











1 À DÉCOUVRIR DANS CE NUMÉRO

- 4 Cargomatic aborde sa transition énergétique avec un Scania hybride rechargeable P 360.
- 10 Actualités de Scania en France
- 12 ZFEm mode d'emploi
- 13 Scania, un acteur français
- 18 La société des Transports Centre Bretagne renouvelle une partie de son parc avec la gamme Super.
- 24 Scania Driver: priorité aux conducteurs!
- 25 Du nouveau pour les moteurs industriels
- **26** Les Transports Rochatte et Transbois Grand Est ont fait le choix de la puissance avec le Scania V8.



Vidéos

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





ALTERNATIVES #47

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.: 0153233535
Coordination: Élisabeth Donetti et Victoria Champ

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

Photogravure: Point 11 – Impression: Aubin – Dépôt légal: 1er trimestre 2023 – 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 disparables que le chief rus vales de l'accept le production de la confidentialité disparables que le chief rus vales de l'accept le production de la confidentialité disparables que le chief rus vales de l'accept le production de la confidentialité disparables que le chief rus vales de l'accept le production de la confidentialité disparables que le chief rus vales de l'accept le production de la confidentialité disparables que la confidentialité de l'accept le production de la confidentialité des l'accepts de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de l'accept le production de l'accept l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de la confidentialité de l'accept le production de

Photo de couverture : Arnaud Deniau, créateur dirigeant de Cargomatic.



PEFC 10-31-3162 / Promouvoir la gestion durable de la forêt / pefc-france.org



« Ensemble, menons à bien votre transition énergétique! »

a mobilité électrique,
beaucoup en parlent.
Avec Scania vous allez
pouvoir l'exploiter.
Car ces motorisations
font aujourd'hui partie intégrante de
notre mix énergétique. Elles peuvent
contribuer à décarboner vos activités
et à les pérenniser dans une dimension
plus durable, au regard notamment du



déploiement massif des ZFEm* dès 2025 (lire page 12). Nous livrons d'ores et déjà des véhicules 100 % électriques et hybrides rechargeables et cette dynamique commerciale va s'accélérer en 2023.

Nous croyons tellement à la pertinence de ces innovations que nous mettons en place une équipe dédiée pour vous accompagner : Vincent Passot, manager «systèmes de recharge», a rejoint Pascal Crestin et Abdé Menii. En appui de vos interlocuteurs Scania habituels, ils sont à votre disposition pour vous conseiller et répondre à vos questions sur l'approvisionnement électrique, l'autonomie, la charge ou encore l'utilisation de véhicules 100 % électriques ou hybrides rechargeables. Nous connaissons les doutes et les questionnements liés à ce basculement, c'est pourquoi vous pouvez vous appuyer sur nos compétences et notre expérience en la matière.

Dans cette période de transition accélérée, Scania France est plus que jamais un partenaire de confiance. Je réaffirme ici notre engagement : vous guider en vous apportant le service le plus complet et le plus à même d'éclairer vos décisions stratégiques d'investissement. Ensemble, nous pourrons déterminer la solution la plus adaptée à vos besoins spécifiques. Car l'effort industriel de Scania se poursuit : après l'urbain et le régional, nous allons bientôt proposer un véhicule 100 % électrique dédié à la longue distance.

Vous le voyez, Scania est pleinement engagé dans la voie de la décarbonation du transport. Avec une force vitale : les femmes et les hommes qui font vivre la marque et ses valeurs au quotidien. Vous avez toujours pu compter sur eux et ça n'est pas fini!

* Zones à faibles émissions mobilité.



LEEFERIE EN MARCHE

CARGOS

GK-259-SA

CARGOS

cargomatic.fr



Expert français de la livraison directe domicile et chantier, sous protocole, de produits sensibles, Cargomatic (53) aborde sa transition énergétique par la technologie hybride rechargeable de Scania. En test, son premier porteur Scania hybride rechargeable P 360 de 26 t, un ensemble qui mise sur la polyvalence du routier et du livreur silencieux, la vignette Crit'Air 1 et la sobriété Scania en plus...

Texte: Viso / Photos et vidéo: Fred Boyadjian



ur la vaste plateforme de l'opérateur Cargomatic située à Bonchamp-lès-Laval en Mayenne, un magnifique porteur gris Scania PHEV*

P 360 6x2*4 de 26 t est au chargement. Son esthétique soignée vient soutenir la proposition technique: celle d'un Scania hybride rechargeable équipé d'une double motorisation thermique et électrique. « Ça me permet de rouler sur de longues distances en thermique et d'aborder les zones urbaines en électrique », indique le jeune conducteur de Cargomatic, Antoine Renier. Qualifiant son porteur d'agile avec son essieu arrière directionnel, il souligne sa polyvalence adaptée pour son métier : la livraison du dernier kilomètre chez le particulier ou sur chantier de produits lourds, longs, fragiles ou encombrants. Le conducteur ouvre sa bâche latérale, puis chevauche le chariot fixé à l'arrière du porteur. Habile dans le maniement de son Moffett E4 électrique, il saisit les produits pour venir les poser ingénieusement sur le plancher du Scania. À observer la disparité de leurs gabarits, on se dit que l'étape est délicate ; « c'est comme sur Tétris », sourit le fondateur et directeur de Cargomatic, Arnaud Deniau, qui revient sur les promesses



• RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ

10 % d'événementiel (salons et événements sportifs)

30 % outside, living, jardin

25 % wellness (spas, piscines, saunas, accessoires)

35 % BtoB industriels, marchés institutionnels (SNCF, Enedis, Telecom)

- 50 cartes grises moteurs, dont 32 Scania, 120 remorques
- •32 000 livraisons/an sur RDV

clients : des livraisons avec zéro casse, zéro défaut, zéro oubli, zéro retour et une ponctualité à toute épreuve.

EXPERT EN LIVRAISON DIRECT DOMICILE (LDD)

La marque de fabrique de Cargomatic, c'est la livraison technique de produits sensibles, hétérogènes, sur rendez-vous, pour les fabricants de piscine, de vérandas, les Grandes surfaces du bricolage (GSB). Fils de transporteur, c'est pourtant hors de tout soutien familial qu'Arnaud Deniau a décidé de créer sa société en 2000. « Après avoir fait mes armes chez un gros chargeur anglo-saxon, j'ai vendu ma maison pour acheter mon premier camion et développer mes idées », se souvient-il. Il roulera pendant 5 ans, livrant d'abord des piscines pour un fabricant. Le regain d'activité après la canicule de 2003, puis l'explosion des ventes internet par les GSB et le développement des pure players (enseignes de vente 100 % en ligne de produits de jardin) en 2007, lanceront définitivement Cargomatic sur les rails de la croissance. L'entreprise représente aujourd'hui un parc de 50 moteurs, 120 remorques, 50 caisses mobiles railroute, et 6 hubs régionaux répartis sur le territoire qui assurent les 32 000 livraisons annuelles sur rendez-vous uniquement. « Quand on livre

à domicile une véranda, des panneaux de verre, des éléments aux gabarits hétérogènes, on ne peut plus raisonner en coût kilométrique, mais en temps d'opération. Notre positionnement tarifaire nous oblige à être centré sur l'excellence opérationnelle car nous proposons un continuum de services, en accompagnant, avec le chariot, clients et techniciens pour déposer les produits à l'endroit souhaité », indique-t-il. Rompant avec le transport de quai à quai, Cargomatic est devenu le premier réseau français intégré sur ce secteur atypique de l'unité de manutention non normée; une activité si précise et hors standard qu'elle ne supporte aucune sous-traitance. « Notre couloir de nage, c'est la livraison directe avec des conducteurs habiles, agiles et soignés dans leurs opérations. La clé de voûte de l'entreprise repose sur la qualité de nos conducteurs », souffle-t-il. Et pour être moins climato-dépendante, l'entreprise a aussi diversifié sa clientèle, en migrant vers les marchés institutionnels (SNCF, Enedis, Telecom) pour livrer des baies informatiques, des transformateurs, et autres produits délicats sur chantier... Toujours sur le principe d'une prise de rendez-vous.

