

JANVIER

VOLVO TRUCKS SE MET AU GAZ NATUREL (LNG)

FÉVRIER

DAF EN FORCE DANS LE TP

MARS

QUALCOMM TRAQUE LES SEMI-REMORQUES

AVRIL

UNE SEULE FACTURE AVEC EUROTOLL

MAI

SCANIA ET MERCEDES CONCRÉTISENT EURO 6

JUIN

RENAULT TRUCKS À L'ÉCONOMIE AVEC OPTIFUEL

JUILLET

NOUVELLE GÉNÉRATION DE L'INUSABLE DAILY

AOÛT

AS24 (GROUPE TOTAL) SONNE L'ALERTE

SEPTEMBRE

LES EUROCOMBIS TOUJOURS EN TEST CRITIQUE

OCTOBRE

DES HYBRIDES EN ROUTE POUR L'IMAGE

NOVEMBRE

VOLKSWAGEN FAIT COUP DOUBLE AVEC MAN

DÉCEMBRE

44 TONNES ET LE 6^e ESSIEU FANTÔME

L'ÂGE TACTILE

La fin du PC de bureau a-t-elle sonné ? Pas encore, mais l'avenir s'annonce sombre pour ces grosses machines peu mobiles. En 2010, le principal outil d'accès à l'information était encore un ordinateur fixe ou mobile. En 2011, les ventes conjuguées de smartphone et de « tablettes » les ont surpassés (480 millions contre 380 millions d'unités dans le monde*), ces dernières opérant la plus forte progression. L'essor des iPad et autres écrans tactiles fonctionnant sous Window 7, et de plus en plus, sous Android, est rapide dans le monde professionnel. C'était évident au dernier salon Solutrans : les fabricants de GPS et les éditeurs informatiques proposent un accès à une plateforme *via* Internet. A l'approche de Noël, les décideurs, déjà tous équipés de PDA et, bientôt, de tablettes, peuvent gérer leurs données de transport n'importe où et en temps réel. Ils ne demandent pas des applications complexes, mais des « apps » ciblées, avec les positions des véhicules, des alertes sociales, des offres de fret, etc. Le BlackBerry, encore très présent, semble déjà dépassé. Tout va vite. Si les « tablettes » visent les patrons et les commerciaux, les PDA tactiles et les terminaux équipent les opérateurs, les chauffeurs livreurs, à mi-chemin entre logistique et transport, entre



MARJČOVIĆ

BtoB et BtoC. Qu'ils soient adaptés aux travaux « indoor » (réception, mise en stock et expédition de produits) ou « outdoor » (livraisons de colis et maintenance), les smartphone professionnels affichent des performances dignes des petits ordinateurs de bureau. Avec leurs processeurs multitâches de 1 GHz et leur mémoire vive de 500 Mo, les terminaux sont hyperréactifs. De plus en plus compacts et légers, ils adoptent les dernières évolutions de l'électronique, des systèmes d'exploitation et des communications sans fil. En entrepôt, les terminaux fonctionnent en Wifi. Ils peuvent basculer automatiquement d'un réseau à un autre et sont souvent liés à une imprimante portable par liaison Bluetooth. À l'extérieur, ils transmettent et reçoivent des données par communications radio GSM-3G. Dans les deux cas, l'objectif est clair : construire un lien informatif en temps réel entre le terrain, la direction opérationnelle et ses partenaires.

WILFRIED MAISY

* The Economist (octobre 2011)

1^{er} TRIMESTRE 2011

JANVIER À MARS

Man. L'opération « Efficient Line » comprend une offre en tracteur, un outil de contrôle des consommations et de la conduite, une formation des conducteurs et un contrat de maintenance. Le modèle est un

tesse engagé d'un poids lourd en temps réel. L'exploitation est informée *via* un boîtier de communication GPS-GPRS Link 300/310 et une liaison Internet au portail de gestion WebFleet. Sur lequel un « tableau de bord » informatique transcrit en graphiques le carburant consommé, ainsi que le volume gaspillé, lié no-



Le TGX, ici avec cabine mi-haute XLX et moteur D20 Euro 5 de 440 ch.

