

AUTOMNE/HIVER 2023

DAF IN ACTION



« DÉVELOPPEMENT DURABLE :
UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE »

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

EFFICACITÉ CONTINUE

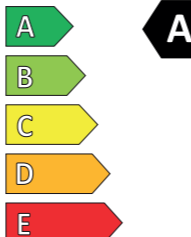
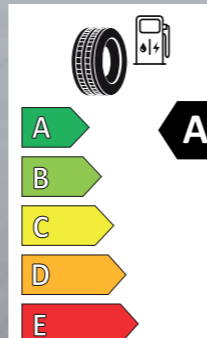


FUELMAX PERFORMANCE

UNE LIGNE DROITE
VERS L'EFFICACITÉ
ET LA DURABILITÉ

GOODYEAR.EU/TRUCK

Le pneumatique spécial autoroute qui offre de bonne économie de carburant et permet de faibles émissions de CO₂. Découvrez l'excellence des pneumatiques FUELMAX PERFORMANCE, tous dotés de la note A en matière d'efficacité carburant!



FOCUS SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : une responsabilité partagée

Quelqu'un a dit un jour que nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants. Il est de notre responsabilité à tous de prendre soin de notre belle planète afin de pouvoir la transmettre en bonne santé à nos enfants et aux générations futures.

Si l'on se penche sur le secteur des transports, on constate que tous ses acteurs, notamment les constructeurs de camions et les entreprises de transport, déploient des efforts considérables pour réduire les émissions de CO₂ et atténuer leur impact sur l'environnement. Il en va de même pour la qualité de l'air dans nos villes.

DAF et sa société mère PACCAR s'emploient à développer de nouvelles solutions pour un transport routier propre et durable. Cependant, il n'y pas de solution standard qui convienne à toutes les applications de transport ; c'est pourquoi nous explorons plusieurs pistes différentes : du tout électrique à la solution hybride et des moteurs à combustion d'hydrogène à la pile à combustible. Les moteurs thermiques existants font également partie de l'équation, car ils restent l'option la plus durable et la plus efficace pour le transport longue distance dans les années à venir, surtout ceux fonctionnant à l'huile végétale hydrotraitée (HVO) ou, dans un avenir plus lointain, avec de nouvelles générations de carburants.

De même, nos clients sont à la recherche de solutions plus durables et tournées vers l'avenir pour leurs opérations commerciales. Naturellement, nous les aidons de notre mieux car nous partageons un objectif commun. Dans cette édition de DAF

in Action, vous découvrirez les expériences de nos clients et leur vision d'avenir pour un transport routier durable.

Nous ne devons pas oublier le rôle que les gouvernements doivent jouer dans cette démarche vers le développement durable. L'UE a défini des objectifs extrêmement ambitieux pour le secteur des transports, mais nos clients et nous-mêmes attendons des contreparties à nos efforts. Il incombe aux gouvernements de s'assurer qu'ils investissent dans l'infrastructure nécessaire et la développent pour que les premiers camions zéro émission puissent être mis en circulation.

Nous sommes face à un défi de taille. Mais si tout le monde met la main à la pâte, l'avenir s'annonce radieux pour nous tous.

Harald Seidel

Président de DAF Trucks N.V.



- 4 « Les politiques doivent agir. » C'est le message de Patrick Dean, ingénieur en chef du développement des véhicules chez DAF
- 9 Mise en service d'un CF Electric pour les Transports Catroux à Blois
- 14 Camions de distribution urbaine Nouvelle Génération DAF XB
- 21 Test de camions électriques à batterie : explorons l'avenir
- 24 Où se situe DAF en matière de développement durable ?
- 26 PACCAR Parts : 50 ans d'existence et un regard tourné vers l'avenir



9



14



21



24



Patrick Dean :

« **LES POLITIQUES DOIVENT AGIR** »



Patrick Dean, ingénieur en chef du développement des véhicules chez DAF :

« PAS DE TRANSPORT ZÉRO ÉMISSION SANS L'INFRASTRUCTURE ADÉQUATE »

Les politiques doivent bouger, il est temps d'agir. C'est le message que Patrick Dean, ingénieur en chef du développement des véhicules chez DAF, envoie aux responsables politiques européens. Il ne faut pas se leurrer : sans un réseau adéquat de stations de charge et de ravitaillement en hydrogène, il est tout simplement impossible d'assurer un transport neutre en carbone.

Par : Henk de Lange

C'EST UN MESSAGE ON NE PEUT PLUS CLAIR...

« C'est le cas, et il le faut. Tous les constructeurs de camions, y compris DAF, travaillent d'arrache-pied pour trouver des solutions de transport propres et durables. Qu'il s'agisse de camions électriques, de camions à hydrogène, de véhicules hybrides ou de camions diesel ultra-propres utilisant des carburants synthétiques (propres), DAF dispose déjà de la technologie nécessaire ou est en train de la

tester. Nous savons également que les transporteurs et leurs clients veulent des camions zéro émission. Cependant, si notre XD Electric ne peut pas être rechargé une fois sorti de l'usine parce qu'il n'y a pas assez de stations de charge, que fait-on ? Il est temps que les politiques veillent à ce que l'infrastructure nécessaire aux camions zéro émission soit en place. Et ce, le plus rapidement possible. »

QU'ATTENDEZ-VOUS DES RESPONSABLES POLITIQUES ?

« L'Europe a fixé des objectifs ambitieux et exigeants pour l'industrie des camions. Tous les camions qui quitteront nos chaînes de montage en 2025 devront émettre 15 % de CO₂ en moins que les véhicules fabriqués en 2019. Et, selon les dernières informations, cette réduction devra être de 45 % d'ici à 2030. Il n'est tout simplement pas possible d'atteindre ces objectifs uniquement en optimisant les technologies existantes. La mise en circulation d'un nombre toujours plus grand de camions sans émission, outre les camions diesel efficaces que nous construisons actuellement, doit passer par l'exploration de nouvelles voies. De plus en plus de villes européennes refusent désormais d'autoriser la circulation de camions équipés d'un moteur diesel dans leurs centres-villes. Par conséquent,



DAF dispose déjà d'une gamme complète de camions électriques

nos clients doivent passer au camion électrique ou à hydrogène, mais s'ils ne peuvent pas recharger ou se ravitailler en cours de route, les rayons des magasins seront bientôt vides. C'est donc aux politiques – les premiers à exiger des camions sans émission dans nos villes – qu'il incombe de veiller à ce que ces véhicules puissent effectivement rouler. Ils doivent permettre et encourager les investissements dans les infrastructures nécessaires. »

OÙ SE SITUE DAF ?

« Nous sommes les pionniers dans le développement de camions zéro émission. Avec nos modèles XB, XD et XF, nous disposons déjà d'une gamme complète de camions électriques avec une autonomie allant jusqu'à 500 kilomètres et nous avons également effectué des tests très réussis sur le terrain avec des véhicules hybrides. Le développement du moteur à combustion d'hydrogène zéro émission est très prometteur. Aux États-Unis, notre société mère, PACCAR, a réalisé un test concluant à long terme avec Shell et Toyota sur des camions équipés de piles à combustible. Ce test s'est soldé par un partenariat encore plus étroit dans le but de développer des versions sans émission du Kenworth T680 et du Peterbilt 579 équipés de la technologie de pile à combustible Toyota et de les lancer sur le marché. Nous suivons ces développements de très près, bien sûr. »

UN MOTEUR À COMBUSTION D'HYDROGÈNE ? ET DES PILES À COMBUSTIBLE ?

« Il existe deux options d'utilisation de l'hydrogène dans un camion : la pile à combustible ou le moteur à combustion d'hydrogène.



Développement et lancement prévu sur le marché de versions sans émission des modèles Kenworth T680 et Peterbilt 579 équipés de la technologie de pile à combustible Toyota.

En d'autres termes : vous pouvez injecter de l'hydrogène dans un moteur, mais vous pouvez également le faire réagir avec de l'oxygène dans une pile à combustible. La réaction chimique produit de l'électricité qui peut être utilisée pour alimenter le moteur électrique d'un véhicule. Pour chaque chaîne cinématique, le résultat est le même : tout ce qui sort de l'échappement est de la vapeur d'eau. L'un des principaux avantages de l'hydrogène est son ravitaillement très rapide. En quelques minutes, vous serez prêt à parcourir cinq cents kilomètres de plus. »

C'EST LA SOLUTION IDÉALE !

