à fûts et de douze colonnes pour lever les véhicules. Un moyen de gagner en efficacité et en sécurité. « *Nous voulons offrir tout le confort nécessaire à nos collaborateurs, explique Yves Depp, y compris en leur proposant des espaces de vie climatisés et confortables.* » Du côté des ateliers, tout a également été mis en œuvre pour optimiser les services. « *Nous disposons désormais d'un banc de redressage de cabine et châssis, d'une cabine de peinture et d'une piste de lavage couverte. En tout, nous comptons neuf travées ateliers dédiées à la mécanique, à la carrosserie, au banc de freinage et au contrôle.* » Les nouveaux bâtiments, d'une taille similaire aux précédents (1 980 m²), prennent désormais place sur un terrain d'une superficie étendue à 23 500 m². Un moyen de compléter les services

[EN CHIFFRES]

6,7

millions d'euros investis

puisque'il permettra d'augmenter le nombre de véhicules d'occasion exposés.

L'ANTICIPATION COMME LEITMOTIV

Depuis toujours, le Griffon ne cesse d'étendre son offre pour une mobilité durable. En complément d'une large gamme de véhicules à énergies alternatives (GNL, GNC, biodiesel, bioéthanol, hybride), Scania a récemment présenté des véhicules 100 % électriques. Il était donc nécessaire de s'équiper pour intervenir sur de tels véhicules. Yves Depp complète : « *Nos travées sont dimensionnées de manière à pouvoir accueillir des ensembles euro-combi. Ces camions longs de 25,25 mètres, qui permettent de charger un tiers de volume supplémentaire, ne sont pas encore autorisés en France mais ils circulent déjà en Europe du Nord et sont actuellement testés dans la région voisine du Bade-Wurtemberg, en Allemagne. Nous sommes prêts pour les évolutions de la législation française.* » Ce sont ainsi 6,7 millions d'euros qui ont été investis sur ce site représentant 17 % des parts de marché dans la région Alsace. Un investissement qui témoigne, une nouvelle fois, de la volonté du Griffon d'accompagner le monde du transport vers une mobilité toujours plus durable. ●

* ATEX : la norme ATEX signifie « atmosphère explosive » et désigne un environnement de travail où le risque d'explosion est important, à cause de la présence de matières particulièrement inflammables : carburant, combustibles, gaz et éthanol.



TROIS
QUESTIONS À



» Yves Thépaut,
directeur réseau et stratégie
Scania France

Pourquoi avoir doté le site Alsace Strasbourg Nord de bornes de recharge électrique ?

Nous devons répondre à différents enjeux. Nous avons lancé notre gamme de camions électriques, ainsi qu'un autobus 100 % électrifié. Il était donc logique de commencer à s'équiper en bornes de recharge en prévision des premières commandes à venir. Par ailleurs, certaines lois, et notamment celle sur la mobilité dans les entreprises, imposeront bientôt d'avoir un taux de véhicules à faibles émissions dans nos parcs. Il nous fallait donc équiper les parkings VL destinés à nos clients mais aussi à nos salariés.

Cette installation de bornes est-elle une première pour Scania France ?

Oui, le site Alsace Strasbourg Nord est le premier sur lequel nous installons des bornes. Cependant, cela fait déjà deux ans que tous nos nouveaux projets d'infrastructure dans le réseau anticipent de telles installations en prévoyant des fourreaux souterrains pour le passage des câbles. Strasbourg étant une métropole très soucieuse de l'environnement, nous avons saisi cette occasion pour initier le déploiement. D'autres bornes seront à leur tour installées cette année dans nos ateliers parisiens ainsi qu'à Bordeaux, Lyon et Angers.

L'installation de ces bornes représente-elle un défi technique ?

Plus qu'on ne peut l'imaginer ! Les camions ne peuvent être chargés qu'avec des bornes en courant continu (DC) alors que les voitures doivent l'être en courant alternatif. Nous avons donc installé deux bornes pour camions et quatre bornes pour voitures. Pour cette première installation, nous n'avons pas pu trouver un même constructeur proposant ces deux types de bornes. Le besoin en ingénierie est donc conséquent pour les faire fonctionner ensemble et en réguler le fonctionnement de manière à éviter de faire fondre nos installations électriques !



FORMATION DE CONDUCTEURS

DEVENIR EXPERT ÇA S'APPREND

FORMEZ-VOUS À L'EXCELLENCE

Mise en main - Formation - Coaching

Pour optimiser vos coûts d'exploitation, réduire les émissions de CO₂ et augmenter la sécurité dans vos activités.

www.scania.fr

SCANIA