



SCANIA FRANCE

# ALTERNATIVES

[ LE MAGAZINE DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLE ]



+



Les Mousquetaires  
livrent en GNL  
Page 26



Siehr  
L'énergie du  
circuit court  
Page 16

[ DUFOUR - EUROTRANSPHARMA ]

## La santé au vert

Page 4

#44 – OCTOBRE 2021

# SCANIA



## + À DÉCOUVRIR DANS CE NUMÉRO

- 4 Les Transports Dufour entament leur transition énergétique avec un P 280 GNC
- 10 Actualités de Scania en France
- 12 La révolution des ZFE : comment anticiper et s'adapter pour accompagner leur mise en place ?
- 16 Livraisons sur mesure pour Siehr avec un Scania P 410 roulant au bioéthanol
- 22 Système de caméra intégré : Scania et JOST s'associent pour garder un œil sur l'attelage
- 24 Plein sud !
- 25 Interview de Laurence Eluère, directrice des ventes et du développement Scania Finance
- 26 Avec 130 tracteurs 410 ch GNL, les Mousquetaires assurent une livraison plus verte



### Vidéos

Retrouvez les vidéos liées au magazine sur le site [www.scania-alternatives.fr](http://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 #44

Scania France : CS 30106 - 49001 Angers cedex 01

Téléphone : 02414133 33

E-mail : [france.scania@scania.com](mailto:france.scania@scania.com)

[www.scania.fr](http://www.scania.fr)

Directeur de la publication : Gilles Baustert

Responsable de la rédaction : Vanessa Cerceau

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

Coordination : Matthieu Butel et Flore Jammet

Service lecteurs / Abonnement : [www.scania-alternatives.fr](http://www.scania-alternatives.fr)

Photogravure : Point 11 – Impression : Aubin – Dépôt légal : 4<sup>e</sup> 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](mailto: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](http://www.scania.fr)

# La qualité de nos services reste le cœur de nos préoccupations

C'est avec enthousiasme et fierté que j'ai pris la présidence de Scania France le 1<sup>er</sup> septembre dernier. Pour l'entreprise



comme pour vous, clients, les enjeux sont nombreux : économiques, sociaux, sanitaires, sans oublier les difficultés à recruter qui nous impactent tous. Dans ce contexte, j'ai entamé un tour de France du réseau pour découvrir les femmes et les hommes qui vous délivrent au quotidien un niveau de service exemplaire. Je tiens à les remercier personnellement pour la résilience remarquable dont ils ont fait preuve pendant la crise. Durant tous ces mois, ils ont fait le maximum pour continuer à vous accueillir et vous garantir un temps d'immobilisation maîtrisé de vos outils de travail pour vous permettre de poursuivre vos missions. Vecteur essentiel de votre rentabilité, la disponibilité est et demeurera l'une des valeurs cardinales de nos actions. Aussi, je m'engage à poursuivre le travail engagé pour renforcer la qualité de nos services dans un processus d'amélioration continue.

Car Scania France est à votre service. Et cet engagement fort et sincère se traduit d'abord par la qualité de la relation humaine que nous tissons ensemble. Je sais à quel point elle est un critère de décision important pour vous. Elle implique pour nos équipes de donner le maximum. Cette quête du meilleur service, je souhaite la poursuivre dans le respect de l'individu, en ayant à cœur que ses retombées soient heureuses pour vous mais aussi pour nos salariés, pour lesquels l'amélioration des conditions de travail minimise le stress au quotidien. J'y serai très attentif.

Vous le savez, Scania est à la pointe de l'innovation pour vous fournir des solutions de transport durable et les services associés, aujourd'hui comme demain. Je ne doute pas que l'électrification en cours de nos gammes réussisse à vous convaincre comme l'essor des actuelles solutions alternatives au diesel l'a déjà fait. Ce numéro d'*Alternatives* l'illustre ô combien avec les Transports Siehr qui roulent au bioéthanol, les Transports Dufour et leur porteur au GNC, et avec Intermarché et sa flotte de tracteurs GNL.

J'espère que nous aurons l'occasion d'évoquer ensemble tous ces sujets lors de prochaines rencontres, et ce dès novembre, sur notre stand du salon Solutrans ! ●

**“ Cette quête du meilleur service, je souhaite la poursuivre dans le respect de l'individu.”**

CARL PATTYN,  
PRÉSIDENT SCANIA FRANCE



# LA SANTÉ

au Gaz Naturel



**EUROTRANSPHARMA**  
TRANSPORT SANTÉ PUBLIQUE



Spécialiste du transport de médicaments sous température dirigée, les Transports Dufour entament leur transition énergétique avec l'achat d'un premier porteur Scania P 280 GNC de 19 t. Une expérimentation qui a séduit le transporteur et le logisticien auquel il est affilié, Eurotranspharma. Quand la santé passe au vert avec Scania en partenaire matériel.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian

# AU VERT



» Les remorques frigo bi température Thermoking sont équipées de portes latérales avec rideau d'air pour éviter les changements de température.



**DUFOR**

- **14** millions d'euros de chiffre d'affaires
- **110** salariés dont 97 conducteurs
- **40** laboratoires sous contrat en propre
- **150** poids lourds dont 30 porteurs ; 250 cartes grises ; 16 véhicules Scania, dont 1 GNC

» Le Scania P 280 GNC au PTAC de 19 t. est chargé pour livrer une commande de médicaments à Laigneville (60).



l'intérieur de la plateforme d'Eurotranspharma (groupe Walden – leader de la logistique santé), spécialiste du transport de produits de santé sous température dirigée conforme aux Bonnes pratiques de distribution (BPD), la chaîne de tri est en marche. Les tapis qui s'entremêlent redirigent les milliers de colis vers l'un des 22 peignes (sorties de chaîne). 3 000 colis/heure, 20 000 à 25 000 colis/jour, les volumes de marchandises traités sont colossaux. Qu'il s'agisse de médicaments ou de compléments alimentaires, les marchandises acheminées le jour même des 150 laboratoires pharmaceutiques sous contrat sont rapidement redistribuées ; ce hub de la région parisienne, installé à Moussy-le-Neuf (95), collecte, trie et livre vers les grossistes/répartiteurs et utilisateurs de médicaments, hôpitaux, pharmacies, Ehpad, visiteurs médicaux... Un préparateur assemble les cartons sur une palette, prête à être livrée à son destinataire. Quai n° 5, un



« Poids de charge, hauteur, taille de caisse, et critère environnemental, le véhicule est adapté aux accès parfois difficiles des hôpitaux. »

Pascal Dufour, dirigeant des Transports Dufour

» Le site fonctionne 24 h sur 24, et 6 jours sur 7 avec les Transports Dufour comme opérateur principal.

Scania P 280 GNC (Gaz naturel comprimé) attend posément le chargement. Son conducteur Didier Lamour vérifie la conformité des palettes : « je dois emporter cette commande à l'agence CERP de Laigneville », souffle-t-il. Le client est un grossiste/répartiteur qui stocke et livre les médicaments aux officines. Tout est prêt, Didier Lamour grimpe à bord de son véhicule, dont il apprécie la tenue de route, le confort intérieur, et son allure compacte : « c'est un Scania GNC conçu pour la ville avec un PTAC de 19 t. Il est royal à conduire », sourit-il. Quant à l'autonomie, elle lui convient parfaitement : « je fais 400 à 450 km avec un plein, alors que je roule en moyenne 250 km/jour », lâche-t-il.

#### NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE

Calé pour la livraison régionale, le porteur Scania quitte la plateforme tandis qu'il croise d'autres véhicules. Les allées et venues sont incessantes, le site fonctionne 24 h sur 24, et 6 jours sur 7. Étonnamment, on ne stocke pas ici. Les médicaments et autres produits de santé sont en transit avec le transport en clé de voûte du fonctionnement logistique. Affilié à Eurotranspharma, les Transports Dufour en sont un des partenaires principaux : « ensemble, nous avons développé notre expertise sur les destinataires "santé" (grossistes/répartiteurs, pharmacies, hôpitaux...), assurant tous types de flux (colis et palettes), en express ou messagerie, nous livrons en VL et PL », signale Samuel Alouin, directeur général d'Eurotranspharma France. « Cela signifie que nous

combinons ramasse, traction et distribution. Tout cela sous température dirigée », complète Pascal Dufour, dirigeant des Transports Dufour. Ensemble, ils transportent pour le compte des laboratoires, s'appuyant sur le maillage unique d'Eurotranspharma avec 19 agences en température dirigée et dédiées santé réparties sur la France : plus on est proche des destinataires, plus on est rapide et efficace s'accordent les deux

hommes. « Nous prenons en compte les contraintes des destinataires et des laboratoires pour livrer n'importe quel destinataire dans les 24 heures, parfois dans l'urgence. C'est la force de notre proposition », spécifie Samuel Alouin.

#### DEUX ENTREPRISES, UN MÉTIER

Fils de transporteur, Pascal Dufour a repris l'entreprise créée par son père après son →



» Affilié à Eurotranspharma, les Transports Dufour assurent tous types de flux sous température dirigée.