L'ENGAGEMENT VERS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Attaché à la technique, soucieux de l'exploitation, Arnaud Deniau a su faire preuve d'anticipation en matière d'environnement : « je me suis très tôt



engagé sur le rail-route, mais j'actionne aussi trois autres leviers pour accompagner la transition énergétique : les véhicules verts comme le Scania PHEV, l'électrification des chariots, et l'expérimentation du transport 25.25 », explique-t-il. Pour mettre en œuvre sa stratégie, le dirigeant travaille, côté moteur, avec Scania sur ce premier porteur hybride rechargeable équipé de son chariot 100 % électrique, en test depuis un mois. « L'idée est d'assurer en ville, chez le particulier ou sur chantier, des livraisons propres : aucune fumée, aucune odeur, aucun bruit, et de marquer les esprits. C'est possible avec le dernier kilomètre! », renchérit-il, satisfait des premiers retours. « L'hybride rechargeable m'est apparu comme le véhicule de ma transition énergétique », glisse-t-il. Doté de

trois batteries de 30 kWh, le Scania montre à l'usage une autonomie de 40 à 50 km en total électrique. « Il se recharge en roulant, avec l'énergie du freinage, et sur borne, précise Louis Plancke, délégué commercial Scania Normandie, mais, ce qui a convaincu Arnaud, c'est la validation du bon fonctionnement du système de recharge du chariot électrique sur les batteries du véhicule, en cours de circulation. » La solution, attendue depuis plusieurs années par le dirigeant, est enfin trouvée... celle d'un ensemble avec chariot autonome qui assure des livraisons « propres » et silencieuses. Quant à la consommation du Scania, tout est question de prise en main. Le conducteur,







>>> Pascal Crestin, chef produit électrification Scania France

Comment fonctionne l'hybride rechargeable ?

La gamme des véhicules hybrides rechargeables Scania fonctionne avec un moteur thermique et une machine électrique, moteur et batteries.
Le conducteur peut choisir de rouler en 100 % électrique, mais l'assistance électrique intervient aussi au roulage, par exemple, au démarrage pour décoller la charge. En outre, elle permet de réduire considérablement les consommations, jusqu'à 40 %.

Quels sont les avantages?

Au-delà de proposer un véhicule Crit'Air 1, cette gamme permet aux professionnels de faire le premier pas vers l'électrification sans les contraintes de l'électrique, en conservant un véhicule polyvalent, qui couvre les longues distances et ouvre l'accès aux zones à faibles émissions.

Et en termes de maintenance?

On suit les pas de maintenance du moteur thermique. L'électrique n'ajoute que peu de contraintes. La durée de garantie des batteries dépendra du kilométrage, du nombre de recharges. Elle peut aller, avec 80 % de ses capacités, jusqu'à 8 ans pour un petit rouleur, et 5 à 6 ans pour un grand rouleur qui recharge beaucoup.



→ Antoine Renier, le confirme : « je suis sur une moyenne de 22 l/100 km, je sais que je peux encore réduire ce score à l'usage, car notre objectif est de descendre en dessous des 20 l. » En l'interrogeant sur la conduite de son porteur, il apprécie l'absence de bruit ; « à la grande surprise des clients et des piétons. C'est encore inhabituel un camion silencieux ! »

SCANIA, « MARQUE EMPLOYEUR »

Arnaud Deniau soutient l'excellence opérationnelle de ses conducteurs : « nous demandons à nos grutiers et à nos conducteurs de chariot une grande dextérité, du sang-froid, de l'autonomie, ce qui leur permet d'évaluer une situation délicate avec sérénité. Un conducteur Cargomatic, c'est huit mois de formation terrain », précise-t-il. Aussi, sa politique de rémunération est à la hauteur de ses exigences et le choix du matériel Scania participe à sa stratégie. « Les choix d'équipements, et de motorisation parfois, sont confiés aux conducteurs. Arnaud fait partie de ces dirigeants qui savent ce que cela signifie de rouler en Scania », glisse Louis Plancke. Avec des véhicules attitrés par conducteur, le chef d'entreprise dispose aussi d'une flotte de Scania V8 qu'il considère comme une marque de reconnaissance envers les plus fidèles. Pas seulement. Scania propose une large gamme de moteurs puissants,

« et j'anticipe depuis longtemps l'homologation des EMS** 25.25 », insiste-t-il. Attendant avec impatience la migration du 44 t au 60 t, voire 75 t (32 m), le chef d'entreprise rappelle la pertinence de cette mesure dans le contexte énergétique et environnemental actuel : « l'économie attendue avec ces mega-trucks est supérieure à 50% en coût complet », confie-t-il. Une solution qui constitue le troisième volet de sa transition énergétique ; « mais, insiste-t-il, cette solution nécessite des conducteurs expérimentés et du matériel reconnu pour sa sobriété énergétique. » À l'instar des Scania ! ●

* Plug-in Hybrid Electric Vehicle – véhicule électrique hybride rechargeable

** European Modular System - système modulaire européen









Scania Normandie, partenaire de Cargomatic

« Avec Arnaud Deniau, quand on dit quelque chose, on doit s'y tenir », affirme Louis Plancke, délégué commercial Scania Normandie. Entré dans le parc du transporteur en 2014. le distributeur Scania a su gagner la confiance du dirigeant : « la fiabilité du matériel, les résultats obtenus sur les consommations, les valeurs résiduelles des véhicules nous ont facilité les choses », ajoute-t-il. Sans oublier l'après-vente, car pour le délégué commercial, répondre aux demandes, ne jamais laisser son client sans réponse sur une question après-vente relèvent de ses priorités. Une implication qui a convaincu l'entrepreneur à faire le choix des contrats de maintenance complets sur le cycle de vie de ses véhicules Scania, avec des mensualités fixes chaque mois, plutôt que de renforcer son atelier intégré.

L'offre PHEV – Mixte thermique/électrique

- Véhicule équipé d'un moteur thermique + machine électrique (batteries + moteur pour entraîner l'arbre de transmission)
- 3 batteries lithium/ion de capacité brute de 30 kWh avec une fenêtre d'utilisation de 50 % soit 45 kWh de capacité utile
- Modalités de recharge des batteries : au roulage et sur borne avec une valeur de recharge de 95 kW, soit 30/35 min sur borne
- Motorisations disponibles sur la gamme hybride :
- Moteur 7 litres 6-cylindres : 220 ch / 250 ch / 280 ch
- Moteur 9 litres 5-cylindres : 280 ch / 320 ch / 360 ch



SCANIA FRANCE, TOP EMPLOYER POUR LA 6^E ANNÉE CONSÉCUTIVE!



Le renouvellement de cette certification salue la dynamique RH que l'entreprise entretient et les démarches innovantes qu'elle continue de mettre en place. Les bénéfices se font aussi bien ressentir sur le recrutement, « certains candidats postulent grâce au logo Top Employer, gage de process RH de qualité », explique Sandrine Monnier, directrice des ressources humaines de Scania France, que sur les collaborateurs : « Il y a manifestement une certaine fierté à voir l'entreprise distinguée, d'autant que c'est bien sûr d'abord grâce aux salariés que l'on a pu l'obtenir ». Scania France ne compte pas rester sur ses acquis : « notre objectif, c'est vraiment de ne pas fléchir et de rester ambitieux dans le domaine des ressources humaines. », conclut Sandrine Monnier.

Peau neuve pour le configurateur Scania

Plus moderne, plus épuré, mieux organisé, ajout d'un menu rapide pour les options de couleur et les moteurs SUPER... Avec son nouveau design et ses évolutions techniques, le configurateur Scania permet une expérience utilisateur améliorée.

