

# TRANSPORT

MANAGEMENT

Le magazine du décideur

www.transportmedia.be

DÉCEMBRE 2022 / JANVIER 2023

22<sup>E</sup> ANNÉE N° 118



## Ils passent au 'zéro-émissions', vous aussi ?



PARAIT 5 FOIS PAR AN EN JANVIER, AVRIL, JUIN, OCTOBRE ET DÉCEMBRE • BUREAU DE DÉPÔT : 2099 ANTWERPEN X • AUTORISATION: P2A6244

### DOSSIER

COMMENT PASSER À LA PROPULSION ÉLECTRIQUE ?

### TEST

LE VOLVO FH460 I-SAVE, ENCORE PLUS SOBRE

### CASE STUDY

DIRK VERDOODT, LE TYPE MÊME DE L'ENTREPRISE FAMILIALE

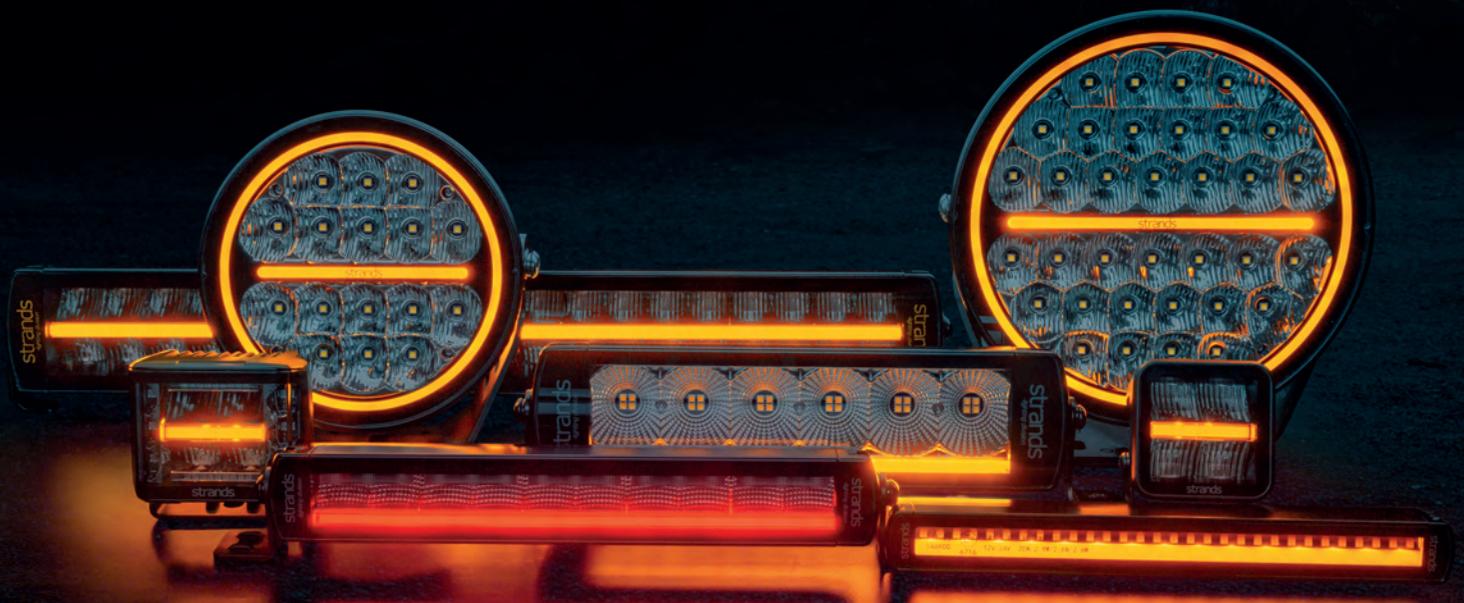


Voir p. 02

MATRO<sup>®</sup>  
TRUCK ACCESSORIES

# FEEL THE PASSION

---



**strands**<sup>®</sup>  
-lighting division

**MATRO**<sup>®</sup>  
TRUCK ACCESSORIES

**MATRO I.T.A NV**

Atealaan 65 · 2200 Herentals · Belgium  
Tel. +32 14 28 64 44  
[www.matro.be](http://www.matro.be) | [info@matro.be](mailto:info@matro.be)



### 17 SPOTLIGHT

Passer de la propulsion diesel à la propulsion électrique ne s'improvise pas. Cela nécessite une stratégie, mais beaucoup d'aides à la décision existent.

## Colophon



### Éditeur responsable/Gérant

Christophe Duckers  
TRANSPORTMEDIA  
Half Daghmael 1K, 3020 Herent  
tél +32 (0)16 22 11 31  
info@transportmedia.be - www.transportmedia.be  
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

### Management Assistant

### Rédaction

#### Directeur de la rédaction

#### Rédacteur en chef

#### Assistante de rédaction

#### Photographe

#### Journalistes

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be  
Claude Yvens - claude.yvens@transportmedia.be  
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be  
Erik Duckers

Pierre-Yves Bernard, Michel Buckinx, Hendrik De Spiegelaere,  
Arnaud Henckaerts, Michiel Leen, Jean-Michel Lodez,  
Erik Roossens, Philippe Van Dooren, Michaël Vandamme.

### Sales & Marketing

#### Project manager

#### Marketing

#### Abonnements

Bram Crombez - bram.crombez@transportmedia.be  
GSM +32 (0)472 45 60 90  
Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be  
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

## 06 PANORAMA

Les 24 Heures du Mans Camions sont au monde du transport ce que les 24 heures du Mans sont au sport automobile : un événement hors normes, où la passion du camion s'exprime de jour comme de nuit.

## 10 PORTRAIT

Benoit Feraut a un parcours atypique : ce Wallon est maintenant connu dans tout le port d'Anvers, et c'est à Stekene qu'il a installé sa propre entreprise. Tout ça par amour...

## 12 CASE STUDY

Transport Dirk Verdoodt est une des 352 entreprises à avoir participé à la Journée du Routier 2022. Mais pour cette entreprise familiale, le lien avec les chauffeurs est primordial toute l'année.

## 14 RETRO

Plongée dans les archives du corps des sapeurs-pompiers de Limbourg, de leur tout premier camion au tout dernier Scania.

## 22 TOPICS

## 26 TEST

La version I-Save du Volvo FH a confirmé les ambitions du constructeur suédois en matière de réduction de la consommation.

## 28 DOSSIER

Acheter 'vert' sera bientôt une évidence. Nous faisons le tour de tout ce qui est possible aujourd'hui.

- Panorama complet de tous les camions électriques disponibles sur le marché belge
- Le HVO par rapport au diesel
- Le LNG par rapport au diesel
- Prise en mains du futur MAN eTruck

## 36 TOOLS

Le manufacturier Apollo (qui possède aussi la marque Vredestein) se fait discrètement une place dans les flottes belges de transport.

### Tournez ce magazine et découvrez VAN Management

- Guide d'Achat 2022/2023 : toute l'offre marque par marque, y compris les nouveaux outsiders
- Retour sur le Last Mile Xperience organisé par Transportmedia pour tester petites camionnettes électriques et cargobikes
- Impressions de conduite avec l'Iveco eDaily et le Volkswagen ID. Buzz Cargo



V O L V O



# ALL READY ELECTRIC

Charges lourdes. Zéro émissions.

Les camions Volvo FM, FMX et FH Electric éliminent les émissions de CO<sub>2</sub>, réduisent le bruit et la pollution atmosphérique et permettent d'effectuer des transports régionaux de grande capacité dans des zones où les niveaux sonores et les réglementations en matière d'émissions sont stricts. Pour simplifier la transition vers l'électromobilité, les camions sont proposés avec des solutions pour la recharge, la planification des itinéraires et de l'autonomie, le statut énergétique et plus encore.

Volvo Trucks. Driving Progress

# COLRUYT VEUT UN TRANSPORT 'ZÉRO-ÉMISSIONS' EN 2035

Le groupe Colruyt a présenté un plan particulièrement complet pour réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>. Ce plan implique la propre flotte de Colruyt, mais aussi ses sous-traitants en transport et l'ensemble des sociétés qui vendent leurs produits à travers le réseau de magasins Colruyt. Mais quel est l'impact de ces trois pôles ?

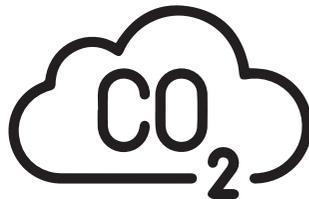
## FLOTTE PROPRE

Impact CO<sub>2</sub> : **6.000 + 13.000** tonnes / an  
(Davytrans + Solucious)  
Objectif zéro-émissions : 2030



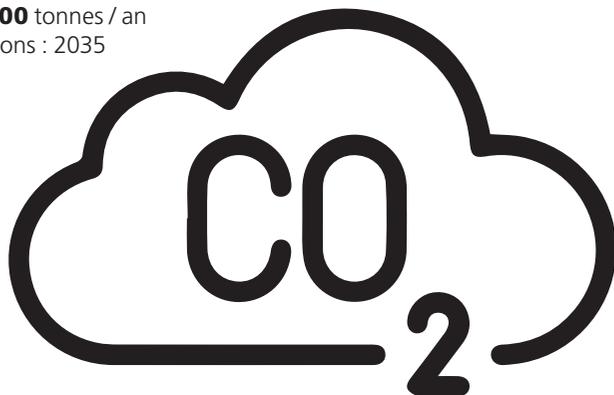
## SOUS-TRAITANTS

Impact CO<sub>2</sub> : **60.000** tonnes / an  
Objectif zéro-émissions : 2035



## FOURNISSEURS

Impact CO<sub>2</sub> : **600.000** tonnes / an  
Objectif zéro-émissions : 2035



## QU'EST-CE QUI SERA LE PLUS PRÉCIEUX : LES CHAUFFEURS OU L'ÉLECTRICITÉ ?

En un an, la Journée du Routier a bien grandi ! La deuxième édition de cette journée dédiée aux chauffeurs routiers a mobilisé au moins cent entreprises de plus et cela s'est vu. Les chauffeurs ont certes risqué la crise de foie à force de se faire offrir des croissants et des couques au beurre, mais l'important était ailleurs : on remarque que plusieurs chargeurs, par exemple, commencent à se rendre compte que si les chauffeurs n'ont pas envie de venir charger ou décharger chez eux, eux-mêmes risquent de ne plus trouver de transporteurs. Et ce que les chauffeurs demandent surtout, c'est juste un peu de respect et de politesse et un accès à un petit peu de confort.

De chauffeurs, il en est aussi question chez Einride. Cette start-up suédoise vient de surprendre beaucoup de monde en signant un contrat avec ABInBev, à qui elle fournira des prestations de transport avec des camions électriques, en installant elle-même l'infrastructure de recharge... mais en laissant ses propres camions se faire conduire par des chauffeurs 'prêtés' par d'autres transporteurs. D'un côté, cela offre une porte d'entrée plus facile à franchir pour bon nombre d'entreprises qui n'osent pas encore acheter des camions électriques, mais d'autre part, ce positionnement hybride d'Einride pose question puisque cette société développe aussi des camions autonomes qui pourront se passer de chauffeurs.

De propulsion électrique, il en est aussi largement question dans notre dossier 'Buy Green'. Car cette fois-ci, on y est : ce ne sont plus des prototypes ou des véhicules de démonstration qui roulent en Belgique, mais bien des flottes entières qui passent, parfois à marche forcée, vers le 'zéro-émissions'. Chapeau à ces pionniers qui vont essayer les plâtres d'une nouvelle technologie, mais ils vont en retirer un avantage concurrentiel énorme en matière de gestion de l'énergie : pas seulement sur la meilleure manière de recharger les batteries de leurs véhicules, mais aussi (et surtout ?) sur la meilleure manière de disposer de suffisamment d'électricité pour l'ensemble de leurs opérations. De fait, qui peut assurer qu'il y aura assez de 'jus' pour assurer tous les besoins dans chaque zone industrielle en Belgique et le long de tous les axes routiers ? On en reparlera...

De son côté, Transportmedia s'engage à informer les gestionnaires de flotte sur ces nouveaux défis énergétique, et je peux déjà vous annoncer que nous organiserons le Zero Emissions Xperience au début de l'automne, un événement qui combinera sessions d'information et tests de véhicules légers et lourds à zéro-émissions.

**Christophe Duckers**

(christophe.duckers@transportmedia.be)  
Directeur de la rédaction.

## 24 HEURES DU MANS CAMIONS

# UNE IMMENSE FÊTE FAMILIALE

Après l'annulation de l'édition 2020 due au Covid 19, les 24 Heures Camions avaient repris leurs droits en 2021, avec un succès correct, mais c'est véritablement cette année que l'événement a retrouvé tout son public. Et même un peu plus puisqu'avec plus de 70.000 personnes ayant fait le déplacement dans la Sarthe, 2022 est l'année des records.

Pierre-Yves Bernard

Les 24 Heures du Mans Camions, c'est avant tout une immense fête familiale qui rassemble tous les acteurs du monde du transport. Il y a des spectacles, des concours, des danses, des stands de distribution d'articles promotionnels... bref de quoi réjouir les amateurs, peu importe les motivations et les âges.