TGX d'empattement 3,60 m, à cabine mi-haute XLX, à moteur D20 Euro 5 SCR de 440, 480 ou 400 ch et variante EEV, boîte de vitesses Tipmatic automatisée avec logiciel Profi (mode auto et manuel) ou Fleet (mode auto seul) ainsi que des accessoires aérodynamiques, des options d'allègement et des pneus basse consommation. Le tarif du tracteur Efficient Line représente une économie de 4500 euros par rapport au prix normal de l'ensemble. Le boîtier d'analyse Man Telematics fournit les données d'exploitation, une appréciation sur le mode de conduite sous forme de bilan énergétique pour chaque critère et assure la géolocalisation. Man propose également une sensibilisation de groupe à la conduite économique Profidrive avec des phases théoriques et pratiques. Le boîtier Telematics et la formation Profidrive peuvent être intégrés dans le contrat d'entretien Ecofuel pour 100 euros par mois.

TomTom. Le boîtier embarqué Eco Plus fournit la consommation de carburant, le nombre de tours/minute et le rapport de vi-

tement au temps de moteur tournant au ralenti. Le logiciel traduit ces données en émissions de CO₂.

Sogestmatic. L'équipementier de gestion sociale et du carburant annonce la création de nouveaux services liés au traitement des temps routiers. Archiply Scan permet de numériser des disques analogiques et d'envoyer les fichiers *via* un réseau local (LAN) ou étendu (WAN) de type Internet. Il comprend un petit scanner mono disque. Le programme de traitement des données Tempro assemble différentes sources pour les analyser et les retransmettre par mail sous formes de rapports.

Volvo. Le groupe suédois associe le gaz naturel (méthane) et le gazole dans un moteur diesel. Le gaz naturel est stocké sous forme liquéfiée (LNG) pour assurer une autonomie compatible avec un trafic régional et national. Le moteur reste un diesel, le gazole injecté amorce la combustion, le gaz insufflé à l'entrée du collecteur d'admission fournit la puissance. Les composants

gaz (réservoir, injecteurs, unité de gestion) viennent des États-Unis où la technologie est largement éprouvée. Malgré le surcoût du véhicule (estimé aujourd'hui à 35 000 €) certains pays d'Europe sont demandeurs. Compte tenu du prix du carburant LNG, l'amortissement est estimé à deux ans en Angleterre et quatre ans en Suède. Le méthane peut aussi provenir de filières renouvelables, sous forme de biométhane. Volvo Trucks France procède à l'homologation d'un prototype, mais la fourniture de LNG dépend de sociétés comme GNV filiale de GDF Suez.

Daf. TP Force est le nom que Daf donne à sa gamme de véhicules pour les chantiers. En plus des châssis cabine 4x2, 6x1 et 8x1, celle-ci inclut des véhicules carrossés en benne ronde et benne par Cif et Meiller et en bras hydraulique par Dalby et Guima (configuration prédéterminée, tarification globale et documentation commune). Un moteur, le MX de 12,9 litres à 360, 408 et 460 ch avec toujours le « vrai frein Jacobs » à décompression, deux boîtes de vitesses ZF manuelle 16 rapports ou As-Tronic robotisée 12 rapports (modes route et tout-terrain) une seule cabine, la CF. Un châssis 8x4 allégé FADM est créé pour le transport du béton. Il n'existe pas de traction intégrale mais l'accord passé entre Daf et Iatra pour la fourniture de ce dernier de moteurs MX et de cabines CF permettra à Daf d'aborder le marché des 6x6 et

8x8, au moins pour les applications extrêmes car la technologie Iatra est très sophistiquée avec des demi-arbres oscillants de part et d'autre d'une poutre centrale tubulaire.

BPW. Dans la semi-remorque, BPW élargit son offre. Après les essieux, les suspensions, les freins et leur commande électronique, l'équipementier allemand propose des roues en aluminium forgé EcoWheel développées avec la société Otto Fuchs, dans les dimensions standard, avec déport 0 et 120, en finition alu brossé ou poli. Autre nouveauté, le faisceau d'éclairage Intelligent Trailer Net (IT Net) conçu pour les LED et qui réduit de 25 % le temps d'installation sur la remorque. De nouvelles fonctions enrichissent la centrale Eco Tronic : Assembly Data Management (ADM) permet une identification rapide des pièces de rechange, Road Condition Monitoring (RCM) met en mémoire les sollicitations des freins et des suspensions et fournit le bilan des contraintes endurées (intéressant pour les loueurs et la revente en VO). Brake Performance Monitoring (BPM) permet de vérifier l'harmonisation du freinage de la semi-remorque et du tracteur.

Giraudon. Le carrossier d'Yssingeaux (43), spécialisé dans les fourgons de livraison pour utilitaires, propose une caisse CUB (Clean Urban Box) en matériau thermoplastique plus léger que le contreplaqué stratifié, aussi résistant et recyclable en fin de vie.



Une caisse CUB (acronyme de « Clean Urban Box ») utilisant un matériau thermoplastique.