Pour le tester : bit.ly/Config Scania





NOMINATION D'UN MANAGER SYSTÈMES DE RECHARGE

Depuis le 1st janvier 2023, Vincent Passot occupe les fonctions de manager systèmes de recharge au sein de Scania France.
Son rôle ? Accompagner les clients Scania, futurs utilisateurs de véhicules électriques, à optimiser le dimensionnement de leurs infrastructures de recharge.
Inscrite dans la stratégie de Scania, la mobilité électrique fait partie des préoccupations grandissantes des transporteurs. « L'e-mobilité soulève de nombreux points à considérer pour définir la solution la mieux adaptée à chaque situation : il y a la problématique de l'autonomie, celle de l'accès à l'énergie et de la

puissance nécessaire, celle du tarif et bien sûr la question du type et du temps de charge », détaille Vincent Passot. Il était donc essentiel de pouvoir fournir aux clients un niveau de conseil et de services optimal sur toute la chaîne de définition de la solution. Aujourd'hui, Scania est capable d'offrir une solution packagée, comprenant le véhicule et tout son environnement. Le constructeur envisage même de proposer des bornes. Ravi de relever ce nouveau challenge, Vincent Passot conseillera les clients Scania partout en France avec le soutien de l'équipe complète dédiée à l'e-mobilité



SCANIA, LEADER DU TRANSPORT DURABLE

Selon les règles fixées par l'Union européenne, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds doivent réduire les émissions de CO_2 de leurs camions neufs de 15 % en moyenne à partir de 2025 et de 30 % à partir de 2030, par rapport aux niveaux de 2019. Depuis le 1er juillet 2020, la Commission européenne détermine pour chaque constructeur les émissions spécifiques moyennes de CO_2 en g/tkm pour la période précédente de communication des rapports. Dans ce contexte, la Commission a récemment publié, pour l'année 2020 et pour chaque constructeur, les statistiques d'émissions de CO_2 des camions neufs immatriculés dans l'Union européenne. Pour la deuxième année consécutive, Scania apparaît comme étant le meilleur de sa catégorie en termes d'efficacité énergétique et de faibles émissions de CO_2 , en retrait de 3,1 % par rapport à la limite de CO_2 assignée par l'Union européenne. « Les chiffres publiés mettent une fois de plus en évidence le savoir-faire de Scania en termes de faible consommation et donc de maîtrise des émissions de CO_2 », déclare Stéphane Lejard, responsable logistique et homologation chez Scania France.





Scania au plus près de vous sur les réseaux sociaux!

Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram et même TikTok... Scania France est présent partout sur la toile!

Scania communique également au plus près de ses clients grâce à des pages Facebook locales : Scania Alsace, Scania Aquitaine, Scania Île-de-France, Scania Méditerranée, Scania Rhône-Alpes et dernièrement Scania Centre-Midi-Pyrénées ont ainsi leur page dédiée. À chacun son réseau!

SCANIA FRANCE ALLUME L'ÉLECTRICITÉ

En octobre dernier, Scania France a organisé une opération E-mobilité. L'objectif ? Présenter aux clients ses solutions en la matière. Pour cette première, l'entreprise n'a pas lésiné sur les moyens et « le bilan est très positif », constate Gilles Baustert directeur marketing, communication et affaires publiques de Scania France. Les principales interrogations des clients ont pu être abordées, notamment celles sur les infrastructures de recharge. Sur ce point, Scania France a sollicité le spécialiste finlandais de

la recharge, Kempower, avec lequel le groupe Scania a signé un partenariat à l'échelle mondiale. Ce fut également l'occasion pour Scania France de préciser sa stratégie : « La moitié des véhicules que nous vendrons à l'horizon 2030 sera composée de véhicules électriques, tout en présentant une nouveauté majeure chaque année », explique Gilles Baustert. Aux camions urbains électriques apparus en 2022, s'ajouteront les véhicules de transport régional dès 2023, puis les camions longue distance à partir de 2024.



ZFEm mode d'emploi

Partenaire engagé et proactif, Scania vous accompagne dans votre transition énergétique. Cela passe aussi par le décryptage du contexte réglementaire, notamment l'instauration des Zones à faibles émissions mobilité (ZFEm). Tout au long des éditions de votre magazine Alternatives, nous vous informerons sur les principaux impacts liés à leur instauration. Première fiche pratique : définition et enjeux avec Guillaume Métivier, déléqué général Mobilités et Territoires chez Com'Publics.

Texte: Christophe Candeiller



Des ZFEm pour quoi faire?

« En France, 40 000 décès prématurés par an sont liés à la pollution atmosphérique. Pour contribuer à améliorer la qualité de l'air et mieux protéger les habitants, l'Union européenne a fortement incité le gouvernement à limiter la circulation des véhicules *les plus polluants pour réduire drastiquement* les rejets de particules fines et d'oxyde d'azote, très nocifs pour la santé, rappelle Guillaume Métivier. Depuis 2014, la mise en place des ZFEm s'est accélérée. Ce dispositif est le fruit d'une longue concertation entre les pouvoirs publics et les collectivités locales, en partie responsables de la mobilité sur leur territoire. Elles déterminent en effet les zones dans lesquelles la circulation et le stationnement sont restreints. L'enjeu est clair : améliorer la qualité de l'air. Même si les ZFEm vont dans le sens de l'intérêt général, il convient de trouver un compromis acceptable par tous. »

ZFEm: de quoi parle-t-on?

Une ZFEm est un périmètre, propre à chaque agglomération, à l'intérieur duquel seuls les véhicules les moins polluants sont autorisés à circuler, équipés d'une pastille Crit'Air obligatoire apposée sur le pare-brise. « Pour les distinguer, six classes déterminent le degré de pollution : électrique (vert) pour les véhicules 100 % électriques et hydrogènes ; 1 (violette) ; 2 (jaune) ; 3 (orange); 4 (marron) et 5 (noir), détaille Guillaume Métivier. Les catégories de véhicules seront progressivement interdites de circulation dans les ZFEm. Ainsi, celles de Paris, Lyon et Strasbourg n'autoriseront plus que la circulation des vignettes 1 et électrique. » À titre d'exemple, un poids lourd diesel Euro VI est classé Crit'Air 2. Seuls les poids lourds Euro VI B100 exclusif, hybrides rechargeables, gaz et ED95 sont Crit'Air 1. Un poids lourd diesel ou biodiesel Euro V est Crit'Air 3.











LE SAVIEZ-VOUS

l'achat de véhicules moins polluants.»



À chacun sa ZFEm?

Au 1er septembre 2022, onze métropoles de

plus de 150 000 habitants avaient instauré

Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg,

Grenoble, Rouen, Reims et Saint-Étienne.

une ZFEm: Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille,

« Mais dès le 1^{er} janvier 2025, 32 autres collectivités

de plus de 150 000 d'habitants seront contraintes par

la loi à rejoindre la dynamique, précise Guillaume

Métivier. À cette date, tout le monde sera concerné

car elles seront réparties sur l'ensemble du territoire.

Concrètement, une grande souplesse est laissée aux

territoires pour s'organiser: périmètre, horaires,

véhicules concernés, progressivité dans la mise en

place, incitations, offres alternatives, sanctions...

Car un contrôle sanction automatique est prévu même s'il n'est pas encore effectif et que des phases

vient aider les collectivités à accompagner leurs

concitoyens dans la transition, par exemple par

pédagogiques sont possibles. Le fruit de ces amendes

- - 40 %: l'objectif de baisse de la pollution de l'air grâce aux ZFEm
- Le CO₂ est un gaz à effet de serre (GES) qui contribue et non un polluant
- ·22 985 497 certificats Crit'Air délivrés au



ZFEm: top départ!

Le premier comité interministériel consacré aux ZFEm s'est tenu le 25 octobre 2022. « Le décret 2022-1641 assouplit à la marge la loi : il permet aux villes ayant déjà une qualité de l'air excellente de déroger à la règle. Seule Brest est concernée aujourd'hui, explique Guillaume Métivier. Mais le gouvernement veut accélérer *le mouvement et plusieurs décisions ont été prises :* réunions tous les six mois regroupant les dirigeants des 43 collectivités concernées, la réaffectation

prochaine des recettes des amendes aux métropoles, la volonté confirmée du gouvernement de tenir les délais ou encore la nomination d'un délégué interministériel ZFEm pour donner le rythme. »

En effet, le facteur temps est essentiel car les procédures d'instauration d'une ZFEm sont longues (consultations populaires, études de la qualité de l'air, définition du niveau de contraintes, etc.). Le compte à rebours est lancé!

ALTERNATIVES • #47/2023

SCANIA, UN ACTEUR FRANÇAIS

En plus de 60 ans de présence dans l'Hexagone, le groupe Scania s'est imposé comme acteur français. Aujourd'hui, son empreinte dépasse largement le périmètre angevin avec plus de 3 000 collaborateurs répartis sur tout le territoire national. Site d'assemblage, SPAD, CAPS, réseau d'une centaine de points de services à travers la France, Scania est devenu une marque employeur tricolore... Découverte de Scania en France, un écosystème 100 % français entièrement dédié à la satisfaction de ses clients.