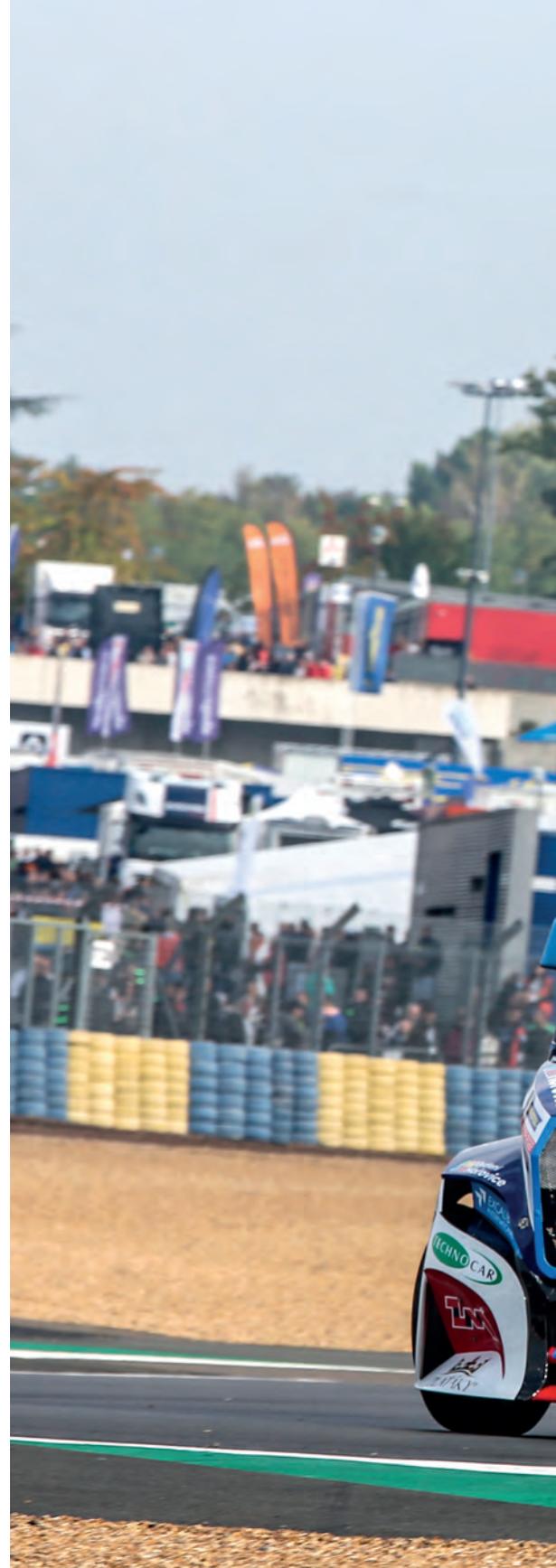
Huit marques de poids lourds présentaient leur gamme, qu'ils soient diesel ou électriques. Mais au-delà des véhicules, il faut voir le succès des boutiques officielles de merchandising avec vêtements, accessoires intérieurs et extérieurs, gadgets et modèles réduits. C'est simple : il faut parfois faire la file pour y entrer.

Cela dit, la France connaît aussi une grave pénurie de chauffeurs. Cela explique que bon

nombre de transporteurs avaient réservé un stand et offert des places pour faire plaisir à leur personnel et leur famille. A plusieurs reprises, des récompenses ont permis de valoriser les chauffeurs et renforcer le sentiment d'appartenance à la société. Un diplôme ou un beau cadeau, c'est déjà bien, mais quand le patron vous fait la surprise de vous donner les clés d'un tout nouveau camion sur place, que demander de plus ? Ces mêmes transporteurs en profitent aussi pour recruter, et on note aussi la présence des centres de formation, les agences d'intérim ou encore des organisations syndicales.

### QUE DU CAMION !

Parmi les très nombreux camions présents, ce sont les camions décorés, tunés, anciens



ou encore américains qui retiennent l'attention des spectateurs. Pas évident de se faire une bonne place pour une photo de qualité vu le nombre des personnes intéressées par les vedettes du jour ! Là aussi, il y a de nombreuses récompenses pour le plus beau tracteur tuning, un ensemble routier, le plus beau camion ancien, un tracteur décoré, le plus beau camion US...

Par rapport à d'autres sports moteurs, un autre atout des courses de camions réside

Durant tout le week-end, les camions (et leurs pilotes) sont les véritables vedettes du circuit.



dans le fait de pouvoir accéder librement aux paddocks et de voir de près les camions et les pilotes. Le samedi soir, c'est l'apothéose tant attendue, à savoir le défilé de nuit des camions sur le circuit. Le spectacle est tout simplement magique et peut durer deux heures pour se terminer avec le concert final. Bref, de longues journées, mais que personne ne regrette !

## ET LES COURSES ?

Passons à l'action avec les différentes courses organisées le samedi et le dimanche sur le circuit Bugatti. Les 24 Heures du Mans camions ne sont donc pas une course d'endurance de 24 Heures sur le grand circuit du Mans. Il n'y a pas que des camions en piste, mais c'est eux qui récoltent le plus de suffrages. Plusieurs championnats se côtoient, souvent dans une ambiance de feu, surtout lors des départs lancés et dans les premiers virages. Cette année, le jeune pilote Téo Calvet en a profité devant son public pour remporter une magnifique première victoire et de s'adjuger le titre dans sa catégorie.



1. Moment mythique, la grille de départ. Surtout devant des tribunes aussi bien remplies. | 2. Incontournable visite des paddocks ! | 3. Le samedi soir, il y a même une course de nuit ! | 4. Les départs ne manquent pas de piquant, comme souvent lors des courses de camion. | 5. Première victoire de Téo Calvet devant son public. | 6. Il y a de véritables œuvres d'art, comme ce Scania transformé par le carrossier français Brevet et à la décoration particulièrement spectaculaire. | 7. Les ancêtres, comme cet Iveco TurboStar sont bien présents et il y a même un prix qui leur est réservé.



NOS SOLUTIONS ÉLECTRIQUES

# PRÉPAREZ-VOUS POUR L'AVENIR

Une bonne préparation, c'est déjà la moitié du travail, ainsi que pour les véhicules électriques. Que vous exploitiez une flotte complète ou une petite entreprise de transport, nous vous aidons à passer à l'électrification d'une manière durable pour votre entreprise.

Notre offre de camions électriques à batterie ou hybrides (plug-in) est prête à renforcer votre flotte, mais l'êtes-vous déjà ?



Prenez rendez-vous via [fr.scania.be/e-mobility](https://fr.scania.be/e-mobility)

# SCANIA



BENOÎT FERAUT

## UN COQ DANS LA FOSSE AUX LIONS

**V**ous en connaissez beaucoup, des chauffeurs wallons qui ont créé leur propre entreprise pour transporter des conteneurs au beau milieu du port d'Anvers ? Benoît Feraut l'a fait, et son parcours professionnel est le résultat d'une passion sans faille pour le camion et de quelques belles rencontres.

Claude Yvens - [claud.yvens@transportmedia.be](mailto:claud.yvens@transportmedia.be)

« Mon premier coup de foudre pour le transport date de mon enfance. J'avais un oncle qui roulait pour Van Laer et il est arrivé un jour avec son Scania G orange. Le virus est entré en moi et je n'en ai jamais guéri. Déjà à l'école primaire, mes professeurs disaient que je ne pensais qu'aux camions », commence Benoît Feraut.

### TOUT PETIT DÉJÀ...

Le jeune Benoît n'a de cesse que de devenir chauffeur, mais son père lui fait faire des études de carrossier. Ses premiers boulots n'ont qu'un seul objectif : mettre de l'argent de côté pour passer le permis. Permis C d'abord, qu'il passe après une formation Forem tout en roulant la nuit comme taxi.

« Mon premier job de chauffeur, c'était dans une firme spécialisée dans l'isolation par injection dans les murs. Mais je ne roulais pas assez à mon goût. Ca m'a quand même permis de financer mon permis CE. J'accompagnais aussi mon oncle qui travaillait alors pour Masterbulk, c'est moi qui manoeuvrais le camion pendant qu'il réglait ses papiers au bureau ; Cinq jours après avoir

passé mon permis CE, je commençais à travailler chez Masterbulk. »

Benoît suit ensuite son oncle chez Verduyn. « On était les premiers francophones dans l'entreprise ! J'y suis resté trois ans et j'ai ajouté une corde à mon arc avec le transport de bitume. », poursuit Benoît.

Cette période chez Verduyn est surtout marquée par une rencontre avec sa future compagne Anja, qui travaille aux services administratifs. De fil en aiguille, la complicité se transforme en projets de vie commune : « Nous voulions avoir un enfant ensemble, mais il fallait pour cela que j'arrête de travailler en inter. Pourtant, j'adorais ça, partir parfois pour deux semaines vers l'Espagne et revenir après un crochet par Zwickau en ex-Allemagne de l'est... »

« Mon cœur est toujours  
chez Kurt Van Gucht, c'est  
d'ailleurs chez lui que je gare  
toujours mon camion »



Benoît Feraut ne jure que par DAF.  
(photo Frederick Van Grootel)

### DE CHAUFFEUR À PATRON-CHAUFFEUR

C'est chez Kurt Van Gucht que Benoît trouve alors chaussure à son pied. Une rencontre qui l'a marqué... même s'il est à nouveau le seul francophone de l'entreprise. « J'ai d'abord remplacé un chauffeur malade pour du transport de citernes bulk. J'avais mon planning via GSM, mais Kurt avait la particularité de dispatcher ses autres chauffeurs par la CB. C'est comme ça que j'ai commencé à apprendre le néerlandais, en écoutant la CB... Progressivement, je me suis intégré comme ça à la vie du port, surtout après être passé dans le transport de conteneurs. »

L'histoire aurait pu continuer comme ça, mais Kurt van Gucht a finalement cédé ses activités à Roosens. « C'est une très bonne société, mais je ne voulais plus rouler pour une grosse structure. Quelque part, Anja et moi avions aussi l'envie de devenir indépendants et l'idée est donc née de créer ma propre société. Kurt m'a aidé à trouver un premier client, Anja m'a aidé à financer l'achat



Il était aussi un des six finalistes du concours Love2Truck 2022 (au milieu en haut sur la photo). (photo Frederick Van Grootel)

d'un DAF d'occasion qu'on avait trouvé aux Pays-Bas et a passé sa compétence professionnelle. »

Benoît achète aussi un châssis universel D-Tec et débute sa carrière de transporteur indépendant. Le 12 mars 2020 (soit un jour avant le confinement), il commence à rouler pour SDG Trans, un client à qui il est resté fidèle depuis lors. Puis c'est Duferco qui fait appel à lui après qu'il ait un peu forcé son destin : « Je devais amener un conteneur à leur terminal de La Louvière mais je n'avas pas de fret de retour. Je cherchais un transporteur local qui avait quelque chose pour moi, mais c'est le terminal lui-même qui me l'a fourni. » Depuis, Transferaut effectue diverses missions de transport pour Duferco logistique, mais principalement via des sous-traitants.

### LES WALLONS DU PORT

En juin 2022, Transferaut a engagé son premier chauffeur et acheté un deuxième DAF. La réputation de Benoît commence à grandir, d'autant plus qu'il multiplie les initiatives originales. « Je pensais qu'on n'était que quelques Wallons à travailler dans le port, mais un jour, à force de donner des trucs à des collègues, j'ai créé un groupe facebook 'Les Wallons du Port'. Au début, on était cinq, aujourd'hui on est 1540 ! », s'amuse Benoît. Son DAF est d'ailleurs aussi devenu le point de ralliement de tous les chauffeurs qui veulent se procurer un plan du port, dont il a une caisse pleine dans sa cabine !

Il est vrai que les conditions de travail dans le port ne s'améliorent pas, que du contraire. « Ca ne fait qu'empirer », estime Benoît. « Il y a certainement des gens qui cherchent des solutions, mais pas côté transport alors. Le problème, c'est le manque de place partout. Les quais sont trop petits et quand il y a un bouchon au Liefkenshoektunnel, c'est-à-dire

### BENOÎT FERAUT EN BREF

- 31 ans
- Patron-chauffeur chez Transferaut (2 camions)
- Roule en DAF XF 6x2
- Expériences professionnelles : Masterbulk, Verduyn, Kurt Van Gucht, Transferaut
- A un fils avec sa compagne Anja

tous les jours à partir de 14 heures, on y perd vite deux heures. De plus en plus souvent, les files remontent en amont du Beverentunnel et cela bouche alors les routes de la rive gauche. Et si les bouchons atteignent l'entrée des terminaux, alors il n'y a même plus moyen ni d'y entrer, ni d'en sortir. Et je ne vous parle même pas des fois où je dois attendre deux jours pour avoir un slot au 869... » Ni du terminal de DP World où il n'y a même plus une poubelle à destination des chauffeurs d'ailleurs.

Mais au bout du compte, Benoît Feraut se sent-il plus transporteur ou chauffeur ? « Les Flamands me voient plus comme un transporteur et les Wallons comme un chauffeur. Mais moi, dans ma tête, je suis d'abord un chauffeur... mais avec des responsabilités en plus. Maintenant que j'emploie un chauffeur, c'est à moi qu'il téléphonera peut-être quand il a un problème technique ! »

Cela n'empêche pas Benoît et Anja de penser à la manière dont Transferaut pourrait se développer. Faire grandir la société serait une option, mais Benoît a une autre idée en tête : « Je voudrais avoir un jour un endroit pour déposer et stocker des conteneurs, faire de la fumigation et éviter à d'autres chauffeurs les frais de démurage. » L'un et l'autre ne sont d'ailleurs pas incompatibles...

