

TRM LE GUIDE

Par TRANSPORTISSIMO.COM

Guide technologique du transport routier de marchandises

Ouvrage
semestriel
défendant
l'expertise
des flottes

02
mars
2018
25 €



À LA UNE
**PROTECTION
DES DONNÉES,
DÉMATÉRIALISATION
ET TRAÇABILITÉ...**

*Comment
s'en débrouiller?*

EXCLUSIF
*Le classement
télématique :*

—
115 flottes de plus
de 100 ordinateurs
embarqués

REPORTAGES
grand format

—
Gardon Frères,
Blondel, Premat,
Gandon,
Picq & Charbonnier,
Laurent Pelliet... Leurs
clés de compétitivité!

**GUIDE
D'ACHAT**
85 Fiches
fournisseurs
référéncés

TOUTES LES SOLUTIONS: LIS France déploie son TMS • Here Tracking suit le fret • Zebra lance le terminal TC25 • EON trace le froid avec Blue Tree Systems • Renault Trucks: enfin la gestion de flotte sur mobile • Ubcom: peut-on sécuriser le SI transport ?



Gestion de flotte

GANDON : L'HISTOIRE D'UNE INFORMATISATION CONTINUE

©Renaud Chasle

Spécialiste du transport de produits pharmaceutiques sous température dirigée, Gandon multiplie les technologies pour garantir le maintien et la traçabilité des températures mais aussi pour optimiser la planification et l'envoi des missions.

« **D**u statut de petit transporteur mayennais, Gandon est passé dans le top 3 des spécialistes du transport sous température dirigée de produits pharmaceutiques et ce grâce à notre haute technicité ». N'interprétons pas mal le propos de Joël Gandon, président des transports éponymes, qui reconnaît devoir énormément à ses collaborateurs mais aussi à ses clients et dont la fierté sincère à l'égard de son entreprise reste des plus modestes. Derrière sa gouaille et son franc-parler se cache la passion du métier. « Le transport, je suis tombé dedans tout petit et je suis aussi passionné de technique », explique-t-il lors de notre rencontre au siège de l'entreprise à Mayenne. Pour preuve, il collectionne les « gadgets technologiques » de type Radiocom 2000, premiers téléphones Nokia ou autres boîtiers télématiques de première génération qu'il garde à portée de main dans son bureau.

Sa fierté il la doit à la réussite de son entreprise qui compte aujourd'hui 270 collaborateurs répartis sur

cinq sites, une flotte de 400 cartes grises et 18 000 m² de surface d'entrepôt, et a généré en 2017 un chiffre d'affaires de 26 millions d'euros. « Nous opérons nos activités de transport et logistique principalement dans trois secteurs : l'industrie, l'imprimerie et le cœur de notre métier qui est le transport de produits de santé pour 60% », décrit Joël Gandon. « Historiquement la Mayenne bénéficie de la présence des laboratoires GSK, l'une des deux seules usines au monde dans laquelle on fabrique de la pénicilline. En 1985 on a démarré l'activité Pharma avec un premier camion frigorifique qui, pour l'anecdote, servait à produire du chaud afin d'éviter le gel des produits pendant le transport. On a travaillé pour les laboratoires locaux puis progressivement on a développé l'activité avec une implantation à Paris, puis à Caen, à Erreux et depuis 4 ans à Lyon. Aujourd'hui on travaille pour 6 des 10 plus grands groupes pharmaceutiques mondiaux. On opère le transport de vaccin en 2-5 °C depuis les usines et sites de production vers les grossistes tels CERP, ECP,