» En associant leurs savoir-faire, Pascal Dufour (à gauche) et Samuel Alouin (à droite) ont su se démarquer sur le secteur du transport de médicaments sous température dirigée.

→ décès brutal en 1992. Déjà opérateur pour Eurotranspharma, les Transports Dufour se sont affiliés au groupe en 2012 : « je réalisais les approvisionnements des plateformes de Clermont-Ferrand et de Moussy. Eurotranspharma souhaitait s'appuyer sur un transporteur fiable afin de développer sa logistique. » Aujourd'hui détenu par le groupe Walden, Eurotranspharma est devenu en dix années le leader français du transport de médicaments sous température dirigée conforme aux BPD avec traçabilité et maintien des températures sur l'ensemble de la chaîne, du point de collecte au point de livraison. « Si le transport à température ambiante est encore toléré, de plus en plus de laboratoires souhaitent maintenant un contrôle des températures de transport soit à 2/8 °C, soit à 15/25 °C », explique Samuel Alouin. L'opérateur de transport est ainsi passé de 18 millions d'euros de chiffre d'affaires à 110 millions en une décennie, une progression qui en dit long sur la réussite d'une idée, presque évidente, tant ces produits de santé peuvent être sensibles. « Même si le modèle économique est en cours de stabilisation, l'Autorité nationale du médicament demande aux laboratoires d'élever leurs exigences en matière de qualité, de traçabilité et de suivi



» Le choix du GNC est apparu comme la solution la plus pertinente, notamment pour le confort des conducteurs qui n'ont pas besoin d'EPI pour faire le plein.

de température... Cela nous pousse à être meilleurs », sourit le directeur.

#### UN MATÉRIEL VERT

Pour Pascal Dufour, ce succès a assuré la pérennité de son entreprise, lui qui coordonne une partie du transport et, in fine, le choix du matériel. « Nous disposons de remorques frigo bi température Thermoking. Elles sont équipées de portes latérales avec rideau d'air pour éviter les changements de température. Sur les futurs véhicules gaz, nous allons ajouter un système de génératrice alimentée sur le moteur afin d'être encore plus écologique », signale-t-il. Tourné vers l'avenir, anticipant les exigences réglementaires, le transporteur a décidé de mettre en œuvre sa transition énergétique : « après avoir réfléchi aux différentes énergies alternatives, le GNC nous a semblé être la plus pertinente », indique-t-il. Facilitant pour les conducteurs qui n'ont pas besoin d'EPI (Équipement de protection individuelle) pour faire le plein, avec une couverture de distribution satisfaisante en région parisienne et une autonomie des véhicules adaptée, Pascal Dufour reconnaît surtout la fiabilité du matériel Scania : « il n'y a pas tant de constructeurs qui sont aussi aguerris sur les énergies alternatives », ajoute-t-il. « Notre choix a également été porté par ce qui nous apparaissait le plus viable sur le long terme et qui pourrait s'intégrer à un modèle encore

plus vertueux avec le biogaz, par exemple », renchérit Samuel Alouin.

#### PASSE-PARTOUT

Tandis que le Scania P 280 est en route vers son point de livraison, Didier Lamour revient sur le confort de son véhicule : « il n'y a rien à dire, il y a tout dessus. », s'exclame-t-il. Friand du système de suspensions pneumatiques intégrales, le conducteur indique que l'ajustement de la hauteur de cabine l'aide dans bien des cas, tout comme le petit gabarit de son porteur. « En effet, nos véhicules doivent s'adapter aux accès parfois difficiles des hôpitaux. Avec ce Scania P 280 GNC de 19 t, notre objectif a été de disposer du véhicule optimal : poids de charge, hauteur, taille de caisse, et critère environnemental », complète Pascal Dufour. Dans sa démarche de verdir sa flotte, le transporteur reste pragmatique. « Les laboratoires poussent, mais pas à n'importe quel coût », souligne-t-il. Si ce premier véhicule Scania a finalement donné le tempo du GNC aux Transports Dufour, le dirigeant conclut : « Nous avons déterminé la technologie vers laquelle aller, reste à être plus précis sur les coûts supplémentaires à allouer : achat de ce type de véhicules, exploitation et maintenance... Cependant, je prévois d'ores et déjà de conserver les nouveaux véhicules gaz 9 années, contre 6 habituellement », d'autant qu'il reconnaît à Scania robustesse et fiabilité du matériel. ●



TROIS QUESTIONS À



» **Éric Reboussin,**  
conseiller des ventes Scania  
Île-de-France

#### Quelles sont les spécificités du véhicule commandé par les Transports Dufour ?

C'est un véhicule à configuration porteur frigo. Doté d'une motorisation de 280 ch, il présente une autonomie de 400 à 450 km avec des réservoirs GNC de 150 kg. Pascal Dufour a souhaité les suspensions pneumatiques intégrales pour le confort, la tenue de route. Sur l'essieu avant, elles permettent un ajustement en hauteur de 10 cm de la cabine, ce qui est pratique pour les passages des trottoirs et divers aménagements urbains qui ne sont pas pensés pour les véhicules lourds !

#### Votre collaboration avec les Transports Dufour est récente...

Nous avons commencé à travailler ensemble en 2015 sur du R 450. Pascal Dufour a été séduit par les consommations, la qualité, et la valeur de revente des véhicules. Il sait aussi que proposer du Scania est devenu un outil de recrutement auprès des conducteurs. La combinaison coût d'exploitation et l'image d'entreprise nous a permis de débiter cette collaboration et de la renforcer aujourd'hui.

#### Quelles sont vos relations ?

Ce sont des gens pointus qui nous font progresser. On sait que la présence des nombreux points de services Scania sur l'ensemble du territoire joue en notre faveur. Le client peut aussi bien réaliser les entretiens à Paris qu'à Lyon ; il a accès à l'ensemble du réseau Scania et a pu éprouver la réactivité de nos techniciens. Stratégiquement, c'est un connaisseur, un client avec qui on a intérêt à travailler et qui est riche d'enseignements !



» Anticipant les exigences réglementaires en termes de transport de médicaments, Eurotranspharma a augmenté son chiffre d'affaires de 92 millions d'euros en une décennie.

## EN ROUTE VERS L'AVENIR



Pour répondre à l'accroissement de son parc de véhicules et relever le défi de la transition énergétique, Scania France aura chaque année besoin d'une centaine de nouveaux mécaniciens d'ici à 2025. C'est pourquoi la marque au Griffon lance « Avenir », une vaste campagne de recrutement de nouveaux collaborateurs. Avec sa devise : « Il y a les routes que

l'on suit, et celle que l'on trace », cette campagne est déjà présente sur les réseaux sociaux et sur [scaniarecrite.fr](http://scaniarecrite.fr). La marque est également partenaire de centres de formations d'apprentis et participe aussi à de nombreux événements pour communiquer à propos des métiers pour lesquels elle recrute. Avec « Avenir », elle cible tout particulièrement les

jeunes, les alternants, les personnes en recherche d'emploi ou en reconversion, avec ou sans expérience. « Nous assurons des formations continues spécifiques à nos produits et services, qui permettent d'acquérir au fil du temps une expérience unique auprès d'un constructeur leader dans son domaine, explique Sandrine Monnier, directrice des ressources humaines Scania France. Les métiers de l'automobile et du poids lourd ont fortement évolué au cours des dernières années. Souvent mal connus, ils offrent pourtant de réelles opportunités pour des jeunes, qu'ils soient munis d'un CAP, d'un baccalauréat technique, ou d'un BTS spécialisé. » Avec la campagne « Avenir », Scania France tend ainsi la main aux nouveaux talents, et les invite à venir découvrir l'univers du véhicule industriel en général, et de Scania France en particulier.

[www.scaniarecrite.fr](http://www.scaniarecrite.fr)

## Tous tokés de Scania



Avec sa nouvelle campagne de recrutement « Avenir », Scania France s'adresse plus que jamais aux jeunes. Et pour leur parler, rien de mieux que d'utiliser l'un de leurs réseaux sociaux préférés : TikTok ! Avec plus d'un milliard d'utilisateurs dans le monde, dont plus de quatre millions en France, TikTok apparaît comme un canal particulièrement porteur pour s'adresser à la génération Z, celle des jeunes nés après 1995. L'intérêt pour ce nouveau média ne cesse de croître auprès des marques, qui ont bien compris qu'il constituait un excellent vecteur pour leurs messages à destination de cette tranche d'âge. Scania France n'a donc pas tardé à investir ce nouveau terrain d'expression, en lançant sa propre page TikTok qui compte déjà près de 10 000 abonnés ! Venez vite la découvrir : [www.tiktok.com/@scaniafrance](https://www.tiktok.com/@scaniafrance)

## SCANIA S'EXPOSE À SOLUTRANS

Retrouvez Scania France au salon Solutrans 2021, carrefour mondial du véhicule industriel et urbain, qui se tiendra du 16 au 20 novembre au parc Eurexpo de Lyon. Ces journées seront notamment l'occasion de découvrir la vaste palette d'énergies alternatives que propose Scania au travers des véhicules exposés : GNC, BEV, PHEV, biodiesel... En outre, un splendide Eye-catcher avec moteur V8 de 770 ch sera exposé sur le stand de la marque. Ce sera également l'occasion de voir évoluer des porteurs hybrides PHEV et le BEV sur la zone de démonstration. Un salon à ne pas manquer !