« Oui, mais ce n'est pas aussi simple que ça en a l'air, parce qu'on a besoin d'électricité pour produire de l'hydrogène. La pile à combustible est techniquement assez complexe et coûteuse et occupe beaucoup de place dans le châssis, mais le moteur à combustion d'hydrogène est une alternative très prometteuse et durable : mieux compris techniquement, moins sensible à la qualité de l'hydrogène, à peu près de la même taille qu'un moteur diesel et basé sur une technologie existante que nous avons ici en Europe. »

QU'EN EST-IL DES CAMIONS ÉLECTRIQUES ?

« Aujourd'hui, nous pouvons parcourir environ 500 kilomètres avec un camion électrique, ce qui n'est pas suffisant pour le transport international. La recharge d'un véhicule électrique prend également plus de temps et il n'y a pas assez de stations de charge. Cependant, pour le moment, les camions électriques sont la solution zéro émission la plus logique pour le transport régional et urbain. Une autre option est l'utilisation de véhicules hybrides diesel-électriques et, à terme, de véhicules à hydrogène sur l'autoroute qui peuvent passer automatiquement à l'électricité en ville. »

TOUS LES CHEMINS MÈNENT-ILS À ROME ?

« Bien sûr ! Il n'y aura pas de solution universelle pour toutes les applications de transport, mais DAF continuera à explorer plusieurs axes différents. Nous avons besoin du soutien des gouvernements pour déployer une infrastructure de stations de ravitaillement et de charge gérées par des tiers. Il s'agit d'une période pleine de défis, que nous relèverons en nous serrant les coudes et en travaillant dur. »

En 2021, DAF a reçu le « Truck innovation Award 2022 » pour son XF équipé d'un moteur à combustion d'hydrogène. Cette récompense est la preuve de l'avenir encore très prometteur du moteur à combustion.



L'ASSEMBLAGE DES CAMIONS ÉLECTRIQUES DAF À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

DAF reste à l'avant-garde du développement de camions durables. Avec ses modèles XB, XD et XF Electric, le constructeur de camions néerlandais dispose déjà d'une gamme complète de véhicules zéro émission avec une autonomie allant jusqu'à 500 kilomètres. La plupart de ces camions quitteront bientôt la chaîne de montage de la toute nouvelle usine de camions électriques à batterie de DAF.

Par : Henk de Lange

La nouvelle ligne d'assemblage de camions électriques DAF se trouve sur le plus grand site de production de DAF, dans la ville d'Eindhoven (Pays-Bas) et couvre une superficie de 5 000 m². L'usine dispose de deux lignes de production de sous-ensembles : une pour la préparation des packs de batterie et l'autre pour la construction du module d'entraînement électrique. Ce module se compose d'un pack de batterie avant, d'une boîte à relais pour connecter les systèmes haute tension et les systèmes auxiliaires électriques. Ces composants principaux, ainsi que le moteur électrique et la boîte de vitesses intégrée, sont montés sur châssis sur la ligne d'assemblage principale, de près de 150 mètres de long.

NOUVELLE GÉNÉRATION DE CAMIONS ÉLECTRIQUES À BATTERIE

DAF a ouvert son usine d'assemblage de camions électriques pour produire sa dernière génération de camions électriques à batterie. Les modèles DAF XD et XF Electric sont disponibles en différentes configurations d'essieux. Ils sont alimentés par des moteurs e-Engine PACCAR et équipés de 2 à 5 packs de batterie (210 à 525 kWh), ce qui permet une autonomie allant jusqu'à 500 kilomètres. Grâce à leur conception modulaire, les camions peuvent être adaptés aux besoins du client. Grâce à une planification minutieuse des itinéraires et à la charge de la batterie, il est possible de couvrir 1 000 kilomètres sans émission par jour. Les packs



Les modèles DAF XD et XF Electric sont disponibles en différentes configurations d'essieux. Ils sont alimentés par des moteurs e-Engine PACCAR et équipés de 2 à 5 packs de batterie (210 à 525 kWh), ce qui permet une autonomie allant jusqu'à 500 kilomètres.



La nouvelle usine d'assemblage de camions électriques de DAF a été officiellement inaugurée par la ministre néerlandaise des Affaires économiques et de la Politique climatique, Micky Adriaansens.

de batterie peuvent être chargés jusqu'à 80 % en seulement 45 minutes en cas de charge rapide (jusqu'à 350 kW).

DAF prévoit une production de plusieurs milliers d'unités par an dans un avenir proche, ce qui correspond à la demande croissante de camions entièrement électriques.

« DAF OUVRE LA VOIE » D'APRÈS LA MINISTRE

La nouvelle ligne d'assemblage de camions électriques DAF a été officiellement inaugurée par la ministre des Affaires économiques et de la Politique climatique des Pays-Bas, Micky Adriaansens. « DAF est un acteur majeur de la production de camions depuis de nombreuses années », explique-t-elle. « D'ailleurs, DAF ouvre aujourd'hui la voie de l'innovation en matière de transport électrique. La transition vers une production et des produits plus propres est

très importante. Non seulement pour l'environnement, mais aussi pour garantir la compétitivité des Pays-Bas. Cette nouvelle usine de camions électriques à batterie illustre parfaitement cette ambition. »

ÉTAPE IMPORTANTE

« L'ouverture de l'usine d'assemblage de camions électriques DAF représente une nouvelle étape importante de notre parcours vers un avenir plus propre », explique Harald Seidel, président de DAF Trucks. « Nos efforts pour aider nos clients à opérer la transition vers un transport routier zéro émission vont bien au-delà de la fourniture de camions très performants et entièrement électriques. Notre offre complète comprend un large éventail de stations de charge, des conseils sur mesure sur la planification des itinéraires et la recharge des batteries, ainsi que des programmes de formation pour aider les conducteurs à tirer le meilleur parti de leur véhicule électrique. »





TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

NIGHT
LOCK

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM

Mise en service d'un CF Electric pour les Transports Catroux à Blois

UNE AVANCÉE ÉLECTRIQUE AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE LOCALE

Une nouvelle étape marquante dans le domaine de la mobilité durable a été franchie ce vendredi 1er septembre avec une nouvelle livraison du DAF CF Electric en France chez Catroux Transports & Entrepôts, basée à Blois (41). Ce partenariat stratégique entre les leaders de l'industrie de la technologie, DAF Trucks, le Groupe Poids Lourds Synergie, et le pionnier du transport, Catroux Transports & Entrepôts, annonce une ère de collaboration visant à révolutionner l'approvisionnement zéro émission dans la région.

Ce véhicule DAF électrique de pointe, équipé de la chaîne cinématique VDL ePower de 210 kW ainsi que de batteries Lithium-Fer-Phosphate d'une capacité de 315 kWh, symbolise un pas de géant vers une logistique plus respectueuse de l'environnement. Conçu pour répondre aux besoins spécifiques d'approvisionnement de l'usine Procter & Gamble à Blois (41), ce CF Electric s'inscrit dans la volonté commune de réduire l'empreinte carbone et de favoriser une transition vers des pratiques durables.

Fondée en 1957 à Fossé (41), Catroux Transports & Entrepôts entretient une relation de longue date avec le concessionnaire DAF Poids Lourds Synergie, en tant que client historique de la marque DAF. Le CF Electric, fruit de la deuxième génération de véhicules électriques commercialisés par DAF, incarne l'engagement continu envers l'innovation et l'adoption de technologies de pointe pour un avenir plus propre.

Ce véhicule électrique emblématique est fabriqué avec soin aux Pays-Bas par DAF Trucks, une entreprise renommée pour sa qualité et son savoir-faire dans l'industrie automobile.

Avec cette collaboration DAF ouvre la voie en matière de solutions durables de transport routier et pose les bases d'une transition énergétique réussie.

Legend : Mise en service d'un CF Electric pour les Transports Catroux à Blois : une avancée électrique au service de la logistique locale





Ewout van Wijk : « L'avenir réside dans les véhicules électriques à batterie »

« CELA FAIT 75 ANS QU'ON
UTILISE LE DIESEL, ON SAIT
QU'IL FAUT DésORMAIS PASSER
À AUTRE CHOSE »

deux sites aux Pays-Bas, deux en Roumanie, un en Pologne et en Ukraine. Ewout a pris la direction de l'entreprise à un moment très intéressant. Le nouveau patron a relevé le défi en mettant à profit ses connaissances approfondies des alternatives électriques. « En tant que Président directeur général d'E. van Wijk, je m'occupe des aspects commerciaux et financiers mais dans un futur proche, il y a de fortes chances que l'aspect énergétique soit au cœur de mes fonctions », déclare-t-il en souriant.