Alliance, Felix Pharma et en 15-25° de médicaments au niveau national et partout en Europe via le réseau PLAN Europe ». Pourtant le dirigeant a choisi de se spécialiser sur un marché particulièrement difficile, avec des donneurs d'ordres exigeants, des marchandises à forte valeur ajoutée et des enjeux sociaux humanitaires importants. « Notre réussite et le fait que Gandon soit reconnu pour le transport de produits pharmaceutique, on le doit à notre technicité ! Nous avons au fil des ans équipé l'exploitation, la flotte et les entrepôts avec des outils informatiques de pointe: EDI, TMS (OMP), géolocalisation (Astrata), suivi des températures (Idem Telematics), portail web client, véhicules multi-températures, verrouillage à distance des portes arrière, etc. C'est une nécessité pour atteindre le niveau d'exigence des clients mais également une force pour l'image de l'entreprise. Ça ne suffit pas d'être parmi les leaders du transport pharma, il faut sans cesse continuer d'innover pour rester dans la course et accessoirement dégager une marge. Ce n'est pas simple car on paye souvent le prix fort sur des nouvelles technologies mais ça permet de rester en avance dans le domaine, de ne pas faire du produit lambda. Souvent on parle de technique avant de parler prix avec les clients ».

DES TECHNOS DÉDIÉES AU FROID

De technicité, l'entreprise en regorge. Le parc est renouvelé tous les 5 ans avec des véhicules aux dernières normes anti-pollution. Les semis multi-températures, qu'elles soient Chereau, Lamberet ou Schmitz, sont toutes équipées de terminaux DataCold reliés aux groupes frigo Carrier Transicold et d'une solution d'Idem Telematics avec sondes de température pour enregistrer et transmettre les données de froid. « Avant chaque transport le conducteur imprime

avec le DataCold un ticket qu'il donne au client avec la température dans la semi. À l'exploitation on édite le graphique des températures pendant le transport et à la livraison on fournit les courbes de température au destinataire de façon à libérer le produit le plus rapidement possible. Ensuite on conserve les données de traçabilité pendant 5 ans pour toutes les opérations. À tout moment, en cas d'écart de température, le système déclenche une alerte et une alarme sonore », décrit Joël Gandon. En

cabine les conducteurs utilisent le terminal OmniEpxress d'Astrata pour les anciennes générations et le nouveau DriverLine en cours de migration qui assure la connectivité du véhicule avec l'exploitation. Astrata a équipé ses terminaux embarqués d'un bouton panique qui permet au conducteur de prévenir l'exploitation en cas de risque pour sa personne. De plus le boîtier télématique remorque est connecté au boîtier tracteur qui assure le transfert des données vers l'exploitation via un seul réseau.

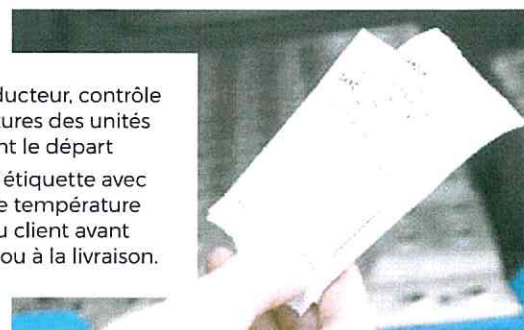
LE GESTIONNAIRE PERSONNEL DU CONDUCTEUR

« L'appareil en cabine fonctionne comme une tablette tactile, c'est simple, intuitif et performant », explique David Raemaekers, conducteur depuis 5 ans chez Gandon. « Via la connexion au tachygraphe j'ai accès à tout le détail des temps de travail et de disponibilité restante. C'est mon gestionnaire personnel qui me dit tout ce que je fais au cours de la journée. L'affichage sur le terminal est plus pratique que sur le petit écran du tachygraphe et je suis prévenu 15 minutes avant l'échéance de mon temps de conduite. Ça permet aussi d'anticiper une infraction voire éventuellement de prévenir les clients en cas de retard. On a la possibilité de préciser la nature exacte des activités ou des « sous-activités » via des champs pré-paramé-

La haute technicité du Pharma est la fierté des hommes



David, le conducteur, contrôle les températures des unités frigo avant le départ et édite une étiquette avec la courbe de température à fournir au client avant l'enlèvement ou à la livraison.