Stand intérieur 3B 079 et emplacements extérieurs EXT 1 014 et EXT 1 015



## Carl Pattyn prend la présidence de Scania France

Le 1<sup>er</sup> septembre 2021, Carl Pattyn a pris les fonctions de président de Scania France, succédant à Koen Knoops, qui a rejoint la direction générale du Groupe. Son ambition : continuer à développer la distribution de Scania en France, en accompagnant les acteurs de la mobilité vers un transport durable et rentable. Particulièrement sensible à la dimension services, Carl Pattyn veut faire de la marque le partenaire privilégié des clients français, en s'appuyant sur une écoute attentive de leurs besoins, et en leur proposant rapidement des solutions pour faire face aux changements. « La proactivité est la clé pour accompagner au mieux nos clients dans un quotidien de plus en plus complexe, souligne-t-il. Chaque produit ou service doit être en parfaite

adéquation avec les besoins de nos clients, et ce, dès l'acquisition. Cette proactivité est également essentielle en matière d'entretien du matériel : aujourd'hui, la connectivité permet d'exploiter les données opérationnelles d'un véhicule afin d'en limiter les immobilisations. Pour déployer cette stratégie, nos collaborateurs sont notre plus grande force ! » Également très attaché aux questions environnementales, Carl Pattyn ambitionne de faire de Scania France un guide pour ses clients en matière de transition vers un système de transport durable : « Je souhaite que nous contribuions à créer un monde de mobilité meilleur pour les entreprises, la société, et l'environnement. Avec la plus large palette de solutions alternatives au diesel, Scania possède tous les atouts pour cela ! »



## DATA ACCESS : SCANIA ÉTEND L'ACCÈS AUX DONNÉES

Afin de faciliter le quotidien des transporteurs, et tout particulièrement de ses clients multimarques, Scania France a signé un accord avec S3pweb, un agrégateur de data transport.

**Il est donc désormais possible d'agréger les données des véhicules Scania via l'interface de S3pweb. Ce service se nomme Data Access.**

« Il est important pour nous de simplifier la vie de nos clients, souligne Stéphane Lecouflet, responsable services connectés Scania France. Avec la solution Data Access, ils n'ont plus besoin de faire installer des boîtiers supplémentaires sur leurs véhicules, ou de naviguer entre différents portails. »

Ce nouveau service, rendu possible par l'accord entre Scania France et S3pweb, permet à l'agrégateur de data d'accéder au flux de données constructeur pour l'intégrer dans son interface unique : position du véhicule, suivi des itinéraires, temps de travail et téléchargements v1b et c1b : toutes les données utiles sont désormais disponibles au même endroit.

## 45 nouveaux Citywide au gaz pour Tours Métropole

Scania France a remporté l'appel d'offres lancé par le Syndicat des Mobilités de Touraine pour le renouvellement d'un tiers de sa flotte d'autobus. 45 Citywide GNV nouvelle génération, dont 5 bénéficiant de systèmes de sécurité renforcés, sillonneront la métropole tourangelle dès 2022. Ils seront les premiers de ce type à être livrés en France. « Les Scania Citywide nouvelle génération ont remporté un franc succès auprès des conducteurs et de la métropole de Tours, se félicite Olivier Toublanc, responsable grands comptes service cars et bus chez Scania France. Leur satisfaction concernant les actuels Citywide en circulation, entretenus par la succursale Scania Val de Loire, a aussi été déterminante dans cette nouvelle marque de confiance. »

Bénéficiant d'un nouveau design et d'un poste de conduite réaménagé, les nouveaux Citywide seront équipés du moteur 9 litres gaz développant 280 ch pour les 12 m et 340 ch pour les 18 m. Ils embarqueront la boîte de vitesses automatique ZF Ecolife 2, intégrant le ralentisseur hydraulique ZF, avec interrupteur au tableau de bord et couplé à la pédale de frein principale, ainsi que le contrôle électronique des freins à disques EBS 4 et l'ABS. Les portes électriques métro et la rampe électrique permettront un flux optimal des passagers ainsi que l'accès aux usagers en fauteuil roulant. Enfin, pour toujours plus de sécurité, la métropole de Tours a aussi choisi d'équiper cinq de ces autobus de systèmes de surveillance des angles morts et de rétrovision par caméras, à la place de rétroviseurs traditionnels.



# LA RÉVOLUTION ZFE



Face aux défis environnementaux, le monde du transport doit composer avec de plus en plus de limitations de circulation en centre-ville, comme l'illustre le déploiement des Zones à faibles émissions (ZFE). Au cœur de cette transition, comment anticipent et s'adaptent les équipes de Scania pour accompagner ces mutations ?

Texte : Alain Pernot / Photos : Scania



» Pour accompagner la transition énergétique, Scania complète sa gamme d'une offre de véhicules 100 % électriques et hybrides.

« J'espère que les élus iront à la rencontre des professionnels et de toutes les parties prenantes pour mettre en place ces zones à faibles émissions. »

Damien Pichereau, député de la Sarthe et vice-président de la Commission du Développement durable et Aménagement du territoire à l'Assemblée nationale

**Q** u'il s'agisse de la circulation automobile individuelle ou de celle des transporteurs, les règles changent ! Damien Pichereau, député de la Sarthe et vice-président de la Commission du Développement durable et Aménagement du territoire à l'Assemblée nationale, justifie la nécessité de ces dispositions qui interdisent progressivement l'accès aux villes aux véhicules les plus polluants : « Nous constatons que dans les centres urbains, les métropoles notamment, la qualité de l'air est vraiment mauvaise. Il y a une nécessité d'agir très rapidement. La loi d'Orientation des Mobilités, votée en décembre 2019 avec une application en juillet dernier, a apporté une première réponse avec la mise en place des Zones à faibles émissions (ZFE). Cependant, il convient de noter qu'il ne s'agit pas de mettre les villes sous cloche ! Les élus locaux peuvent déterminer les territoires où ces ZFE sont nécessaires : au niveau d'une rue, d'un quartier ou de l'hypercentre d'une ville... »

#### REGARDER DANS LA MÊME DIRECTION

Si les métropoles de Paris, Lyon et Grenoble ont d'ores et déjà déployé des ZFE, l'Assemblée nationale entend accélérer ce mouvement : « Dans le projet de loi Climat, la décision a été prise d'étendre ces ZFE à toutes les villes de plus de 150 000 habitants en

2025, confirme Damien Pichereau. Certaines agglomérations travaillent à leur application dès 2022, 2023, ou 2024. Chaque élu peut en décider, et nous souhaitons qu'ils aillent à la rencontre des professionnels et de toutes les parties prenantes concernées par leur mise en place. Cela me semble nécessaire afin que l'acheminement logistique des marchandises dans les centres urbains reste fluide. » Certaines métropoles telles que Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Rouen Normandie, Toulon-Provence-Méditerranée, Montpellier Méditerranée ou Toulouse, ont ainsi lancé des études préalables à leur mise en place. Le dialogue entre les différentes parties prenantes est d'autant plus important que la réponse aux défis posés appelle des investissements lourds de la part de tous les acteurs. « Pour envisager la transition énergétique, il faut déployer les infrastructures relatives à ces nouvelles énergies telles que les bornes électriques, les stations de recharge de GNV ou d'hydrogène, poursuit Damien Pichereau. Sans échange avec les parties prenantes, notamment celles qui permettent le transport routier de marchandises, je crains que la dynamique soit ralentie. »

#### SCANIA, FORCE DE PROPOSITIONS

Membre du groupe d'études sur les véhicules terrestres de l'Assemblée nationale, Damien Pichereau note le travail entrepris par les

constructeurs : « En 2018, lorsque j'ai rédigé mon rapport sur la mobilité, nous avons constaté que les constructeurs n'étaient pas au rendez-vous. Très peu d'énergies alternatives étaient alors proposées. Il y avait un peu de GNV ici ou là, mais ce n'était pas vraiment développé. Aujourd'hui, le constat est totalement différent. L'offre s'est diversifiée et la transition est désormais possible grâce aux énergies telles que le GNV, avec l'électrique, grâce aux véhicules hybrides, voire avec l'hydrogène qui va bientôt arriver. » Leader en matière d'offre de solutions de transports durables, Scania est au cœur de cette transformation et continue d'investir en faveur d'un transport décarboné. Le constructeur propose d'ailleurs, d'ores et déjà, la gamme de solutions alternatives la plus large du marché ! En complément des modèles permettant de rouler au gaz naturel ou avec des biocarburants (biodiesel, ED95, HVO), l'électrification de la gamme a commencé avec l'introduction de véhicules hybrides ou même 100 % électriques à batteries. Parallèlement à la commercialisation de ces nouveaux produits, Scania adapte son réseau. Le site de Strasbourg Nord, à Reichstett, est ainsi le premier 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. Les sites de Paris, →