## TRANSPORT DIRK VERDOODT

# PONCTUEL, DURABLE ET SÛR

**D**ans la famille Verdoodt, on a le transport dans le sang. Depuis que l'arrière-grand-père Léon a commencé à transporter des marchandises avec un cheval et une charrette il y a plus de 100 ans, impossible d'imaginer le transport routier sans le nom Verdoodt. Avec sa philosophie de croissance organique, l'arrière-petit-fils Arne Verdoodt affronte maintenant l'avenir avec son père Dirk.

Michiel Leen - michiel.leen@transportmedia.be

Chez Transport Dirk Verdoodt, la Journée du Routier ne tombait pas le jeudi 8, mais bien le vendredi 9 décembre. Ainsi, les chauffeurs inter de ce transporteur basé à Dendermonde pouvaient aussi participer à cette journée consacrée aux chauffeurs professionnels. Ce geste n'est qu'un exemple de l'approche 'terre à terre' qui prévaut dans cette entreprise familiale. « Nous avons

offert aux chauffeurs un repas digne de ce nom : croque monsieur, sandwiches et escargots, car nous aimons beaucoup en manger nous-mêmes », explique Arne Verdoodt. « Les chauffeurs comptent sur nous. Cela fonctionne dans les deux sens : ceux qui font de leur mieux sont payés en retour. »

Le nom de Verdoodt résonne dans le monde du transport. Arne Verdoodt, 30 ans, est le fils du fondateur Dirk Verdoodt et descend d'une lignée de transporteurs remontant au début du XXe siècle. En 1903, son arrière-grand-père Léon Verdoodt a commencé à travailler pour des scieries de la région avec des chevaux et des charrettes.

Après la Seconde Guerre mondiale, on est passé au transport routier, principalement pour l'industrie locale. C'est ainsi qu'est née la société Leon Verdoodt. En 1998, le fils Dirk Verdoodt a créé sa propre société de transport, puis son frère Joris a rejoint l'entreprise.

Joris avait de l'expérience en tant que mécanicien chez Scania, et cela explique que cette marque soit encore aujourd'hui majoritaire dans une flotte qui compte 30 véhicules. L'entreprise fondée par Léon Verdoodt survit aujourd'hui sous le nom d'August Verdoodt Internationaal Transport.

### CROISSANCE ORGANIQUE

Transport Dirk Verdoodt a deux spécialités : le transport en bâchées et le transport de conteneurs. L'entreprise approvisionne notamment des centres de distribution des grands détaillants. Verdoodt transporte également des produits d'entretien et des pièces de machines. Pour le transport de conteneurs, l'entreprise utilise Dendermonde comme point d'appui pour rejoindre Bruxelles, la Wallonie, le Luxembourg et la France. « La division conteneurs s'est développée de manière organique », explique Arne. « Pour nos

*« Nous grandissons avec nos clients, de manière organique. »  
(Arne Verdoodt)*

Transport Dirk Verdoodt ne jure que par Scania:  
"If it ain't broke, don't fix it."



destinations, Dendermonde est un bon point de départ. Nous avons 24 camions pour le transport bâché et 6 pour le transport de conteneurs. »

Cette flotte s'étend lentement mais sûrement, de manière organique. « Nous n'allons pas acheter des camions supplémentaires en spéculant sur un travail que nous n'avons pas », déclare Arne. « Nous préférons une croissance organique avec nos clients. A quoi bon contracter des dettes pour une grandir de dix camions à la fois ? L'avantage, c'est que nous sommes propriétaires de presque tous nos matériels. Ainsi, en tant qu'entreprise, nous contrôlons mieux l'impact financier de nos investissements. »

L'abréviation TDV (Transport Dirk Verdoodt) représente également la philosophie de l'entreprise : Tijden, Duurzaam & Veilig (Ponctuel, Durable, Sûr). « Les clients peuvent compter sur notre ponctualité », déclare Arne. « La durabilité compte aussi beaucoup : nous faisons le moins de kilomètres possible et nous nous efforçons de maintenir notre équipement à jour, par exemple en investissant dans des camions au LNG. La sécurité est également un fer de lance : nos camions sont équipés de packs de sécurité avec caméras

d'angle mort. Les semi-remorques ont des sangles d'arimage intégrées dans le toit, ce qui facilite l'arrimage. Nous sensibilisons aussi le personnel sur leur style de conduite. L'éco-conduite est intégrée dans la formation Code 95, et cela va de pair avec une conduite défensive. »

#### SCANIA FOREVER

L'amour pour Scania n'a fait que grandir. Le père et le grand-père étaient des fans de la marque et l'oncle Joris a travaillé pour Scania pendant des années. « Le confort de nos chauffeurs compte beaucoup. Certains d'entre eux passent quatre nuits par semaine dans leur cabine. Et Scania et Volvo ne nous ont jamais laissé tomber. Tant que ce n'est pas cassé, on ne répare pas », dit Arne. Les tracteurs ont une durée de vie relativement longue, de sept à dix ans. « Nous faisons de notre mieux pour les maintenir en état. Après un million de kilomètres, ils sont prêts pour le marché de l'occasion », continue-t-il.

Transport Dirk Verdoodt a investi dans ses tracteurs LNG in tempore non suspecto : actuellement, il y en a cinq. Arne Verdoodt pèse ses mots : « Nous n'avons pas mis ces camions à l'arrêt, mais ils nous ont coûté

beaucoup d'argent. Nous les conservons certaines routes où le LNG reste une option intéressante. Je ne pense pas qu'on en vendra encore beaucoup, de ces LNG. Toutefois, l'argument commercial en faveur de ces camions n'a pas disparu tant qu'ils bénéficient encore de l'avantage du péage en Allemagne. »

Pour les autres formes d'énergie, comme l'hydrogène et l'électricité, l'entreprise attend encore un peu. « Si on augmente la masse autorisée des camions électriques, beaucoup de choses sont possibles. L'avenir pourrait passer par une combinaison de carburants alternatifs et d'électricité. Mais qu'est-ce que ça donnera dans la pratique ? C'est encore difficile à dire, parce que l'infrastructure doit suivre. Actuellement, il y a beaucoup d'incertitude sur le marché. »

Et l'avenir ? « Nous voulons maintenir la continuité, mais surtout nous voulons maintenir notre croissance organique pour maintenir l'approche personnelle avec nos chauffeurs et avec nos clients. Pour eux, nous voulons avant tout être un partenaire fiable », conclut Arne Verdoodt.



Arne et Dirk Verdoodt ont la transport dans le sang.

#### TRANSPORT DIRK VERDOODT EN BREF

- Entreprise fondée en 1998 par Dirk Verdoodt
- Siège : Dendermonde
- Spécialités : transport bâché et transport de conteneurs
- Flotte : 30 véhicules moteurs, principalement Scania plus quelques Volvo

[www.transport-dirk-verdoodt.be](http://www.transport-dirk-verdoodt.be)



A la Journée du Routier, les chauffeurs avaient droit à encore plus d'attention.

## LES SAPEURS-POMPIERS DE LIMBOURG

# AU SERVICE DE LA POPULATION DEPUIS 1865

**A**une dizaine de kilomètres de Verviers, se niche, dans un méandre de la Vesdre, la Ville de Limbourg. Au pied de la vieille ville fortifiée se trouve la caserne du corps communal des Sapeurs-Pompiers de Limbourg, créé en 1865 et motorisé depuis la fin de la Deuxième Guerre Mondiale.

Jean-Marie Becker et Claude Chabeau

La motorisation du service des sapeurs-pompiers de Limbourg débute juste après la guerre. Après une Jeep avec une remorque autopompe, la ville de Limbourg achète un ancien Ford 47 à un marchand de pommes de terre. D'abord bâché et équipé d'une pompe mobile, de tuyaux et quelques matériels, il sera ensuite équipé, bien plus tard, d'une échelle de 18 mètres. Dans l'intervalle, le service s'est aussi doté d'une autopompe Bedford en 1963.

### UN MATÉRIEL DE PLUS EN PLUS VARIÉ

Au fil des années, le corps des sapeurs-pompiers s'équipe d'un matériel plus complet, comprenant des camionnettes (Volkswagen), de véhicules citernes et d'échelles qui proviennent souvent du SIAMU (Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente) bruxellois. Plusieurs véhicules sont acquis grâce au travail des pompiers volontaires eux-mêmes.

Le corps comptait toujours entre 25 et 30 hommes. Depuis 2015, il est rattaché à la Zone de Secours Vesdre-Hoëgne & Plateau (ZS VHP), qui comprend actuellement

390 agents opérationnels, soit 379 pompiers (284 volontaires et 95 professionnels) et 11 ambulanciers civils (3 volontaires et 8 professionnels). Ensemble, ils protègent une population de 234.000 personnes réparties sur 800 km<sup>2</sup>.

Quant à la caserne, elle a déménagé plusieurs fois depuis 1945 avant d'emménager

en 1998 à son emplacement actuel, où les sapeurs-pompiers de Dolhain-Limbourg disposent d'une toute nouvelle infrastructure. Très endommagée lors des inondations de la Vesdre pendant la nuit des 14 et 15 juillet 2021, elle fonctionne à nouveau depuis quelques mois.

Le tout premier véhicule motorisé était ce Ford 47 racheté... à un marchand de pommes de terre et équipé bien plus tard de cette échelle de 18 mètres.



L'autopompe Bedford d'origine (en noir et blanc) et après sa modernisation (en couleurs).





Vue de l'ancienne caserne avec le véhicule tous usages Volkswagen, l'autopompe Bedford et l'échelle Ford 47 de 18 mètres (vers 1965).



Autre pièce unique, l'autopompe légère Ziegler sur châssis Mercedes-Benz 1017 4X4 de 1986, débord testée au SIAMU Bruxelles avant d'entrer en service à Limbourg. Le véhicule est photographié devant la nouvelle caserne.

Fin des années 70, le corps s'équipe d'un camion-citerne. Ce sera d'abord un Volvo F86 d'occasion.



Tout corps de pompiers utilise aussi des véhicules légers dont ce Land-Rover.



Le Volvo F86 sera par la suite remplacé par une ancienne citerne pour le transport de lait, sur châssis Mercedes 1922.



Echelle Magirus de 30 mètres sur châssis MAN, qui succède à deux autres échelles dont un Magirus Merkur et un Magirus-Iveco 232.

Aujourd'hui, la caserne de Limbourg héberge un grand nombre de véhicules de la zone VHP, dont ce Scania G450, avec citerne de 12.000 litres.



La rubrique **Rétro** est animée par Jean-Paul Cammaerts, Walter Ceulemans, Lode Goossens, Claude Chabeau et Jean-Marie Becker.

# « J&T Autolease est un partenaire qui nous soulage totalement »

La coopération entre CWS et J&T Autolease ne date pas d'hier. Lorsque la décision fut prise de remplacer certains camions, il n'y avait pas de doute possible : tout comme pour le reste de la flotte, J&T Autolease deviendrait le partenaire de leasing pour ces huit véhicules. Lavinia De Maeyer, Fleet Manager, explique ce partenariat.

Avec des solutions de location innovantes, durables et totales, CWS contribue à un avenir plus sain et plus sûr. La société propose des produits et services dans les domaines Hygiène, Floor Care, Workwear, Cleanrooms et Healthcare. « Cela se traduit par une offre qui couvre l'hygiène des mains, des toilettes, des sols et de l'air afin d'optimiser la santé, la sécurité et la protection de nos clients, de leurs employés et de leurs propres clients », explique Lavinia De Maeyer. « Notre entreprise est synonyme de vêtements de travail de haute qualité, confortables et durables pour tous les secteurs. »

CWS a pris la décision de remplacer un certain nombre de camionnettes par des camions plus imposants. « Nous sommes

ainsi en mesure d'effectuer nos tournées de manière plus efficace et durable. Aujourd'hui, nous utilisons 14 camions, dont les 8 premiers sont pris en charge par J&T Autolease. »

## Leasing opérationnel

CWS a transféré une partie de sa flotte à J&T, ce qui lui procure des avantages supplémentaires. « Nous possédons quatre DAF LF et quatre MAN TGL, chacun avec une caisse classique et un hayon élévateur », explique L. De Maeyer. « Tous les huit font l'objet d'un leasing opérationnel sur 72 mois. La raison de cette collaboration avec J&T Autolease ? Nos arguments peuvent être qualifiés de classiques : un

soulagement total, la clarté par rapport au TCO, ce qui facilite la budgétisation. Nous avons donc opté pour l'interprétation la plus large possible du contrat. Les pneus, l'entretien, l'inspection, l'étalonnage des tachygraphes et l'assurance, tout y est. »

« J&T Autolease est un one-stop-shop. »  
(Lavinia De Maeyer)

## Un seul interlocuteur

« Cette collaboration avec J&T Autolease n'est pas un hasard », poursuit L. De Maeyer. « En plus de nos camions, notre flotte se compose de 150 voitures de tourisme et de 250 véhicules utilitaires qui oscillent entre 3,5 et 12 tonnes. À quelques exceptions près, nous collaborons là aussi avec J&T Autolease, et ce depuis de nombreuses années. Inutile de dire que nous sommes satisfaits de services et prestations de la société. En fait, J&T Autolease fait exactement la même chose pour nos camions que pour tout autre véhicule. Et le fait qu'elle puisse le faire les rend d'autant plus attrayants en tant que 'one-stop-shop'. »

## La flotte CWS en un clin d'œil

- Fleet Manager : Lavinia De Maeyer
- 150 voitures
- 236 utilitaires légers
- 14 poids lourds, dont 4 DAF LF et 4 MAN TGL via J&T Autolease



## E-TRUCKS

# « L'ÉLECTRIFICATION IMPOSE DES DÉCISIONS STRATÉGIQUES »

**L**e prix et l'autonomie sont des écueils classiques pour la transition vers les poids lourds électriques, mais est-ce toujours le cas ? Il faut un peu nuancer les choses, selon la plupart des experts. Mais peut-être néglige-t-on le problème crucial : l'électricité nécessaire. Le choix des e-trucks doit être précédé d'une vraie réflexion stratégique.