©Renaud Chasle

trés: chargement, déchargement, en attente. Les données remontent directement à l'exploitation. La fonction messagerie nous permet de recevoir les missions détaillées et de répondre sur le clavier virtuel pour valider la tournée ». Le terminal affiche les différents compartiments de la remorque et les températures de chacun. Il intègre également l'aide à la navigation par GPS mais le conducteur préfère planifier son itinéraire ou consulter l'info trafic depuis son smartphone. « La traçabilité des véhicules et des températures est incontournable et remonte avant l'installation de la télématique, à l'époque grâce à des transpondeurs téléphoniques », se souvient Joël Gandon. « C'est une demande spécifique d'un client de pouvoir fournir la preuve du respect des températures de transport qui nous a poussée à mettre en place les solutions d'Astrata (Qualcomm à l'époque) il y a plus de 15 ans. Aujourd'hui nous disposons d'un outil de géolocalisation d'une précision remarquable capable de localiser une semi à Helsinki et de connaître sa température en quelques secondes. C'est un outil d'aide à la décision pour l'exploitation qui par exemple identifie les cycles de rotation des semis. L'informatique embarquée est également une source de fierté pour les conducteurs qui peuvent mettre en valeur la haute technicité de leur métier. En comparaison à l'époque des téléphones, ils ont énormément gagné en autonomie vis-à-vis des exploitants ».

L'EXPLOITATION PLUS RÉACTIVE

Pour Julien Vannier, responsable d'exploitation, c'est la réactivité offerte par le portail de gestion FleetVisor qui le rend indispensable. « J'utilise la solution sur deux écrans avec la base de données conducteurs et la cartographie », explique-t-il. « Le système rafraîchit les données à intervalles de 4 minutes. FleetVisor fournit l'état d'avancement des missions et l'activité de chaque conducteur; la position des véhicules



Depuis le portail de gestion de flotte Julien visualise la position des véhicules et les temps estimés d'arrivée.

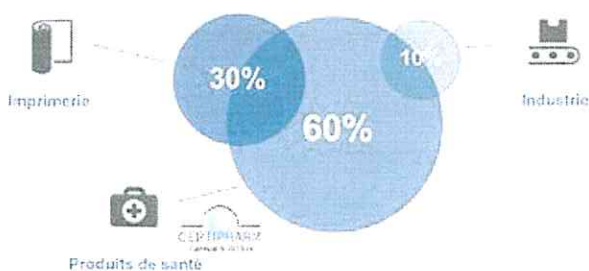
©Renaud Chastie

On parle de technique avant de parler prix

horodatée. Si un client m'interroge pour connaître la position de sa marchandise j'ai accès à l'information presque immédiatement, avec le kilométrage restant et un temps d'arrivée estimé. Pour une demande d'enlèvement, j'ai accès au planning dans le TMS OMP mais j'utilise FleetVisor pour identifier les véhicules dans un rayon proche du lieu de chargement et déterminer auquel affecter la mission. Je peux ainsi proposer au donneur d'ordre un horaire de passage en quelques minutes. De plus l'affichage graphique des données d'activité des conducteurs fournit d'un coup d'œil les temps restants. Ici pour ce conducteur je vois que cette semaine il peut encore conduire 19h28, c'est vraiment précis et ça facilite le calcul des heures mais aussi l'organisation des plannings ». Le responsable d'exploitation utilise l'interface pour envoyer des messages personnalisés aux conducteurs contenant les détails de leurs prochaines missions. « J'ai même la confirmation que le message a été reçu par le conducteur » se réjouit-il. L'exploitation utilise aussi les fonctions d'analyse et les indicateurs de performance (KPI) du logiciel pour optimiser le taux de rotation du matériel roulant.

DES BÉNÉFICES CERTAINS MAIS NON QUANTIFIABLES

« Dans notre activité ces technologies sont incontournables », observe Joël Gandon. « Leur retour sur investissement est très difficile à analyser entre le coût d'acquisition des matériels, le coût des développements et toute l'énergie qu'on dépense. Pour l'informatique embarquée et le portail web avec la remontée de toutes les données, le budget se compte en centaines de milliers d'euros. Les gains de productivité et de qualité sont difficiles à quantifier





L'affichage graphique des temps d'activité des conducteurs indique à l'exploitation les étapes du transport.

