

# Pour le bien de la nature

Lorsqu'on habite la Suisse, on entretient des relations très étroites avec la nature, déclarent Hans-Peter et Daniel Dreier.

Ces opérateurs logistiques font beaucoup pour le respect de la nature, également parce que les clients cherchent de plus

en plus à réduire leur empreinte carbone. Le nouvel Actros Euro VI vient ici en aide aux Dreier

**DURABILITÉ** L'eau bleu turquoise du lac des Quatre-Cantons, en Suisse, scintille sous les rayons du soleil qui tombent doucement sur la vallée. Quelques voiliers tracent calmement leur route. A l'arrière-plan, une légère bande nuageuse s'étend sur les sommets enneigés de la Suisse centrale. Tout en bas, sur le versant, les vaches laitières paissent dans les alpages qui s'étendent entre d'idylliques petits villages.

« N'est-ce pas formidable ? Il faut que je raconte cela à mon cousin », s'enthousiasme Daniel Dreier, copropriétaire de l'entreprise logistique suisse éponyme. Il roule avec son nouvel Actros sur l'autoroute A2 en direction de Lucerne. Il revient d'une tournée de 200 km qui l'a mené entre autres sur les virages escarpés de la route du Saint-Gothard.

La fascination qu'éprouve en ce moment Daniel Dreier ne concerne pas toutefois le pittoresque panorama alpin, mais l'affichage derrière son volant : « 27,4 l aux 100 km, c'est vraiment sensationnel ! »

Dans l'entrepôt de la Dreier AG à Härkingen, il est attendu par son cousin Hans-Peter Dreier. Lui aussi se réjouit de ces faibles chiffres de consommation, et pas seulement parce que cela permet de diminuer les coûts de l'entreprise. « Nous cherchons à réduire la pollution à un niveau aussi bas que possible », souligne le directeur général qui représente la troisième génération à la tête de l'entreprise familiale. Il est ainsi en excellente compagnie : car l'État et les clients de la société Dreier désirent de plus en plus des transports pauvres en CO<sub>2</sub>.

Hans-Peter Dreier est plus pragmatique qu'idéaliste. A son avis, les discussions sur le changement climatique et la fonte des glaciers sont menées d'une façon trop émotionnelle. Mais il précise : « Nous autres, les Suisses, nous vivons en contact étroit avec la nature et nous devons donc nous soucier de sa préservation. »

Pour une entreprise logistique suisse, une telle approche est en quelque sorte d'une importance vitale. Car nulle part ailleurs les prescriptions légales ne sont aussi sévères que dans la Confédération helvétique. Seuls le trafic postal et le transport de denrées périssables sont autorisés entre 22 h et 5 h. Tous les autres transports routiers doivent respecter l'interdiction de circuler de nuit. Les véhicules d'un PTAC de plus de 3,5 tonnes sont en outre passibles de la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui se calcule en fonction du trajet parcouru, du poids du véhicule et des émissions de polluants. La RPLP est perçue pour chaque kilomètre parcouru et pas seulement sur les autoroutes, comme en Allemagne. La protection de l'environnement

est aussi partie intégrante des appels d'offres publics. La passation du marché public pour la rénovation de l'aéroport de Zurich posait ainsi comme condition que tous les camions utilisés soient équipés de moteurs au moins conformes à la norme Euro V.

La société Dreier ressent nettement les répercussions de ces mesures. Les coûts de la RPLP représentent à eux seuls entre 800 000 et 900 000 francs suisses par mois, soit entre 650 000 et 730 000 euros. Et pourtant, Hans-Peter Dreier manifeste de la compréhension pour les strictes prescriptions : « Il est juste qu'un pays hautement développé comme la Suisse fournisse une plus grande contribution à la protection de l'environnement. »

Au sein de la Dreier AG, cette conviction se manifeste dans presque tous les domaines : du papier imprimé des deux côtés à l'organisation de la flotte forte d'environ 200 camions. L'entreprise familiale suisse fut ainsi le premier prestataire logistique à commander le nouvel Actros à la norme antipollution Euro VI. Aujourd'hui, 44 de ces camions sont en service. En Suisse, la norme Euro VI ne sera obligatoire qu'à la fin de 2014, mais cet investissement est rentable dès maintenant, affirme Hans-Peter Dreier. Car les véhicules Euro VI paient bien moins de RPLP : alors qu'un camion Euro V coûte l'équivalent d'un peu moins de 0,74 euro par kilomètre, un camion Euro VI ne vaudra « que » 0,66 euro. Pour une prestation réaliste de 10 000 km par mois, il en résulte une différence de 750 euros par mois et par véhicule : avec ses 44 nouveaux Actros Euro VI, la société Dreier fait ainsi l'économie de 33 000 euros par mois. « A partir de 2016, lorsque les camions Euro V vont tomber dans une catégorie encore plus chère, il apparaîtra d'un coup que l'investissement précoce dans Euro VI fut très rentable », fait remarquer Hans-Peter Dreier.