→ Bordeaux, Lyon et Angers en seront eux aussi bientôt équipés et tous les nouveaux centres Scania anticipent une telle installation en prévoyant des fourreaux souterrains pour le passage des câbles. Pour accompagner ce déploiement, il était donc nécessaire de préparer les équipes aux spécificités des véhicules électriques et hybrides. C'est dans cette dynamique que Scania a investi sur des formations dédiées qui ont débuté au mois de novembre. Fin connaisseur du monde des transports, Damien Pichereau est persuadé que ces nouveaux produits rencontreront leurs publics auprès des professionnels. « *Les ZFE ou la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) dont le remboursement est amené à diminuer vont accélérer les choses. Les usagers vont devoir passer à ces nouvelles énergies.* » Il complète : « *je ne peux pas présager de ce qui se passera au-delà de juin 2022, mais j'espère qu'il y aura toujours des mesures d'accompagnement, que ce soit avec du suramortissement ou des bonus, tel que celui de 50 000 euros que nous avons mis en place cette année pour les véhicules électriques. Il nous faut accompagner cette transition, comme on l'a fait sur le véhicule léger.* » ●

## Scania acteur du dialogue



Pour opérer une transition rapide et efficace vers un transport plus durable, des solutions concrètes doivent émerger d'un échange constructif avec les différentes parties prenantes engagées. C'est ainsi que la marque au Griffon a lancé dès l'année dernière les Forums transition énergétique, afin de présenter ses gammes et son offre de solutions alternatives, d'échanger avec les professionnels et les pouvoirs publics. La tournée 2020 a fait étape dans huit métropoles : Calais, Compiègne, Grenoble, Lyon, Paris, Marseille, Metz et Montpellier. 31 élus locaux, 22 parlementaires et 49 collectivités se sont joints à de nombreux professionnels. Sept autres étapes prolongent cette initiative en 2021 : Reims, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Lille et Strasbourg. Des comptes rendus et des replays sont disponibles sur le site [www.scania.fr/fte](http://www.scania.fr/fte).

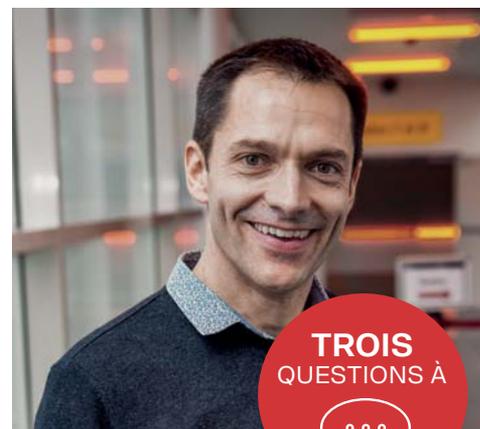


» Dans le prolongement des précédentes étapes, rencontre en Alsace le 2 juillet 2021 autour du thème : « Transports routiers : vers la perspective d'un avenir plus durable ? ».



» Intervenir sur les véhicules hybrides et électriques requiert des connaissances spécifiques. Les techniciens ont ainsi débuté leurs formations en octobre 2021.





» Tony Roy, responsable du développement des compétences et des organisations Scania France

### Comment préparer le réseau Scania à l'électrique ?

Nous souhaitons que l'ensemble du réseau, et particulièrement l'après-vente, soit prêt à répondre aux nouvelles demandes. Cela passe par des formations réglementaires, pour lesquelles nous faisons appel à des organismes extérieurs, et des formations très techniques et concrètes sur lesquelles les formateurs se préparent. Contrairement au gaz et aux biocarburants, dont le mode de fonctionnement reste relativement traditionnel en ce qui concerne les moteurs et les boîtes de vitesses, intervenir sur des véhicules électriques ou hybrides représente une évolution considérable pour le métier de technicien.

### Quelles sont les spécificités des formations pour les véhicules électriques ?

Les techniciens doivent obtenir une habilitation à travailler sous haute tension avant de pouvoir intervenir. Comme pour les véhicules gaz, les critères de sécurité sont nombreux et très exigeants par rapport aux moteurs thermiques traditionnels.

### Quels sont les besoins en formations ?

Nous devons pouvoir répondre aux demandes de notre réseau, qu'il s'agisse de nos succursales ou du réseau privé. Comme pour les véhicules gaz, ce besoin va augmenter au fur et à mesure de la vente de véhicules et nos clients seront certainement demandeurs de ce type de formation notamment en ce qui concerne les aspects sécurité liés aux interventions sur ces véhicules.

» En complément de la formation de ses équipes, Scania propose de former ses clients pour une utilisation optimale de leurs véhicules.



“ L'offre s'est diversifiée et la transition est désormais possible grâce aux énergies telles que le GNV, avec l'électrique grâce aux véhicules hybrides, voire avec l'hydrogène qui va bientôt arriver.”

Damien Pichereau, député de la Sarthe et vice-président de la Commission du Développement durable et Aménagement du territoire à l'Assemblée nationale



» Pour accompagner la transition, Scania aménage son réseau et met en service des bornes de recharge électrique adaptées à tous types de véhicules.



# L'ÉNERGIE DU CIRCUIT



Entreprise régionale de distribution de matériaux de construction, de chauffage, de matériel sanitaire, électrique, et de carrelage, Siehr a fait le choix d'un Scania P 410 roulant au bioéthanol. Un choix d'énergie alternative défini avec son partenaire historique Scania suite à une étude personnalisée. Décryptage d'une stratégie verte de livraison où l'anticipation est le maître mot...

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian

# T COURT



» Depuis la plateforme de « Reichstett 2 », les véhicules livrent les clients de l'hypercentre de Strasbourg et des alentours.

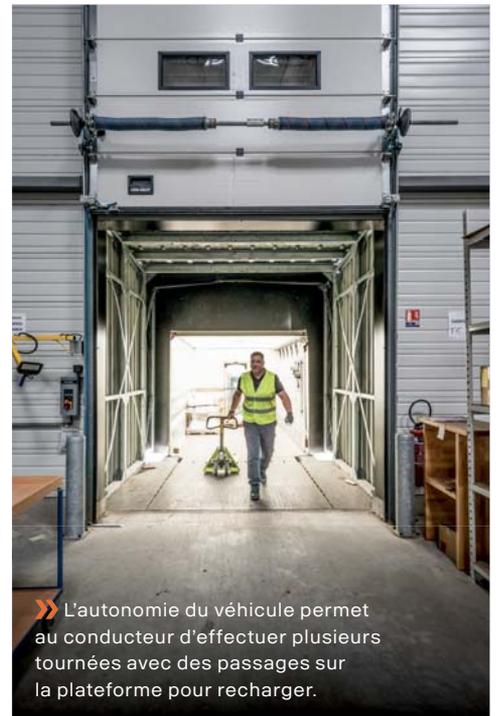
**D**ans la banlieue de Strasbourg, il est 6 h 30 lorsque, sur la plateforme « Reichstett 2 » de l'entreprise Siehr, les véhicules dédiés à la livraison entament leurs courses. Parmi eux, un Scania P 410 quitte son quai. À son bord, le conducteur, Philippe Degreef, arbore un franc sourire, à l'aise pour effectuer ses manœuvres, il souligne le petit gabarit de son véhicule. À l'évidence, le porteur Scania P 410 est taillé pour la ville ; doté d'un hayon et au PTAC\* de 19 t, il s'élançait maintenant sur les routes alsaciennes avec vigueur. « C'est un véhicule compact, très agréable à conduire qui me permet d'accéder partout, même dans les rues étroites de l'hypercentre de Strasbourg », explique Philippe Degreef. Équipé d'une cabine basse avec seulement deux marches, le véhicule autorise des montées et descentes facilitées. « Ce matin, je livre différents clients : des radiateurs dans un collège à Hoerdt, du matériel électrique chez un professionnel ; j'ai deux tournées prévues avec un passage sur la plateforme pour recharger », poursuit le conducteur.



**SIEHR**

- 120 millions de chiffre d'affaires
- 460 salariés, dont 32 conducteurs
- 15 agences
- 30 véhicules en propre dont 29 Scania - 22 camions grue, 8 camions hayon

Quand on le questionne sur l'autonomie de son porteur roulant au bioéthanol, Philippe Degreef affirme qu'elle est tout à fait adaptée au métier : « Nous opérons en local. Le Scania dispose de 500 km d'autonomie, je ne fais le plein que tous les 2/3 jours »,



» L'autonomie du véhicule permet au conducteur d'effectuer plusieurs tournées avec des passages sur la plateforme pour recharger.

sourit-il. Philippe Degreef apprécie par ailleurs le couple que délivre son véhicule qu'il trouve « génial », confortable et « plus nerveux qu'un véhicule diesel », de quoi raviver son plaisir de conduite.

#### INVESTIR POUR MIEUX SERVIR

La plateforme de l'entreprise Siehr est localisée à une dizaine de kilomètres de Strasbourg : « *Auparavant, nous étions situés en plein cœur de la ville, mais le site arrivait à saturation* », indique Sylvain Gehringer, le directeur de l'entreprise. Saisissant une opportunité lorsque le terrain d'une ancienne raffinerie fut transformé en zone logistique, Siehr a fait le choix de continuer à investir, et de s'agrandir, malgré les incertitudes liées à la crise sanitaire. Attendre, subir, ça n'est pas dans les gènes du dirigeant qui préfère jouer le coup d'avance : « *À Reichstett, nous évoluons sur deux plateformes ; elles portent notre capacité de stockage à 272 000 m<sup>2</sup> et le nombre de références à 60 000. Comme tout distributeur, il s'agit de répondre à la demande de nos clients, et au plus près de leurs besoins spécifiques* », ajoute-t-il. Réputée sur l'ensemble de la région, Siehr dispose de 15 agences et d'autant de magasins. L'entreprise s'adresse surtout aux professionnels de la construction et de la rénovation : une clientèle qui représente 75 à 80 % de son activité. La qualité du service de livraison s'est ainsi vite imposée, et a permis de

se différencier de la concurrence explique Sylvain Gehringer.

#### LIVRAISON SUR MESURE

Avec ses 150 années d'existence, et après son rachat par le groupe belfortain « Comafranc » en 1971, la société a su conserver et pérenniser →



Les deux marches de la cabine basse apportent au conducteur un confort supplémentaire pour effectuer ses livraisons.



Le porteur, doté d'un hayon, peut atteindre un PTAC de 19 tonnes.



TROIS  
QUESTIONS À



» Frédéric Holtzmann  
responsable commercial Scania Alsace

#### Comment ce véhicule a-t-il été pensé ?

Ce qui caractérise ce porteur, c'est avant tout son empattement très court, 3 600 mm entre les deux essieux. Le véhicule a été dessiné pour les centres-villes avec une caisse courte, un porte-à-faux réduit. C'est le porteur idéal pour la petite livraison à arrêts fréquents, tout en offrant une motorisation confortable. Pour aller plus loin, nous avons opté pour une cabine basse, la même que l'on retrouve sur les BOM (Benches à ordures ménagères). Les nombreuses montées et descentes du conducteur sont ainsi facilitées.

#### Quelle est l'incidence du choix du bioéthanol sur la définition du véhicule ?

À l'inverse des véhicules gaz, le bioéthanol n'entraîne pas de contrainte sur le carrossage. Le véhicule offre une autonomie suffisante par rapport aux déplacements effectués avec ses réservoirs de 350 l. Quant à la motorisation, il s'agit d'un moteur 6 cylindres de 13 l délivrant 410 ch. Le choix de ce carburant permet une réduction de CO<sub>2</sub> de 90 %.

#### Quels liens entretenez-vous avec Siehr ?

C'est une entreprise locale que tout le monde connaît. C'est valorisant pour Scania Alsace d'être à ses côtés et de répondre à ses exigences tant sur la vente que l'après-vente. Notre présence au nord et au sud de Strasbourg nous permet d'intervenir rapidement en cas d'urgence, d'autant que comme pour toute nouvelle technologie, nous sommes attentifs aux potentiels ajustements de réglage que pourrait requérir ce véhicule bioéthanol. Cependant, je crois qu'après 3 mois, nous sommes tous satisfaits du résultat !



» Après trois mois d'exploitation du premier véhicule au bioéthanol, le dirigeant envisage de renforcer sa flotte sur ce modèle énergétique.

Scania Alsace, précise : « dans ce secteur, chaque commande correspond à du sur-mesure. Entre les grues, les longueurs de plateau et aujourd'hui le choix des énergies, nous sommes sans cesse amenés à développer un matériel nouveau. »

#### ANTICIPATION ET ÉTHIQUE

Dans la métropole strasbourgeoise comme ailleurs, les contraintes liées à l'environnement ont amené l'entreprise de distribution à repenser, réinventer son parc de véhicules. « Nous devons nous orienter vers des solutions alternatives au gazole, car nous connaissons les échéances avec l'interdiction du diesel à l'horizon 2028 », explique Sylvain Gehringer. Déjà reconnue pour son savoir-faire et la qualité de ses livraisons, Siehr a donc pris à bras-le-corps sa politique énergétique. « Nous conservons les véhicules 10 à 15 ans, il nous faut donc anticiper le renouvellement de matériel. Aujourd'hui, parmi les solutions proposées : gaz, hybride électrique, et éthanol, la troisième solution nous a semblé la plus pertinente que ce soit en matière d'environnement ou de souplesse d'utilisation », poursuit le directeur. En parallèle, Sylvain Gehringer affirme une volonté de soutenir le circuit court : « le bioéthanol, encore balbutiant en termes de production, peut s'inscrire dans une filière locale. Cette énergie est aujourd'hui produite à partir de marc de raisin ou de betteraves. Ce sont deux produits agricoles de la région. Par ce choix, nous visons aussi l'éthique du projet ». En effet, le remodelage de son parc doit être soutenu par une culture d'entreprise dans laquelle l'écologie

→ une politique de gestion familiale, qu'il s'agisse des Hommes ou de la gestion matérielle. « 95 % de notre parc est intégré. Cette approche nous permet de maîtriser notre outil, de disposer de nos véhicules en propre », confie-t-il. La flotte composée de 30 camions, allant de 19 à 32 t, permet ainsi à Siehr de travailler sur la précision de ses livraisons. « Le métier a changé, de plus en plus de clients attendent le matériel directement sur chantier dans un contexte où tout le monde travaille en flux tendu », argumente-t-il. Livrer le bon jour, à la bonne heure, au bon endroit, le bon matériel... C'est à travers cette vision d'un service de qualité, précis et haut de gamme que le directeur présente sa stratégie commerciale. Il accorde à ses camions une importance de premier plan, avec Scania en partenaire historique. « Nous avons noué des relations solides et durables. La fiabilité des véhicules a été éprouvée depuis 20 ans, comme l'efficacité du service après-vente. Mais si nous sommes restés fidèles à Scania, c'est aussi parce qu'ils savent nous accompagner sur le développement de notre flotte », précise-t-il. Et Frédéric Holtzmann, responsable commercial



» « Je sais que je peux compter sur la réactivité de l'atelier, et l'expertise de Frédéric pour nous proposer les véhicules adaptés », explique Sylvain Gehringer.



“ Le Scania dispose de 500 km d'autonomie, je ne fais le plein que tous les 2/3 jours.”

Philippe Degreef,  
conducteur chez Siehr

s'inscrit en valeur plus qu'en opportunité. Anticiper et expérimenter plutôt que choisir par défaut : « peu de véhicules bioéthanol tournent ici. Si nous avons été les premiers à nous équiper de cette énergie, d'autres commencent à emboîter le pas », observe-t-il. Convaincu qu'en poussant le bioéthanol, la filière de production se développera ; « c'est un message que nous lançons », ajoute-t-il. « Nous disposons de notre propre citerne sur site. On revient un peu vers des anciens fonctionnements quand le distributeur avait ses pompes chez lui », s'amuse le dirigeant. Pendant ce temps, le conducteur Philippe Degreef suit son plan de livraison. Il aborde dans une bourgade une rue si étroite que le client lui-même s'interroge sur le passage du Scania ; il s'engage pourtant sans peine, manœuvrable à souhait, avec un rayon de braquage qui lui permet d'opérer un demi-tour facilement. Si conducteur et dirigeant sont pleinement satisfaits du Scania P 410 bioéthanol, Frédéric Holtzmann souligne également le travail effectué en amont pour proposer la solution attendue par le client ; « C'est aussi ça, la relation de confiance », souffle-t-il. Avec l'expérimental Scania P 410 bioéthanol, cette nouvelle collaboration vient confirmer le partenariat installé depuis 1996 entre Scania et Siehr qui ont su croiser leur valeur commune... un service qui fait la différence ! ●

\* PTAC : Poids total autorisé en charge



▲ L'empattement très court (3600 mm entre les deux essieux) et le porte-à-faux réduit permettent au Scania de circuler avec aisance dans les centres-villes les plus étroits.



» Pour soutenir la filière locale, Siehr a choisi de s'approvisionner en bioéthanol produit à partir de produits agricoles de la région.

## Valoriser la filière des biocarburants durables

Depuis le 22 septembre, Scania compte parmi les 42 signataires de la charte pour l'avenir des biocarburants durables dans le Grand Est. Proposée par la Région, l'objectif de cette charte est double :

- doubler la part des biocarburants durables dans le mix énergétique régional dans les trois à cinq ans,
- conforter la position de leader de la Région Grand Est en termes de production de biocarburants en Europe.

Dans cette optique, les signataires s'engagent à se concerter pour dynamiser la filière, à relayer l'information sur les aides accessibles, et à s'associer concrètement aux décisions. Scania, qui propose actuellement la gamme la plus large d'énergies alternatives du marché, réitère ainsi son engagement en faveur d'un transport plus durable.

### La Région Grand Est :

- 1<sup>re</sup> région productrice de **colza**
- 1<sup>re</sup> région productrice de **biocarburants** en France
- 1<sup>re</sup> région de France **en nombre d'unités de méthanisation**
- 1<sup>re</sup> région française **productrice de bioéthanol**





# UN ŒIL DE PLUS SUR L'ATTELAGE !

La manœuvre d'un porteur avec attelage nécessite des précautions particulières et implique une grande précision d'approche. Le manque de visibilité, un accrochage non sécurisé... peuvent mettre en péril la sécurité du conducteur et des autres usagers. Pour y remédier, Scania France vient de conclure un partenariat avec JOST.

Texte : A. Pernot / Photos : Andia

**G**arantir la sécurité de tous les usagers de la route est une des valeurs fondamentales de Scania. En développant de nouveaux dispositifs et en s'associant à des partenaires proposant des systèmes innovants, le Griffon œuvre pour une amélioration continue des systèmes de sécurité de ses véhicules. Le partenariat associant Scania France à la firme allemande JOST s'inscrit dans cette logique. « C'est avec Scania que JOST procède au lancement de son tout nouveau produit, indique Eddie Broigniez, technico-commercial VRS Scania France. Il s'agit d'une caméra installée sur le crochet d'attelage. Elle permet au conducteur de

*manœuvrer dans le bon alignement et à la bonne hauteur afin d'accrocher convenablement sa remorque. »*

## UN SYSTÈME INTÉGRÉ POUR PLUS DE SÉCURITÉ

La coopération entre les deux marques permet de déployer un système totalement intégré. « Sur les dernières générations de camions Scania, il est possible d'obtenir un affichage directement sur le tableau de bord du véhicule, sans avoir besoin d'ajouter d'écran supplémentaire, précise Eddie Broigniez. Le système de JOST prend alors la main sur l'écran tactile du camion. » La campagne de lancement du système a suscité l'intérêt des clients Scania, et notamment de l'entreprise ATBE. Cette dernière possède le plus

grand parc de porteurs de caisses mobiles en France et a accepté de jouer les cobayes. « JOST nous a proposé d'essayer ce système à titre expérimental », explique Benoît Sencier, fondateur et dirigeant des Transports ATBE, dont la flotte de 190 camions est composée à 80 % de Scania. « Nous avons testé ce système et les retours de nos conducteurs sont excellents. La caméra se déclenche automatiquement dès que la marche arrière est enclenchée. Nos conducteurs expérimentés, qui avaient l'habitude de descendre du véhicule pour vérifier la hauteur et la bonne direction pour s'accrocher, nous ont tous dit que le système était un énorme avantage. Et lorsqu'il pleut ils peuvent faire 100 % confiance à la caméra ! »

## SÉCURISER LE BUSINESS

Monté sur un véhicule, le système a été mis à l'épreuve par plusieurs conducteurs de l'entreprise durant un trimestre et le bilan global est très positif, affirme le transporteur basé à Rennes. « Au-delà du confort et de la sécurité que le système amène, il évite aussi le risque de casse. Et, si le crochet pneumatique est cassé au moment de l'accroche, cela est préjudiciable à plus d'un titre. Au-delà du coût de la réparation, cela entraîne une immobilisation du véhicule. Or, nous avons un devoir de service envers nos clients avec des horaires stricts à tenir. En cas de retard, nous sommes redevables de pénalités financières. Au regard de ce risque, l'investissement dans une telle caméra se justifie à mes yeux. Nous allons faire équiper les 28 camions Scania que nous avons en commande. » Du point de vue technique, l'installation de la caméra JOST peut se faire selon plusieurs modes.

Eddie Broigniez explique : « Le dispositif peut être monté par le CAPS\* en sortie d'usine ou installé en après-vente par un distributeur Scania sur un camion récent ou même par le carrossier mais, dans ce cas, il faudra repasser dans un point Scania pour reparamétrer l'électronique du camion afin d'obtenir l'affichage direct sur le tableau de bord. » Des options qui permettront de répondre aux demandes des clients désirant s'équiper de cette caméra disponible pour tous depuis fin septembre. ●

\* CAPS : Centre d'adaptation et de préparation Scania



Un véhicule Scania équipé du système JOST de sécurisation de l'attelage sera exposé au salon Solutrans en extérieur.



« Nous avons testé ce système et les retours de nos conducteurs sont excellents. »

Benoît Sencier,  
fondateur et dirigeant des Transports ATBE



» La caméra peut être installée sur le crochet d'attelage en sortie d'usine ou en après-vente par un distributeur Scania.



» Lorsque la marche arrière est enclenchée, la caméra se déclenche automatiquement.



» Le système prend la main sur l'écran du camion, et le conducteur peut vérifier en direct la hauteur et la bonne direction pour s'accrocher.



» La manœuvre est ainsi facilitée en toute sécurité et permet d'éviter le risque de casse.

# Plein sud !

Avec leurs nouvelles installations situées à Brignoles et en Corse, les équipes de Scania Méditerranée disposent plus que jamais du contexte idéal pour servir les clients qui circulent sur les routes du sud de la France.

Texte : Alain Pernot / Photos : Scania



» Le site de Brignoles, d'une dimension de 7 500 m<sup>2</sup>, est opérationnel depuis le début de l'année.

**S**'il y a, parmi les effectifs de Scania, une équipe qui attendait ses nouveaux locaux avec impatience, c'est bien celle qui œuvre avec ardeur à Brignoles ! « Il faut le reconnaître, nos précédents locaux n'étaient pas tout à fait à la hauteur des équipes, admet avec sincérité Daniel Vidal, le directeur de Scania Méditerranée. Situées à seulement 5 kilomètres des précédentes, ces nouvelles installations nous permettent d'améliorer encore les conditions de travail et de sécurité de nos équipes mais aussi d'offrir un service encore plus pointu ! » Comme le confirme Yves Thépaut, directeur réseau et stratégie Scania France, l'importateur s'est donné les moyens d'atteindre

ce double objectif : « Auparavant, nous n'étions que locataire. Pour acquérir ce terrain et bâtir les locaux, nous avons investi trois millions d'euros. Après le retard dû à des raisons administratives puis à la crise sanitaire, nous sommes aujourd'hui parfaitement installés au cœur de cette zone d'activité en pleine expansion, sur laquelle se trouvent de nombreux acteurs de la logistique. » Sur le terrain de 7 500 m<sup>2</sup>, l'équipe de Brignoles évolue ainsi dans un bâtiment de 1 100 m<sup>2</sup>. « Résolument modernes, ces bâtiments respectent évidemment les dernières normes en termes d'environnement, avec notamment une zone de déchets couverte, mais ils sont aussi conçus pour recevoir des bornes de recharge électrique lorsque la demande locale le rendra nécessaire », explique Daniel Vidal.

Les ateliers couvrent aujourd'hui 650 m<sup>2</sup>. « C'est le triple par rapport à nos précédents ateliers ! Cela nous permet de continuer de développer les services que nous proposons déjà et d'en ajouter d'autres. Nous avons par exemple mis à disposition de nos clients une piste de lavage en libre-service. »

## RÉPONDRE À UN BESOIN CROISSANT

Opérationnel depuis le début de l'année, ce nouveau bâtiment répond également à un accroissement de l'activité. « Nous avons anticipé ce mouvement en étoffant notre équipe de techniciens, confie Daniel Vidal. L'équipe est jeune et est encadrée par un chef d'équipe et un chef d'atelier d'expérience. Ce staff de 6 techniciens est complété par un nouveau responsable de magasin et un conseiller services qui se trouve être une jeune femme. Nous avons la chance de pouvoir compter sur une équipe soudée, motivée... et motivante ! » La présence de Scania sur la zone méditerranéenne s'est aussi renforcée en Corse. « Jusque-là, le parc en circulation sur l'île était entretenu par un véhicule atelier et un mécanicien en itinérance, explique Yves Thépaut. Or, le travail de prospection des commerciaux a porté ses fruits. Nous avons désormais un peu plus de cent camions Scania en circulation en Corse. Il était donc incontournable, pour la qualité de services que nous souhaitons offrir aux clients, de s'engager dans une installation pérenne. C'est chose faite avec le point de services qui a ouvert courant septembre à Ghisonaccia, entre Bastia et Porto Vecchio. Doté de deux techniciens, il œuvrera conjointement avec le véhicule atelier qui y demeure. » ●



» Yves Thépaut, directeur réseau et stratégie Scania France

## Multiplier les points de services

Avec un parc de véhicules en pleine expansion, Scania France se doit d'étendre son réseau sur le territoire national. L'actualité du mois de septembre suffit à illustrer cet accroissement. « En plus de celui de Corse, un point de services va aussi s'ouvrir à Rodez, indique Yves Thépaut, directeur réseau et stratégie de Scania France. Cet atelier indépendant va permettre de faire la jonction entre Aurillac, où nous comptons déjà

un point de services, et Castres et Carcassonne, où nous sommes aussi présents. Parallèlement, nous sommes désormais présents en Polynésie. La SOPADEP, un investisseur important dans le domaine automobile, poids lourds et travaux publics, nous a exprimé son envie de représenter Scania sur l'archipel. Ce partenariat a débuté le 1<sup>er</sup> septembre et les premières livraisons interviendront en début d'année prochaine. »

# Coup de foudre pour l'électrique

L'électrification des véhicules est un enjeu majeur pour Scania qui ambitionne d'être le leader dans la transition énergétique vers un transport décarboné. Dans ce cadre, le financement est un puissant levier d'accélération. Explications avec Laurence Eluère, directrice des ventes et du développement Scania Finance.

Texte : Christophe Candéiller / Photo : Isabelle Beauvais

## POURQUOI SCANIA ÉLECTRIFIE SA GAMME ?

Le développement durable est au cœur de la stratégie 2025 de Scania. Le groupe s'est engagé pour que les émissions générées par nos produits soient en ligne avec les accords de Paris visant à réduire de 40 % les émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030. Cela implique une transition énergétique importante et rapide, les moteurs utilisant majoritairement les énergies fossiles devant peu à peu laisser la place à l'hybride et à l'électrique tout en conservant un large panel d'offres de solutions de carburants alternatifs. Pour aller plus loin, nous commercialisons aujourd'hui des véhicules à motorisations hybrides et 100 % électriques. Les premiers ont été livrés cet été.

## CETTE TRANSITION EST-ELLE UNE VRAIE RUPTURE POUR SCANIA ?

Pour Scania mais aussi pour nos clients et leurs clients. En réalité, il s'agit d'un challenge pour tous les acteurs de la chaîne qui implique de changer nos manières de faire. Cela va au-delà de la problématique des matériels : c'est une remise en cause du modèle économique du transport puisque les véhicules électriques à batteries (BEV\*) auront des coûts

“ Nous proposons un schéma de financement sur mesure en fonction de l'activité et de l'application du camion.”



plus élevés que leurs équivalents thermiques, au moins au début. Dans ce schéma inédit, de nombreux facteurs doivent être pris en compte, comme l'infrastructure de recharge publique et privée, le déploiement des ZFE, le coût de l'énergie qui sera moindre par rapport aux carburants fossiles, les mesures de soutien économique du gouvernement\*\* ou encore l'autonomie des véhicules électriques qui impactera l'activité envisagée.

## QUEL EST LE RÔLE DE SCANIA FINANCE DANS CETTE TRANSITION ?

Nous accompagnons nos clients en privilégiant l'écoute de leurs besoins pour leur proposer un

## [ EN CHIFFRES ]

# 100%

de véhicules électriques et hybrides vendus par Scania faisant l'objet d'un financement en achat.

schéma de financement et d'assurances sur mesure en fonction de l'activité et de l'application de leur camion. C'est notre marque de fabrique. Aujourd'hui, 100 % des véhicules électriques et hybrides (HEV\*\*\*) vendus font l'objet d'un financement en achat (crédit-bail) sur un délai strictement identique au contrat signé avec leurs clients. Cette démarche empirique va nous permettre aussi de progresser et d'apprendre ensemble pour co-construire notre expérience en matière de financement des véhicules électriques et d'en faire bénéficier les autres clients dans le futur. Cette démarche s'inscrit dans une offre globale incluant le produit, les assurances, le financement, les services, etc. C'est un vrai plus pour nos clients désireux de passer au véhicule électrique, ils n'ont qu'un seul interlocuteur pour gérer tous leurs besoins et une charge mensuelle globale. De quoi avoir l'esprit tranquille ! ●

\* BEV : Battery Electric Vehicle

\*\* Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement a mis en place un bonus pour l'achat d'un véhicule industriel fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. D'un montant de 50 000 € pour les camions, et 30 000 € pour les autobus et autocars, il sera cumulable avec le dispositif de suramortissement pour les véhicules lourds utilisant des énergies propres (dans une limite de 100 000 €) et couvrira une durée de deux ans.

\*\*\* HEV : Hybrid Electrical Vehicle

ENTA, filiale transport du groupe de distribution alimentaire Intermarché, a entamé sa transition écologique avec Scania comme partenaire matériel. 130 tracteurs 410 ch GNL sont implantés partout en France. Reportage sur la plateforme logistique de Louviers Heudebouville (27), au plus près de l'exploitation.

# LES MOUSC LIVRENT EN



# QUETAIRES N GNL

**S**ur une route longeant l'immense base logistique des produits secs d'Intermarché située à Louviers, un Scania G 410 GNL file en direction de la station gaz. L'enseigne de grande distribution a fait le choix du gaz liquéfié pour aborder sa transition énergétique. Un engagement fort puisqu'elle a bâti son propre réseau de stations gaz à proximité de ses bases. Thierry Bigot, le conducteur ENTA – Établissement national de transport alimentaire –, range son tracteur ; il sort ses EPI, casque, lunettes et gants. « Ici, les camions tournent 24 h/24. Alors, je fais le plein et je remets en ordre l'intérieur du véhicule pour celui qui prendra la suite. » Habitué à l'exercice, il reste tout de même vigilant aux consignes de sécurité. « C'est du gaz naturel qui est refroidi à - 160 °C pour passer sous forme liquide, ce qui permet de stocker une plus grande quantité de gaz dans les réservoirs. Cela permet de disposer de davantage d'autonomie, environ 400 km sur les véhicules équipés d'un réservoir », ajoute-t-il. Le gestionnaire de parc, Saïd El Balli, explique d'ailleurs que les tournées font entre 200 et 350 km. « L'autonomie des véhicules est suffisante pour le travail demandé », pointe-t-il. Sensible à l'environnement, à l'écoconduite, le conducteur ENTA a parfaitement adopté la conduite au GNL,



## GROUPEMENT LES MOUSQUETAIRES

- **130 000** collaborateurs
- **11** millions de tonnes de marchandises stockées et transportées
- **2 100** points de vente Intermarché et Netto
- **7** enseignes (Intermarché, Netto, Bricomarché, BricoCash, Bricorama, Roady et Rapid Pare-Brise)
- **1 700** semi-remorques
- **33%** de véhicules gaz en parc propre d'ici à la fin 2021, 42% d'ici à la fin 2022



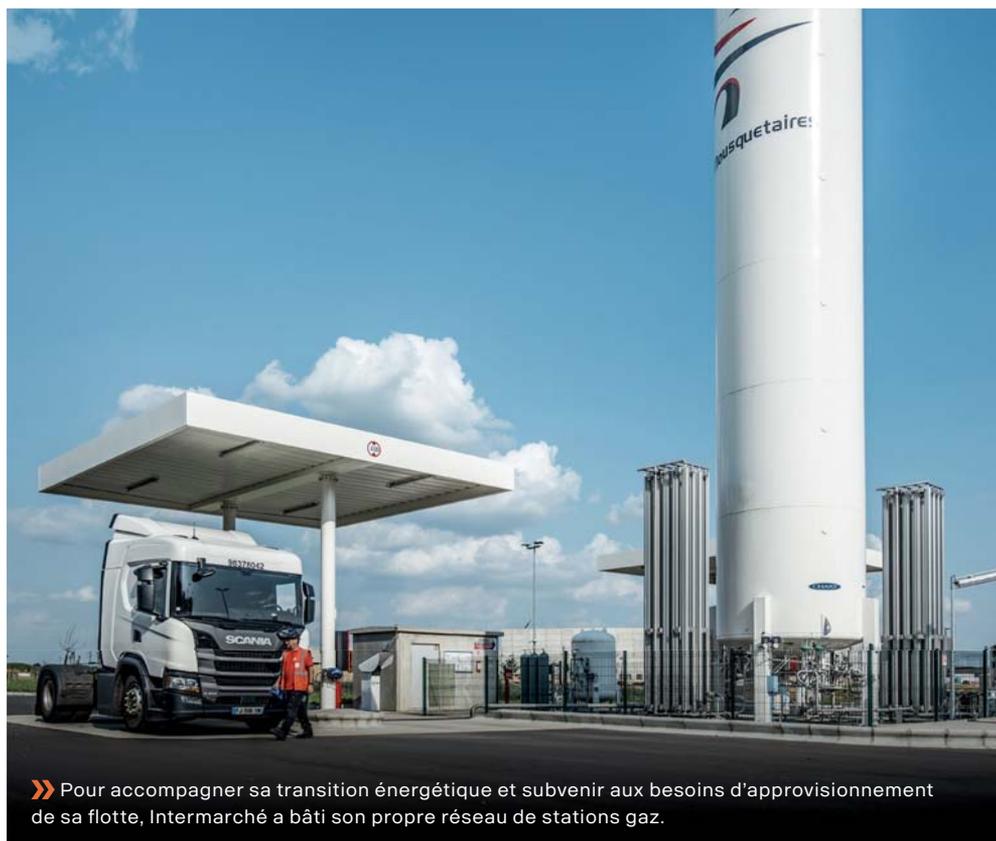
## ENTA (base de Louviers)

- **+ de 60** millions de colis préparés et livrés/an
- **110** salariés, dont 50 conducteurs salariés
- **118** points de vente distribués
- **26** tracteurs, dont 13 Scania GNL, 120 remorques sur le parc, 44 sur le frais, 76 sur le sec

confiant même ne pas vouloir repasser au gazole, ni troquer le Scania « pour rien au monde ! ». Le plein terminé, il remonte à bord du tracteur et nous interpelle : « Regardez, j'ai tout sous les yeux, le tableau de bord est très fonctionnel. Le camion a une bonne tenue de route, ni trop dure, ni trop souple, il est particulièrement confortable, j'en suis vraiment satisfait », indique-t-il.

### RÉINTÉGRER SA FLOTTE DE VÉHICULES

À Louviers, deux bases logistiques se côtoient : une base de produits secs répartie sur 50 000 m<sup>2</sup>, et une seconde, historique, qui traite le frais sur une surface de 18 000 m<sup>2</sup>. « D'une manière générale, nous travaillons en flux tendu ; les produits arrivent, sont réceptionnés, préparés et repartent. C'est encore plus marqué sur les produits frais qui sont sensibles et non stockables », indique Ludovic Bradt, chef d'agence de Louviers Heudebouville Intermarché. Forcément, l'exploitation y opère en force, d'autant que le groupement des Mousquetaires a fait le choix de réintégrer en interne la partie transport. « C'est une décision qui a été prise par les chefs d'entreprises indépendants chez Intermarché. Une particularité du groupe ! Lorsque les livraisons étaient sous-traitées, il y avait beaucoup de casse et des horaires non respectés », explique Ludovic Bradt. Et Saïd El Balli d'ajouter : « sur cette base comme sur les autres,



» Pour accompagner sa transition énergétique et subvenir aux besoins d'approvisionnement de sa flotte, Intermarché a bâti son propre réseau de stations gaz.



» Casque, lunettes, et gants sont nécessaires pour assurer un plein en toute sécurité.



» Le gaz naturel est refroidi à - 160 °C pour passer sous forme liquide et permettre de stocker davantage de volume dans les réservoirs.



» Deux ans après le début de la collaboration avec Scania, Intermarché a intégré 130 tracteurs à son parc de véhicules.

*c'est désormais ENTA qui gère les livraisons, les conducteurs et la flotte de véhicules. Ici nous disposons de 26 tracteurs dont 13 Scania GNL. » Sept sont équipés de simple réservoir, six de double réservoir, pour augmenter les autonomies. La base couvre 118 points de vente qui s'étendent du Calvados à l'Ouest parisien et même Paris intra-muros. « La moyenne est de 65 à 70 tours par jour en sec et 80 à 100 tours par jour en frais. Les camions sont mis à rude épreuve », complète le gestionnaire de parc.*

#### INTERMARCHÉ EN TRANSITION

Les premiers Scania sont arrivés en juillet 2019. « On ne connaissait ni la marque ni le GNL. On a eu besoin d'un temps de rodage », explique Christophe Cauchis, formateur ENTA. Si le choix du GNL a été pris au niveau national, sur le terrain, les utilisateurs affichent leur satisfaction : « Il y a eu quelques craintes au début mais, avec Scania, nous avons mis en place un accompagnement sur la conduite des véhicules gaz, ainsi que des formations à la sécurité », spécifie Saïd El Balli. Face aux échéances réglementaires pour la décarbonation des transports dans les métropoles, il était important pour le groupe de se préparer à ce →



» Saïd El Balli, le gestionnaire du parc, a été assisté par Scania pour accompagner les conducteurs dans le passage à la conduite des véhicules gaz.



TROIS QUESTIONS À



» Cédric Leroux, responsable grands comptes Scania France

#### Comment a débuté votre collaboration avec Intermarché ?

À la suite de leur deuxième consultation, je me suis rapidement positionné en transmettant un maximum d'informations au client, ainsi qu'en proposant un véhicule de démonstration avec un formateur afin de mettre en avant les atouts des véhicules Scania. Des premiers tracteurs commandés en 2018, aux 130 châssis intégrés au parc 2 ans et demi plus tard, la confiance s'est bien installée.

#### Quelles sont les spécificités des véhicules ?

Ce sont des 410 ch GNL, la seule motorisation disponible en liquéfié. Nos moteurs ont suffisamment de couple pour assurer dans de bonnes conditions de roulage le travail de livraison. Parmi ses critères pour engager sa transition énergétique, l'enseigne était avant tout à la recherche de l'autonomie, malgré les précautions que requiert le GNL (consignes de sécurité lors du plein, évaporation du gaz si le véhicule est à l'arrêt ou lors de forte chaleur). Ce sont des industriels pragmatiques sur leurs besoins.

#### Quel est le suivi après-vente ?

Les véhicules sont sous contrat de maintenance full-service. L'enseigne a préféré une garantie qui court sur toute la durée des contrats. C'est une tranquillité pour elle et l'assurance de notre engagement. Le maillage du réseau Scania et la qualité de nos services ont joué en notre faveur. Intermarché a accès à nos ateliers, de Rouen à Marseille, et sait qu'en cas de besoin le dépannage sera assuré dans les 24 heures. C'est un point fort qui rassure.



» Les tournées ont été adaptées à une exploitation gaz et les véhicules tournent sur 2 à 3 plages horaires.

→ mouvement, soutient Christophe Cauchis qui précise : « Nous sommes au début de cette transition, c'était important de l'engager, malgré le coût. » Tous s'accordent sur les atouts environnementaux des Scania gaz : moins de nuisances sonores, une réduction drastique des NOx\*, une absence de particules fines, 14 % d'émission de CO<sub>2</sub> en moins. Et les perspectives du groupe sont d'ores et déjà annoncées : « Il est prévu que nous passions sur du 100 % gaz à l'horizon 2022. Une politique soutenue par les retours positifs des conducteurs et la fiabilité du matériel », ajoute-t-il. « Dans le choix initial, l'autonomie du liquéfié a fait la différence, et a permis de répondre aux exigences de leur métier, ce qui n'était pas atteignable avec le gaz comprimé. Pour compenser l'absence de point de distribution dans certaines zones, Inter-marché a préféré construire ses stations en propre, là où les véhicules GNL opèrent », rappelle Cédric Leroux, responsable grands comptes Scania France. Répondant à un appel d'offres du groupement, le responsable souligne la réactivité dont les équipes ont fait preuve et qui



« Il est prévu que nous passions sur du 100 % gaz à l'horizon 2022. »

Christophe Cauchis, formateur ENTA

a permis à Scania de devenir le fournisseur officiel des véhicules gaz.

#### UNE EXPLOITATION AJUSTÉE

Tandis que Thierry Bigot ramène son Scania à la base, il se souvient de ses premières livraisons à bord du tracteur 410 ch GNL : « À l'époque, certains conducteurs étaient perturbés par le fait que le véhicule soit moins bruyant. À l'usage, c'est tellement appréciable sur une journée de travail. Tout comme le confort de la cabine. Il y a des capteurs partout, le ralentisseur est très efficace avec 6 points contre 3 sur un véhicule diesel. »

Afin de soutenir la qualité de ses livraisons, ENTA a choisi non seulement d'exploiter sa flotte, mais aussi de former ses conducteurs. « Nous avons mis en place des formations jeunes conducteurs. Sur la base, aujourd'hui, 60 % du personnel de conduite sont des jeunes permis », commente Ludovic Bradt. Aux dires des dirigeants, le gaz est désormais entré dans les habitudes d'exploitation, et les tournées ont été ajustées. « Les véhicules tournent sur 2 à 3 plages horaires. Nous demandons aux conducteurs de

faire le plein lorsqu'ils ont terminé leur tournée. C'est la seule contrainte majeure », explique Christophe Cauchis. Pour les sensibiliser à l'écoconduite, des primes de consommation ont été mises en place avec deux niveaux afin d'inciter les conducteurs à rester attentifs. À ce jeu, Thierry Bigot est particulièrement explicite : « J'ai la consommation instantanée en permanence sous les yeux. Pour moi, abaisser mes consommations est un challenge quotidien. Mon record est de 23,5 kg/100 km sur une tournée un jour où toutes les conditions étaient réunies. Comment je fais ? Je connais les trajets, j'anticipe le relief, je profite des descentes, je freine le moins possible », sourit-il, fermant la cabine de son tracteur Scania, avant de lâcher : « avec mes 22 ans d'expérience de conduite, je peux dire que ce camion est vraiment bien ! » ●

\* NOx : Les NOx, aussi appelés oxydes d'azote, sont des gaz polluants majoritairement émis par les véhicules à moteur à combustion



Découvrez le reportage en vidéo en flashant ce QR code ou en vous connectant sur [youtube.com/scaniaenfrance](https://www.youtube.com/scaniaenfrance) ou [www.scania-alternatives.fr](http://www.scania-alternatives.fr)



» L'autonomie qu'offre le gaz liquéfié a orienté le choix d'Intermarché pour répondre aux exigences du métier.



» Saïd El Balli, le gestionnaire du parc (à gauche), Thierry Bigot, conducteur (au centre), et Christophe Cauchis, formateur ENTA (à droite), travaillent main dans la main pour assurer la qualité des livraisons.



» À la fin de leur tournée, les conducteurs sont chargés de faire le plein sur l'une des stations gaz déployée par Intermarché.



# PRENEZ EN CHARGE VOTRE FLOTTE

RENDEZ-LA PLUS DURABLE  
GRÂCE À L'ÉLECTRIFICATION



[www.scania.fr/scaniaelectriques](http://www.scania.fr/scaniaelectriques)

#scaniaelectriques

Scania Finance vous accompagne dans votre transition électrique.

**SOLUTRANS**

Retrouvez-nous **STAND 3 B 079**

16 - 20 NOV 2021 LYON-EUREXPO

**SCANIA**