Michaël Vandamme

Ce Volvo FH Electric est le premier d'une série de 125 camions commandés qui seront opérationnels dans la flotte DFDS courant 2023.

L'offre crée (parfois) la demande, mais quelle en est l'ampleur aujourd'hui ? La phase des purs pionniers est révolue. « Notre gamme D destinée à la distribution est actuellement disponible avec une propulsion électrique », explique Cédric Van Hove, Aftersales Manager de Van Hove Garages. « Ce ne sont plus des prototypes, mais des véhicules de production. Et à partir de l'année prochaine, il sera également possible de commander des tracteurs et véhicules de chantier électriques. Je peux dire que nous étions à l'époque des pionniers en matière d'e-trucks. Notre intention est donc de pouvoir proposer, à terme, une gamme électrique complète. »

Même son de cloche chez Scania. « Notre objectif est de travailler de l'intérieur vers l'extérieur », explique Bas Van der Zanden, Director e-mobility chez Scania. « Nous nous concentrerons dans un premier temps sur la distribution locale. Ensuite sur le régional et enfin le long courrier. Nous apportons des améliorations chaque année aux chaînes cinématiques, aux batteries, etc. Notre objectif est de pouvoir proposer toute notre gamme sous forme électrifiée d'ici 2025. Nous produisons actuellement 1.500 exemplaires par an. C'est peu au regard de la production totale, mais cela va rapidement augmenter. »





Un e-truck peut être utilisé comme outil marketing par de nombreuses entreprises.

## UNE SIMULATION RÉALISTE

« Ce qui compte, ce n'est pas le prix d'achat, mais le TCO », explique Bart Massin. « Il est vrai que même en tenant compte de la déduction plus élevée pour ce type d'investissement, un camion électrique sera facilement plus de deux fois plus cher qu'un diesel. La différence réside dans le coût au kilomètre, nettement inférieur pour les camions électriques. Nous avons procédé à une simulation détaillée à ce sujet. Elle révèle que lorsqu'un véhicule parcourt 500.000 km, le coût net total d'un camion électrique sera légèrement plus élevé. Mais à partir de 1.000.000 km c'est l'inverse et le coût sera près de 15 % inférieur. A partir de 1,5 million km, le coût net est inférieur de plus d'un cinquième. La morale de l'histoire ? Les décisions doivent être précédées d'une simulation dans laquelle tous les paramètres pertinents doivent effectivement être inclus. »

## FOCUS SUR LA DISTRIBUTION

Cette concentration - dans un premier temps - sur la distribution locale n'a rien de surprenant. Cela nous amène à l'épineuse question de l'autonomie. « Elle augmente systématiquement », souligne Bas Van der Zanden. « Pour de nombreuses missions, une autonomie de 250 km, facilement accessible aujourd'hui, est largement suffisante. Prenez les véhicules utilisés pour la collecte des déchets et autres ; ils ne parcourent pas 100 km par jour. » « Il est très important de pouvoir recharger via sa propre infrastructure, ce qui réduit considérablement le coût au kilomètre », explique Cedric Van Hove. Conduire et charger, la distinction est essentielle, nous allons y revenir.

### *La batterie est le facteur de coût de la conduite électrique.*

« Les e-trucks sont en effet particulièrement adaptés à de telles tâches », confirme Bart Massin, CEO de Stroohm. « Ils présentent même un autre avantage : leur silence, ce qui signifie que les livraisons de nuit sont également possibles. Et si je peux évoquer un instant les distances plus longues : le confort du chauffeur est un argument de poids pour les camions électriques. Vous pouvez chauffer l'habitacle sans avoir à faire tourner le moteur, par exemple. » « Plus les batteries sont

performantes, plus les possibilités d'application sont larges, c'est précisément pourquoi nous investissons également dans la technologie des batteries », déclare Bas Van der Zanden. « Nous avons notre propre usine de batteries en Suède. Nous utilisons en outre des matières premières du nord de la Suède, justement pour pouvoir travailler de manière autonome. Elles deviennent plus légères, plus petites et ont plus de capacité. »

« Le retour en arrière n'est pas possible, c'est pourquoi la technologie des batteries est si importante pour nous », estime aussi Cédric Van Hove. « Il y a à peine deux ans, personne ou presque n'y faisait attention, mais maintenant le secteur des transports commence à se rendre compte que la voie de l'électrification est inévitable. D'autant que les constructeurs européens se voient imposer des objectifs en termes d'émissions. En pratique, cela signifie qu'un pourcentage considérable de leur flotte doit devenir électrique, sinon ils n'atteindront tout simplement pas ces objectifs. Ils devront manipuler le prix des véhicules diesel pour faire baisser celui des e-trucks. »

## PRIX D'ACHAT VERSUS TCO

Reste le prix. « La différence est moindre qu'il y a environ un ou deux ans, mais les camions électriques sont toujours une fois et demie à deux fois plus chers à l'achat », admet Bas Van der Zanden. « Tout dépend de la capacité de la batterie dont vous avez besoin. C'est la batterie qui détermine le prix d'un camion électrique. Avec un diesel, la norme

était - est - de viser la plus grande autonomie possible. Dans le cas des camions électriques, les besoins du client sont d'abord pris en compte, afin de déterminer la capacité appropriée de la batterie. En d'autres termes, ce sera davantage du sur-mesure. »

« Il ne faut pas être aveuglé par le prix d'achat », prévient Cédric Van Hove. « C'est le TCO qui compte, et cela concerne beaucoup de facteurs. Les subventions que vous pouvez demander, par exemple, sont assez conséquentes. La valeur résiduelle d'un camion électrique est également plus élevée en raison des batteries. Celles-ci peuvent être réutilisées comme batteries domestiques et les entreprises de recyclage paient toujours bien pour les récupérer. Vous pouvez également considérer un e-truck comme un instrument de marketing, avec un budget défini. Ne sous-estimez pas l'importance d'une image verte pour une entreprise. »

#### RÉFLEXION STRATÉGIQUE

« Si on rassemble toutes les pièces, on obtient un puzzle qui a du sens », poursuit Bart Massin. « Une technologie de batterie améliorée, des prix plus bas, liés ou non à des subventions, sans parler d'un cadre juridique de plus en plus strict autour des normes d'émission abaissent le seuil d'accessibilité. Reste que l'on néglige peut-être l'essentiel : l'électricité nécessaire. Le chargement sur votre propre site - ou chez un client - est la question de fond. Les bornes de recharge publiques coûtent plus cher, ce qui a un impact sur la rentabilité.

La question clé, cependant, est de savoir si votre propre site se prête à la recharge. Avec une vingtaine de camions, on a vite besoin d'environ 1 mégawatt, ce qui n'est pas rien. Parfois, cela peut être résolu en installant une cabine haute tension, mais ce n'est pas possible partout. A certains endroits, on manquera de capacités. N'oubliez pas non plus que de nombreuses entreprises n'ont pas eu de besoins énergétiques particuliers. L'électrification change soudainement la donne. À l'avenir, le potentiel pour satisfaire à ce besoin en électricité deviendra un facteur concurrentiel important. L'implantation judicieuse d'une entreprise de transport n'a jamais été aussi importante. »

« Il faut encore ajouter un élément à ce constat », conclut Massin. « Si le prix de l'électricité devait soudainement augmenter, cela constituerait un énorme atout pour ceux qui la produisent eux-mêmes, que ce soit via des panneaux solaires ou des éoliennes. Ces dernières représentent toutefois un sérieux

investissement, qui avoisine tout de même le million d'euros. Cela peut être rentable si le prix augmente fortement, mais quid si le prix s'effondre ? Il deviendra de plus en plus important pour un transporteur d'avoir une connaissance approfondie du secteur de l'énergie. Développer une réflexion

stratégique sera plus important qu'avant. En ce sens, l'électrification change la donne et crée une situation diamétralement opposée à cette réalité où tout le monde sans exception roule au diesel ou au gaz. »



Plus un e-truck parcourt de kilomètres, plus le coût net total sera faible.

#### PRIME ÉCOLOGIQUE FLAMANDE

Le 4 mai, le gouvernement flamand a signé un arrêté ministériel qui inclut les camions électriques dans le système des primes écologiques :

- achat de camions électriques (à l'exception des hybrides). Surcoût subsidiable : 80 %. Subside de 50 % des surcoûts pour les PME et 40 % pour les grandes entreprises avec un maximum de 2 véhicules par entreprise et un maximum de 400.000 euros par véhicule.
- borne de recharge d'au moins 50 kW, à condition que l'électricité soit d'origine verte. Surcoût subsidiable : 100 %. Subside de 30 % des surcoûts pour les PME et 15 % pour les grandes entreprises.

#### CONSEILS REQUIS

Un poids lourd électrique ne se vend pas comme son pendant au diesel. Les constructeurs doivent guider le client tout au long des travaux préparatoires, et pas seulement pour configurer le camion en fonction des besoins réels. Chez Mercedes-Benz Trucks, ce service s'appelle eConsulting. Cela commence par une analyse de la flotte. C'est le point de départ d'un concept d'électrification du site de l'entreprise. À ce stade, le comportement de charge optimal et l'infrastructure de charge nécessaire sont également déterminés, ainsi que des solutions logicielles et matérielles. Dans une deuxième phase, tous les coûts et subventions éventuelles sont répartis, analysés et optimisés. Ce n'est qu'alors que la phase de mise en œuvre pourra commencer.



Frans Renders et Roger Lemaire entourés d'une partie des équipes de service pour le Benelux et l'Allemagne.

# Châssis-conteneurs Renders Euro 820 : un nouveau châssis universel unique

Le nom Renders est loin d'être inconnu dans l'industrie des véhicules tractés. Après des années de travail préparatoire, Renders lance aujourd'hui en Europe une nouvelle gamme de châssis porte-conteneurs universels avec des propriétés uniques en termes de robustesse et de facilité d'utilisation.

La société Renders est l'œuvre et la passion de Frans Renders. Tout a commencé en 1978 avec le carrossage de camions à Vosselaar. Au milieu des années '80, la production de semi-remorques a démarré dans un nouveau bâtiment à Beerse. La capacité de production de Renders a grimpé dans les années '90 à 2000 à environ 3000 unités par an. La gamme comprenait presque tous les types de véhicules tractés à l'exception des citernes. L'innovation a toujours été dans l'ADN de Renders comme le montre l'introduction en 2003 du X-Steering, un tout nouveau système de direction pour les véhicules à 1, 2 et 3 essieux.

Le sur-mesure et les coûts d'exploitation élevés en Belgique et en Allemagne - par rapport à d'autres concurrents qui produisaient déjà moins cher dans d'autres pays - ont entraîné une nouvelle approche, plus spécifiquement la production en série en Turquie. En même temps, la société a décidé de se concentrer strictement sur le châssis porte-conteneurs multifonctionnel, qui était déjà sa grande spécialité.

## Hautement innovant

Préfigurant la série Euro actuelle, Renders développait déjà en 1985 un châssis porte-conteneurs multifonctionnel avec

cadre arrière extensible. Frans Renders a été le premier à proposer un châssis porte-conteneur universel breveté, mais aujourd'hui il se surpasse grâce à ses 35 années d'expérience et aux apports des clients incorporés jusque dans les moindres détails dans la nouvelle série dont l'Euro 820 est la pièce maîtresse. De 20 variantes dans le passé, le programme a été réduit à deux types principaux, les séries Euro 800 et Euro 900.

Frans Renders à ce propos : « C'est un châssis 'anti-vandalisme' très robuste, avec une répartition du poids idéale pour tous les types de conteneurs. Nous avons conçu le maniement le plus simple du marché car les grandes flottes optent de plus en plus pour un coulissement arrière (comme sur la gamme Euro 900) mais elles privilégient un fonctionnement simple en raison de problèmes linguistiques avec les chauffeurs et parce que de nombreux systèmes télescopiques en 3 parties sont beaucoup trop compliqués. Nos nouveaux châssis sont pensés dans les moindres détails. La série Renders Euro 800 est plus simple que de nombreux châssis à extension arrière et donc idéale pour une utilisation dans les grandes flottes. »

## Robustesse et facilité d'utilisation

Renders a conçu un nouveau châssis en trois parties, caractérisé par une commande simple et centrale utilisant un bou-



ton pour le verrouillage desserré/serré et 'in/out', ainsi qu'un levier manuel pour choisir le type de conteneur. En réglant le châssis pour trouver la position souhaitée du conteneur (une seule manipulation suffit), l'avant et l'arrière s'étendent simultanément. Chaque détail montre que la priorité a été donnée à une construction solide. Les parties coulissantes reposent sur des rouleaux très solides d'une capacité surdimensionnée tandis que des plaques de renfort ont été montées dans le col et l'articulation col/châssis, ainsi qu'à d'autres points critiques (pieds de support, béquilles, etc.). Le pare-chocs arrière est un autre exemple de conception efficace et de robustesse et a été adapté pour éviter les dommages sur les quais neufs et anciens.