La moindre consommation de carburant permet aussi de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et les coûts. Depuis 2003, l'entreprise utilise FleetBoard dans ses camions. Aujourd'hui, l'évaluation de FleetBoard fait même partie du système des primes pour les chauffeurs. Deux formateurs employés uniquement à cet effet aident les conducteurs à optimiser leur conduite. Les camions sont en outre bridés à 84 km/h : ce qui a pour effet de faire baisser la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>.

« Au début, certains chauffeurs avaient encore des problèmes avec cette mesure. Mais entre-temps, le scepticisme a disparu. Le système FleetBoard incite les chauffeurs à obtenir de bons résultats. Et grâce à la vitesse limitée à 84 km/h, ils sont bien plus détendus à la fin de la journée de travail », déclare Hans-Peter Dreier. Notre logisticien veut pourtant aller encore un peu ►

**Baisse de la consommation et du CO<sub>2</sub>**  
Pour ses trafics avec la Poste suisse et divers détaillants, Dreier AG utilise les tracteurs Actros Euro VI avec cabines StreamSpace et semi-remorques à double plancher : ici sur la route en lacets en direction d'Andermatt, dans le canton d'Uri



### Plus l'exigence est complexe, plus elle est porteuse de succès

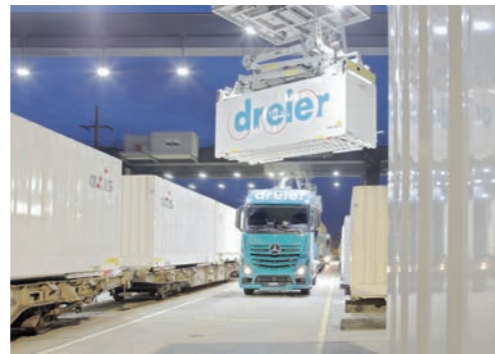
Hans-Peter Dreier, CEO de la Dreier AG, et son équipe misent sur une logistique aussi verte que possible, qui porte ses fruits : une technologie véhicule moderne, FleetBoard et les autres services de Mercedes-Benz apportent ici leur concours. Grâce à Euro VI, l'entreprise paie aussi moins de RPLP

### Efficients pour l'environnement et la rentabilité

Consommation réduite et charge accrue : tel est le résultat qu'obtient la Dreier AG avec le recours aux Actros Euro VI avec semi-remorques à double plancher. Elles peuvent transporter une fois et demie plus de colis que les ensembles classiques. En plus, le nouvel Actros en service chez Dreier économise jusqu'à 4 % de carburant par rapport au modèle précédent

### Sur courtes distances, efficace en saut de nuit

En Suisse, l'interdiction de circuler de nuit frappe la plupart des camions. Dreier est devenu le spécialiste du recours efficace aux caisses mobiles dans le trafic combiné. Il s'agit là aussi d'une contribution de Dreier au respect de l'environnement et à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Car les trajets en amont et en aval sont effectués par les sobres camions à l'étoile



plus loin. « Le transport le plus respectueux de l'environnement est naturellement celui qui n'a pas lieu », constate-t-il tout simplement. L'entreprise cherche donc à réduire le volume de transport. Elle utilise ainsi 21 semi-remorques à double plancher. Sur les deux surfaces de chargement de chacune 1,83 m de haut, ces semis peuvent emporter jusqu'à 50 % de plus de conteneurs RX et même 60 % de plus d'europalettes que les semis classiques. « Avec deux remorques double plancher, on peut ainsi couvrir la capacité de chargement de trois véhicules conventionnels », calcule le directeur général.

Cette forme de transport convient surtout aux rolls légers, mais hauts (1,80 m) de la Poste suisse, le plus gros client de Dreier AG. Le centre courrier avec correspondance ferroviaire ne se trouve qu'à quelques mètres de vol d'oiseau de la succursale Dreier de Härkingen. Ce n'est pas un hasard. Dreier AG est l'une des premières entreprises à miser en Suisse, le « pays des chemins de fer », sur le trafic combiné rail-route, non seulement sur le plan international, mais aussi au niveau national. « Cela présente pour nous l'avantage que nos marchandises peuvent être transportées 24 h sur 24, malgré l'interdiction de circuler de nuit », affirme-t-il. Tout d'abord, seuls les colis postaux ont été ainsi acheminés. Aujourd'hui, d'autres entreprises, comme C&A et H&M, utilisent la possibilité de contourner l'interdiction nocturne avec le trafic combiné rail-route de la Poste suisse.

