

# LE TRANSFERT À DISTANCE EN

Les nouveaux chronos présentent des avantages indéniables pour fluidifier la gestion sociale. Mais le marché est-il prêt à les acquérir en seconde monte, pour environ 1 000 euros l'unité ?

Tous les poids lourds neufs vous sont livrés depuis le mois de février avec de nouveaux modèles de tachygraphes numériques (version 1.3). Ces derniers sont plus rapides à vider de leur contenu et plus faciles à paramétrer. On peut, par exemple, les programmer pour se positionner automatiquement en « repos » à la coupure de contact. On peut aussi transmettre les données légales de la mémoire de masse via un ordinateur de bord, sans insérer une carte entreprise. « Pour cela, nous simulons celle-ci avec une signature électronique à distance. Plus besoin d'avoir physiquement la carte en cabine, » explique Fabien Dusserre, directeur France de Punch Telematix. Les fabricants de chronotachygraphes (et d'informatique embarquée !) mettent en avant les avantages de cette nouvelle fonction : l'automatisation du téléchargement des heures, qui peut

être programmée à intervalle régulier (au moins tous les 28 jours pour la carte conducteur et tous les trois mois pour le chrono) ; et le gain de temps, par rapport au vidage des données en entreprise. Cette opération se fait souvent en fin de semaine, et demande plusieurs heures hebdomadaires pour les flottes de taille importante. « Sur site, la transmission de la mémoire de masse nécessite 10 à 15 minutes, et celle de la carte, cinq minutes », témoigne Soizie Baumann, assistante d'exploitation chez les transports

Williamson à Couëron (44). Une flotte de 130 véhicules, dont 70 moteurs portent un chrono numérique. « Nous vidons les chronos tous les deux mois et demi. Sur 15 d'entre eux, le téléchargement se fait à distance, via des ordinateurs de bord Elomobile. Cela prend 15 à 20 minutes. Mais pour réaliser ce transfert, nous devons envoyer une carte entreprise aux conducteurs. » Ce que la plupart des entreprises se re-

fusent à faire. Seraient-elles prêtes, pour éviter de confier une carte société à leur personnel roulant, à acquérir de nouveaux appareils en seconde monte ? « Sans doute pas, estime Soizie Baumann. Nous ne les changerons pas avant de renouveler nos camions, si les chronos ne tombent pas en panne. Ce qui est relativement rare. »

## QUALCOMM ET VDO PARTENAIRES

Au fil du renouvellement naturel du marché des véhicules industriels, d'environ 10 % de véhicules par an, le transfert à distance ne sera pas chose commune avant plusieurs années. « Aujourd'hui le taux d'équipement en chronos numériques est d'environ 30 % », indique ContinentalVDO qui revendique en France « environ 192000 appareils digital DTCO et 85 % de part de marché ». Et de promou-



## 3 QUESTIONS À...



FABIEN LAROCHE, DIRECTEUR TECHNIQUE DE FLIP ELEC

### « Des transferts plus rapides que la concurrence »

» **L'OT :** Depuis un an, Flip Elec travaille la mise en place de la distribution en seconde monte de l'Efas, un chronotachygraphe numérique fabriqué par l'allemand Etkon. Quels sont les arguments techniques de l'Efas ?

F. L. : L'Efas dispose de menus faciles à manipuler, intuitifs. Pour faciliter la lecture, le texte défile sur l'écran sans abréviation. Concernant la transmission des données, ce chrono est plus rapide que ses concurrents. Cinq minutes suffisent pour télécharger la mémoire de masse (sans carte entreprise). Par ailleurs, l'appareil se démonte plus facilement. En cas de blocage d'une carte conducteur, on peut la récupérer sans déplomber le chrono. L'imprimante se remplace aussi facilement que le rouleau de pa-

pier ! En cas de blocage d'une carte conducteur, on peut la récupérer et remettre l'appareil en service. Alors que sur les appareils concurrents, il est nécessaire de remplacer le chrono.

» **L'OT :** Dans quel cas les transporteurs vont-ils remplacer leur chrono d'origine ?

F. L. : Ils peuvent y être contraints en cas de panne ou de blocage de carte. Ou pour uni-

« Cinq minutes suffisent pour télécharger la mémoire de masse », affirme Flip Elec.



formiser leur par cet faciliter la gestion sociale, si leur flotte est en partie équipée de chronos analogiques et numériques.

» **L'OT :** Comment vous démarquez-vous sur un marché très concurrentiel, dominé par Continental VDO ?

F. L. : Notre rôle est de mettre en place un réseau d'installateurs et de contrôleurs en France et de leur proposer les outils et les services adaptés. Nous sommes riches de 27 ans d'expérience. Nous misons sur la qualité de nos produits et la proximité avec nos clients. Et leur proposons l'Efas, un produit technologiquement avancé, à des prix sensiblement identiques à ceux pratiqués par le principal acteur de ce marché.

PROPOS RECUEILLIS PAR WM