ALTERNATIVE

Ce sourire est bientôt remplacé par un regard plus sérieux lorsqu'il explique que le monde des transports doit comprendre que le transport routier a besoin d'une alternative aux carburants fossiles. « Il suffit de regarder les nouvelles réglementations, comme la loi sur la taxation des poids lourds qui entrera en vigueur en 2026. L'Europe met déjà en œuvre des mesures de grande envergure en augmentant les taxes sur le diesel afin de pouvoir financer la transition énergétique, tandis qu'ici, aux Pays-Bas, on va encore plus loin. Lorsque j'ai pris conscience de ces implications, j'ai compris qu'il fallait dès maintenant se mettre à faire des tests si on ne voulait pas rester à la traîne. Cela fait 75 ans qu'on utilise le diesel, on sait qu'il faut désormais passer à autre chose. Les camions électriques à batterie ne sont que le début et je ne sais pas encore ce qui va venir ensuite. Je ne dis pas que la technologie de l'hydrogène ne marchera pas, mais ce n'est certainement pas pour tout de suite. »



Un chargeur DC a été installé dans les locaux de l'entreprise à Giessen, en prévision du premier véhicule de test électrique DAF

Ewout van Wijk voit l'avenir sous le signe des camions électriques :

« **DANS LES PROCHAINES ANNÉES, IL Y A DE FORTES CHANCES QUE L'ASPECT ÉNERGÉTIQUE SOIT AU CŒUR DE MES FONCTIONS** »

Le groupe néerlandais E. van Wijk a commandé pas moins de dix camions DAF XD Electrics. Pour son PDG, Ewout van Wijk, il est clair que l'avenir réside dans les véhicules électriques à batterie. Nous avons rencontré cet entrepreneur dynamique pour parler du transport durable. « J'aimerais que ces dix camions électriques soient sur la route dès demain. »

Par : Guus Peters

Photos : Marieke van Grinsven

Nous sommes un 31 décembre, dans les années 1970. Le père d'Ewout, Ad van Wijk, conduit un DAF 2800 et s'arrête au sommet du col du Brenner, à la frontière entre l'Autriche et l'Italie. C'est à ce moment-là que le déclin s'est produit, se souvient Ewout. « Mon père faisait le trajet avec un autre conducteur. C'était la Saint-Sylvestre et ils ne

pouvaient pas traverser la frontière. Ils ont donc décidé de fêter le Nouvel An sur place, sur le col du Brenner. Il faisait un froid glacial et le lendemain, jour de l'an, ils ont dû redémarrer les camions, avec tout le vacarme habituel et les gaz d'échappement dans l'air pur des montagnes. « C'est là-haut, sur le col du Brenner, que j'ai su qu'on ne pouvait pas continuer ainsi », rapporte mon père. Il m'a raconté

cette histoire il y a plusieurs années, lors du passage de l'Euro 4 à l'Euro 5. »

MER NOIRE

Le message est clair. Le développement durable et la protection de l'environnement sont des priorités absolues pour le groupe E. van Wijk, une entreprise de transport dont le siège se trouve dans la ville néerlandaise de Giessen. Cette entreprise familiale, dont la flotte compte 350 camions, est spécialisée dans le transport international d'ouest en est. « La plupart de nos activités se déroulent dans la région située entre la mer du Nord et la mer Noire, mais nous couvrons également le nord de l'Italie », explique Ewout van Wijk. « Nous réalisons la moitié de notre chiffre d'affaires avec nos propres camions, tandis que l'autre moitié est "expédiée" comme on dit dans le secteur, ce qui étend nos activités à l'ensemble de l'Europe et même jusqu'au Kazakhstan et d'autres pays de la région. » Ewout explique que la société se fournit chez DAF depuis plus de soixante ans. « Nous avons commencé avec des camions d'occasion, juste après la Seconde Guerre mondiale. Nous n'avons acheté notre premier DAF flambant neuf qu'en 1963. »

CONNAISSANCES

Ewout van Wijk appartient à la troisième génération de Van Wijk à diriger l'entreprise familiale, qui fête son 75e anniversaire cette année. Son grand-père, Ewout (le « E » du nom de l'entreprise), a créé l'entreprise en 1948 avant de passer le relais à son père, Ad, qui l'a à son tour transmis à Ewout (37 ans) il y a quatre ans. La société emploie actuellement huit cents personnes réparties sur

ÉMISSIONS DE CO₂

C'est pourquoi Van Wijk a commandé dix nouveaux camions électriques à DAF. Un chargeur DC a déjà été installé dans les locaux de l'entreprise à Giessen et Ewout s'est plongé dans le monde des kilowatts, des stations de recharge et de l'énergie verte. « Au début, je ne connaissais même pas la différence entre un kilowatt (kW) et un kilowattheure (kWh). Mais je me suis rendu à l'évidence que si je voulais avoir des camions électriques à l'avenir, il fallait faire quelque chose au sujet de notre raccordement au réseau électrique. Beaucoup d'autres entreprises ont fait la même découverte. Notre stratégie prévoit une réduction d'un quart nos émissions de CO₂ en 2025 par rapport à 2020. Nous y travaillons déjà et investissons depuis longtemps dans toutes sortes de nouveaux biens d'équipements, notamment l'éclairage à LED. Notre bâtiment est désormais plus durable, mais nous ne perdons pas de vue que nos camions sont la plus grande source d'émissions de CO₂. »

« **DÉCOUVREZ NON SEULEMENT
CE QUI EST POSSIBLE, MAIS
AUSSI COMMENT FAIRE FACE
À L'IMPOSSIBLE** »

KILOWATTHEURES

M. van Wijk savait qu'il allait devoir se plonger dans le monde des camions électriques. « Il y avait beaucoup de légendes urbaines sur les véhicules électriques : trop d'obstacles à surmonter, le subventionnement revient au gouvernement, le client doit payer la facture, etc. Mais je voulais en connaître les tenants et les aboutissants avant de solliciter le client, ou le gouvernement. La première question que je me posais, c'était si j'aurai besoin d'un autre branchement au réseau ? Et si oui, à quel coût ? Quoi qu'il en soit, notre raccordement actuel n'est pas suffisant en termes de kilowatts, c'est sûr. Et comme il y a un surplus d'électricité sur le réseau, je ne peux même pas la revendre. Au final, j'ai décidé de demander le raccordement le plus puissant disponible (6 MVA) ; nous sommes actuellement sur liste d'attente. En attendant, il va falloir trouver nous-mêmes des solutions créatives. Nous avons recouvert le toit de panneaux solaires et acheté une batterie de 4 300 kWh. Avec la batterie, les panneaux solaires et notre

raccordement au réseau actuel, nous devrions pouvoir alimenter dix camions électriques pendant les deux ou trois prochaines années. »

OPÉRATEUR RÉSEAU

M. van Wijk a également découvert qu'il était utile de parler à son opérateur de réseau. « Je conseille à tout le monde de le faire : découvrez non seulement ce qui est possible, mais aussi comment faire face à l'impossible », explique-t-il. Pour lui, c'est moins compliqué qu'il n'y paraît si on est prêt à creuser un peu. « Je dis souvent aux gens : imaginez que vous êtes à une station-service et que, tout à coup, il se met à pleuvoir du diesel. Que feriez-vous ? Probablement réunir autant de seaux que possible. Il ne va pas pleuvoir du diesel, bien sûr, mais qu'en est-il du soleil ? Ici nous captions l'énergie solaire et l'utilisons pour alimenter nos camions. Le gouvernement nous paie même pour cela, tant il est convaincu que nous sommes sur la bonne voie. »

