

» TROUVER LES BONS LEVIERS DE MOTIVATION

Signataire CO₂ avec Tred Union, la PME familiale prend en 2012 un virage très technologique: optimisation cartographique, affichage des courbes de froid en temps réel, et éco-conduite assistée par télématique. Bruno Robert nous explique ses méthodes, et l'enjeu pour l'entreprise.

» **L'OT** : Les Transports Bruno Robert (Contres, 41) viennent de signer la Charte de l'Ademe, en mars 2012, pour un « engagement volontaire en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ ». Quels sont vos principaux axes d'action ?

B.R. : Mon premier axe est l'éco-conduite. C'est sur ce point que j'ai le plus de résultats à attendre. J'espère réduire ma consommation moyenne de 34,1 à 32 l/100. Sachant que ma flotte de 85 moteurs parcourt 11 millions de kilo-

mètres par an, et qu'un litre gagné représente une économie annuelle de 130 000 €, l'enjeu est phénoménal. En termes de carburant, nous allons dégager une économie de 783 000 litres sur 3 ans, ce qui représente un volume de 2086 tonnes de CO₂.



« Mes 100 conducteurs sont en cours de formation depuis le mois de mars, jusqu'en mai 2012 »



100 conducteurs sont en cours de formation depuis le mois de mars, jusqu'en mai 2012. Chacun passe un stage de conduite rationnelle d'une demi-journée

« JE PRÉVOIS UN SYSTÈME DE PRIMES PROGRESSIVES EN FONCTION DES PERFORMANCES. LE BONUS SERA ANNUEL, ET ATTEINDRA 1000 € ET PLUS. »

» **L'OT** : Comment allez-vous procéder ?

B.R. : Mes 100 conducteurs sont en cours de formation depuis le mois de mars, et cela jusqu'en mai 2012. Chacun passe un stage de conduite rationnelle d'une demi-journée, sur notre site de Contres. C'est la première étape d'une stratégie de long terme visant à mieux exploiter la flotte Bruno Robert et à réduire les consommations de gazole.

Je sais que ce premier stage devra, pour être efficace, être suivi de « piqûres de rappel ». Mon fils Jonathan, qui est directeur technique de l'en-

treprise, va suivre un apprentissage plus poussé de trois jours, afin de prendre le relais auprès des chauffeurs dans les mois à venir.

Il sera aussi nécessaire d'intéresser le personnel roulant aux économies réalisées. C'est pourquoi je prévois un système de primes progressives en fonction des performances de chacun. Le bonus sera annuel, et conséquent. Il atteindra 1000 € et plus. Un compteur mensuel s'affichera sur les fiches de payes, pour motiver vraiment les personnes. Tous se verront établir un objectif personnel.



» CHIFFRÉ

- » 16 M€ de chiffre d'affaires 2011
- » 85 moteurs
- » 250 cartes grises
- » Objectif de réduction de 2086 tonnes de CO₂

j'utilise le système Infomax de Renault Trucks. Le principe : on se branche sur un poids lourd avec un ordinateur portable et un câble pour télécharger des données telles que l'utilisation de la pédale de frein, le temps de moteur tournant à l'arrêt, et des dizaines d'autres paramètres. Les informations apparaissent dans le logiciel du constructeur, sous forme de rapports et de graphiques très complets, à partir desquels on peut analyser le profil de conduite d'un chauffeur. Mais comme il est fastidieux de détailler cela pour toute une flotte, j'ai besoin d'un filtre pour identifier les mauvaises « consos » à corriger, et les chauffeurs qui s'y rattachent.

Le système embarqué et Infomax sont donc complémentaires.

» L'OT : Avez-vous évalué ces investissements ?

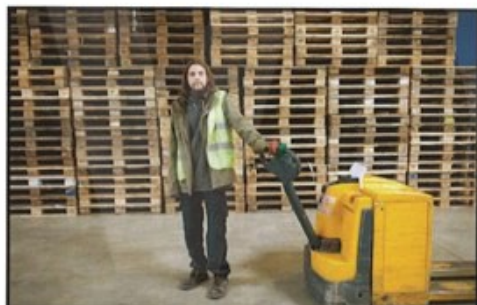
B.R. : Le coût pédagogique est de 690 € HT par jour sur 50 jours, soit 34 500 €. Le manque à gagner en termes

d'heures de travail compte encore pour 300 € par jour et par personne. A cela, il faut ajouter des investissements informatiques, nécessaires pour évaluer ce que

consomme individuellement un chauffeur. Je prévois 42 000 € sur ce poste matériel.