Pour la nouvelle série, les chaînes de montage ont été entièrement renouvelées et adaptées. Par ailleurs, les moules et calibres utilisés dans la production et la ligne de production elle-même sont la propriété de Renders et ont aussi été entièrement développés par Renders. Les quatre lignes de production auront construit 750 châssis multifonctionnels d'ici fin 2022. La pleine capacité de production sera d'environ 1200 châssis par an dès 2023.

Pour Renders, la vente n'est pas tout, l'entreprise attache également une grande importance au réseau de concessionnaires et de service. Les concessionnaires pour le Benelux et l'Allemagne ont déjà été présentés à Brême. Désormais, le regard se tourne vers l'Europe du Sud, où une présentation aura également lieu au printemps 2023. La présentation à Brême a été suivie avec grand intérêt par la presse et les clients, car les nouvelles séries sont déjà utilisées dans diverses grandes flottes aux Pays-Bas et en Allemagne. L'enthousiasme était grand et Frans Renders lui-même a été agréablement surpris par les réactions des clients vis-à-vis des nouvelles séries 800 et 900 et par leur satisfaction quant à leur convivialité, leur robustesse et leur durabilité.

Les ventes et le service sont organisés autour d'un point de vente/service central par pays, soutenu par des distributeurs locaux. Pour la Belgique, le Sales & Service a été lancé en octobre 2022 par la société TRC à Houthalen. La Flandre orientale et occidentale sont desservies par TheTruckcompany à Hooglede.

**« La série Renders Euro 800 est plus simple que la plupart des châssis à extension arrière et donc idéale pour les grandes flottes. »**  
(Frans Renders)

La construction de l'Euro 820 breveté est particulièrement solide et simple. Sans aucune assistance du tracteur, même un conteneur 20 pieds de 32 t ou un conteneur-citerne coulisse sans effort sur le châssis d'une position centrale à une position arrière et vice versa, en s'appuyant sur seulement quatre twistlocks. Un 20 pieds central derrière le col n'engendre qu'une flexion négligeable de ce dernier, preuve d'une construction particulièrement solide. Un châssis pour des charges lourdes et des opérations très intenses.

### Production en série en Turquie

Les châssis porte-conteneurs Renders sont construits en Turquie depuis 2015.

### La gamme Renders

- Les **Euro 930** et **Euro 935** sont des châssis fixes, extensibles uniquement à l'arrière. La différence réside dans la taille des pneus : 385/65R 22.5 pour l'Euro 930 et 385/55R 22.5 pour l'Euro 935.
- Les **Euro 800**, **Euro 810** et **Euro 820** sont des châssis en 3 parties, extensibles à l'avant et à l'arrière. La différence entre l'Euro 800 et l'Euro 810 est là aussi la taille des pneus : 385/65R 22.5 pour l'Euro 800 et 385/55R 22.5 pour l'Euro 810. L'Euro 820 se distingue par une adaptation du bras arrière permettant de déplacer un conteneur lourd de 20 pieds et 34 t d'une position centrale vers une position de (dé)chargement arrière.

# TRANSPORT TOPICS

## TESLA SEMI : CETTE FOIS, C'EST LA BONNE !

Cinq ans après la première annonce (et trois après l'entrée en production prévue en 2017), Tesla a enfin livré un camion Semi à un client aux Etats-Unis. Par rapport aux premiers prototypes, le Semi a conservé son aspect futuriste (poste de conduit central, large pare-brise panoramique, aérodynamique affûtée), mais il est un peu rentré dans le rang en adoptant des poignées de porte et des rétroviseurs plus classiques. Mais ce que l'on attendait surtout, c'est une autonomie qu'Elon Musk annonçait révolutionnaire. Et les 800 kilomètres de rayon d'action annoncés en 2018 semblent bien être au rendez-vous, puisque le premier exemplaire du Semi aurait, selon Elon Musk, parcouru ses 500 miles avec un poids total au sol de 36,7 tonnes. Il existera cependant une version du Semi limitée à 300 miles. La propulsion est confiée à deux, trois ou quatre moteurs électriques, similaires à ceux de la Tesla Model Y et produisant 190 kW de puissance chacun. Ils sont placés sur les deux essieux arrière. Le Semi est donc dédié au transport régional (et il ne propose d'ailleurs qu'une cabine de jour). Il n'y a par contre que peu de chances de le voir arriver en Europe, bien que certaines sources indiquent que le constructeur américain fait pression sur le gouvernement allemand pour autoriser la circulation des camions électriques le dimanche...



Claude Yvens

## MINIATURES

## LE FORD F-MAX, UNE DENRÉE RARE

Véritable sujet de discussion depuis sa sortie officielle en 2019 et son titre de Truck of the Year, le Ford F-Max s'impose de plus en plus sur nos routes. Du coup, les collectionneurs se demandent quand ils pourront obtenir, au-delà des modèles 'usine', des répliques de transporteurs officiels. Et c'est là que cela se gâte. Dans l'état actuel des choses, il n'y a qu'un seul modèle disponible. Ce modèle est réalisé à l'échelle 1/36<sup>e</sup>, ce qui est nettement moins courant que les 1/50<sup>e</sup> et 1/43<sup>e</sup>. Il s'agit d'un tracteur, de couleur bleu éclair. Derrière la boîte, on peut évidemment trouver des mentions légales en anglais mais aussi et surtout des infos en turc. On y lit ainsi qu'en cas de contact, il faut se rendre sur le site [www.provide.com.tr](http://www.provide.com.tr). Malheureusement, il s'agit d'un site qui réalise différents produits commerciaux et publicitaires pour compte de tiers. On y retrouve bien sûr le camion mais sans pouvoir se le procurer.

D'après les maigres infos disponibles, il semble bien que le modèle ait été produit en quantité limitée. Un rapide coup d'œil sur les sites [www.fordtrucks.com](http://www.fordtrucks.com) ou encore au niveau national [www.fordtrucksbelgium.be](http://www.fordtrucksbelgium.be) ne permet pas de trouver le modèle à la vente. Si on jette un coup d'œil sur les sites d'enchères, on en trouve par exemple un sur Ebay à 150 USD avec 24 USD de frais d'envoi au départ de la Turquie ! Pas évident, vraiment. Reste donc pour les passionnés l'espoir d'une rapide obtention de la licence par WSI, Tekno ou encore Eligor pour enfin pouvoir varier sa collection.



Pierre-Yves Bernard

## ÉCONOMIE

### YUSEN LOGISTICS REPREND GROUPE PIERRE

Le logisticien japonais Yusen Logistics annonce la reprise de la société Groupe Pierre, basée à Wavre et spécialisée dans la logistique du secteur de la santé. « Mon frère et moi avons souhaité, après trois générations, offrir à Groupe Pierre tous les outils pour booster son savoir-faire à un niveau international », explique Olivier Pierre, patron de Groupe Pierre. Yusen Logistics met donc la main sur trois sociétés actives dans le transport terrestre certifié GDP (Transports Pierre), l'entreposage et les services à valeur ajoutée (Pierre Logistic) et les expéditions à température contrôlée et à délai critique (Ajimex). Au total, cela représente une valeur ajoutée combinée de 8,2 millions d'euros en 2021 et plus de 125 personnes employées. Groupe Pierre exploite plus de 20.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à Grez-Doiceau et à Braine l'Alleud, ainsi qu'une flotte de 160 véhicules.



### CONTARGO REPREND BERRY

L'opérateur multimodal Contargo a racheté la société Berry de Boortmeerbeek, renforçant ainsi son offre de transport de conteneurs dans le port d'Anvers. Berry existe depuis 1989 et opère principalement de et vers le Benelux, la France et l'Allemagne avec une flotte de 20 véhicules. L'ensemble du personnel et de la flotte sera intégré à l'organisation Contargo. Frank Van Berwaer, qui a développé Berry au cours des 30 dernières années, restera responsable, en tant que directeur de Contargo Berry BV, du développement de la nouvelle organisation depuis de nouveaux bureaux situés dans le port d'Anvers.

### VERVAEKE OSE LE CAMION À HYDROGÈNE

Le transporteur citier Vervaeke a commandé son premier camion Hyzon à hydrogène, qui lui sera livré au cours du premier semestre 2023. La direction de Vervaeke est fermement convaincue que l'hydrogène jouera un rôle important dans la décarbonisation du transport routier lourd. « Comme ce nouveau camion n'émet que de la vapeur d'eau au lieu d'émissions de carbone, il est 'zéro émissions'. En outre, il permet des accélérations rapides, ce qui sécurise grandement les dépassements et les manœuvres. En plus, sa conduite souple et presque silencieuse permet aux chauffeurs de se concentrer sur la route. Cela se traduit aussi par une réduction significative de la pollution sonore », déclare le CEO Frédéric Derumeaux.



### TRANSPORT JANSSENS REPREND LES ACTIFS D'INDAKA

Transport Janssens a repris les activités de transport de la société Indaka (Temse). La flotte de l'entreprise de Beveren passe ainsi de 44 à 55 tracteurs en plaques belges et à autant de chauffeurs. Cette opération n'est pas le fruit du hasard, comme l'explique Kenny Janssens, qui dirige l'entreprise avec son père Dirk : « Guy Smet, qui a dirigé Indaka jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre, était à la recherche d'un partenaire capable de poursuivre les activités de l'entreprise parce qu'il n'avait pas de successeur dans la famille. Il a vu en Transport Janssens le candidat idéal pour poursuivre l'œuvre de sa vie et offrir à ses clients et chauffeurs le cadre professionnel nécessaire dans une structure dynamique et familiale. »



### LA NOUVELLE CLASSIFICATION DES FONCTIONS ENTRE EN VIGUEUR LE 1<sup>ER</sup> JANVIER

La nouvelle classification des fonctions (et la nouvelle échelle barémique qui va avec) est bien entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 comme prévu. Les entreprises devaient donc, avant le 1<sup>er</sup> janvier, attribuer à l'ensemble de leur personnel ouvrier une des quatre classes qui détermine leur salaire horaire de base. Cette information doit être communiquée au membre du personnel par voie écrite et, évidemment, être mentionnée sur les feuilles de prestations et les bulletins de paie.

## INDUSTRIE

### FORD TRUCKS BELGIUM VEUT RENFORCER SON RÉSEAU

Après environ 18 mois, la vente des camions Ford Trucks en Belgique bat toujours son plein. « 2022 sera notre première année complète, et nous avons déjà presque atteint l'objectif que nous nous étions fixé pour la troisième année », déclare Nathalie Noyens. « A quelques semaines de la fin de l'année, nous avons déjà une part de marché de 4,9 % en tracteurs. L'année prochaine, nous visons une croissance d'au moins 50 %. De plus, notre réseau investit dans de tout nouveaux garages qui ouvriront dans les régions de Veurne, Charleroi, Courtrai et Turnhout en 2023. La marque va aussi renforcer son réseau d'après-vente afin d'être prête pour une croissance durable et pour commercialiser son portefeuille de produits de nouvelle génération. »

### PETER HIMPE CÈDE SA PLACE À FRANK KIMPE CHEZ VOLVO TRUCKS BELGIUM

Après 17 années passées à la direction générale de Volvo Trucks Belgium, Peter Himpe va assumer un nouveau rôle de Senior Advisor auprès du président de Volvo Trucks et a cédé sa place à Frank Kimpe (photo). Celui-ci dirigeait depuis dix ans l'organisation qui chapeaute les différents Volvo Truck Centers en Belgique.



### e-TROVA PRÉSENTE SON PREMIER PROTOTYPE

La jeune société belge e-Trova a présenté le premier prototype d'un camion muni d'une nouvelle chaîne cinématique électrique selon le principe du retrofit. Ce prototype, réalisé en collaboration avec les équipes de Flanders Make et avec le carrossier AWB de Balen, est basé sur un Volvo FH. Les essais sur route doivent démarrer au début 2023, pour valider notamment l'architecture générale du processus de reconversion : une fois la chaîne cinématique thermique enlevée, le moteur électrique, la transmission et le différentiel trouvent leur place entre les poutres du châssis, tandis qu'un berceau est boulonné sous la cabine, à la place du moteur thermique. Ce berceau comprend des éléments auxiliaires tels que les batteries 24 V, les chargeurs, les convertisseurs, le système de refroidissement et la pompe de direction. Une nouvelle série de neuf prototypes sera ensuite réalisée sur base DAF, Scania et Volvo.



## LIVRAISONS

- Le **groupe Colruyt** a mis en service le premier Scania BEV en Belgique. Ce porteur carrossé en fourgon à température contrôlée sera utilisé pour la logistique de Solucious, la société de services alimentaires du groupe Colruyt.



- **Coca-Cola Europacific Partners** effectuera désormais ses livraisons locales à l'aide de 30 camions électriques Renault Trucks D et D Wide en Belgique. Les quatre premiers véhicules ont commencé à rouler dans la région d'Anvers, et les régions de Gand et de Liège suivront plus tard. Il s'agit tout simplement de la plus grande commande jamais passée par une flotte belge pour des camions électriques.