Texte: Christophe Candeiller / Photos: Atypix, Okaparka_Jean-Manuel Mortier, Philippe Montigny, Fred Boyadjian, François Moura



[ÉCONOMIE]

ntre Scania et la France, la love story se poursuit. Tout commence en 1960, avec la commercialisation des premiers camions. Dès lors, le Griffon a le cœur tricolore voire hexagonal, et va monter en puissance. En 1977, la structure d'importation Scania France est créée, le réseau de distribution constitué. En 1992, le site Scania Production Angers est inauguré. Depuis, 30 ans se sont écoulés et 300 000 camions ont été assemblés, faisant de Scania un acteur national majeur. Mieux, un constructeur français complet qui assemble, adapte, commercialise et assure la maintenance des poids lourds, cars, bus et solutions de motorisations industrielles et marines.

L'implantation industrielle de Scania à Angers marque un tournant dans son développement en France. Elle répond à l'époque à une double volonté, à la fois locale, la ville souhaitant attirer un employeur pérenne, et stratégique, le groupe suédois cherchant à se rapprocher des marchés d'Europe du Sud. « La situation géographique de la ville était idéale, facile d'accès et proche des grands ports de la façade ouest. Ses infrastructures en faisaient aussi un bassin d'emploi très important et le bâtiment existait déjà, détaille Jean-Philippe Martin, responsable communication Scania Production Angers. Autant d'atouts qui ont incité le Groupe à s'investir à Angers. Aujourd'hui, nous y sommes l'un des deux plus importants employeurs privés locaux. L'outil de production emploie 1 400 collaborateurs, en CDI et en intérim. Principalement des assembleurs-monteurs et des magasiniers-caristes. Nous assemblons 114 véhicules par jour et nous voulons aller plus loin dans les prochaines années.»

UNE USINE DE RÉFÉRENCE

Car Scania Production Angers, véritable usine 2.0, est un site de référence dans le Groupe. « *Toute*



.3000

Nombre de collaborateurs répartis sur l'ensemble du territoire

. 300 000

Nombre de véhicules assemblés en France depuis 30 ans

. 500

Nombre de véhicules Scania en service au sein de l'administration française

. 15 000

Nombre de camions, autocars et bus préparés au CAPS depuis sa création



la ligne est connectée, ce qui permet de suivre en temps réel ses évolutions via des écrans de contrôle. De ce point de vue, nous sommes en avance par rapport aux autres sites de production Scania. Même si la dimension humaine reste très forte. Le site n'est pas robotisé. Les opérations se font manuellement avec notamment des équipements améliorant l'ergonomie des opérations d'assemblage. Le système modulaire et notre approche sur mesure, chaque véhicule étant adapté aux demandes spécifiques de chaque client, impose un niveau de qualité exemplaire. Les critères de sécurité, d'amélioration continue et de respect des individus et de l'environnement sont très élevés. »

DES VÉHICULES PRÊTS À L'EMPLOI

Un très haut degré d'exigence qui se retrouve dans la raison d'être du Centre d'adaptation et de préparation (CAPS), ouvert en 2016 à proximité de Scania Production Angers. Sa mission principale : adapter et préparer les véhicules, camions, cars







et bus, avant leurs livraisons aux clients. Une phase cruciale aux enjeux particulièrement importants. « Nous travaillons main dans la main avec le réseau Scania car nos experts interviennent à la toute fin du processus industriel pour finaliser l'adaptation du véhicule aux besoins du client, pour qu'il soit rapidement disponible en exploitation, détaille Laurent Garnier, directeur du CAPS. La palette des interventions possibles est très large, de la pose de gyrophares au stickage en passant par la pose d'un bras hasculant ou d'une benne. »

UNE EXPERTISE RECONNUE DANS LA PERSONNALISATION DES CARS ET BUS

Le CAPS et ses 30 collaborateurs n'ont cessé de monter en compétence. Le stickage des véhicules en est un très bon exemple.

La diversité de l'offre du CAPS en fait aujourd'hui un acteur unique sur le marché français et un vrai atout différenciant pour le réseau puisque nous contribuons à réduire les délais de livraison des véhicules."

Laurent Garnier, directeur du CAPS

[ÉCONOMIE]

→ « Il permet de personnaliser rapidement les camions mais aussi les cars et les bus. Cela va du simple logo au covering complet. Nous avons investi dans des équipements spécifiques et dans la formation de nos collaborateurs car cet exercice requiert une expertise très précise. Personnaliser un car ou un bus, c'est du sur-mesure car l'électronique embarquée est de plus en plus complexe. C'est une spécificité du marché français. En moyenne, chaque bus nécessite une centaine d'heures de travail. » En fonction des demandes, le véhicule est adapté à l'identité visuelle de l'agglomération, le Wifi est installé à bord, des panneaux solaires sont installés, des prises USB voire des équipements de vidéosurveillance sont intégrés.

« En clair, tout ce qu'il n'est pas possible d'intégrer sur la chaîne de montage, complète Damien Thomine, directeur cars et bus Scania France. Il faut parfois déplacer certains composants sur le châssis, ajouter un équipement, etc. Un travail très exigeant surtout lorsqu'il s'agit de traiter une centaine de bus pour un exploitant. Ce savoir-faire est très important : sur un appel d'offres urbain, le maître-mot est la confiance car l'exploitation du véhicule va s'étaler sur une quinzaine d'années.
C'est pourquoi nous impliquons aussi les points de services dans nos offres et lors de nos présentations. Le client comprend notre approche et l'importance du conseil dans l'accompagnement que nous proposons, notamment sur le mix énergétique. Nous les invitons même à Angers pour qu'ils voient le processus sur place, c'est très apprécié. »

UN RÉSEAU DE PROXIMITÉ

Disposer d'un outil industriel en France est donc une force pour Scania et ses clients. À l'instar des 100 points de services de son réseau de distribution et de réparation qui offrent une proximité indispensable à une relation de partenariat avec les clients.

« Concrètement, chaque jour, 2 000 collaborateurs sont au service des clients en France, 600 véhicules pouvant être réparés simultanément. Une véritable

Nos critères de sécurité, d'amélioration continue et de respect des individus et de l'environnement sont très élevés."

Jean-Philippe Martin, responsable communication Scania Production Angers

prouesse, se réjouit Yves Thépaut, directeur réseau et stratégie Scania France. Pour cela, nous investissons régulièrement dans notre maillage territorial pour demeurer en phase avec les attentes de nos clients. Nous connaissons leurs exigences et pour y répondre, tous nos points de services sont certifiés DOS, une norme interne composée de 15 engagements qui garantit au client de retrouver le même niveau de qualité quel que soit le point Scania où il se rend en France et plus largement à travers le monde. Nos techniciens sont d'ailleurs formés en continu afin d'intervenir sur tous les types de motorisations, notamment l'électrique. Car l'e-mobilité est au centre de nos préoccupations : nous avons ainsi commencé à équiper nos ateliers de bornes de recharge. Quel que soit le véhicule qui arrive en atelier, notre objectif permanent est le suivant : limiter les immobilisations en planifiant les interventions avant que l'avarie n'apparaisse. Ceci afin d'optimiser la disponibilité du véhicule. »

SCANIA ACTEUR DE LA BITD* FRANÇAISE

Une exigence que connaît bien Vincent Durnerin qui dirige une autre antenne de Scania France, le SPAD, Scania Public and Defense. Ce pôle est dédié à l'adaptation des véhicules destinés aux







- 100 h de travail en moyenne sont nécessaires pour personnaliser un car ou un bus
- 8 h d'assemblage en moyenne par camion
- 114 camions sortent chaque jour du site Scania Production Angers
- 38 ha : superficie du site d'assemblage



forces armées françaises, au marché incendiesecours et aux applications spécifiques, comme les engins de la FARN (Force d'action rapide du nucléaire) d'EDF par exemple. « Fort de son lien particulier avec la France, Scania a rapidement commencé à travailler avec l'armée française. Face au développement de cette activité, nous avons créé le SPAD, en 2017, pour offrir davantage de proximité à nos clients, explique Vincent Durnerin. Aujourd'hui, notre organisation en est le reflet. Nous sommes structurés de manière à pouvoir répondre aux appels d'offres, concevoir et superviser l'adaptation des véhicules spéciaux, former les mécaniciens, assurer l'interface pour le soutien logistique intégré (maintenance et réparation) des véhicules déployés en opérations extérieures, etc. Nous sommes en mesure de nous positionner sur les marchés publics. Nous disposons d'un bureau d'études intégré, d'un atelier de prototypage et d'équipes aguerries, réactives et flexibles. Elles savent interagir rapidement pour construire un véhicule à forte valeur ajoutée technique qu'il s'agisse de camion-citerne, de pont flottant motorisé ou de ravitailleur blindé. Nous pouvons même envisager de nouvelles évolutions du véhicule tout au long de son cycle de vie. De ce point de vue, la proximité avec Scania Production Angers est un atout majeur pour proposer un modèle industriel à la fois résilient et flexible. Cet ensemble d'expertises est d'ailleurs reconnu au plus haut niveau par l'État français puisque Scania fait partie intégrante de la base industrielle et technologique

