



Constructeurs de VI

Un avenir radieux !

Indispensable pour tirer la quintessence des moteurs Euro VI, l'écoconduite a encore de beaux jours devant elle. Car même avec un prix du gazole au plus bas, il serait dommage de ne pas l'utiliser pour économiser du carburant, mais aussi réduire simultanément les coûts de fonctionnement. Tour d'horizon.

DOSSIER RÉALISÉ PAR NICOLAS LE FRANÇOIS. PHOTOS : DR.

Cette année, nous allons avoir des nouveautés à la fois sur le produit mais aussi en matière de formation et de suivi pour tout ce qui concerne l'écoconduite. La plupart arriveront en septembre/octobre", promet Jean-Marc Celsa, responsable du produit, des homologations et démonstrations chez Iveco. Par exemple, depuis le lancement du Stralis, notre système de suivi DSE (Driving Style Evaluation) nous permet de prolonger les effets de la formation sans pour autant se substituer à celle-ci. Ce qui est très intéressant avec la télématique embarquée, c'est que l'on est capable d'analyser une dizaine de paramètres, comme la charge, le profil de la route, le manque d'anticipation, l'utilisation de la boîte, des freins, du ralentisseur, de

l'accélérateur, entre autres. On peut ainsi conseiller les conducteurs en temps réel, mais une formation de départ reste absolument obligatoire. Et puis l'avenir est déjà là avec notre Eco Switch, une clé que l'on peut laisser au chauffeur dans le cas de changement fréquent de conducteur sur un même camion et qui permet de basculer en mode Eco, procurant des accélérations et des passages de rapport très souples favorisant l'économie. Un système particulièrement intéressant en fin de tournée quand la fatigue entraîne une moindre concentration au volant. Aujourd'hui pour manœuvrer un Euro VI une formation à l'écoconduite est absolument indispensable, car en dix ans les véhicules sont devenus bien plus performants mais également plus difficiles à exploiter."

ALLER DANS LE DÉTAIL DE FAÇON TRÈS PRÉCISE

Chez Mercedes on est également bien conscients du rôle de l'électronique dans l'écoconduite, comme le confirme Pierre Lussier, responsable FleetBoard de la marque : "Ce qui change beaucoup aujourd'hui c'est que l'on est capable d'analyser très finement la façon dont le chauffeur utilise le véhi-

cule. Il est noté sur 10 et on ne s'occupe plus de la consommation, car s'il conduit bien sa consommation sera la meilleure possible. On peut aller ainsi dans le détail de façon très précise et appeler tout de suite un chauffeur afin de le conseiller en direct sur sa conduite. Le formateur peut ainsi vérifier sur écran les performances de tous les chauffeurs. Et le côté intrusif du sys-

Jean-Marc Celsa, responsable produit chez Iveco..

tème est souvent compensé par des primes allouées par les patrons si les performances sont bonnes. Nous dispensons d'ailleurs une formation spécifique destinée au domaine du TP, car la situation est très difficile dans ce domaine d'activité et il faut donc réduire les coûts d'exploitation au maximum, principalement sur le carburant. Or on s'aperçoit que la plupart des chauffeurs sont à 99 % de leur temps de conduite en mode Offroad alors que l'approche de chantier ne représente que 10 % de leur durée de conduite. L'écoconduite a un bel avenir car avec Euro VI les camions et les transmissions ont été revus et sont les plus efficaces du marché. Mais il faut que le chauffeur sache parfaitement utiliser ce que l'on met à sa disposition."



Pierre Lussier, responsable FleetBoard de Mercedes.



Le formateur vérifie en direct et sur écran les performances des chauffeurs.

Le Daf Ecodrive
Tour forme de 250
à 300 conducteurs
d'avril à juin.



► "IL Y AURA TOUJOURS DE LA FORMATION À L'ÉCOCONDUITE"

Chez MAN, Yann Brix, responsable formations transverses, commerce et écoconduite, partage cette analyse : "Il y aura toujours de la formation à l'écoconduite car nous sortons continuellement de nouveaux systèmes qui doivent être appris et compris pour la meilleure utilisation de nos camions. C'est pourquoi l'écoconduite a encore de belles années d'autant qu'avec les véhicules connectés, la route va changer. C'est aussi la raison pour laquelle l'analyse des paramètres doit être de plus en plus précise. Pour notre part, nous surveillons une dizaine de paramètres en plus de ceux pour la consommation et nous faisons une analyse par téléphone des points qui posent problème. C'est ce que nous appelons le MAN coaching. Car le suivi doit en effet se faire dans les règles de l'art, mais il faut y associer les conducteurs afin que cela ne soit pas perçu par eux comme une punition. Mais nous formons aussi nos vendeurs durant quatre jours à la MAN Business School (cf. TI n°509) pour leur permettre de brosse complètement les services liés à l'écoconduite et faire d'eux des experts que nous appelons Profidriv-ers. Ainsi, en 2015, entre

eux et nos clients, nous avons réalisé un peu plus de 2400 formations." Samuel Cablant, directeur marketing de Daf, croit également beaucoup en l'avenir de l'écoconduite : "Les camions sont de plus en plus compliqués alors que parfois les conducteurs se sentent moins impliqués qu'auparavant. Sur nos camions, la technologie continue de progresser."