ACTEUR DE L'ÉNERGIE

Selon Ewout van Wijk, il sera très important pour les entreprises de transport d'être actives dans le domaine de l'énergie. « Chaque transporteur connaît le prix du diesel au jour le jour. Mais si vous leur demandez combien coûte aujourd'hui un kilowattheure, ils n'en ont pas la moindre idée. Ce n'est pas évident car le prix change d'heure en heure. Il y a peu, le réseau rémunérait même vos kilowattheures ! Le système me permet en fait d'échanger de l'électricité, comme dans le secteur de l'horticulture. Un opérateur de réseau m'a récemment appelé et m'a demandé : « quelle est la taille de votre batterie ? » J'ai répondu « 4 300 kilowattheures ». Ça l'a tout de suite intéressé. On voit donc que les opérateurs réseau doivent aussi changer. Si vous êtes transporteur sur le point d'acquiescer une flotte importante de camions électriques, il est évident que vous deviendrez acteur de l'énergie dans les années à venir. »

UN JEU DE BASCULE

Selon M. Van Wijk, la mise en circulation de dix DAF électriques est un projet sérieux et tourné vers l'avenir. « Nous allons étudier toutes les possibilités d'utilisation et de fonctionnement dans la pratique, comme une étude de cas articulée autour de ces dix camions électriques. Même si je suis plus qu' impatient de les voir sur les routes. Il faut aussi considérer l'économie importante liée à l'acquisition d'un camion électrique. Ce que beaucoup d'autres entreprises ignorent, c'est que le gouvernement va mettre en œuvre une politique de bascule au cours des prochaines années. Cela signifie davantage de taxes pour l'industrie – notamment sur les camions diesel, mais là n'est pas mon propos – et l'investissement des recettes ainsi perçues dans la transition énergétique. Cela se traduira en subventions et en un système d'échange de quotas d'émission de CO₂. En s'y prenant bien, on peut, en très peu de temps, ramener le coût total de possession d'un camion électrique en dessous de celui d'un camion diesel », explique M. van Wijk. « C'est probablement le secret le mieux gardé aux Pays-Bas à l'heure actuelle. »



C'est en 1963 que le premier DAF flambant neuf a été mis en service chez E. van Wijk. Bien qu'un peu plus récent, ce 3600 symbolise la longue relation de l'entreprise avec DAF



« ICI NOUS CAPTONS L'ÉNERGIE SOLAIRE ET L'UTILISONS POUR ALIMENTER NOS CAMIONS. LE GOUVERNEMENT NOUS PAIE MÊME POUR CELA »



Camions de distribution urbaine Nouvelle Génération DAF XB

PORTRAIT DE FAMILLE

Il aura fallu moins de deux ans à DAF pour renouveler complètement son portefeuille. Après les modèles XF/XG/XG+ et XD, les premières informations ont été communiquées concernant la Nouvelle Génération XB, qui entrera en production à la fin de l'année. Avec le modèle XB, DAF lance une nouvelle série de camions de distribution en milieu urbain de haute qualité qui seront également disponibles avec une chaîne cinématique entièrement électrique.

Par : Peter van der Vegt

Avec la Nouvelle Génération XB, DAF lance une série de camions de distribution prêts pour un avenir durable. Disponibles avec des chaînes cinématiques électriques et des moteurs diesel propres, les nouveaux modèles

XB aideront les sociétés de transport à franchir un nouveau pas vers une activité zéro émission. Le XB propose des solutions sur mesure dans la catégorie des 7,5 à 19 tonnes et est en passe d'établir une nouvelle norme en matière de distribution urbaine et régionale.



Comme sur les modèles XF et XD, le motif de grille du châssis est intelligemment conçu sur le XB, ce qui le rend extrêmement adapté aux superstructures



Les véhicules sont disponibles en trois versions entièrement électriques, respectivement 12, 16 et 19 tonnes

Avec la Nouvelle Génération XB, DAF lance une série de camions de distribution prêts pour un avenir durable

Les véhicules sont disponibles en trois versions entièrement électriques, respectivement 12, 16 et 19 tonnes, ce qui fera de la distribution urbaine sans émission une réalité. Ces camions électriques sont également dotés de systèmes de chargement intelligents, tant pour la route que pour le retour à la base.

CONFORT, SÉCURITÉ ET DURABILITÉ

L'année dernière, DAF a surpris le monde du transport routier avec sa nouvelle série XF/XG/XG+ qui a placé la barre très haut en termes d'efficacité, d'émissions, de confort du conducteur (avec plein d'espace !) et de sécurité. Le XF/XG/XG+ est élu d'emblée « camion de l'année 2022 ». Un an plus tard, le nouveau XD voit DAF repartir avec la

prestigieuse récompense « Truck of the Year » (camion de l'année). Désormais, avec la Nouvelle Génération XB, une série qui inclut également le camion de construction XBC, le segment de la distribution peut bénéficier de véhicules offrant confort et sécurité en combinaison avec une technologie durable.

PUISSANCE MAXIMALE

Les versions électriques du XB sont parfaitement adaptées à une distribution urbaine et régionale durable et zéro émission. Outre les versions 16 et 19 tonnes plus lourdes, une version 12 tonnes beaucoup plus maniable est disponible avec des roues de 17,5" et une seule

marche d'accès. Les empattements varient de 4,2 à 6,9 mètres, ce qui illustre l'énorme éventail de possibilités en termes de superstructures. Le moteur électrique du XB Electric fournit une puissance nominale de 120 ou 190 kW selon les spécifications et un couple nominal de 950 et 1 850 Nm respectivement (2 600 et 3 500 Nm en pointe). Pour réduire au maximum l'impact sur l'environnement, DAF utilise des packs de batterie à haute densité sans cobalt ni magnésium, au lithium-fer-phosphate, offrant un contenu énergétique brut allant de 141 à 282 kWh. Ainsi, le XB Electric peut parcourir d'une traite plus de 280 kilomètres, autonomie largement suffisante pour répondre aux besoins de la distribution en milieu urbain.

SOLUTIONS DE RECHARGE

Le Système de charge combiné, nouveauté sur le DAF XB Electric, permet de recharger le véhicule via le réseau électrique classique. C'est une solution très pratique pour la plupart des camions de distribution qui retournent au centre opérationnel en fin de journée. La charge rapide des batteries via un chargeur 150 kW DC, est bien sûr possible, la recharge du camion de 20 à 80 % prenant environ une heure. Les temps de charge varient de 40 à 70 minutes, selon les spécifications. DAF peut aider ses clients à passer à l'électrique grâce à une expérience inégalée dans ce domaine, et leur prodiguer des conseils sur la planification d'itinéraire, la recharge en cours de route, la formation des conducteurs et le choix des stations de charge PACCAR les plus efficaces.

LE FIN DU FIN

Outre la chaîne cinématique électrique, une large gamme de moteurs diesel PACCAR modernes est également disponible pour

le XB. Ils ont été conçus pour fournir davantage de couple à bas régime, ce qui les rend très économes en carburant. Les clients peuvent choisir entre un moteur quatre cylindres de 4,5 litres (PACCAR PX-5) et un moteur six cylindres de 6,7 litres (PACCAR PX-7) avec des puissances comprises entre 124 kW/170 ch et 227 kW/310 ch. Les deux moteurs sont adaptés à l'utilisation de HVO, soit une réduction des émissions de CO₂ pouvant aller jusqu'à 90 %. Pour la transmission, des boîtes de vitesses manuelles à six et neuf rapports sont disponibles, ainsi que des transmissions Allison entièrement automatiques pour les applications spéciales. Mais le fin du fin, c'est une transmission CPL entièrement automatique avec huit vitesses. Le changement de vitesse en douceur se traduit par une grande puissance de traction, un confort maximal et une conduite plus souple. Les conducteurs apprécieront également le fait que le camion commence à se déplacer dès le relâchement de la pédale de frein, ce qui facilite considérablement les manœuvres.

UN ESPACE DE TRAVAIL

Comme pour les séries XF/XG et XD, lors de la conception du XB, DAF a accordé une grande attention à l'espace de travail du professionnel qui l'utilise. Le XB est disponible avec des cabines de jour Day Cab (avec extension en option) et des cabines couchettes Sleeper Cab, toutes deux basses et équipées de marches intelligentes pour un accès optimal. Des fauteuils confortables, un nouveau volant et un grand affichage numérique (12 pouces) rendent la vie et le travail dans un DAF XB encore plus agréables. L'écran affiche toutes les informations pertinentes sur le véhicule à un seul endroit et les réglages peuvent être ajustés pour s'adapter à chaque conducteur.