L'empreinte territoriale française de Scania n'est plus à démontrer. La pérennité des investissements consentis depuis 45 ans par le groupe Scania non plus. Au fur et à mesure du développement de l'activité industrielle et commerciale, Scania a renforcé et approfondi ses liens avec la France, en tant qu'employeur de référence, en tant qu'acteur local impliqué, en tant que partenaire fiable et innovant à l'écoute constante de ses clients. Le Griffon, venu en France déployer ses ailes, n'est pas près de quitter son nid hexagonal.

Depuis le 1er janvier 2022, tous les bâtiments occupés par Scania France sont, à quelques exceptions près, alimentés au biogaz. Et nous avons adopté l'électricité verte depuis plusieurs années. Nous n'utilisons plus d'énergie fossile. C'est plus vertueux et en accord avec nos valeurs."

Yves Thépaut, directeur réseau et stratégie Scania France



Scania, un employeur français

« En France, Scania est un employeur de choix, non seulement à Angers, mais aussi par le biais de notre réseau partout en France. Nous recrutons quelque 120 personnes par an, tous métiers confondus.

La marque attire, notamment au travers de ses valeurs, porteuses de sens : priorité au client, respect de l'individu, élimination du gaspillage, esprit d'équipe, intégrité, détermination. Chaque salarié les connaît et les fait vivre au quotidien. C'est une vraie force de pouvoir l'affirmer aux personnes qui nous rejoignent, surtout les jeunes. Nous capitalisons beaucoup sur l'alternance. Une centaine d'alternants sont répartis dans nos ateliers. Nous leur réservons d'ailleurs un accueil très soigné, et les formons à nos méthodes et à notre approche. Une expérience très positive puisque 70 % d'entre eux restent avec nous à l'issue de leur contrat d'alternance.

Nos métiers sont passionnants et en constante évolution. Le niveau d'innovation et de technicité est très élevé sur nos produits sans oublier la dimension environnementale, primordiale, puisque Scania se positionne comme le leader des solutions de transport durable. Nous avons à cœur de faire évoluer nos salariés pour les amener dans un parcours de carrière enrichissant! »

Sandrine Monnier, DRH Scania France



Découvrez l'expérience immersive Scania AVENIR : avenir.scania.fr



^{*} Base industrielle et technologique de défense.







e matin-là, à Loudéac dans les Côtes-d'Armor, Max Thomas, conducteur chez Transports Centre Bretagne (TCB), attend le formateur à la conduite du Garage Aubrée, son distributeur Scania. Avec l'arrivée de trois nouveaux tracteurs Super 460 R 4x2 NB, l'entreprise profite des formations à l'écoconduite et d'un coaching Scania, indispensables tant la technologie a fait évoluer cette chaîne cinématique. Max Thomas, sur les routes depuis plus de 40 ans, n'en demeure pas moins impatient de cette rencontre. « Ce Scania Super est très punchy et propose un éventail technique incroyable : le Platooning, l'Active Prediction, l'éco-roll à la demande ainsi que l'overdrive », souffle-t-il. Avec un entrain certain, le formateur, Christian Cazuc, arrive pour ce moment privilégié de la formation : « j'aime aborder ces moments comme un véritable accompagnement. On ne "force" surtout pas avec les conducteurs, ce sont des professionnels! Mais ces formations permettent de les sensibiliser à l'écoconduite et d'intégrer à leur rythme les améliorations proposées », sourit-il. Les deux hommes entament la tournée, le Super montre déjà toutes ses qualités avec l'overdrive, un sur-multiplicateur de la 12e vitesse. Quant au système de roue libre, l'éco-roll,

Max Thomas l'a déjà adopté : « avant c'était le camion qui gérait. Là, on l'engage à la demande. Ça fait gagner sur les consommations, surtout quand on est rouleur. »

TCB, UNE ENTREPRISE « TRANSCLASSE »

L'entreprise bretonne, spécialisée dans le bâché, la benne et le fond mouvant, opère majoritairement dans les secteurs industriels, pour des clients en direct. « *Cela pèse près de 87 % de l'activité »*, précise son dirigeant, Jacques Flageul. Une sécurité dans le contexte actuel de crise énergétique, d'autant que depuis le rachat de TCB en 1997, l'entrepreneur a observé de nombreux changements : « *le transport s'est financiarisé. Il nous faut être à l'affût de tout, les bourses, les taux, le matériel*,



- 8 millions d'euros de CA
- 65 salariés dont 58 conducteurs
- 135 cartes grises avec 52 tracteurs

avec l'exploitation en noyau dur pour travailler nos lignes et conserver un maximum de clients directs. » Lorsqu'il a pris la direction de la société, Jacques Flageul rappelle qu'elle opérait à l'échelle locale avec seulement 10 tracteurs dans son parc. Sa rigueur et son esprit gestionnaire ont sublimé son rang: « tous les ans, on a conquis des parts de marché avec un ou deux camions supplémentaires », se souvient-il. Être au bon endroit avec les bons clients, c'est ainsi qu'il résume la progression de TCB, expliquant avoir « grandi » avec des clients majeurs comme Derichebourg ou l'industriel Vital Concept. « Nous mettons à quai des semis sur des lignes chaque jour », confie-t-il. Saisissant les opportunités, il s'est rapidement positionné sur leur approvisionnement en matières premières pour optimiser son exploitation. Le rachat successif des transports Le Hir et des Transports Nicolas ont permis à TCB de gagner de nouveaux clients, d'investir de nouvelles lignes, de s'ouvrir à de nouveaux pays comme la Suisse. Si le dirigeant préfère renforcer les activités connues et maîtrisées, comme le recyclage des métaux, ferrailles, cartons, bois, il ne rechigne pas à prendre des risques mesurés. Le déménagement de l'entreprise en 2015 sur un terrain plus vaste, à Loudéac, l'arrivée de son épouse, Isabelle Tirel,





en tant que DRH et DAF au sein de l'entreprise, en 2017, ont apporté un souffle nouveau; l'entreprise a doublé son activité et son parc en cinq ans. Désormais, TCB dispose d'une flotte de 52 moteurs, 73 remorques dont la moitié de bâchés et l'autre de bennes et fonds mouvants.

SCANIA, LE NOUVEL ATOUT DE TCB

Le changement de politique matériel n'est apparu que récemment au sein de l'entreprise. « Les résultats sur les consommations et les retours des conducteurs m'ont convaincu. Cela fait 3 ans que je renouvelle mes moteurs avec du Scania », indique Jacques Flageul. Ce glissement entamé avec la nouvelle génération de Scania se poursuit avec le Super : « les premiers Scania attribués aux bâchés ont tout de suite montré des gains sur la consommation avec à peine 30 l aux 100 km contre 33 l avant. Avec les Super, on tablait sur encore 2 l de moins. Mais le meilleur conducteur est à 5 l d'économie aux 100 km avant même la formation. C'est au-delà de nos espérances », s'enthousiasme le chef d'entreprise. Alerte sur les performances de ses véhicules et le confort de ses conducteurs, Jacques Flageul rappelle que le transport, c'est avant tout de l'humain.



"Pour la première fois dans l'histoire de nos essais, un camion est en dessous de la barre des 28 l/100 km."