- **DFDS** a reçu les clés de son tout premier Volvo FH Electric à l'usine Volvo Trucks de Gand. Ce Volvo FH Electric est le premier d'une série de 125 camions semblables qui seront opérationnels dans la flotte de DFDS au cours de l'année 2023.

- A partir de janvier 2023, le groupe **AB InBev** mettra en service six DAF CF Electric en Belgique. La surprise vient du nom du fournisseur : ce n'est pas le constructeur lui-même, mais Einride, une société suédoise qui développe aussi des camions autonomes.



# Faites le plein d'énergies!

TotalEnergies vous accueille sur l'ensemble du territoire grâce au réseau le plus dense de Belgique.



**TotalEnergies**



Contactez TotalEnergies pour plus d'informations:  
[services.totalenergies.be](https://services.totalenergies.be)



La technologie Turbo Compound permet au FH d'encore abaisser sa consommation.

## VOLVO FH4B-460 TC I-SAVE

# TURBO COMPOUND : PERFORMANCE MAXIMALE !

La hausse exorbitante du prix du diesel met à mal les résultats d'exploitation. Raison de plus pour, à côté des propulsions alternatives, continuer à réduire la consommation des moteurs thermiques. C'est ce que Volvo Trucks a bien compris avec la version la plus récente de son concept I-Save. Car le diesel est encore là pour des années.

Texte : Pierre-Yves Bernard, photos : Erik Duckers

Et si innover signifiait justement revenir à des techniques déjà éprouvées ? C'est précisément ce que Volvo Trucks a réalisé en lançant en 2019 son FH I-Save, destiné aux longues distances. On parle ici d'une solution qui repose sur une association entre le nouveau moteur D13TC et des fonctionnalités d'économie de carburant actualisées. Par rapport au précédent D13, une réduction de carburant de 7 % serait acquise, ce qui n'est pas rien.

### C'EST DANS LES VIEILLES CASSEROLES...

**Moteur.** Ce moteur D13TC se base sur une technologie qui a déjà été utilisée, à savoir le Turbo Compound. Par rapport au D13 Euro 6D, le nouveau venu possède des pistons d'une nouvelle forme qui améliore la combustion et augmente l'efficacité via un guidage de la chaleur et de l'énergie au centre des cylindres. L'énergie excédentaire contenue dans les gaz d'échappement est ensuite utilisée pour alimenter le moteur par le biais d'une turbine supplémentaire dans le flux d'échappement : c'est l'unité Turbo Compound.

Ce qui est marquant, c'est la valeur de couple qui prend de l'ampleur : pour une même puissance de 460 ch, le D13TC en produit 300 Nm de plus, passant ainsi de 2300 à 2600 Nm sur notre véhicule de test.

La finalité du système est de diminuer le nombre des accélérations en considérant qu'il fait moins de carburant pour maintenir une vitesse constante. En complément, les ingénieurs ont également pensé de

nouveaux essieux arrière et surtout un système I-See désormais au top, grâce à une carte mise à jour et un logiciel de changement de vitesses optimisé pour les longues distances. Mais ce n'est pas tout : ce moteur à haut rendement énergétique inclut aussi les points suivants : coupure de ralenti moteur, I-Cruise avec I-Roll qui ajuste la vitesse pour réduire la consommation de carburant mais aussi une pompe de servodirection à cylindrée variable.

**Cabine.** Pas de changement à ce niveau depuis le test précédent. Pour rappel, la cabine FH se démarque visuellement de la précédente par ses nouvelles optiques et surtout sa nouvelle calandre. Chez Volvo, les rétroviseurs classiques sont toujours de mise, mais il n'y a plus de pare-soleil, sobriété passive oblige ! A noter la caméra qui prend place sous le bras du rétroviseur de droite. Le rendu de cette caméra sur l'écran face au chauffeur est très bon, gage de sécurité avec un angle mort réduit.



Les commandes I-Shift sont devenues plus modernes.



Une caméra discrète mais efficace.



Le compte-tours est désormais horizontal.

**Ergonomie.** Trois marches sont à gravir pour accéder au poste de conduite, ce qui induit la présence toute relative du tunnel moteur. La planche de bord arbore un design un peu avant-gardiste, avec des tons parfois surprenants, tandis que les commandes sont modernes et esthétiques. Rien de bien neuf ici, à l'exception de certaines commandes supplémentaires qui font leur apparition au travers de boutons poussoirs. Par exemple, quatre boutons reprennent les commandes de la boîte I-Shift. Ceci induit une certaine limitation au niveau des interventions que le chauffeur peut réaliser, comme le passage en manuel qui n'est plus possible lorsque l'on roule au Cruise Control.

Lors de ce test, nous disposions de la légendaire commande de boîte toujours placée à droite du siège, mais dont le look est devenu moins austère. Autre commande, celle qui concerne l'assistance au maintien de la trajectoire. Directement lié au VDS (Volvo Dynamic Steering), ce système corrige momentanément la trajectoire en cas de déviation constatée par le système.

Enfin, parlons du bouton qui permet de gérer la hauteur de la suspension pneumatique. Optionnel, il permet au-delà de 60 km/h d'abaisser le châssis de 10 à 30 mm pour diminuer la consommation. Ce bouton est indispensable car il permet d'éviter que le système ne se déclenche de façon automatique si le sol n'est pas adéquat pour le faire.

**Impressions de conduite.** Les qualités du FH étant déjà connues, on en mettra néanmoins deux en exergue, à savoir la visibilité et le confort de conduite en lien direct avec le VDS. Au chapitre du freinage, le véhicule était équipé du frein moteur renforcé, le VEB+, d'une puissance de retenue qui est

passée de 380 kW (517 ch) à 435 kW (597 ch) au régime de 2300 tr/min. C'est suffisant avec une bonne gestion de la part du chauffeur sur un relief prononcé, même si sur parcours autoroutier c'est le Cruise Control qui s'en charge.

**Performances et consommation.** Ce test est le deuxième que nous réalisons avec la technologie Turbo Compound associée à la cabine la plus récente. Le premier avait été aussi réalisé avec un 460 ch, mais il s'agissait d'un véhicule 'sortie usine' et non d'un véhicule spécialement destiné aux tests de presse. Nous avons réalisé le parcours avec l'I-See et en profitant de l'abaissement du châssis. Le rapport de pont de 2,31 était plus que favorable, et au final, le FH460 avait obtenu une cadence moyenne de 84 km/h pour une consommation de 27,63 l/100 km.

Ce très bon résultat obtenu avec un véhicule de série, nous aurions voulu l'améliorer cette fois-ci mais les conditions routières nous en ont empêché. Avec 17 kilomètres de travaux et/ou de bouchons sur les 160 km du parcours de consommation, soit plus de 10 % de notre test, il était impossible de mesurer les progrès obtenus. Cependant, les premiers relevés intermédiaires montraient en effet une réduction supplémentaire de la consommation de 2 %. On peut donc considérer que la technologie Turbo Compound est vraiment performante.

**Conclusion.** Malgré son statut de best-seller depuis ses débuts, le FH avait concédé du terrain au niveau de la consommation. Avec la technologie Turbo Compound remise au goût du jour et d'autres éléments probants, il est revenu au premier plan !

*La technologie Turbo Compound réduit le nombre de phases d'accélération.*

## FICHE TECHNIQUE

- **Type :** tracteur 4x2
- **Cabine :** Globetrotter Sleeper Cab
- **Cylindrée :** 12,8 litres
- **Désignation moteur :** D13T460A TC
- **Empattement :** 3 700 mm
- **Freins auxiliaires :** VEB+ 435 kW / 2300 tr/min
- **Puissance maxi :** 460 ch (338 kW) 1240 - 1600 tr/min
- **Couple maxi :** 2 600 Nm entre 900 - 1240 tr/min
- **Niveau d'émission :** Euro 6 / Step E
- **Boîte de vitesses :** I-Shift AT2612
- **Rapport de pont :** 2.31

## BON À SAVOIR

- Puissance identique mais avec plus de couple
- Une consommation qui ne cesse de diminuer
- Un logiciel qui gère la hauteur du châssis

## GAMMES DE CAMIONS ÉLECTRIQUES

# L'AUTONOMIE AUGMENTE, L'ANXIÉTÉ DIMINUE

Les choses bougent très vite du côté des constructeurs. En un an, les gammes existantes ont vu leurs performances augmenter et la propulsion électrique s'installe progressivement dans les tracteurs et les camions destinés au transport régional. Et à mesure que l'autonomie augmente, la 'range anxiety' baisse.

Claude Yvens - [claud.yvens@transportmedia.be](mailto:claud.yvens@transportmedia.be)



### L'HYDROGÈNE EN EMBUSCADE

En 2023, il est possible de commander un camion bicarburant (fonctionnant au diesel et à l'hydrogène) chez CMB Tech. Le groupe anversois est clairement passé à la fabrication en série sur base du Ford F-Max. Pour un véritable camion à hydrogène (à pile à combustible), il faut toujours s'adresser chez Hyzon Motors (comme l'a fait Vervaeke), mais l'horizon de ce dernier se bouche sérieusement avec le retrait possible de son partenaire industriel Holthausen. Pour voir un des grands constructeurs descendre dans l'arène, il faudra attendre le binôme Iveco-Nikola avec le Tre FCEV (2024 au plus tôt), tandis que les futurs Mercedes Actros GenH2 et Volvo FH n'entreront pas en phase de test avant 2025/2026.

Le dernier salon IAA Transportation de Hanovre n'a fait que renforcer une tendance qui était déjà à l'œuvre depuis une bonne année : tous les constructeurs ont désormais une gamme de plus en plus complète de camions électriques, et ils s'emploient activement à convaincre les gestionnaires de flotte que leurs solutions sont désormais matures. Mais avec quels arguments ?

#### FINI, LE 'RANGE ANXIETY'

La plupart des conducteurs de voitures électriques (surtout des plus récentes) reconnaissent qu'ils ont de moins en moins peur de tomber en panne d'énergie. Dans le transport routier, cette crainte a d'autant moins de raison d'être qu'aucun camion électrique n'est mis en circulation sans une analyse préalable des itinéraires et une simulation des profils de recharge.

L'exemple fourni par Renault Trucks chez Coca-Cola European Partners est éclairant : disposant déjà des données fournies par les camions connectés de la flotte, le constructeur a pu conseiller son client sur la

configuration technique idéale, y compris au niveau des batteries puisque CCEP a finalement opté pour des packs de 66 kWh et non pour les nouveaux packs de 93 kWh. De la même manière, CCEP a pu se contenter d'installer des chargeurs DC de 22 kW pour compléter la charge des batteries durant la nuit.

Dans le même temps, la capacité des batteries augmente, réalisant à chaque fois un saut quantitatif de 25 ou 30 %. L'autonomie en bénéficie directement. Il n'existe donc aujourd'hui presque aucun camion électrique vendu pour moins de 200 kilomètres d'autonomie. Seul le MAN eTGM reste pour l'instant limité à 190 kilomètres, ce qui reste suffisant pour des missions exclusivement urbaines.

Dans les autres marques, la barre est désormais fixée à 300 kilomètres pour les porteurs 16/19 tonnes et à 250 kilomètres pour les porteurs lourds. Renault Trucks ose même proposer une version du D E-Tech équipée de 565 kWh de batteries installées pour une autonomie de... 560 kilomètres.

Signalons encore que les batteries de nouvelle génération ont aussi amélioré leur ration entre capacité installée et capacité utilisable.

#### LES PREMIERS TRACTEURS ARRIVENT

Il faudra attendre 2024 pour voir l'ensemble des marques proposer un tracteur électrique pour le transport régional. Le dernier à rejoindre le mouvement sera MAN, mais avec une autonomie que l'on annonce très élevée. Pour les autres marques, 2023 sera une année de lancement. DAF se lance sur le marché avec un moteur électrique 'fait maison' (Paccar Ex-D1 et D2) pour propulser les DAF XD et XF Electric, avec une autonomie annoncée jusqu'à 500 kilomètres.

Iveco prend enfin le train de l'électrification en marche avec le Nikola Tre BEV qui profite de son essieu motorisé FPT pour libérer davantage de place pour les batteries, établir un record de capacité à ce niveau (738 kWh) et proposer jusqu'à 530 kilomètres d'autonomie.

Chez Mercedes-Benz, on attend l'eActros LongHaul (2024) pour atteindre ces valeurs.

La version tracteur de l'eActros (qui utilise aussi un essieu moteur) reste donc pour l'instant limitée à 220 kilomètres d'autonomie. Scania, quant à lui, a lancé ses premiers tracteurs électriques disponibles avec une cabine R ou S. Avec 624 kWh de batteries, ils peuvent atteindre une autonomie de 350 kilomètres. Enfin, Volvo Group propose la gamme la plus vaste du marché avec des tracteurs 4x2, 6x2 et 6x4 (Volvo FM, FMX et FH) et avec les nouveaux Renault Trucks C et T E-Tech. Cette variété se retrouve aussi dans les gammes de porteurs, puisque Volvo trucks est la seule marque à proposer des versions électriques en 6x4, 8x2 et 8x2\*4.

### RECHARGES ACCÉLÉRÉES

Il y a à peine un an, la puissance de recharge maximale de la plupart des camions électriques était encore de 150 kW. Aujourd'hui, la norme est déjà passée de 250 à 375 kW, ce qui correspond à la puissance maximale des chargeurs disponibles sur le marché. A capacité de batteries égale, une recharge complète (ou plutôt de deux à trois fois moins de temps).