COMPATIBLE AVEC TOUTES LES SUPERSTRUCTURES

L'efficacité du véhicule est également un facteur important et le DAF XB ne déçoit pas. Le plus petit empattement est de 4,2 mètres, tandis que le plus grand mesure près de trois mètres de plus : 6,9 mètres. Cela permet d'utiliser des superstructures d'une longueur maximale de neuf mètres. Les poids nets ont été maîtrisés, voire réduits, ce qui permet des capacités de chargement élevées. Comme sur les modèles XF et XD, le motif de grille du châssis est intelligemment conçu sur le XB, ce qui le rend extrêmement adapté aux superstructures. Comme nouveauté : la disposition prédéfinie du châssis, spécialement conçue pour les balayeuses et les bennes. Les systèmes d'échappement, les batteries et les réservoirs d'air sont placés à des endroits stratégiques, permettant au client de gagner du temps et de l'argent.

CAMION DE CHANTIER

DAF a développé une série XBC spécialement conçue pour le secteur de la construction, qui peut fonctionner sur route et en tout-

terrain, en plus d'une série complète de véhicules de construction XD et XF. Les camions XBC ont un châssis de 19 tonnes et une garde au sol de plus de 25 centimètres. Un angle d'approche de 25 degrés, une plaque de radiateur en acier qui protège le compartiment moteur et un pare-chocs avant ultra-robuste couleur gris lave sont autant d'éléments qui prouvent que ce camion peut facilement faire face à n'importe quel environnement.

VALEUR

Ces qualités s'appliquent à l'ensemble de la série DAF XB, qui entrera en production à la fin de l'année et devrait prouver sa valeur dans le segment de la distribution. Avec ses solutions de transport durables pour les versions électriques et thermiques, son excellent confort de conduite et son incroyable éventail de possibilités en matière de superstructure, le XB est un chef-d'œuvre de DAF dans tous les sens du terme.

MOTEURS

DAF XB

MOTEURS ÉLECTRIQUES

120 kW	950 Nm (pointe : 2 600 Nm)
190 kW	1 850 Nm (pointe : 3 500 Nm)

MOTEURS À COMBUSTION

PACCAR PX-5 - 4,5 litres, quatre cylindres

124 kW (170 ch)	700 Nm à 1 100 - 1 700 tr/min
139 kW (190 ch)	750 Nm à 1 200 - 1 700 tr/min
153 kW (210 ch)	800 Nm - 900 à 1 700 tr/min

PACCAR PX-7 - 6,7 litres, six cylindres

167 kW (230 ch)	900 Nm à 900 - 1 800 tr/min
189 kW (260 ch)	1 000 Nm à 1 000 - 1 700 tr/min
212 kW (290 ch)	1 100 Nm à 1 100 - 1 600 tr/min
227 kW (310 ch)	1 200 Nm à 1 200 - 1 500 tr/min

DES FAUTEUILS CONFORTABLES, UN NOUVEAU VOLANT ET UN GRAND AFFICHAGE NUMÉRIQUE (12 POUCES) RENDENT LA VIE ET LE TRAVAIL DANS UN DAF XB ENCORE PLUS AGRÉABLES



JOSEF JÄGER :

« EN TANT QU'ENTREPRISE, NOUS DEVONS
CONCENTRER NOS EFFORTS SUR CE QUE
NOUS POUVONS FAIRE AUJOURD'HUI. »

”

La société suisse Camion Transport se montre enthousiaste à l'égard des véhicules électriques

« NOTRE VISION VA AU-DELÀ DES
CAMIONS EUX-MÊMES »

Fort de son bon sens suisse, Camion Transport travaille depuis de nombreuses années pour atteindre une véritable durabilité dans le domaine des transports. Depuis le printemps 2022, un DAF CF Electric joue un rôle important dans la stratégie écologique de l'entreprise et trois DAF supplémentaires viendront s'ajouter à la flotte.

Par Stephan Manfredi

Camion Transport possède un grand nombre de succursales en Suisse, mais le siège de la société est situé dans la ville de Wil, à mi-chemin entre Zurich et le lac de Constance. Cette entreprise suisse traditionnelle est depuis longtemps un précurseur en matière d'environnement et de responsabilité sociale. En 2010, elle a lancé son propre programme de développement durable : Eco Balance by Camion Transport, pour se donner les moyens de prendre des mesures efficaces, durables et responsables. Ce programme de gestion durable repose sur un principe directeur important : « Parvenir à un haut niveau de performance économique avec un impact écologique aussi faible que possible ».

ZÉRO ÉMISSION

L'objectif ultime de l'ensemble de l'opération est de parvenir à zéro émission d'ici 2050 et les mesures prises pour atteindre cet objectif sont ambitieuses. Elles concernent par exemple les bâtiments, la production d'énergie (solaire) et les chariots élévateurs sur les différents sites. Pour ce qui est des véhicules, Camion Transport vise à assurer des livraisons sans émission dans les centres-villes d'ici 2025. Il en ira de même dans les grandes agglomérations d'ici 2030. Et d'ici 2040, plus de la moitié de ses camions et véhicules de distribution capillaire seront zéro émission.

FONDÉE EN 1925, LA SOCIÉTÉ CAMION TRANSPORT A UNE LONGUE TRADITION EN MATIÈRE DE GESTION DURABLE

CE N'EST PAS UN HASARD SI CAMION TRANSPORT VA AJOUTER TROIS DAF ÉLECTRIQUES À SA FLOTTE



Le camion électrique DAF représente une première pour la Suisse. « DAF est le premier fabricant à proposer un tracteur dans la configuration souhaitée », explique Jäger.



Le LF Electric transportera des marchandises dans la région de Bellinzona-Lugano, à partir du nouveau site de Camion Transport dans le Tessin.

UNE PREMIÈRE POUR LA SUISSE

Le camion électrique DAF représente une première pour la Suisse. « DAF est le premier fabricant à proposer un tracteur dans la configuration souhaitée », explique Jäger pour justifier sa décision d'avoir choisi DAF. Le CF, avec une puissance maximale de 240 kW et une capacité de batterie de 315 kWh, assure la liaison depuis Vuflens-la-Ville, près de Lausanne, sur une distance de 200 kilomètres par jour, qui peut même être portée à 300 kilomètres avec un arrêt pour la recharge. L'expérience acquise s'est avérée très précieuse, confirme Jäger. Le personnel affecté au véhicule n'a eu aucun mal à s'adapter et les conducteurs ont tout de suite été bluffés par une expérience de conduite extrêmement silencieuse et confortable.

CF ET XD ELECTRIC

Ce n'est pas un hasard si Camion Transport va ajouter trois DAF électriques à sa flotte, dont deux XD Electric. Camion Transport a décidé de ne pas choisir la version la plus puissante du modèle XD. Cependant, l'heureux élu, avec sa capacité de batterie de 420 kWh et une capacité moteur de 310 kW, sera plus puissant et aura une plus grande autonomie que le CF. Les tracteurs CF et XD seront utilisés dans la région de Lausanne et dans l'est de la Suisse. Le troisième camion est un châssis LF avec une carrosserie rigide appartenant à la catégorie des 18 tonnes. Ce LF Electric, doté d'une capacité moteur de 259 kW et d'une batterie fournissant 254 kWh, transportera des marchandises dans la région de Bellinzona-Lugano, à partir du nouveau site de Camion Transport dans le Tessin.

ASSISTANCE

L'entreprise est très satisfaite de l'assistance offerte par l'organisation DAF suisse. Selon Josef Jäger, l'assistance professionnelle fournie a été extrêmement complète, le premier CF Electric de Camion Transport étant également le premier DAF électrique à fonctionner en Suisse. De la configuration à l'homologation en passant par la mise en service, le niveau d'assistance technique a été exceptionnel, déclare-t-il. Et cette assistance ne s'est pas limitée aux véhicules, puisque DAF a également fourni des informations précieuses sur les besoins de l'entreprise en termes d'infrastructure de recharge.