» L'OT : Il s'agit de connecter de l'informatique embarquée au bus CAN d'un véhicule, pour transmettre à distance les données techniques...

B.R. : Tout à fait. Mes véhicules sont déjà équipés de boîtiers GPS-GPRS connectés aux chronotachygraphes. Je fais maintenant développer par notre prestataire BSAI (Blois) une liaison filaire avec les moteurs. Parallèlement,



Bruno Robert, chef d'entreprise et sa fille Julie.



Membre du groupement Tred Union, la PME familiale a signé la Charte CO₂ de l'Ademe en mars 2012.

» L'OT : Concernant l'optimisation des itinéraires, comment êtes-vous organisé ?

B.R. : J'ai déjà travaillé sur les trajets en 2007 et 2008. A l'époque, cela m'a permis de

maintenir le poste carburant alors que mon CA progressait de 10 %.

» L'OT : Vous utilisez un logiciel d'optimisation ?

B.R. : Non. J'ai une approche mi-informatique mi-manuelle de l'analyse des plans de tournée. Il est difficile d'automatiser complètement le transport de lots et de lots partiels, car

chaque cas est différent. En revanche, une aide à la décision est nécessaire. L'exploitation travaille sur le logiciel G Trans de MGS (qui gère une base de donnée



Notre monde évolue...
nos solutions de transport aussi !

Tred Union, groupement de transporteurs routiers et logistique, constitue une nouvelle alternative.

- TRED UNION ÉCO-RESPONSABLE : en engageant ses adhérents transporteurs dans la démarche de la charte CO₂.
- TRED UNION, UN ÉCO-SYSTÈME : l'unité de notre réseau garantit à nos adhérents et partenaires un transport durable,
- TRED UNION ÉCO-NOMIQUE : nos clients apprécient la compétitivité de solutions pensées pour eux,
- TRED UNION ÉCO-LOGIQUE : en optimisant nos taux de remplissage, nous rendons service à l'environnement,
- TRED UNION, UN ÉCO-TOURNANT :

RENDEZ-VOUS
AU SITL 2012
STAND M49
POUR RÉALISER VOTRE
BILAN CO₂



L'exploitation travaille sur le logiciel G Trans, interfacé avec l'application de gestion de flotte Geo. Les données GPS apparaissent sur une carte à côté du planning. Cela donne une vision globale de la flotte, ou réduite à certains flux.

AS400). G Trans est interfacé avec l'application de gestion de flotte Geo de l'éditeur BSAI. Les données GPS apparaissent donc sur une carte à côté du planning. Cela donne une vision globale de la flotte, ou réduite à certains flux : les allers, les retours, les retours de palettes... Avec des codes couleurs, on identifie rapidement les voyages problématiques à optimiser. Notez que j'ai engagé un partenariat privilégié avec mon éditeur informatique. Je ne paye pas les développements demandés, mais je participe activement à l'amélioration des fonctionnalités mises.

» L'OT : Reste-t-il encore des points à améliorer ?
B.R. : Sans doute. Nous pou-

vons encore gagner 5% sur les kilomètres, notamment en gérant mieux les découchés. Depuis quelque temps nous proposons aux chauffeurs de dormir dans leur cabine quand ils ont plus de 30 km

à parcourir pour rentrer chez eux ou à Contres. Le gain sur le carburant compense largement le prix de la nuit et des repas. Dans cette démarche, la cartographie numérique facilite



Bruno accède sur son Black Berry à l'essentiel des données : les alertes sociales, les temps de service et la localisation des véhicules sur une mini-carte GoogleMaps.

l'évaluation des distances entre les destinataires, les camions et les domiciles des chauffeurs.

» L'OT : Il n'a jamais été aussi facile de visualiser graphiquement des données statistiques d'aide à la décision, sur PC ou sur smartphone. Comment les exploitez-vous, en tant que chef d'entreprise ?
B.R. : Comme mes logiciels sont « délocalisés » sur un serveur et disponibles via internet, j'accède sur mon Black Berry à l'essentiel des données : les alertes sociales, les temps de service, et la localisation des véhicules sur une mini-carte GoogleMaps. Par ce biais, je peux envoyer des commandes par texto à mes chauffeurs. Trop d'infos

« NOUS PROPOSONS AUX CHAUFFEURS DE DORMIR DANS LEUR CABINE QUAND ILS ONT PLUS DE 30 KM À PARCOURIR POUR RENTRER. LE GAIN DE CARBURANT COMPENSE LARGEMENT LE PRIX DE LA NUIT ET DES REPAS. »

tué l'info, mais les représenter sur une carte permet de repérer rapidement les dysfonctionnements, et les réponses possibles. On peut se concentrer sur l'essentiel.