France Routes - juil./août 2022

« Si l'exploitation fait peser trop de stress sur eux, ce sont des risques accrus d'accidents et des consommations qui flambent », insiste-t-il. Il évoque aussi les problématiques physiques ; « le dos et les vertèbres peuvent être malmenés », rappelle-t-il, aussi donne-t-il une place prépondérante aux équipements de ses tracteurs pour le confort de ses salariés. Plus encore, le dirigeant avance les bénéfices des Scania sur ses coûts d'exploitation. Gain de temps sur les trajets



Gamme Super : le temps de l'écoconduite

Avec le nouveau modèle Super de Scania, c'est une nouvelle chaîne cinématique qui s'offre aux conducteurs avec la boîte de vitesses G33, la nouvelle génération de pont R756. Surtout, cette gamme arbore deux particularités techniques : l'overdrive et l'éco-roll à la demande. « Le 13º rapport de l'overdrive permet sur une partie plane de faire travailler le véhicule à bas régime, entre 900-1100 tr/min, tout en conservant toutes les performances du véhicule. L'éco-roll à la demande, quant à lui, est déclenché en appuyant au premier centimètre sur la pédale d'accélérateur, permettant l'inertie seule du véhicule instantanément. En outre, lorsque le régulateur est activé, celui-ci décide lui-même, selon la situation (charge, relief, vitesse...) d'engager l'éco-roll ou l'overdrive. », explique Christian Cazuc, formateur du Garage Aubrée. Tout cela pour gagner en sobriété sur chaque journée de travail. « Dans une formation, il ne s'agit pas de coller à une conduite idéale mais de composer avec la réalité du travail », insiste-t-il. Aussi, dans son approche, le formateur sait faire preuve d'attention : « parce que je souhaite que le conducteur trouve son compte avec le nouveau matériel! » La journée de formation est programmée au moins après trois semaines de prise en main par le conducteur, puis s'ensuit un coaching de 3 mois avec analyse des chiffres. « Il s'agit de sensibiliser aux bons comportements et à leurs effets, de laisser infuser les apports », conclut-il.





"La nouvelle chaîne cinématique du 460 R semble faire des miracles. Sur notre parcours, le résultat est hallucinant. C'est le nouveau record en matière de sobriété."

France Routes - juil./août 2022





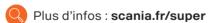
→ et consommations allégées... des avantages rendus possible grâce aux avancées techniques des Super et leur nouvelle chaîne cinématique.

LA PERFORMANCE DU SUPER

Reste que la prise en main est un incontournable pour qu'à l'échelle individuelle les conducteurs en tirent le meilleur parti. « S'ils ne sont pas informés de l'utilisation de l'overdrive et de l'éco-roll à la demande, ils n'utiliseront que 80 % des possibilités du véhicule », insiste Christian Cazuc. Au dirigeant de jauger entre vitesse d'exploitation et consommation, confort et sécurité, avec, en creux, les effets des formations à la conduite. « Scania annonce 8 %



d'économie de carburant sur le Super. On observe qu'un conducteur qui fait des efforts est rapidement à moins 10 %, d'où l'offre Scania des formations à l'écoconduite », souligne Grégoire Piel, délégué commercial Garage Aubrée. « Dans un monde où le prix du gazole ne cesse d'augmenter, un matériel économe se démarque forcément. Je n'ai pas trouvé mieux que Scania », lance le dirigeant. Et toutes ces économies de carburant sont autant de réductions des émissions de CO, ce qui est loin d'être un détail. Des propos qui ne laissent pas indifférent Max Thomas qui poursuit sa tournée, à l'écoute du formateur et de ses précieux conseils. Attentif aux reliefs, aux relevés de conduite du tableau de bord, il démontre une excellente gestion du passage des rapports de son Scania Super. Le formateur souligne son sens de l'anticipation, l'utilisation du système de roue libre pour gagner en performance. Christian Cazuc, croisant le regard de Max, lâche : « ce modèle offre une belle polyvalence, aussi à l'aise sur l'inter-clocher, du local urbain, que sur des longs trajets... » Max Thomas, qui absorbe 3000 km par semaine, acquiesce en tapotant amicalement le volant du Scania: « c'est un métier de passion où le plaisir est fortement rattaché au matériel » ... Scania bien sûr !





"Le grand routier de la marque au griffon a du punch."

Transport Info - octobre 2022



Comment a débuté la collaboration de Scania avec TCB?

C'est la nouvelle gamme de 2016 qui, à l'époque, a fait la bascule. Les consommations étaient meilleures que celles des modèles concurrents; Scania a commencé à faire parler de ses moteurs dans les Côtes-d'Armor, à Loudéac et chez TCB. Rassuré par les transporteurs, Jacques Flageul a testé ses premiers Scania. Aujourd'hui, il est « bluffé » par les résultats impressionnants du Super.

Quels en sont les bénéfices?

La sobriété bien sûr! Jacques Flageul l'a très bien mesuré sur son activité de bâchés à laquelle il attribue les Super 460 R. Or, ce moteur de 13 I fournit tout autant de couple que le 500 ch de la gamme précédente. L'argument a fait son chemin puisqu'il prévoit de tester le 460 ch sur son activité fond mouvant qui charge plus lourd. À cela s'ajoutent une cabine spacieuse, un poste de conduite ergonomique, l'un des meilleurs du marché, des systèmes d'aide à la conduite de plus en plus performants et un comportement routier exemplaire! Tout est réuni pour que les conducteurs des Super 460 R bénéficient d'un confort non

Sur quels autres services Scania s'appuie TCB?

Nous prenons en charge les entretiens des Scania durant 5 ans. À l'extension de garantie de 3 ans s'ajoute celle de 2 années sur la chaîne cinématique. Avoir un client qui nous fait confiance en renouvelant les deux tiers de ses tracteurs en Scania depuis 3 ans, on peut parler d'un client satisfait!

Scania Driver : priorité aux conducteurs !

Chef de produit services connectés Scania France, Stéphane Lecouflet nous présente la nouvelle application Scania Driver spécialement conçue pour les conducteurs de poids lourds de la marque au Griffon.

Texte: Alain Pernot / Photo: Eric Soudan_Alpaca Productions

Comment est née Scania Driver?

Il existait déjà une application liée au portail Scania Fleet Management, aujourd'hui devenu My Scania. Cette application, Scania Fleet, était destinée à l'ensemble des personnes de l'entreprise: exploitants, patrons-chauffeurs et conducteurs. Scania a décidé de développer une appli exclusivement dédiée aux conducteurs pour répondre à leurs besoins spécifiques.

Quels services sont proposés par l'application Scania Driver?

L'application Scania Driver permet au conducteur d'être plus confiant à la fois sur l'état de son véhicule et pour sa sécurité. Elle l'assiste pour améliorer la performance de conduite, réduire les émissions et avoir un impact positif sur les résultats de l'entreprise. L'application propose différentes fonctions comme la possibilité d'accéder aux opérations de maintenance prévues pour le véhicule ou même de rédiger des rapports, photos à l'appui, si un élément doit être corrigé sur le véhicule. Ce rapport arrivera directement dans le planning des interventions du responsable de la maintenance. Un nouveau module « Check before drive » permet au conducteur de cocher une check-list qui aura été personnalisée au préalable par le responsable de parc. L'application permet aussi de trouver l'atelier le plus proche, de contacter Scania à distance et de programmer le chauffage additionnel.

Qui peut bénéficier de cette application?

Tous les conducteurs de véhicules produits après octobre 2012 pourront utiliser l'application. C'est en effet à cette date que nous avons standardisé nos boîtiers communicants. Les fonctions décrites plus haut sont accessibles à tous. D'autres fonctions complémentaires nécessitent un abonnement comme l'offre Scania Contrôle qui permet de disposer sur Scania Driver d'une notation individualisée de la qualité de conduite, des

informations sur le niveau de carburant et d'AdBlue ainsi que l'affichage des temps de conduite restants. Pour les véhicules électriques, des fonctions permettront aussi de consulter l'état de la charge et l'autonomie restante. En septembre, lorsque les véhicules électriques nouvelle génération seront livrés aux clients, l'option Departure Schedule permettra d'optimiser le temps de charge en fonction de l'horaire de départ afin d'obtenir le mode de charge le plus économique en termes de préservation de la batterie.

Quand Scania Driver sera-t-elle disponible en France?

Elle a été présentée à l'IAA (salon de l'automobile) en Allemagne en septembre 2022 et elle va être déployée en France en 2023. Elle sera téléchargeable via le Playstore et l'Appstore.



L'application Scania Driver va être déployée en France en 2023 via le Playstore et l'Appstore "

Stéphane Lecouflet, chef de produit services connectés Scania France



>>> L'application Scania Driver permet aux conducteurs de suivre la qualité et leur temps de conduite.