Six fois par semaine, une quarantaine de caisses mobiles sont acheminées de nuit avec les trains de la Poste vers différentes régions du pays. En 2012, Dreier a pu ainsi réduire de 960 tonnes ses émissions de CO<sub>2</sub> sur l'axe Est-Ouest et l'axe Nord-Sud. Ce qui en vaut la peine, car les projets permettant de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> bénéficient de subventions publiques.

« Nous déployons beaucoup d'efforts pour maintenir les nuisances environnementales à un niveau aussi bas que possible », précise Hans-Peter Dreier, lequel qualifie son entreprise de « prestataire écologistique ». Évidemment, les mesures n'ont pas été seulement adoptées par idéalisme, mais aussi parce qu'elles découlaient de solides calculs économiques. Car la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> signifie une baisse de la consommation et, partant, des coûts moins élevés. En outre, avec le trafic combiné, la Dreier AG a réussi à

raccourcir les temps de transport et à réduire les paiements de la RPLP. L'entreprise garantit ainsi sa compétitivité. Car une chose est certaine : « A la fin, ce qui compte pour le client, c'est le prix. »

L'engagement écologique prend de plus en plus d'importance pour l'entreprise. Par exemple, la Poste prévoit de réduire encore de 15 000 tonnes les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à fin 2013. Le détaillant Coop, un autre client de Dreier AG, veut être neutre en carbone d'ici à 2023. « En tant qu'opérateur logistique, nous avons évidemment le devoir d'œuvrer en ce sens », affirme le directeur général.

La condition permettant d'accomplir ce devoir est le trafic combiné. C'est la seule façon de réduire la pollution sans compromettre la compétitivité. Pourquoi d'autres pays, l'Allemagne par exemple, ne suivraient-ils pas cet exemple ? Hans-Peter Dreier réfléchit un instant. Cela tient peut-être aux conditions géographiques, pense-t-il. En Allemagne, vu l'ampleur du territoire, le trafic combiné aurait plus de mal à s'imposer. « Mais peut-être que le seuil de tolérance n'y est pas encore atteint », conclut notre logisticien suisse, qui a assisté lui-même, devant chez lui, à la lente fonte des glaciers. ■

### ■ INFO DREIER AG

L'opérateur logistique Dreier a été fondé en 1905 par Adolf Dreier. Aujourd'hui, Hans-Peter et Daniel Dreier représentent la troisième génération à la tête de l'entreprise. Tandis que Hans-Peter Dreier se charge de la direction générale, son cousin Daniel Dreier est l'« homme à tout faire », plus particulièrement dans le domaine technique. L'entreprise emploie aujourd'hui près de 400 personnes, dont 250 chauffeurs. Parmi les clients on trouve, outre la Poste suisse, des entreprises textiles comme C&A, H&M et Zalando, de grands détaillants comme Migros, Coop et Lidl, ainsi que des entreprises de matériaux de construction. Dreier AG compte dix implantations, dont une à Cologne-Hürth. [www.dreier.lu](http://www.dreier.lu)

## « 3 à 5 % de CO<sub>2</sub> en moins »

Comment le nouvel Actros et les services associés permettent-ils de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> ?

Réponses de Daniel Dreier, copropriétaire « technophile » de la Spedition Dreier

**La consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> ont un comportement linéaire entre eux. De quel pourcentage avez-vous pu les réduire avec le nouvel Actros ?** Avec nos nouveaux Actros Euro VI nous réduisons le CO<sub>2</sub> et le gazole de 3 à 5 % par rapport aux Actros précédents.

**Avec le nouvel Actros Euro V vous pourriez économiser encore plus de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub>. Pourquoi avez-vous quand même choisi Euro VI ?**

La Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), prélevée en Suisse pour chaque kilomètre, est nettement plus basse pour Euro VI. En outre, la valeur résiduelle du camion à la revente est plus élevée. Et les poussières fines sont d'actualité en Suisse : là aussi, Euro VI est meilleur. Enfin, dans les appels d'offres publics, Euro VI nous procure également des avantages.

**Comment jugez-vous le nouveau moteur à six cylindres en ligne ?**

Les chauffeurs sont très satisfaits des performances. Nous avons l'impression qu'avec les nouveaux moteurs il est plus facile de conduire à l'économie.