» L'OT : Rendez-vous ces données disponibles à vos clients ?

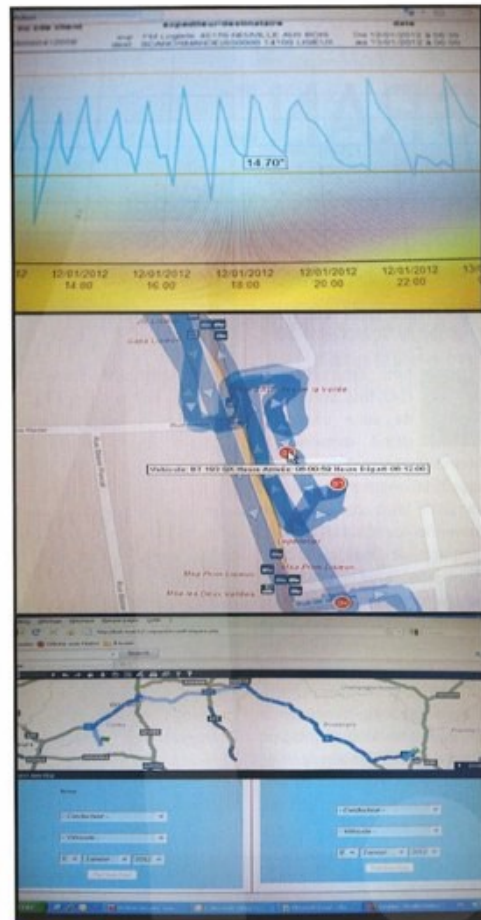
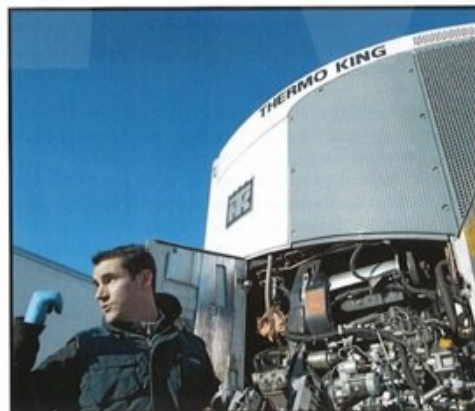
B.R. : C'est même un de mes principaux axes de développement. La représentation cartographique des marchandises est riche de sens au niveau commercial. Via mon site internet - www.info-bob.com - je donne à mes chargeurs un accès à la cartographie Geo, avec un identifiant et un mot de passe. Cela les autorise à visualiser « leurs » camions en temps réel, et les informations associées aux livrai-

sons. Ils peuvent aussi fournir un accès limité à leur propre client, pour qu'ils suivent la progression d'un voyage qui lui est destiné.

Concrètement, mes clients visitent GeoPlus quand ils veulent, certains quotidiennement, d'autres moins souvent. Cela les rassure, et leur évite de nous appeler pour suivre leur commande. Ils peuvent poser une question en ligne, et nous répondons sous 15 minutes.

» L'OT : En janvier 2012, vous avez enrichi votre application cartographique d'un suivi de la chaîne de froid en temps réel. Expliquez-nous cela.

B.R. : En remorque, des capteurs de température associés à un boîtier GPS-GPRS trans-



Des capteurs de température associés à un boîtier GPS-GPRS transmettent leurs relevés toutes les 15 minutes. D'un clic sur la carte, les courbes de froid apparaissent.

mettent leurs relevés toutes les 15 minutes. D'un clic sur la carte, les courbes de froid apparaissent. Si d'autres transporteurs fournissent ces informations à la demande, nous sommes les premiers à proposer un accès permanent, systématique. C'est une innovation qui vaut quelque chose auprès des industries

alimentaire et pharmaceutique, par exemple. Quand un chargement vaut 200 000 € ou un million d'euros, son propriétaire tient à le suivre pas à pas. S'il est difficile de vraiment monétiser un tel service, cela me permet au moins de conserver ses parts de marché, et de fidéliser une clientèle directe. ■ W. M.