FEUILLE DE ROUTE

Avec ses trois nouveaux DAF Electrics, outre d'autres camions électriques, Camion Transport peut établir une feuille de route vers un avenir durable. Camion Transport suit de près le développement des technologies susceptibles d'avoir un impact sur la stratégie de l'entreprise à l'avenir, notamment les carburants de synthèse, ou e-carburants, les biocarburants et l'hydrogène, ainsi que la possibilité d'installer des chaînes cinématiques électriques sur des camions diesel existants. « En trente ans de carrière chez Camion Transport, le rythme du changement n'a jamais été aussi rapide qu'aujourd'hui », reconnaît Josef Jäger. « Cela présente de nombreux défis, mais aussi de nombreuses opportunités. »

CHEMIN DE FER

Fondée en 1925, la société Camion Transport a une longue tradition en matière de gestion durable. « Nous nous focalisons sur les choses qui sont à notre portée », déclare Josef Jäger, président du conseil d'administration et directeur général de Camion Transport. « En tant qu'entreprise, nous devons concentrer nos efforts sur ce que nous pouvons faire aujourd'hui. » En d'autres termes, il s'agit d'être actif dans les domaines où l'on peut exercer un contrôle direct. « Notre vision va au-delà des camions eux-mêmes. » Les ambitions de Camion Transport étaient déjà bien claires en 1984, lorsque la société s'est mise à utiliser le transport ferroviaire pour acheminer des marchandises entre le siège de Wil et Genève, sur une distance de 340 kilomètres. Ce fut la première étape de la mise en place du réseau de navettes ferroviaires dans toute la Suisse, qui relie aujourd'hui les quinze succursales de l'entreprise.

UNE FLOTTE INNOVANTE

Ce qui fait battre le cœur de l'entreprise, c'est sa flotte de plus de six mille véhicules. Comme toutes les autres grandes sociétés logistiques, Camion Transport est confronté à une question : dans quelle technologie de chaîne cinématique faut-il investir pour parvenir à zéro émission de manière économique à l'avenir ? C'est pour y répondre que Josef Jäger et son équipe ont mis en place leur flotte expérimentale en 2021. Elle comprend vingt véhicules sans émission différents qui serviront à tester des chaînes cinématiques alternatives dans diverses applications. Leur objectif est de mettre en place une stratégie d'achat d'ici 2024, non seulement de camions, mais aussi de nouvelles infrastructures et de nouvelles TIC au gré des besoins.



Essai BETT :

EXPLORONS L'AVENIR

Le passage du moteur à combustion interne à l'entraînement électrique pose un certain nombre de défis pour les transporteurs, les conducteurs et les fabricants. Le moyen le plus sûr de relever ces défis est d'acquérir une expérience opérationnelle et les données qui l'accompagnent. C'est l'objectif de l'essai BETT (Battery Electric Truck Trial, pour essai sur les camions électriques à batterie).

Par John Kendall

Le projet remonte à juin 2021, date à laquelle DAF Trucks reçoit le financement d'Innovate UK, l'agence gouvernementale britannique en matière d'innovation, qui soutient les entreprises innovantes, tous les secteurs, technologies et régions du Royaume-Uni confondus. Ce financement vise à couvrir le déploiement de 20 camions électriques opérant dans des flottes du secteur public à travers le nord-ouest de l'Angleterre. CENEX, le centre d'excellence indépendant et à but non lucratif pour les piles à combustible et à faible émission de carbone, a été chargé de documenter les essais et d'en assurer le suivi. L'organisation a également fourni deux outils en ligne.

UN CRÉNEAU CONNU

Le camion choisi pour participer à l'essai est le DAF LF Electric, lancé début 2021. À l'époque, DAF est le premier des principaux constructeurs européens de camions à mettre sur le marché un véhicule électrique de plus de six tonnes de poids total en charge (PTAC). Pour DAF, il s'agit d'un créneau connu. Pour preuve, le lancement du tracteur électrique CF et, auparavant, l'apparition en 2010 du LF Hybrid, combinant diesel et électricité, tandis que la fabrication en série du LF Electric avait déjà fait l'objet de plusieurs années de planification et d'essais avant le lancement de la variante de production.

UNE GARANTIE DE SIX ANS

Lors de son lancement, le LF Electric était équipé d'un moteur de 250 kW de puissance nominale et 370 kW de puissance maximale, avec un couple nominal de 1 200 Nm (3 700 Nm en pointe), disponible à partir de zéro tr/min. Le LF Electric a été équipé de batteries ultra-modernes utilisant la technologie lithium-fer-phosphate (LFP). En termes de durabilité, les batteries LFP ne contiennent ni cobalt ni magnésium et la chimie de la batterie garantit une sécurité thermique optimale. Les batteries sont couvertes par une garantie de six ans.

DOUZE HEURES

Le LF Electric peut utiliser soit une recharge AC lente, soit une recharge DC rapide. Grâce à une alimentation AC triphasée de

Pourquoi l'Huile PSQL 2.1E ?

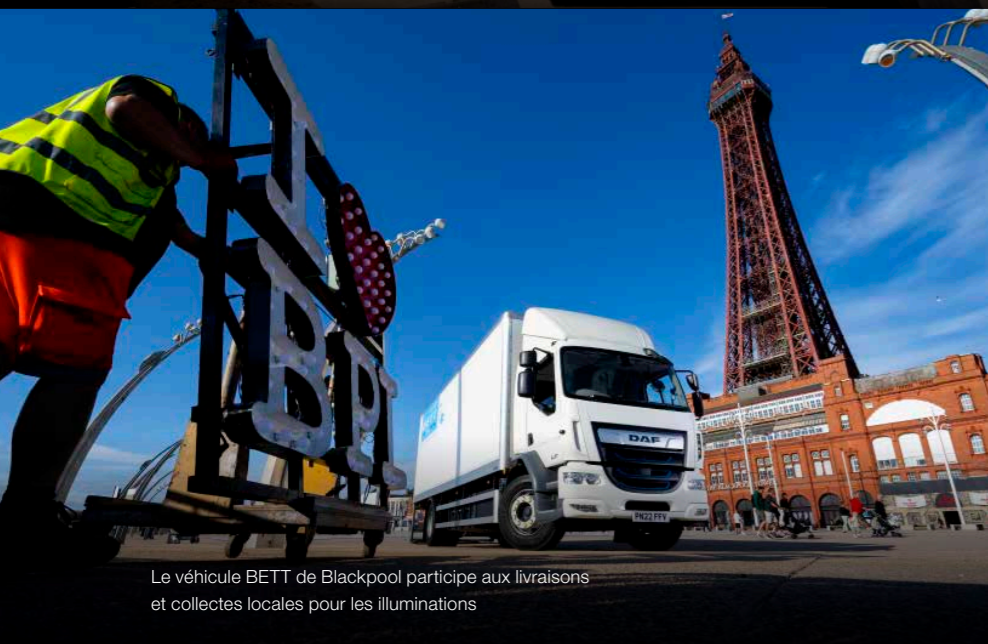
Les spécifications de la nouvelle norme d'Huiles DAF ont été développées et testées dans 7 domaines de performance en collaboration avec Chevron Lubricants, l'un des plus grands fabricants de lubrifiants de qualité au monde. L'Huile PSQL 2.1E dépasse les normes ACEA dans chacun d'entre eux. La nouvelle norme :

- Réduit les coûts d'exploitation
- Réduction de la consommation de carburant
- Protection contre l'usure accrue
- Performances propres
- Rétrocompatibilité

Chaque camion mérite la meilleure huile moteur. Par conséquent, utilisez la nouvelle norme d'Huile DAF pour obtenir les performances optimales de votre camion.



Unipart Logistics utilise huit des véhicules équipés d'une carrosserie à température contrôlée



Le véhicule BETT de Blackpool participe aux livraisons et collectes locales pour les illuminations



RICHARD WILLIAMS :

« L'EXPÉRIENCE DE CONDUITE EST EXCELLENTE. LES INCONVÉNIENTS SONT L'AUTONOMIE, LE TEMPS DE RECHARGE ET L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE DISPONIBLE. »



400 V 22 kW, le pack de batterie peut être chargé de 20 % à 80 % en six heures et demie ou en 12 heures pour une charge complète. Cela convient parfaitement aux opérations de retour à la base qui ne nécessitent qu'une charge de nuit. Lorsqu'une source de recharge de 150 kW est disponible, notamment sur certains chargeurs du réseau de recharge public, les batteries peuvent être chargées rapidement de 20 % à 80 % en une heure, et en deux heures pour une recharge complète. En fonction des conditions et des cycles d'utilisation, le pack de batterie de 282 kWh peut amener le LF à parcourir près de 280 km (175 miles). La liste des options du LF Electric comprend une prise de force électronique de 400 V qui peut alimenter des équipements auxiliaires tels qu'un réfrigérateur ou une grue électrohydraulique. Tous les véhicules participant au BETT étant des porteurs de 19 tonnes, le LF Electric offrait plusieurs caractéristiques clés qui le rendaient attractif pour le projet : une autonomie quotidienne zéro émission de plus de 100 miles, la possibilité de recharger rapidement les véhicules, l'absence de perte de charge utile en volume et la disponibilité d'une prise de force électronique.