Scania Driver en bref

- Check-list sécurité personnalisable
- Suivi de l'autonomie
- Rappel des sessions d'entretiens
- Géolocalisation de l'atelier le plus proche
- Programmation du chauffage additionnel
- Reporting journalier éco-conduite (en option)
- État de la charge pour les véhicules 100 % électriques (en option)

Du nouveau pour les moteurs industriels

Après avoir lancé sa gamme Super sur le marché des poids lourds, Scania fait bénéficier ses moteurs industriels de la nouvelle plateforme de motorisation offrant un couple en hausse et une consommation en baisse.

Texte: Alain Pernot / Photos: Daniel Neuhauser et Isabelle Beauvais

il s'emploie activement à développer des solutions alternatives, Scania est conscient que le moteur Diesel correspond encore à de nombreux besoins. « Le moteur Diesel n'est pas mort, constate Dick Burger, responsable commercial Power Solutions Scania France. Il y aura toujours une demande dans certains domaines. Donc autant proposer pour ces applications des moteurs qui bénéficient de la nouvelle plateforme Super et des nouvelles technologies et avantages qui l'accompagnent. »

DEUX NOUVEAUX MOTEURS AU PROGRAMME

Pour répondre à cette demande, Scania met au point deux nouveaux blocs-moteurs industriels. « Ces deux moteurs sont basés sur une architecture modulaire, explique Dick Burger. Il y a tout d'abord un six-cylindres en ligne de 12,7 litres. Il se distingue de son prédécesseur par l'adoption d'une culasse commune à tous les cylindres qui remplace les culasses unitaires auparavant associées pour former le moteur complet. Le bloc-moteur est donc plus rigide. Il bénéficie aussi de flux d'air optimisés en entrée et en sortie de la chambre de combustion, ce qui induit un nouveau système de prise d'air. » Ce premier moteur sera suivi, quelques mois plus tard, par un cinq-cylindres de 11 litres. « Grâce à notre concept modulaire, pistons, bielles,



[EN CHIFFRES]



de consommation de carburant (par rapport à la génération actuelle)

segments et chemises seront identiques au six-cylindres. » Cette nouvelle gamme, quelles que soient la cylindrée et la puissance choisies, permettra des bénéfices appréciables. « Par rapport à leurs prédécesseurs qui offraient déjà un très bon rendement, ces motorisations vont permettre une baisse de consommation de 7 à 8 %, continue Dick Burger. À l'heure où les coûts énergétiques augmentent, cela présente une importance cruciale pour les industriels. D'autant que ces moteurs sont souvent soumis à une utilisation intensive. Ils sont, en effet, conçus pour être utilisés 24 h/24. Nous nous engageons d'ailleurs sur une durée de vie de 25 000 heures, et non plus 20 000. »

ENCORE PLUS DE COUPLE

En prime, cette nouvelle motorisation offre des gains en performance que détaille Dick Burger : « Le couple augmente de 21 %. C'est énorme ! Très souvent, le public raisonne en termes de puissance mais, en fait, le couple est plus important. Certaines applications nécessitent beaucoup de couple à bas régime, par exemple des machines de concassage ou de levage dans le domaine de la construction ».

Cette nouvelle génération de moteurs industriels propose d'autres évolutions intéressantes : « Nos clients sont souvent des Original Equipment Manufacturers (OEM) qui fabriquent des machines utilisant nos moteurs, poursuit Dick Burger. Nous avons donc veillé à faciliter davantage leur intégration dans les machines produites par nos clients. C'est ainsi que nous avons implémenté un côté froid, avec les filtres

de carburant et d'huile, et un côté chaud avec le turbo, ce qui facilitera l'entretien du moteur ». Ces nouveaux moteurs seront disponibles en 2024. •

*Équipementiers, entreprises qui fabriquent des pièces détachées et organes pour une autre entreprise.



L'adoption d'une culasse commune à tous les cylindres remplace les culasses unitaires."

Dick Burger, responsable commercial Power Solutions Scania France



- de 202 à 368 kW
 et jusqu'à 2 523 Nm
 de couple pour le moteur
 11 litres
- de 368 à 450 kW et jusqu'à 3000 Nm de couple pour le moteur 13 litres



GRUMER DES MOSGES

Pierre Rochatte, à la tête des Transports Rochatte et Transbois Grand Est, a su faire du bois une spécialité, comme ses parents avant lui. Attaché à Scania, le jeune dirigeant a renouvelé cette année neuf véhicules, des Scania six-cylindres et Scania V8. Une stratégie où le matériel est mis au service d'un métier avec l'efficience et la fiabilité en contrepoint.

Texte : Viso / Photos : Fred Boyadjian

[REPORTAGE]

orsqu'on la distingue au loin, la ligne bleue des Vosges évoque d'emblée ce massif forestier de l'est de la France... Ici, le secteur du bois représente une activité économique forte, et le transport des grumes en est partie prenante. Ainsi distingue-t-on, sur une petite route de montagne, l'ensemble Scania 6x4 V8 de 660 ch équipé de sa remorque Friederich. Cet ensemble forestier, un plateau-grue, appartient aux Transports Rochatte, une entreprise spécialisée dans le transport du bois et située au Syndicat (88). Hervé Diruit, le conducteur, quitte enfin le bitume pour un chemin de crête forestier. Sa mission : charger un lot de grumes acheté par une scierie locale. Le parcours est sinueux, parfois boueux, et le Scania V8 répond parfaitement à chacune de ses sollicitations. Intégré à son tableau de bord, un boîtier de commandes lui permet même de guider la remorque : « je peux l'emmener plus loin dans un virage pour qu'elle ne tape pas une roche, par exemple ». Bien sûr, l'ensemble est encombrant, lourd; « la réglementation du transport de bois rond autorise jusqu'à 57 tonnes de PTRA pour les ensembles (tracteur et remorque) d'au moins 6 essieux. Alors le V8? Oui, son couple est indispensable pour les charges que l'on transporte dans des conditions d'accès aussi difficiles », acquiesce-t-il.

LE TRANSPORT DE BOIS RONDS

Son employeur est une entreprise familiale. Elle est aujourd'hui dirigée par Pierre Rochatte, le fils des fondateurs Claude et Rose-Marie Rochatte, qui se retrouve à la tête non pas d'une, mais de deux entités: les Transports Rochatte et Transbois Grand Est; « qui font le même métier », confirme-t-il. Bien qu'assigné à la conduite



- **5,3** millions d'euros de CA
- 25 collaborateurs dont 20 conducteurs, 2 mécaniciens, 3 administratifs
- 25 véhicules, dont 15 Scania, du six-cylindres au V8

des entreprises, c'est pourtant au volant d'un grumier que Pierre Rochatte a fait ses armes... à l'image de son père qui, en 1992, a démarré dans le transport du bois avec un camion. « Il a su profiter d'un contexte favorable avec la tempête de 1999. L'entreprise a ainsi grandi avec de plus en plus d'ensembles », se souvient le jeune dirigeant. Pierre Rochatte a rapidement souhaité renforcer le parc Scania pour les mettre à la disposition des conducteurs, surfant sur « cette belle image auprès des utilisateurs », complète Pascal Pierre, chef des ventes des Établissements Herment, distributeur Scania. Plus encore, les qualités techniques des moteurs, la fiabilité du matériel, l'efficience de la nouvelle gamme ont amené le chef d'entreprise à privilégier le constructeur suédois (V8 et six-cylindres en différentes motorisations) qui représente aujourd'hui plus de la moitié de la flotte. Spécialisées dans le transport de bois ronds, les deux entités opèrent autant au niveau régional que national, mais aussi sur la Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg. Assurant la ramasse en forêt des grumes, bois de charpentes, bois de trituration, bois énergie, au gré des commandes des coopératives forestières, des scieries, des usines, les deux entreprises











prennent également en charge les livraisons. Et pour chaque tâche et typologie de bois, le dirigeant attribue un matériel spécifique. « Le parc de moteurs six-cylindres assure le routier, les livraisons clients ; les V8 vont en forêt avec par exemple les 660 ch pour ramasser les grandes longueurs, et les 590 ch pour les bois plus courts ou plus légers », note-t-il. Du cousu main...

