

PASSER DE L'ÉCOCONDUITE À LA CONDUITE TECHNOLOGIQUE

Selon Christophe Ganon, président de CGI, « La donnée, c'est bien. C'est un outil de management. Mais ce qui compte, c'est l'action dans la durée et l'animation en continu. Se contenter de donner une mauvaise note à un chauffeur aura pour seul effet de lui faire fuir le métier. Il faut que les personnes apprennent à bien faire et pour cela, il faut les aider. Ça s'appelle la formation. »

Christophe Ganon rappelle deux points fondamentaux. D'abord, les chefs d'entreprise de transport sont submergés de données et n'ont donc souvent pas le temps d'exploiter les outils numériques. La difficulté du patron de PME est le nombre de domaines qu'il doit traiter et qui peuvent se télescoper. Ensuite, la note qui apprécie la qualité de la conduite est exempte de subjectivité lorsqu'elle est générée par un outil technologique.

«...tales, il nous faut travailler sur le maintien des changements » explique Christophe Ganon. Pour que cela fonctionne, une organisation permanente de management et d'accompagnement de la qualité de conduite doit être mise en place. « Dans le dispositif pédagogique, il faut montrer la bonne pratique, puis accompagner la personne dans le changement et la mettre en situation d'acceptation, sinon il n'y a pas de résultat. Tout cela doit s'inscrire dans un projet d'entreprise à la fois communiqué et compris. »

L'OUTIL TECHNOLOGIQUE

En 2015, CGI est passé de l'écoconduite à la « conduite technologique » dans un contexte d'amélioration des performances des régulateurs. Les temps de conduite avec utilisation du régulateur ne participent pas à la note attribuée au

de la flotte. Cette première étape est surnommée « photo de classe ». Les objectifs à atteindre sont déterminés à partir de cette évaluation de la performance globale de l'entreprise. Pour y parvenir, un programme d'actions (formation, animation, challenge, etc.) est mis en place. Il faut ensuite faire progresser le groupe de conducteurs qui doit donc apprendre à gagner des points et à avoir de bonnes notes.

Chaque note doit être comprise pour que le chauffeur identifie là où il perd et gagne des points. Le moindre effort sera récompensé par une amélioration de sa note. Cette recherche de la « bonne note » induit une autodiscipline. « Nous travaillons davantage sur les comportements que sur la consommation. La communication des performances permet déjà de gagner un litre ! » Pour améliorer l'acceptabilité, il est souhaitable de commencer l'exercice avec les représentants du personnel. Il est par ailleurs possible d'ajuster les notes en cas de contestation par un chauffeur, notamment pour tenir compte des spécificités des missions.

DU DÉPLOIEMENT À LA RECHERCHE DE PROGRESSION CONSTANTE

« Pour nous, démarrer avec une entreprise de transport nécessite deux mois au cours desquels il faut réunir les données des télématiques, traiter et qualifier la base en y intégrant les profils des missions et des données techniques ». Une évaluation sur 100 km comprenant freinage, accélération, régulateur et anticipation à coordonner avec le domaine d'activité permettent une identification immédiate des principaux défauts et une révélation du style de conduite de chacun. Fuel Cost Control envoie les informations à l'entreprise tout en communiquant avec le conducteur dont il indique la performance. Au sein de l'entreprise, un référent reçoit mensuellement une analyse de la situation globale et des situations individuelles avec signalement des dérives. Une application mobile permet de « pousser » des tutoriels ou des conseils aux conducteurs.

Outil nomade, la tablette du gestionnaire de flotte résume les performances de conduite des chauffeurs



© Scania

« Nous notons les personnes. La note doit être à la fois objective et partageable. À défaut, le dispositif est rejeté. »

AU-DELÀ DE LA CONDUITE ÉCONOMIQUE

La demande des transporteurs évolue. « Jusqu'en 2015, nous faisons de la conduite économique, rationnelle. C'était une transmission par apprentissage « présentiel ». Constatant la dissolution des acquis dans le temps, les transporteurs demandent un accompagnement en post-formation. Parce que nous agissons sur des habitudes comportementales,

la solution Fuel Cost Control de CGI distingue donc la conduite avec et sans régulateur. « L'idée n'est plus de faire du lâcher de pédale car le dirigeant scrute aussi la vitesse commerciale. »

Les données de toutes les informatiques embarquées, tant celles des constructeurs que celles fournies en seconde monte sont intégrées par Fuel Cost Control qui fonctionne en mode SaaS. Les données collectées sont brutes et non localisées, mais le paramétrage permet d'intégrer la nature de l'activité à l'évaluation. Dans un premier temps, Fuel Cost Control fait un audit de la consommation au niveau