HÔPITAUX

Unipart Logistics utilise huit des véhicules équipés d'une carrosserie à température contrôlée, sur des itinéraires imposant des arrêts

fréquents vers les hôpitaux du NHS dans le nord-ouest de l'Angleterre, parcourant en moyenne quelque 195 km par véhicule et par jour pour livrer des cages roulantes de stock aux hôpitaux. « Le principal avantage est la réduction de l'empreinte carbone par rapport au diesel », explique Paul Ellis, responsable transport et chaîne logistique NHS chez Unipart Logistics, « les coûts de fonctionnement sont inférieurs à ceux des véhicules diesel, mais la fonction est la même. »

ILLUMINATIONS

La ville de Blackpool exploite l'un des véhicules BETT mais pour un travail très différent de celui des véhicules NHS d'Unipart Logistics. Le célèbre festival Blackpool Illuminations a allumé ses lumières pour la première fois en 1879. Depuis, il s'agit d'un événement clé parmi les attractions touristiques de la ville en automne et en hiver. Les Illuminations s'étendent désormais sur 10 km au total le long du front de mer de Blackpool. Le véhicule BETT de Blackpool participe aux livraisons et collectes locales à arrêts fréquents pour les Illuminations et tous les éléments et équipements associés. La plupart des trajets s'effectuent sur la promenade Blackpool, avec des livraisons et des collectes occasionnelles à Lancaster, Chorley et Leyland, le tout dans un rayon de 75 km autour de la ville balnéaire. Grâce à la technologie d'éclairage à LED, les Illuminations consomment désormais environ 33 % d'électricité en moins qu'il y

a 10 ans, soit une réduction impressionnante de leur consommation d'énergie. L'utilisation d'un camion électrique, moins cher et ne produisant aucun gaz d'échappement, s'inscrit parfaitement dans cette démarche de réduction énergétique.

BALAYER UNE INQUIÉTUDE

Avant le début de l'essai, il a fallu balayer la plus grande inquiétude exprimée par tous les opérateurs, à savoir la capacité des véhicules à atteindre l'autonomie nécessaire aux opérations quotidiennes. Nous avons demandé à Paul ce qu'il en était dans la pratique pour les véhicules NHS du BETT : « Les performances sont bonnes, la capacité du véhicule et les fonctions opérationnelles sont aussi bonnes qu'avec le diesel. L'autonomie n'est pas encore aussi bonne que prévu, avec un maximum de 150 miles (242 km) à pleine charge, la meilleure autonomie obtenue jusqu'à présent. » Les véhicules de la chaîne d'approvisionnement du NHS couvrant certaines des distances quotidiennes les plus longues de l'essai, des unités de recharge rapide ont été installées sur les sites desservis par ces véhicules. Avec des chargeurs capables de fournir jusqu'à 187 kW, ils peuvent être rechargés en moins de deux heures.

INFRASTRUCTURE

Richard Williams, responsable des Illuminations à la ville de Blackpool, relate une expérience similaire : « L'expérience de conduite est excellente. Les inconvénients sont l'autonomie, le temps de recharge et l'infrastructure de recharge disponible. » Si les constructeurs de camions peuvent décider de la capacité de la batterie à intégrer dans un véhicule, l'infrastructure de recharge au Royaume-Uni est actuellement l'un des problèmes auxquels sont confrontés tous les opérateurs de véhicules électriques.

CONFORTABLE, RAPIDE ET SILENCIEUX

Le CENEX constate qu'avant le début de l'essai, les conducteurs avaient beaucoup d'attentes quant à leurs véhicules en termes de performances et de confort. Richard rapporte des retours d'expérience positifs de la part des conducteurs : « Le véhicule roule bien, il est confortable, avec une accélération au démarrage meilleure que celle du diesel. » Les conducteurs de Paul semblent tout aussi satisfaits : « C'est une excellente expérience de conduite », déclare-t-il : « C'est rapide et silencieux ».

Transport durable, activité durable

QUAND LE FOCUS SUR L'ENVIRONNEMENT DEVIENT UNE ÉVIDENCE

DAF prend l'environnement très au sérieux dans ses activités commerciales. Ce n'est pas pour rien qu'en 1988, la société néerlandaise a été le premier constructeur de camions à obtenir un certificat environnemental ISO 14001 (voir texte complémentaire).

Par Henk de Lange

DAF s'efforce de limiter autant que possible l'impact de ses activités sur l'environnement. Cela se traduit par une attention constante à la réduction des émissions polluantes et sonores et à une utilisation parcimonieuse de l'eau et de l'énergie. Plusieurs pages ne suffiraient pas à résumer ce focus sur l'environnement de l'entreprise. Cependant, nous aimerions en citer quelques points clés ici.



Grâce à l'installation d'un système de peinture très avancé et partiellement robotisé, les émissions d'hydrocarbures ont été réduites de moitié

USINE DE PEINTURE DE CABINES

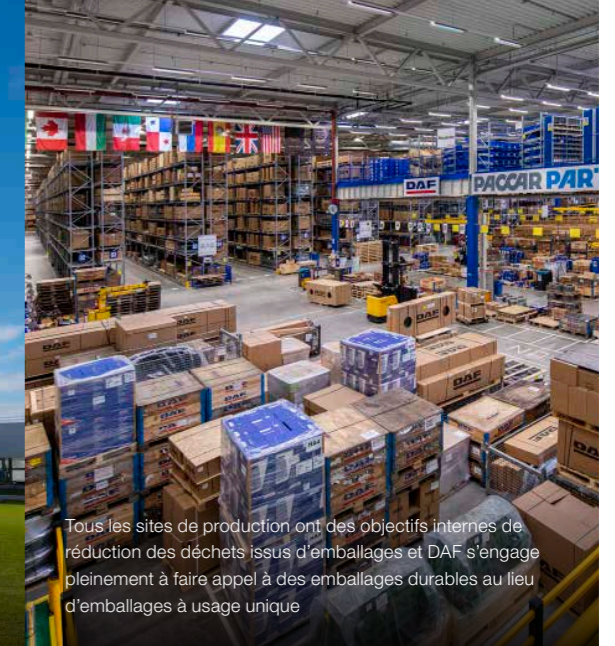
Prenons l'exemple de l'usine de peinture de cabines ultramoderne de Westerlo, en Belgique, qui a ouvert ses portes en 2017. Grâce à l'installation d'un système de peinture très avancé et partiellement robotisé, les émissions d'hydrocarbures ont été réduites de moitié. Les buses spéciales sont désormais beaucoup plus efficaces dans leur utilisation de la peinture. Les dernières techniques d'assainissement sont mises en œuvre pour purifier l'air produit dans les cabines de pulvérisation avant ventilation, et la chaleur résiduelle est utilisée pour chauffer les bains de prétraitement et d'immersion.

PEINTURE À BASE AQUEUSE

DAF a commencé à utiliser des peintures à base aqueuse en 1997 dans le but de réduire les déchets de solvants. Si l'on ajoute à cela l'efficacité accrue du processus de production, les résultats sont tout simplement spectaculaires. En 2000, le niveau de déchets de solvant par camion était de 20,7 kg. Il est aujourd'hui de 4,1 kg, soit une réduction de 80 % !



L'usine de peinture de cabines de Westerlo, en Belgique, a ouvert ses portes en 2017



Tous les sites de production ont des objectifs internes de réduction des déchets issus d'emballages et DAF s'engage pleinement à faire appel à des emballages durables au lieu d'emballages à usage unique

CONSOMMATION D'EAU

Pulvérisation, nettoyage, rinçage et refroidissement : autant de processus de production pour lesquels DAF doit utiliser beaucoup d'eau. Depuis plus de vingt ans, l'usine DAF d'Eindhoven utilise l'eau du canal voisin. L'eau du canal est purifiée deux fois : d'abord avant d'être utilisée en usine, puis avant d'être repompée dans le canal. Dans l'usine d'essieux de DAF à Westerlo, tous les efforts sont faits pour utiliser l'eau de manière judicieuse. Les trois machines de durcissement de l'acier utilisent un système de refroidissement fermé qui réduit considérablement la consommation d'eau.

ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE CO₂

DAF a mis en place un programme actif d'économie d'énergie et de limitation des émissions de CO₂. Les bancs moteur, par exemple, servent à générer de l'électricité. Résultat : une économie annuelle de plus de 10 millions de kWh. Le remplacement de l'éclairage fluorescent dans les bureaux et les usines par un éclairage à LED efficace a également permis d'économiser 7,5 millions de kWh.

DÉCHETS : ZÉRO DÉCHET EN DÉCHARGE

En 2008, DAF a pris la décision d'arrêter le déversement de déchets. Tous les déchets sont désormais recyclés pour être utilisés comme matières premières ou pour générer de l'énergie. Par exemple, les déchets de grenaille d'acier sont réutilisés dans les projets de construction de routes. Même le marc de café est soumis à fermentation pour produire du biogaz et les résidus sont utilisés comme engrais ou incinérés pour générer de l'énergie. Grâce à ces initiatives, Lloyd's Register a certifié DAF comme entreprise « zéro déchet en décharge ».

CONTRATS

DAF résout le problème des emballages usagés en réutilisant au possible les matériaux au sein de l'usine. Tous les sites de production ont des objectifs internes de réduction des déchets issus d'emballages et DAF s'engage pleinement à faire appel à des emballages durables au lieu d'emballages à usage unique.

LE REMPLACEMENT DE L'ÉCLAIRAGE FLUORESCENT DANS LES BUREAUX ET LES USINES PAR UN ÉCLAIRAGE À LED EFFICACE A ÉGALEMENT PERMIS D'ÉCONOMISER 7,5 MILLIONS DE KWH

IL Y A 25 ANS, DAF A ÉTÉ LE PREMIER CONSTRUCTEUR DE CAMIONS À OBTENIR UN CERTIFICAT ENVIRONNEMENTAL ISO 14001.

La politique environnementale de DAF couvre l'ensemble des processus, services et produits de l'entreprise. Elle est mise en œuvre sur tous ses sites, notamment les sites de production aux Pays-Bas et en Belgique, les distributeurs DAF disposant d'un atelier d'entretien en République tchèque, en Hongrie, en Allemagne et en France et les centres de distribution PACCAR (entrepôts de distribution de pièces) aux Pays-Bas (Eindhoven et Geldrop), en Hongrie (Budapest) et en Espagne (Madrid). Les points de vente européens de DAF sont également soumis à la norme ISO 14001.



Centre de distribution PACCAR à Eindhoven

PACCAR Parts : 50 ans d'existence et un regard tourné vers l'avenir

FIABILITÉ : 99,99 %

99 : c'est le chiffre qui s'impose pour décrire PACCAR Parts, la division composants de la société mère de DAF Trucks. Non seulement PACCAR Parts dispose de 99 succursales pour la vente de pièces (ou TRP) en Europe, mais son score de fiabilité de livraison est également constitué d'une rangée de neuf : 99,99 %. Impossible d'être plus près des 100 %. C'est la cerise sur le gâteau d'anniversaire des 50 ans de PACCAR Parts.

Par Peter van der Vegt

Créée en 1973, PACCAR Parts fête cette année son cinquantième anniversaire. Une étape importante qui mérite d'être célébrée, d'autant plus qu'au cours des cinquante dernières années, la division est devenue un fournisseur réputé de plus de 180 000 références de pièces pour camions et remorques. Et ce nombre ne cesse d'augmenter, notamment en raison de la transition énergétique en cours dans le monde des transports. Aujourd'hui, PACCAR Parts propose une gamme complète de chargeurs ultramodernes pour véhicules électriques. « Le succès de notre division dépend de l'engagement et des efforts de nos employés et distributeurs, qui fournissent chaque jour à nos clients un soutien exceptionnel », explique Laura Bloch, directrice générale de PACCAR Parts et vice-présidente de PACCAR.

FIABILITÉ

180 000 références. Réfléchissez un instant à ce chiffre que les fondateurs du premier centre de distribution de pièces détachées (Parts Distribution Center - PDC) étaient loin d'imaginer lorsque la première succursale a ouvert ses portes en 1973. Cette succursale est toujours en activité à Renton, une ville de l'État de Washington aux États-Unis. Le nombre de PDC n'a pas tardé à augmenter, d'abord aux États-Unis, puis en Europe, avant de se répandre dans le monde entier. Aujourd'hui, PACCAR Parts possède dix-huit PDC sur quatre continents différents, couvrant une surface totale de

315 000 m², soit quarante terrains de football. PACCAR possède quatre centres de distribution en Europe : Eindhoven (Pays-Bas), Leyland (Lancashire, Royaume-Uni), Budapest (Hongrie) et dans la banlieue de Madrid en Espagne. Ils approvisionnent les distributeurs DAF du continent européen avec le plus haut niveau de fiabilité possible : 99,99 %, un chiffre qui colle à la peau de PACCAR dans le monde des pièces détachées pour camions et qui souligne également l'importance que DAF et PACCAR placent dans le respect des délais de livraison. Car dans le monde des transports, tout le monde sait ce que coûte un camion à l'arrêt.

2 300 DISTRIBUTEURS

Depuis plus de cinquante ans, le nombre de distributeurs affiliés à DAF et à ses filiales Kenworth et Peterbilt ne cesse d'augmenter dans le monde, passant de 180 en 1973 à 2 300 aujourd'hui, dont près de la moitié (1 100) en Europe. C'est une bonne nouvelle pour nos clients puisque cela signifie davantage de disponibilité des pièces et des délais de livraison plus courts.

UN SEUL FOURNISSEUR

L'introduction de la stratégie de « guichet unique » a marqué une étape importante dans la croissance de la division. En 1995, PACCAR Parts lance une chaîne de magasins appelée TRP

(Truck & Trailer Parts) dédiée à la fourniture de composants universels pour camions et remorques auprès des sociétés de transport. Avec plus de 60 000 articles, pièces et autres équipements, la gamme de produits s'est considérablement élargie et il est rare que TRP ne puisse pas fournir une référence. Le réseau TRP comprend 271 magasins spécialisés dans 42 pays à travers le monde, dont plus d'un tiers (99 pour être exact) en Europe.

COMMERCE ÉLECTRONIQUE

Un vaste programme d'e-commerce a été lancé pour donner plus de visibilité aux services et produits de la division. Ce programme permet aux clients d'accéder en ligne aux pièces dont ils ont besoin 24h/24 et 7j/7. PACCAR s'est également associé à d'autres fournisseurs importants pour lancer une série de programmes innovants visant à améliorer la satisfaction des clients. Il s'agit notamment du service flotte PACCAR Parts Fleet Service, qui compte plus de 1 100 flottes en Europe (avec un total de 260 000 camions et 140 000 remorques) parmi ses clients.

CHARGEURS PACCAR

« Nous sommes plus que prêts à accompagner nos clients dans leur transition énergétique », conclut Dick Leek, directeur général de PACCAR Parts Europe. « Grâce à nos distributeurs DAF, nous élargissons constamment notre gamme de services et de produits. PACCAR propose non seulement une gamme complète de chargeurs PACCAR mobiles et fixes pour tous les types de véhicules électriques, mais également tous les composants nécessaires. »



Avec les PDC, les distributeurs DAF du continent européen obtiennent le plus haut niveau possible de fiabilité de livraison : 99,99 %.

PACCAR propose non seulement une gamme complète de chargeurs PACCAR mobiles et fixes pour tous les types de véhicules électriques, mais également tous les composants nécessaires.

PACCAR PARTS EN CHIFFRES



NEW GENERATION DAF XB



Passez à l'électrique et sentez vous à l'aise en ville !

DAF XB Electric Nouvelle Génération – le camion de choix pour la ville zéro émission. Propre, silencieux, extrêmement sûr et très maniable, le DAF XB est idéal sur les routes urbaines très fréquentées pour tout, de la distribution locale à la collecte des déchets. Dans les villes respectueuses de l'environnement d'aujourd'hui, le nouveau DAF XB l'électrique est la meilleure solution !

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF