

Camions en convoi : DB Schenker et MAN intensifient leur partenariat pour la conduite autonome

Evry, le 11 mai 2017

- **Les parties signent un accord de coopération pour le développement de camions high-tech**
- **Les premiers essais de convoi dans un environnement réel de logistique**

MAN Truck & Bus
12 avenue du Bois de l'Epine
91008 EVRY

Des camions high-tech sur l'autoroute : le nouveau projet de DB Schenker et de MAN constitue la première coopération entre un logisticien et un constructeur de véhicules pour développer des camions communiquant en réseau à l'usage de la logistique. Les deux entreprises ont signé un accord de coopération sur cette technologie connue sous le terme de « platooning » ou circulation en convoi à la « transport logistic » à Munich aujourd'hui.

Des convois de camions seront testés pour la première fois durant plusieurs mois dans le trafic routier dans le cadre des opérations habituelles de DB Schenker. Autre première, les véhicules seront conduits par des conducteurs de camions qualifiés et non par des pilotes essayeurs. Lors de la phase de test qui débutera au printemps 2018, DB Schenker et MAN exploiteront les convois sur une portion d'autoroute dédiée aux essais de ce type à savoir l'autoroute A9 entre les filiales de DB Schenker à Munich et à Nuremberg. Chaque convoi sera composé de deux camions. Pour commencer, les camions rouleront à vide pour tester les conditions de conduite en situation de trafic ordinaire et former les conducteurs au fonctionnement des véhicules. Ils auront également la possibilité d'apprendre des techniques de conduite spécifiques à ces camions. Cette phase sera suivie par des parcours d'essai hebdomadaires puis quotidiens. Courant de l'année 2018, les tests se transformeront en voyages en conditions d'exploitation réelles de transport de fret, avec les convois circulant entre les centres logistiques de DB Schenker à Munich et à Nuremberg jusqu'à trois fois par jour.

MAN Truck & Bus est l'un des principaux fabricants européens de véhicules utilitaires et fournisseur de solutions pour le transport, avec un chiffre d'affaires d'environ 9 milliards d'euros par an (2016). Son portefeuille de produits comprend des camions, des bus et des moteurs diesel, ainsi que des services liés au transport de passagers et de marchandises. Filiale de Volkswagen Truck & Bus GmbH, MAN Truck & Bus emploie plus de 35 000 personnes à travers le monde.

Quand est-il pertinent de constituer un convoi ? Quelle est la meilleure manière de former et de désolidariser les camions formant les convois selon la situation spécifique rencontrée et les conditions de circulation ? Ce sont les questions essentielles auxquelles les parties prévoient de répondre au fil de leur coopération. Les tests examineront également quelles données devront être transmises au constructeur et aux spécialistes de la logistique pour parvenir à une surveillance optimale du convoi. Dans ce cadre, ils traiteront également des sujets comme la transmission des données et la mise à disposition des informations au conducteur de tête, par exemple comment les alertes mises à jour concernant les travaux routiers peuvent être transmises au conducteur afin de désolidariser les véhicules formant le convoi au bon moment.

« La conduite en réseau et autonome va révolutionner le transport à l'avenir. En signant ce contrat, nous allons non seulement consolider notre coopération avec MAN, mais également conforter notre affirmation d'être le leader des modèles commerciaux digitaux dans l'intérêt de nos clients. Le convoi constitue pour nous et nos clients une réponse à la demande de modes de transport totalement transparents, plus rapides et plus respectueux de l'environnement. Nous avons l'assurance que ces tests fourniront des informations sur le potentiel particulier d'augmentation de l'efficacité dans des conditions réelles sur une durée prolongée, » déclare Ewald Kaiser, Directeur Général du Fret de DB Schenker.

DB Schenker est également intéressé d'apprendre comment constituer le programme de déploiement optimal de convoi dans ses propres processus de logistique. Par exemple, comment faut-il concevoir et équiper les centres de logistique à l'avenir pour charger et décharger les convois de camions aussi vite que possible ?

Et enfin, les deux parties souhaitent également découvrir comment cette nouvelle technologie est acceptée par les conducteurs. Une étude parallèle impliquera l'évaluation scientifique de l'expérience des conducteurs participants et l'analyse de l'interaction des convois avec les autres usagers du trafic : comment les conducteurs appréhendent-ils l'utilisation de cette nouvelle technologie ? Comment le travail du conducteur peut-il être étendu ou ajusté et quels changements cela va-t-il impliquer dans la formation professionnelle et la formation continue des conducteurs routiers ? Ces données les aideront également à évaluer quelles autres activités les conducteurs dans le deuxième camion pourraient être autorisés à effectuer lors des phases de conduite autonome. À partir de 2019, un deuxième projet pilote sera lancé pour examiner la conduite

autonome pour l'utilisation dans les opérations terminales dans un centre de logistique.

Les deux partenaires considèrent le projet comme une plate-forme pour prendre de nouvelles mesures vers la conduite autonome en parallèle ou à la suite du projet de convoi. Gerhard Klein, Président Directeur Général de la Centrale logistique de MAN, souligne l'importance du projet du point de vue du constructeur de véhicules : « Pour MAN, cette coopération avec DB Schenker est une étape majeure en vue du lancement de la conduite autonome. MAN a déjà conduit entre autres le projet de recherche « Konvoi » (convoi) entre 2005 et 2009, testant des convois comportant jusqu'à quatre véhicules. Il a été suivi en 2016 par la participation à l'European Truck Platooning Challenge. Avec DB Schenker, nous transférons à présent les découvertes de la recherche acquises au fil de ces projets en applications logistiques concrètes pour la première fois. En travaillant ensemble avec les planificateurs logistiques et les conducteurs, nous impliquons directement les utilisateurs lors des phases de test et de développement. Il s'agit d'un immense pas en avant qui nous permettra enfin d'appliquer cette technologie aux opérations quotidiennes. »

Le terme convoi fait référence à un système de véhicules pour le trafic routier où au moins deux camions peuvent rouler sur l'autoroute séparés uniquement d'une courte distance grâce à la technologie. Tous les véhicules du convoi sont reliés les uns aux autres grâce à des « barres d'attelage » électroniques sous la forme d'une communication inter-véhicules. Le véhicule de tête détermine la vitesse et la direction. La distance entre les camions individuels s'élève à environ dix mètres, distance parcourue en une demi-seconde environ. Les connexions électroniques entre les véhicules individuels du convoi garantissent la sécurité des opérations. L'objectif premier de cette procédure est de permettre l'effet d'aspiration et donc d'économiser jusqu'à 10 % de carburant sur l'ensemble du convoi. La diminution de la consommation de carburant réduit également les émissions de carbone.