**Quelles motorisations offrent pour vos profils d'utilisation la solution la plus efficiente en consommation et la plus sobre en émissions de CO<sub>2</sub> ?**

Nous avons constaté que l'Actros 1842 de 310 kW représente, même en parcours montagneux, le ratio optimal entre la puissance et la consommation. Pour certaines affectations, comme nos semis double plancher, le modèle 1845 entre aussi en ligne de compte.

**Quels rapports de pont avez-vous choisi ?**

Sur recommandation des experts de Mercedes-Benz Suisse, nous utilisons la deuxième longueur de rapport. Nous avons renoncé à la surmultiplication maximum, à cause de la topographie parfois très exigeante chez nous. Avec le mauvais rapport, la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> peuvent rapidement grimper.

**Que pensez-vous de FleetBoard ?**

C'est aussi grâce à ce système que nous avons pu obtenir de tels gains d'efficacité. Les véhicules de notre flotte qui ne sont pas des Mercedes-Benz ont été également équipés de ce système. Ce qui est aussi important : nous utilisons FleetBoard non seulement comme outil de contrôle, mais encore comme moyen d'assistance pour notre exploitation, l'optimisation des tournées et la maintenance.

**Quelle importance accordez-vous à la formation des conducteurs ?**

Chez nous, deux formateurs sont constamment occupés à améliorer les performances des chauffeurs. Ils ont tous deux été formés par le responsable ProfiTraining de Mercedes-Benz Suisse. C'est un homme très compétent.

**Vos nouveaux Actros ont-ils les Packs Economy ?**

Pas tous, mais pour certaines affectations, par exemple lorsque nous roulons pour la Poste suisse, ils sont excellents.

**Comment jugez-vous la Mercedes PowerShift 3 ?**

Nous avons commandé la boîte automatisée pour la variante Fleet. Ce système permet aux chauffeurs de faire des économies de carburant et de rejeter moins d'émissions de CO<sub>2</sub>. Nous avons bridé nos camions à 84 km/h, pour exclure les dépassements intempestifs de poids lourds : cela ne coûte que du carburant. En matière de confort et sécurité de conduite, Mercedes PowerShift est aussi un plus. De même, c'est un avantage certain pour le ménagement de la chaîne cinématique.

### « Avantages pour les appels d'offres »

Daniel Dreier, ici au bord du lac des Quatre-Cantons, en Suisse centrale, fait confiance à l'Actros Euro VI



**Sur le nouvel Actros, la régulation de l'alimentation en air comprimé selon les besoins et la pompe de direction assistée asservie à la vitesse sont montées de série. D'autres consommateurs auxiliaires innovants sont offerts en option. Les avez-vous commandés ?**

Nous avons en général le système de récupération de la chaleur résiduelle. Et selon l'affectation, nous commandons aussi le chauffage additionnel à eau chaude. Ces deux systèmes augmentent également l'efficacité. Dreier AG s'intéresse toujours à la technique sobre en carburant et respectueuse de l'environnement. Le contrôle automatique de la pression des pneus est ainsi une option que nous commandons régulièrement.

**Quel est le rôle joué par l'aérodynamisme ?**

On peut se tromper énormément. C'est pourquoi il faut ici y regarder de très près. Cela en vaut la peine. Rien qu'un pare-soleil, dont on n'a vraiment plus besoin aujourd'hui, peut faire grimper la consommation de 1 à 2 % ! Nous avons commandé en général le nouvel Actros avec la cabine StreamSpace et nous apprécions les nombreuses petites mesures qui mènent en direction d'un aérodynamisme optimisé. Ce sont notamment sur l'Actros le volet de radiateur à régulation électronique, les portes rallongées, les déflecteurs aérodynamiques, les déflecteurs de pavillon et d'angle, les carénages latéraux. Une hauteur totale abaissée est aussi avantageuse. Nous l'avons optimisée ici grâce au bras de levage.

**Pour terminer : Quels sont vos trois instruments principaux pour économiser le carburant et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> ?**

Primo, une pleine utilisation du véhicule – un camion bien rempli offre toujours la meilleure garantie qu'aucune ressource n'est gaspillée. Secundo, le recours au trafic combiné rail/route, plus particulièrement lorsque l'électricité destinée au rail provient d'énergies régénératives. Tertio, les technologies de réduction de la consommation offertes par Mercedes-Benz avec les formations chauffeurs et services correspondants.

**Merci de nous avoir accordé cet entretien.**