© Renaud Chasle

mais évidents. Par exemple, nous chargeons quotidiennement presque 25 camions pour un client au départ de Mayenne et à destination de Pau en passant par le Nord, Paris, la Normandie et Bordeaux avec un débord de 15 minutes. Sans notre maîtrise de l'exploitation on ne pourrait pas atteindre un taux de service de 99,23 sur l'année 2017! Aussi nos équipes travaillaient avec de super outils. C'est important car on leur demande beaucoup mais en contrepartie on met à disposition des solutions efficaces. Et ce n'est pas fini, on va continuer avec des systèmes encore plus performants, on va installer des grands écrans à l'exploitation, développer les interfaces... »

L'AVENIR PASSE PAR LES INTERFACES

L'objectif pour Gandon est de centraliser et d'optimiser l'utilisation de ces multiples technologies. « Le plus difficile est d'arriver à convaincre les éditeurs et fournisseurs d'ouvrir leur système pour les interfacer », explique J. Gandon. « Astrata travaille avec OMP et idem télématique pour améliorer les synergies entre les outils. Le chantier en cours c'est la traçabilité et la mise en place d'un extranet de façon à flasher les palettes à l'arrière des remorques avec identification des températures puis de remonter les températures de la cellule dans laquelle on décharge et ainsi bénéficier d'une traçabilité intégrale. L'interface entre le TMS, le système de traçabilité via lecteur code-barres et l'informatique embarquée va améliorer la productivité de l'exploitation qui va pouvoir remonter toute la traçabilité des colis. Les gestionnaires auront un accès unique aux entrées et sorties de palettes des véhicules, aux données de température à tous les maillons et pourront relier les clients via un portail web dédié ». Le développement des intégrations logicielles doit aussi permettre

de coupler dans une seule interface les fonctions de planning, de géolocalisation et de traçabilité des températures pour permettre aux exploitants de gagner en réactivité. Avec la solution Idem le transporteur bénéficie de rapports détaillés d'anomalie des unités frigorifiques qui permettent d'indiquer précisément à l'atelier la nature d'un problème. « On s'intéresse en parallèle aux systèmes de suivi de la pression des pneus notamment intégrés aux nouvelles remorques connectées de manière à prévenir les problématiques de crevaison lente et d'optimiser l'utilisation du parc pneumatique. C'est aussi un moyen d'anticiper la maintenance pneumatiques afin d'éviter toutes les immobilisations préjudiciables », confie Julien Vannier. L'entreprise se prépare à encore hausser son niveau de qualité en réponse à la mise en place depuis 3 ans de nouvelles normes concernant les bonnes

Les interfaces et développements logiciels vont optimiser la traçabilité sur le 15-25 °C

pratiques de distribution, notamment sur le transport entre 15 et 25 °C. « On s'est positionné comme précurseur sur ce créneau du transport de palette en 15-25 °C via notre réseau national après avoir équipé et certifié toutes nos cellules logistiques et investi dans le parc de remorques. Aujourd'hui nous sommes deux transporteurs à le faire! C'est un pari mais on compte sur les technologies pour nous aider à le relever ». ● Renaud Chasle

LA SÉCURITÉ EN LIGNE DE MIRE



© DR

Chez Gandon on ne plaisante pas avec la sécurité. Outre les systèmes drastiques de porte plombée avec systèmes de verrouillage à distance et alerte d'ouverture qui équipent

les véhicules, la sécurité s'étend à toute la chaîne et implique des investissements. Le transporteur a récemment dépensé 250 000 € pour renouveler tout son système de vidéosurveillance et de contrôle d'accès sur ses sites et entrepôts. « On est obligé, au regard de la sensibilité des produits que l'on transporte, de garantir leur intégrité », commente Joël Gandon. Le système mis en place par Nexecur lui donne même accès, ainsi qu'aux collaborateurs, à une application mobile de contrôle distant. Elle permet de visualiser les images des caméras et d'autoriser l'ouverture des portes sur n'importe quel site de l'entreprise.