Pour gagner du temps supplémentaire, il faudra attendre les premières bornes MCS, pour Megawatt Charging System. Ce standard commun aux principales marques de poids

lourds européennes permettra l'installation d'un réseau de bornes de recharge ultra-rapides le long des principaux axes de transport en Europe, mais il nécessite aussi que les batteries et leur système de gestion de l'énergie soient prêts à absorber ce flux. Par exemple, MAN limitera dans un premier temps son eTGX à 750 kW.

Reste à savoir quels camions électriques auront besoin de ces recharges rapides, puisque tout saut quantitatif de la capacité nominale des batteries permet de se contenter de recharges lentes...

## L'OFFRE DE CAMIONS ÉLECTRIQUES EN BELGIQUE

Modèle	Type	MMA	Moteur	Puissance		Couple nominal	Rapport pont AR	Batteries		Autonomie max.	Capacité de charge	Empattements	Disponibilité	
				spécifique	maxi			Type	Capacité (brute / effective)					
		t		kW	kW	Nm		kWh	kWh	km	kW DC	mm		
DAF LF Electric	porteur 4x2	19	Dana Sumo HD	260	370	1970	5,57	LFP	282	254	280	150	5300 / 5850	immédiate
DAF CF Electric	tracteur 4x2	37	VDL-Siemens	210	240	2000	7,21	Li-Ion	350	315	220	250	3800	immédiate
DAF CF Electric	porteur 6x2	29	VDL-Siemens	210	240	2000	5,63	Li-Ion	350	315	250	250	3800 > 4800	immédiate
DAF XD Electric	porteur 4x2, 6x2		Paccar EX-D1	170 / 220 / 270		1200		Li-Ion	315 > 525		500	325		2023
DAF XD Electric	tracteur 4x2		Paccar EX-D1	170 / 220 / 270		1200		Li-Ion	315 > 525		500	325		2023
DAF XF Electric	porteur 4x2, 6x2		Paccar EX-D2	270 / 310 / 350		1975		Li-Ion	315 > 525		500	325		2023
DAF XF Electric	tracteur 4x2		Paccar EX-D2	270 / 310 / 350		1975		Li-Ion	315 > 525		500	325		2023
Fuso eCanter	porteur 4x2	8,5	Daimler eAxle	110 / 129		430		LFP	41 > 123		70 > 200	104	2500 > 4750	2023
MAN eTGM	porteur 6x2	26	?	264		3100		Li-Ion	223	185	190	150	4725	immédiate
Mercedes-Benz eActros 300	porteur 4x2	19	Daimler eAxle	330	400	970	pas applicable	Li-Ion	336	291	300	160	5000	immédiate
Mercedes-Benz eActros 300	porteur 6x2	26	Daimler eAxle	330	400	970	pas applicable	Li-Ion	336	291	300	160	4000 / 4600	immédiate
Mercedes-Benz eActros 300	tracteur 4x2	40	Daimler eAxle	330	400	970	pas applicable	Li-Ion	336	291	220	160		H2 2023
Mercedes-Benz eActros 400	porteur 6x2	40	Daimler eAxle	330	400	970	pas applicable	Li-Ion	448	388	400	160	4900	immédiate
Mercedes-Benz eEconic 300	porteur 6x2/4	27	Daimler eAxle	330	400	970	pas applicable	Li-Ion	336	291	150	160	4000	2023
Nikola Tre BEV	tracteur 4x2	44	FPT eAX 840R	480			pas applicable	Li-Ion	738		530	350	4020	2023
Renault Trucks D E-Tech	porteur 4x2	16	?	130	185	425	4,5	Li-Ion	200 > 565		560	150	3800 > 6500	immédiate
Renault Trucks D Wide E-Tech	porteur 6x2	26	?	260	370	850	5,29	Li-Ion	200 > 375		315	150	3900 > 6800	immédiate
Renault Trucks C/T E-Tech	tracteur 4x2	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		Q1 23
Renault Trucks C/T E-Tech	tracteur 6x2	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		Q1 23
Renault Trucks C/T E-Tech	porteur 4x2	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		Q1 23
Renault Trucks C/T E-Tech	porteur 6x2	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		Q1 23
Renault Trucks C/T E-Tech	porteur 8x4/6	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		Q1 23
Scania BEV	porteur 4x2	29	?	230	295	2200		Li-Ion	165 / 300		130 / 250	130	3950 > 5750	immédiate
Scania BEV	porteur 6x2	29	?	230	295	2200		Li-Ion	165 / 300		130 / 250	130	3950 > 5750	immédiate
Scania BEV	porteur 6x2*4	29	?	230	295	2200		Li-Ion	165 / 300		130 / 250	130	3950 > 5750	immédiate
Scania BEV	porteur 6x2*4	40	?	400 / 450				Li-Ion	624	468	350	375	4550 / 4750	immédiate
Scania BEV	tracteur 4x2	40	?	400 / 450				Li-Ion	624	468	350	375	4150	immédiate
Volvo Trucks FL Electric	porteur 4x2	17	?	130	185	425		Li-Ion	200 > 395		300	150		immédiate
Volvo Trucks FE Electric	porteur 4x2, 6x2	27	?	225	370	850		Li-Ion	200 / 265		200	150		immédiate
Volvo Trucks FM Electric	tracteur 4x2, 6x2, 6x4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540			250		immédiate
Volvo Trucks FM Electric	porteur 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x2*4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		380	250		immédiate
Volvo Trucks FMX Electric	tracteur 4x2, 6x2, 6x4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540			250		immédiate
Volvo Trucks FMX Electric	porteur 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x2*4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		320	250		immédiate
Volvo Trucks FH Electric	tracteur 4x2, 6x2, 6x4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540		300	250		immédiate
Volvo Trucks FH Electric	porteur 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x4	44	?	326 / 490				Li-Ion	180 > 540			250		immédiate

Note : les valeurs de couple communiquées par les constructeurs ne sont pas souvent comparables, certains communiquant sur le couple en sortie de moteur et d'autres à la roue.



HVO100 OU RENEWABLE DIESEL

# JUSQU'À 90 % DE RÉDUCTION DE CO<sub>2</sub>

Parce que le véhicule électrique ne convient pas à tout le monde, les transporteurs cherchent d'autres alternatives pour réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Une solution prometteuse à cet égard est l'utilisation de HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), également connue sous le nom de Renewable Diesel ou Synfuel.

Hendrik De Spiegelaere

L'intérêt est clair car, contrairement au gaz naturel par exemple, il ne faut rien changer à ses véhicules. Le HVO peut être utilisé comme carburant (pur ou mélangé) dans presque tous les moteurs diesel ; sans adaptation à la flotte ou aux infrastructures et donc sans investissement supplémentaire. La composition chimique du HVO est comparable à celle du diesel fossile.

### DÉSORMAIS TOTALEMENT RENEWABLE

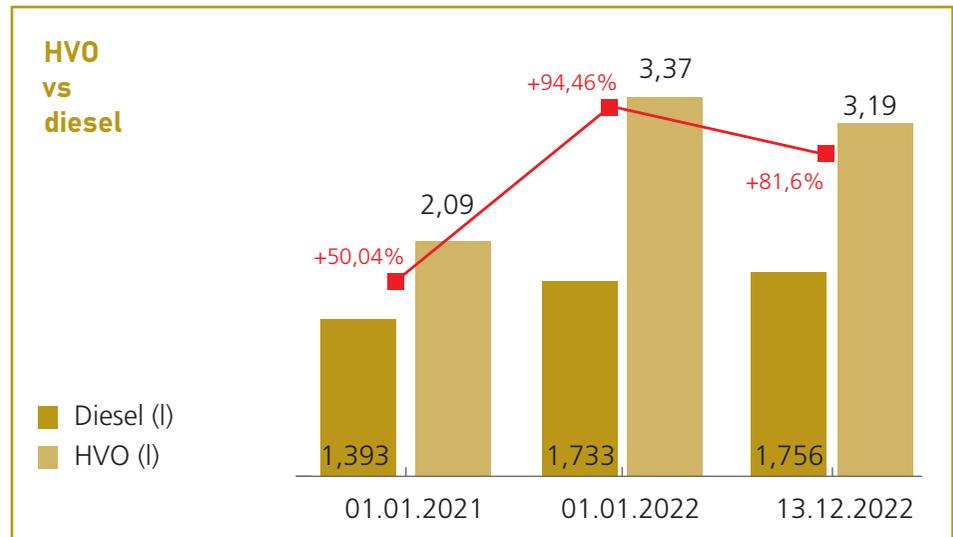
« Le HVO est un diesel renouvelable qui peut réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 90 % par rapport au diesel conventionnel », indique-t-on chez Brandstoffen Maes. « Le produit est fabriqué à partir de résidus de l'industrie alimentaire. Non seulement, il respecte mieux l'environnement en termes d'émissions, mais valorise aussi le traitement des déchets. »

Le HVO d'aujourd'hui est un carburant renouvelable, produit à partir de divers flux résiduels de l'industrie agroalimentaire et non de cultures fourragères telles que le soja et l'huile de palme. « La principale différence entre les carburants renouvelables et les carburants fossiles se situe au niveau de leur origine », explique-t-on chez Neste Oil. « Les carburants renouvelables sont fabriqués à partir de matières précédemment utilisées (déchets et résidus) ou à partir d'huile extraite de plantes qui peuvent absorber le CO<sub>2</sub> de l'air par photosynthèse. »

En utilisant ces nouvelles matières premières, la production mondiale de carburants renouvelables pourrait dépasser l'équivalent pétrole de 1.000 mégatonnes d'ici 2040. Cela suffit à remplacer tous les combustibles fossiles utilisés dans les transports aériens et maritimes, ainsi qu'une partie importante du transport routier.

### RESPECTER L'ENVIRONNEMENT A UN PRIX

Face à tous ces avantages, le HVO ne présente-t-il donc aucun inconvénient ? Si, le prix. Un litre de HVO coûte environ 3,23 €. Maintenant que le prix du diesel est passé de 2,23 à 1,85 €/litre, la différence est toujours considérable et pour l'instant le gouvernement ne semble pas enclin à faire quoi que ce soit pour la réduire.



## H.ESSERS PIONNIER DE LA COMPENSATION CO<sub>2</sub>

H.Essers lance le concept 'HVO insetting', qui permet aux entreprises de réduire directement l'empreinte CO<sub>2</sub> de leurs transports. Les émissions ne sont pas compensées en externe (offsetting) mais en interne par l'utilisation de HVO. « De plus en plus d'entreprises souhaitent écologiser leur chaîne d'approvisionnement et visent à réduire d'un certain pourcentage les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs transports. Avec le 'offsetting', elles paient une surtaxe pour que ces émissions soient compensées en plantant des arbres, en investissant dans des éoliennes, etc. Avec l'insetting, les émissions de leurs propres transports sont réduites », explique Yannick Dylst, Project Manager Sustainability chez H.Essers.

# LE 100% ÉLECTRIQUE POUR TOUS LES MÉTIERS



Notre nouvelle gamme de véhicules 100% électriques répond à tous les besoins des professionnels intervenant en milieu urbain. Nos véhicules sont adaptés aux zones à faibles émissions. Ils sont adaptés à tous les métiers et vous accompagneront jusqu'au dernier kilomètre.



[www.renault-trucks.be](http://www.renault-trucks.be)



## Ceci n'est pas une semi-remorque Cela représente 2.578 arbres par an

Construites avec une qualité et une fonctionnalité exceptionnelles dans les moindres détails, les remorques Van Eck Twindecks sont le moyen le plus efficace de transporter des marchandises pour vous et pour l'environnement.

### Caractéristiques uniques

- Un seul Twindeck permet d'économiser 55,935 kg de CO2 par an, soit l'équivalent de 2.578 arbres.
- Le pont tournant s'amortit dès la première année, les avantages en termes de coût total de possession augmentent de manière exponentielle au fil des ans.
- Transporter 54 europalettes ou 89 conteneurs à rouleaux en un seul voyage.
- Structure supérieure en contreplaqué renforcé pour une meilleure stabilité et une plus longue durée de vie du produit.
- Options de plancher mobile pour vos schémas de chargement personnalisés et pour les derniers chargements et déchargements.
- Systèmes de levage internes et externes avec des fonctions de fonctionnement individuel ou simultané.
- Rouleaux Van Eck de haute qualité avant les boîtes à roues pour un chargement optimal.