LE COACHING À DISTANCE

"L'arrivée de la nouvelle gamme Euro VI en France en 2013 a marqué un bond en ce domaine avec l'apparition continue de nouveaux systèmes, comme l'EcoRoll en 2015, la deuxième génération du Predictive Cruise Control, l'AS tronic et ses changements de rapports prédictifs ou encore l'AEBS, sans oublier des freins moteurs et des ralentisseurs plus puissants.



Scania va présenter une nouvelle offre à l'automne.

Aujourd'hui, la conduite prédictive et la formation qui va avec sont obligatoires pour maîtriser toutes ces technologies. La mise en mains des véhicules est encore plus importante et c'est aussi la raison pour laquelle nous formons tout notre réseau afin qu'il puisse ensuite former nos clients. Depuis 2009 nous avons confié ces activités de formation à l'écoconduite à CGI Formation, une société extérieure dont les moniteurs sont formés par DaffTrucks NV et parallèlement nous avons mis en place le Daf Ecodrive Tour qui tourne sur toute la France d'avril à juin et forme de 250 à 300 conducteurs chaque année. Et depuis l'année dernière nous développons beaucoup le coaching à distance. Grâce à la télématique, CGI analyse les performances d'un conducteur dans les quinze jours qui ont suivi sa formation et est capable de le conseiller en direct, puis de lui faire parvenir, ainsi qu'à son patron, un rapport par mail. Le conducteur peut aussi recevoir des liens Internet qui lui permettront de réviser. Tout ceci montre que l'écoconduite a un bel avenir." Chez Scania également on ne mésestime pas l'importance de l'écoconduite. La preuve ? Un travail de refonte de l'offre existante est en cours, qui sera finalisé à l'automne

Lenormant offre la formation écoconduite à ses clients

Fort de 650 salariés le groupe Lenormant a réalisé en 2015 un chiffre d'affaires de 128 millions d'euros en vendant 250 camions ainsi que 560 utilitaires dont 260 neufs et 300 d'occasion. En 2016, son Pdg Olivier



Lenormant offre à ses clients, acheteurs d'un camion neuf, un programme complet Fuel économie qui inclut une formation à l'écoconduite ainsi qu'un suivi personnalisé durant un an. En plus de la mise en mains classique, le conducteur attiré du véhicule est formé selon ses conditions habituelles de travail puis est suivi pendant un an à travers un coaching individuel personnalisé. Un suivi effectué grâce à la télématique embarquée tandis que le retour d'information se fait via Internet et smartphone pour une réactivité maximum. Un récapitulatif téléphonique mensuel ainsi qu'un rapport hebdomadaire détaillé par mail sur sa consommation font également partie du programme. L'ensemble de ces prestations étant assuré par l'organisme Formatruck qui entretient des rapports privilégiés avec le groupe Lenormant. De quoi générer, selon Formatruck, jusqu'à 15% de gain de consommation ainsi qu'une usure moindre des freins, pneus et transmission, sans oublier une sinistralité en baisse.

"Le conducteur peut également recevoir des liens Internet qui lui permettront de réviser."

de cette année. Il s'accompagnera d'un mailage territorial renforcé afin de répondre aux demandes des clients. Le panel de formation devrait être plus large que l'actuel, une évolution que la marque estime incontournable avec la connectivité des véhicules et l'envie de procurer aux clients des économies d'exploitation toujours plus importantes. Logiquement les services liés à l'informatique embarquée et à la formation à la conduite sont donc regroupés dans un service commun. L'écoconduite restant une priorité, comme le confirme Yves Thépault, directeur après-vente de la marque : "Évidemment, l'écoconduite reste une offre déterminante dans le portefeuille de formations

qui seront proposées. Alors que les consommations affichées par les Scania, et notamment nos moteurs 13 litres Euro 6, font beaucoup parler d'elles, nous souhaitons aller encore plus loin. Les formations à l'éco-conduite visent à creuser l'écart en accompagnant les conducteurs Scania afin qu'ils tirent la quintessence de la technologie Scania." Parallèlement des formations spécifiques sont prévues comme celles dédiées à la conduite de véhicules spéciaux, à la prise en mains des camions, cars et bus, ainsi qu'à celles des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs pour lesquels les plages d'utilisation et les courbes de couple nécessitent un apprentissage spécifique. ■