L'EFFICIENCE SCANIA

Si Pierre Rochatte sélectionne dans la gamme Scania de six-cylindres les plus grosses puissances, ces véhicules à vide font 5 à 6 tonnes de moins que les camions-grues V8. « Au poids, leur consommation est moindre, sur une activité où le poste carburant représente 35 % du prix du transport contre 25 % en général dans le transport », soulignet-il. Pourtant, avec l'arrivée de la nouvelle gamme Scania et le renouvellement, en 2022, de 4 Scania 6x4 (des V8 forestiers et plateaux-grues), et de 5 Scania 6x2 (des six-cylindres dédiés à la route), le dirigeant se rappelle avoir été surpris par les retours de consommations : « on n'y croyait pas, mais, après plusieurs mois d'exploitation, les données ont été confirmées. Pour le même travail, les Scania V8 consomment 8 à 10 litres de moins. Avec une moyenne de 90 000 km/an pour les grumiers et 130 000 km/an pour les routiers, les bénéfices économiques et environnementaux attendus sont énormes!»,

Les Scania V8 montrent des résultats probants en termes de puissance et de consommation, à la hauteur voire supérieurs aux attentes des utilisateurs."

Pascal Pierre, chef des ventes des Établissements Herment

insiste-t-il. Plus précisément, ce sont 7 000 à 8 000 litres d'économie de carburant et plus de 20 tonnes de CO₂ en moins par véhicule chaque année qui sont ainsi estimés. « En matière de consommations, Scania est le plus efficace sur le segment des véhicules lourds », renchérit Pierre Rochatte. Gestionnaire dans l'âme, il a également mis en place un système de retour de livraisons pour limiter les kilomètres à vide. Ainsi, il a adhéré au groupement de transporteurs France Plateaux, spécialisé dans le plateau et le convoi exceptionnel, afin de développer l'activité fret qui représente désormais 25 % de ses trajets

Scania V8 Euro 6, unique!

« Scania est désormais le seul fabricant à proposer un moteur en V aux normes Euro 6 », indique Pascal Pierre, chef des ventes des Établissements Herment. Dans ses développements produit, le constructeur suédois a aussi retravaillé la chaîne cinématique en proposant une nouvelle boîte de vitesses à 13 rapports. Efficiente, elle est aussi perçue comme très agréable par Hervé Diruit, conducteur des Transports Rochatte, spécialiste du transport de bois, qui la qualifie de très réactive à la charge et à la topologie du terrain. Si Scania a continué d'innover sur sa gamme légendaire du V8, les retours terrain sont enthousiastes. Ainsi, le dirigeant des Transports Rochatte, Pierre Rochatte, rapporte: « dans les véhicules lourds, Scania avec sa nouvelle gamme V8 se démarque nettement de ses concurrents tant sur les consommations - incroyables! - que la fiabilité du matériel. » « Nul doute que le Scania V8 a toujours la cote. Même si le marché est une niche, de telles puissances, quand elles s'adressent à des métiers aussi spécifiques que la grume, montrent des résultats probants, à la hauteur voire supérieurs aux attentes des utilisateurs ». conclut le chef des ventes.

→ (contre 75 % pour le bois). Pas seulement. Il a aussi travaillé sur son matériel avec des remorques polyvalentes qui peuvent transporter grumes et fret. Innovant, un rien audacieux, Pierre Rochatte a également revu la politique de renouvellement matériel. Plutôt que d'amener un véhicule à bout de souffle, l'entrepreneur préfère renouveler ses véhicules tous les 5 ans ; « parce qu'un camion doit travailler et que l'activité forestière sollicite fortement les lames de suspension et les freins », précise le chef des ventes Scania. Aussi la maintenance tient-elle une place de choix dans la stratégie d'entreprise. Doté d'un atelier intégré, Pierre Rochatte opte, dès qu'il le peut, pour la délégation de maintenance avec, en partenaire après-vente, l'atelier Scania Vosges Poids lourds situé à Chavelot (88). Ce choix de maintenance déléguée concerne notamment les Scania sixcylindres, avec un contrat qui comprend 3 ans de garantie + 2 ans sur les moteurs, boîtes de vitesses et ponts. « Grâce à ce service, Scania nous fournit les pièces d'origine et suit les entretiens. De notre côté, nous optimisons les immobilisations au plus près de notre planning d'exploitation », commente Pierre Rochatte.



- 4,3 millions d'euros de CA
- 23 collaborateurs dont 20 conducteurs, 1 mécanicien, 2 administratifs
- 20 véhicules, dont 10 Scania, du six-cylindres au V8

LE TRAVAIL EN FORÊT

Le chargement des grumes terminé, Hervé Diruit replie sa grue Loglift de 25 t.m. « La cabine S du Scania V8 a été reprise à cet effet pour intégrer le bras de grue au toit », montre-t-il. Il utilise les discrets et astucieux rangements de sa remorque, sur laquelle il a même fait graver les prénoms de ses deux garçons. Tandis que le Scania 6x4 V8 repart en direction de la scierie pour déposer les grumes, son conducteur explique passer la moitié de son temps en forêt; « comme le grand patron, Claude », s'amuse-t-il, qu'il salue au passage sur la route. Drôle d'histoire... Le fondateur des Transports Rochatte, Claude Rochatte, a toujours conduit son camion tout en gérant l'entreprise avec son épouse. C'est donc sans surprise qu'il continue aujourd'hui d'arpenter la forêt à bord d'un Scania V8 de 650 ch; « même s'il conserve un regard sur les affaires, c'est un retour aux sources pour lui. Pour l'anecdote, il est au volant du dernier Scania V8 livré en boîte manuelle », sourit Pascal Pierre.

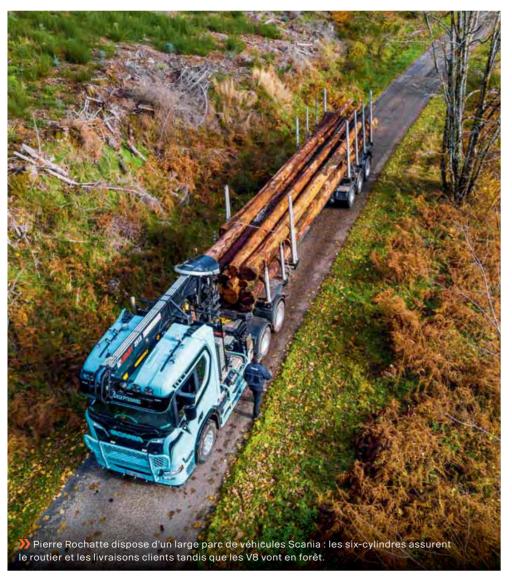
Dès que nous le pouvons, nous optons pour une délégation de maintenance. Scania nous fournit les pièces d'origine et suit les entretiens."

Pierre Rochatte, dirigeant des Transports Rochatte et Transpois Grand Est











Qu'est ce qui caractérise ce client pour vous ?

C'est une entreprise du transport de bois en avance sur son secteur. Pierre Rochatte sait tirer parti des atouts techniques du matériel. Il déplace les lignes en imaginant un matériel polyvalent qui livre les grumes et porte du fret. Il sait diversifier ses véhicules pour investir de nouveaux segments, je pense aux bennes à fonds mouvants pour le transport des déchets de scierie ou aux porte-chars pour le transport des engins forestiers... Il est de ces entrepreneurs à l'avant-garde!

Quelles relations entretenez-vous?

Cela fait une dizaine d'années que Pierre Rochatte a repris la gestion de l'entreprise familiale, et notamment de son matériel. Il a le sens du coût d'exploitation au kilomètre, ce qui l'amène à choisir ses partenaires non pas sur le prix, mais sur des critères de fiabilité ou de capacité à proposer du sur-mesure. Que ce soit Scania ou Friederich, le carrossier, nous avons la même grammaire que Pierre Rochatte.

Comment se passe votre collaboration?

Je connais leurs attentes, mais aussi leur activité. Lors d'une commande, nous n'avons pas systématiquement besoin de nous voir, je sais comment adapter les rapports de pont des véhicules selon leur terrain de travail. Et puis, je n'hésite pas à me rendre chez Friederich pour travailler les prédispositions de carrossage. Par exemple, nous préparons déjà les optimisations de carrossage des années à venir avec les prédispositions au déplacement d'organes à prévoir en sortie d'usine... C'est une collaboration qui fait avancer tout le monde!