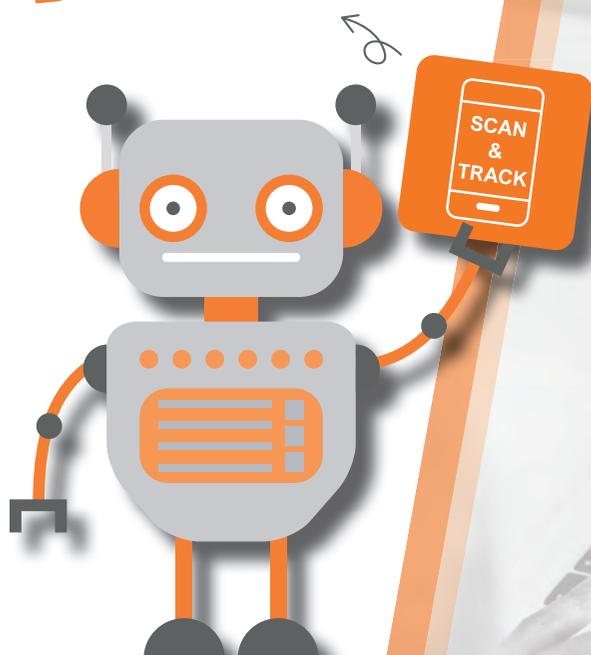
Van Eck Trailers B.V.  
Oude Waag 24 4153 BV Beesd The Netherlands

+31 (0) 345 686 100

info@vanecktrailers.com | www.vanecktrailers.com



## NOUVEAU DANS TAS!



**TAS-tms**  
TRANSPORT MANAGEMENT MADE EASY

Avec TAS vous pouvez **gérer, centraliser, numériser et optimiser l'ensemble de votre processus de transport.**

Après une courte période de formation par un de nos ingénieurs de projet qualifiés, vous allez remarquer très rapidement **les grands avantages et les gains** dans vos tâches quotidiennes.

**Envie de commencer avec TAS?**  
Alors contactez notre équipe commerciale via [sales@tas-tms.com](mailto:sales@tas-tms.com)

Ter Waarde 73  
B-8900 IEPER

+32 (0)57 22 17 51

sales@tas-tms.com

www.tas-tms.com

## LNG

# A LA RECHERCHE DE RENTABILITÉ ET DU BIOGAZ

Le secteur du transport exploite depuis longtemps le gaz naturel sous forme gazeuse (CNG) ou liquide (LNG). Pendant longtemps, l'inconvénient du prix d'achat plus élevé des véhicules a été compensé par le prix peu élevé du carburant. Récemment, le prix du LNG est passé de 0,7 €/litre à plus de 3,2 €/litre, ce qui nécessite un autre business model.

Hendrik De Spiegelaere

Jusqu'à récemment, ce sont surtout les transporteurs qui se rendaient souvent en Allemagne qui optaient pour des camions au LNG. L'exonération de la 'Maut' ou taxe kilométrique en était bien entendu la raison principale, car elle permettait de compenser le surcoût lié à l'achat d'un véhicule neuf dans un délai raisonnable (300.000 km d'exonération de la taxe 'MAUT' équivaut environ à un avantage de 54.000 €). La hausse fulgurante des prix du LNG a rebattu les cartes, même si le produit est plus respectueux de l'environnement que le diesel.

« Le LNG est surtout utilisé dans les poids lourds long courrier », explique Didier Hendrickx, PR manager de Gas.be. « L'autonomie des camions roulant au LNG est supérieure à celle des camions brûlant du CNG, les derniers modèles LNG pouvant parcourir jusqu'à 1600 km. Selon un rapport du régulateur de l'énergie CREG, les camions au CNG et au LNG sont en moyenne entre 15.000 et 45.000 € plus chers que les variantes diesel. Sur la base d'un prix du carburant d'environ 0,7 €/litre, il faudrait parcourir environ 400.000 km pour être économiquement rentable. »

**Le bio LNG assure une réduction de CO<sub>2</sub> de pas moins de 99,8 % sur l'ensemble de la chaîne.**

Avec les prix actuels, c'est bien sûr beaucoup plus. « Ces derniers mois, alors que les prix du gaz ont atteint des records, les entreprises qui roulent au LNG ont plus de difficultés »,



## Quels avantages offre le LNG ?

Il permet de réduire de 10 à 15 % les émissions de CO<sub>2</sub> et de 30 % les dommages sanitaires dus aux particules et aux NOx. Il garantit aussi une baisse des nuisances sonores. On étudie actuellement si le LNG est beaucoup plus propre que le diesel tout au long de la chaîne (y compris le processus de production et le transport).

explique Mathieu Van der Pael (Transport Eric Mattheeuws et Denecker Transport). « Mais nous croyons toujours en cette technologie. Je pense que le prix du gaz va baisser et que le LNG restera une alternative valable aux autres formes d'énergie. C'est pourquoi nous venons de passer une nouvelle commande portant sur 18 autres véhicules LNG. »

## LE BIO LNG EN VUE

« Le LNG est le tremplin vers le Bio LNG sans énergie fossile », déclare Rolande. « Rolande produit du Bio LNG basé sur du biogaz issu des déchets de décharge, des stations d'épuration ou des usines de fermentation. Le

biogaz est collecté, nettoyé et liquéfié. Ce processus garantit une réduction de CO<sub>2</sub> de pas moins de 99,8 % sur l'ensemble de la chaîne. Pour l'instant, la production de Bio LNG en Belgique est encore modeste, avec seulement six sites (trois en Flandre et trois en Wallonie), mais le premier projet industriel à grande échelle sera bientôt lancé dans la province du Hainaut.

## LNG vs diesel

■ Diesel (l)  
■ LNG (kg)



EN 2024, TOUTE LA GAMME SERA ÉLECTRIFIÉE

# UN MAN eTRUCK POUR LES LONGUES DISTANCES

**M**AN lancera son eTruck électrique sur le marché en 2024. Nous avons pris le volant de deux prototypes à Munich : un tracteur MAN eTruck 4x2 LL SA tirant une semi-remorque classique et un MAN eTruck 4x2 LL SA Ultra accouplé à une semi pour le transport grand volume.

Erik Roosens

Le MAN eTruck sera un poids lourd complètement différent de l'eTGM qui parcourt l'Europe depuis 2019. L'eTruck ne sera pas seulement disponible en version tracteur, mais aussi en différentes configurations de porteur. À ce jour, 20 prototypes ont déjà été produits à l'usine de Munich qui se chargera aussi de la production en série sur la même ligne que les camions diesel. MAN pourra ainsi répondre à la demande du marché, car comme aujourd'hui, les véhicules électriques seront disponibles avec une multitude de superstructures, d'empattements et de types de suspension.

Dans la mesure où l'eTruck doit également pouvoir être utilisé sur de longues distances,

il a besoin d'une autonomie quotidienne comprise entre 600 et 800 km. C'est possible si le camion électrique est chargé avec un chargeur mégawatt pendant la pause du chauffeur (voir cadre).

Le MAN eTruck est propulsé par un moteur synchrone permanent couplé à une boîte de vitesses à deux ou quatre rapports selon la puissance du moteur (200 à 350 kW). La plus grosse motorisation offre un couple disponible immédiatement et en continu de 3.000 Nm. Cette puissance s'exprime d'emblée au démarrage.

## PUISSANT

Deux MAN eTrucks étaient prêts pour un test routier, l'un couplé à une semi ordinaire et l'autre à une semi pour le transport grand volume. Les deux combinaisons affichaient un poids total de 35 tonnes. Grâce au couple élevé de plus de 3.000 Nm, immédiatement disponible, le MAN eTruck démarre plus vite et avec plus de souplesse qu'un tracteur diesel. Il est bien sûr aussi plus silencieux. Les quatre vitesses sont plus que suffisantes

pour transmettre la puissance du moteur aux roues.

Activer le puissant frein moteur avec le levier situé à droite du volant permet d'économiser non seulement les freins de service, mais aussi de voir immédiatement sur le tableau de bord l'énergie récupérée pour recharger les batteries. Le nouvel eTruck utilise les batteries de 3<sup>e</sup> génération de MAN. À partir de 2025, 100.000 de ces batteries seront produites chaque année par MAN à Nuremberg. Pour les tracteurs, le choix existe entre des packs de quatre, cinq ou six batteries et pour les porteurs des packs de trois, quatre, cinq ou six batteries.

Outre les véhicules, MAN propose également une infrastructure de recharge. Avec sa propre production de batteries, une technologie de charge mégawatt et des conseils à 360° pour les clients, MAN adopte donc une approche globale.

## TEST AVEC DES CHARGEURS MÉGAWATTS

En 2023, un test sera organisé avec douze camions électriques sur l'A2 entre Berlin et la région de la Ruhr (600 km). Mercedes-Benz, Volvo, Scania et MAN y participeront, chacun avec trois tracteurs. Il est important pour le trafic longue distance que les véhicules puissent être chargés pendant les pauses des chauffeurs. D'où le test avec les nouveaux chargeurs mégawatts. Ainsi, à partir de mi-2024, un des trois camions sera équipé de la prise MCS (Megawatt Charging System) d'une capacité de charge de (initialement) 750 kW. Les deux autres camions sont dotés du CCS (Combined Charging System), le connecteur standard européen actuel pour la charge rapide en courant continu (DC).



Le MAN eTruck doit pouvoir parcourir 600 à 800 km par jour.

# ACCÉDEZ À LA COUVERTURE DE PÉAGE LA PLUS COMPLÈTE EN EUROPE



**Voyagez en toute fluidité dans plusieurs pays européens grâce au boîtier de télépéage SET Shell.**

#### **Couverture actuelle**

Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie, Portugal, Espagne, Pologne, Danemark, Suède, Norvège, Bulgarie, Suisse et Hongrie.

#### **Développements ultérieurs**

République tchèque, Slovaquie et Slovénie.

#### **Solutions locales**

Ces pays n'offrent pas encore de solution SET, mais vous pouvez utiliser votre carte Shell pour accéder à une solution nationale de paiement par péage par l'intermédiaire d'un fournisseur local.

Note : Le Danemark et la Suède font partie de l'Eurovignette.  
Au Danemark, en Suède et en Norvège, nous proposons des paiements pour les ferries, les ponts, les tunnels.  
Données au 30 septembre 2022

**THE SOLUTION TO COMPLEX IS ALWAYS SIMPLE.**

**SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT**

Pour plus d'information ou être contacté par un expert en péages



**APOLLO TYRES VEUT AUGMENTER SA PART DE MARCHÉ EN EUROPE**

# DES PNEUS 19,5 POUÇES DISPONIBLES DÈS 2023

**E**n Inde, Apollo Tyres détient une part de marché de 33 % dans le segment des pneus pour poids lourds et bus. En Europe, cette part est de 3 %. Le manufacturier indien veut changer cela dans les années à venir en lançant de nouveaux produits sur le marché européen. Le pneu pour véhicules tractés de 22,5 pouces avec un label A est déjà disponible, et dès 2023, des pneus pour poids lourds de 19,5 pouces le seront également.

Erik Roosens

Le producteur indien de pneumatiques Apollo a racheté le Néerlandais Vredestein en 2009. L'usine d'Enschede aux Pays-Bas se concentre sur la production de pneus pour voitures. Pour les pneus destinés aux poids lourds et véhicules tractés, Apollo Tyres a construit une nouvelle usine à Gyöngyöshalász en Hongrie en 2017. 450.000 pneus y seront produits chaque année et la production peut être portée à 600.000.

Pour garantir la qualité, le manufacturier dispose de deux centres de R&D, un en Inde et un en Europe. « Nous sommes déterminés

à répondre aux exigences complexes et diverses du marché européen des poids lourds et des bus », déclare John Nikhil Joy, Cluster Director Europe - Truck & Bus Tyres d'Apollo Tyres. « Nous investissons davantage dans nos activités R&D, en nous concentrant ce dont nos clients ont besoin pour se conformer à l'évolution des réglementations et sur leurs objectifs en matière d'économies de carburant et d'énergie. Nous voulons être aussi bons, voire meilleurs, que le meilleur concurrent. » Apollo Tyres a signé un contrat avec le fabricant de (semi-)remorques Schwarzmüller pour la première monte des Apollo EnduRace RT, EnduRace RT2 et EnduTrax MAHD.

## PNEU HIVER

Apollo Tyres va élargir sa gamme dans les années à venir. Le manufacturier souhaite proposer les sept tailles du 19,5 pouces les plus populaires d'ici 2025. Un pneu hiver de 22,5 pouces complètera également la gamme actuelle de pneus pour poids lourds et véhicules tractés.

Pour la commercialisation, Apollo Tyres adopte une approche différente de ses concurrents. « Nous produisons les pneus et les fournissons à nos revendeurs, pas aux clients finaux », explique Ton Coppus, Manager Marketing Communications Europe. « Ce sont nos concessionnaires qui assurent le service. En Belgique, il s'agit de QTeam qui, avec 6 %, détient une part de marché deux fois supérieure à la moyenne européenne sur le segment des poids lourds et des bus. »

## L'ENDUMILE LHT A UN LABEL A

Dans le transport longue distance, Apollo Tyres s'attaque à la concurrence avec l'EnduMile LHT (Long Haul Trailer), un pneu labellisé A pour la résistance au roulement et le pneu le plus économe en carburant jamais produit par Apollo. L'équipe européenne R&D d'Apollo Tyres aux Pays-Bas a passé 24 mois à concevoir, développer et tester ce pneu. En plus d'une simulation informatique poussée, un vaste programme d'essais pratiques a été mis en place pour tester le pneu dans diverses conditions météorologiques et routières.

L'EnduMile LHT possède une zone de contact large et stable qui optimise la répartition de la pression et un nouveau mélange de polymères et de fillers pour minimiser la résistance au roulement tout en assurant une bonne adhérence sur sol mouillé. Le pneu possède une nervure centrale compacte pour améliorer la maniabilité, limiter le bruit et assurer un fonctionnement efficace. Le nouveau EnduMile LHT sera disponible dans toute l'Europe dès le début 2023.

Apollo Tyres a un contrat avec Schwarzmüller pour la première monte de l'Apollo EnduRace.