

TRANSPORAMA

€ 4,50 - NR 371 - MARS-AVRIL 2016 - BIMENSUEL



**PÉAGE POIDS LOURDS :
TRANSPORTEURS EN PÉRIL !**



P509474 - Bureau de dépôt : Gand X B-00701

CAMION | FOURGONNETTE | REMORQUE | BUS | CAR

Le Transporter, «Van of the Year» 2016.



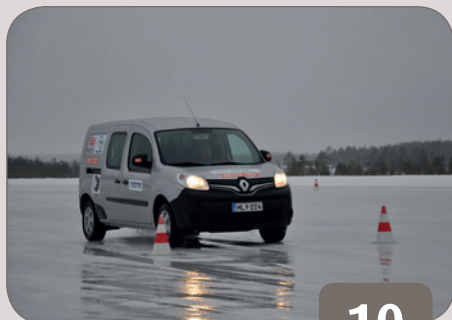
www.volkswagen.be

Une récompense très spéciale, mais surtout, pour nous, une motivation supplémentaire à continuer de faire de notre mieux.

Le jury international composé de journalistes issus de 24 pays européens et spécialisés dans les véhicules utilitaires a rendu son verdict : le Transporter est le meilleur van de l'année 2016. Et ce pour la troisième fois déjà. L'occasion pour nous de vous remercier. Le Transporter a surtout convaincu le jury par sa qualité, son efficacité et ses innovations. Mais le plus important pour nous : depuis plus de 60 ans, le Transporter est parvenu à convaincre les jurés les plus sévères : vous. **Le nouveau Transporter. Le seul, le vrai.**



**Commercial
Vehicles**



10



22



32



38



44



EDITORIAL	5
FORD RANGER	6
ARCTIC VAN TEST 2016	10
TEST DU MERCEDES-BENZ SPRINTER 210 CDI	18
LMJ CONSTRUCT	22
HARRIE SCHIPPERS, CEO DE DAF TRUCKS	26
LES RUES UN PEU PLUS BLEUES...	32
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE	38
DAKAR 2016	44
AGENDA	46

Essor considérable pour le Neoplan Skyliner

Si nous souhaitons nous remémorer l'histoire magnifique du bus de tourisme à double étage dénommé Neoplan Skyliner, nous devons alors remonter à l'année 1964 lors de laquelle Neoplan lança ce modèle pour la première fois sur le marché. Riche d'un design et d'un concept novateurs pour l'époque, le Neoplan Skyliner original connut immédiatement un succès fulgurant.

Des années plus tard, après bon nombre de développements et d'optimisations, le dernier héritier du Neoplan Skyliner fut présenté lors du salon professionnel IAA à Hanovre, en 2014. Ses normes européennes d'émission sont de catégorie Euro 6, et il se targue des plus faibles émissions de CO² par passager dans la classe automobile en question.

L'intérêt suscité fut à nouveau considérable et les premiers clients belges peuvent entre-temps fièrement affirmer être les propriétaires de ce bus issu du segment de luxe.

L'entreprise Scheldeboorden, située à Temse (Flandre-Orientale), a eu le privilège d'ouvrir le bal en recevant, cette semaine, le tout premier Neoplan Skyliner de dernière génération. Scheldeboorden a été fondée en 1987 par Roger Meeuws. Aujourd'hui, Freddy et Guido, les deux fils, sont aux commandes de cette

entreprise familiale florissante. Scheldeboorden, active dans les secteurs du tourisme et du transport scolaire, dispose d'un parc automobile composé d'environ 13 véhicules, parmi lesquels 2 MAN Lion's Coaches.

La deuxième société en attente du Neoplan est Herman & Vandamme, entreprise créée en 1983 et ayant un parc automobile de 30 véhicules. C'est avec beaucoup d'impatience que Herman & Vandamme attend la livraison de son Neoplan Skyliner, prévue pour la semaine prochaine. La société Herman & Vandamme est dirigée par Alain Herman qui, accompagné de son épouse, de sa fille, et de son beau-fils, mène les opérations à bien. Principalement active dans les provinces de Flandre-

Occidentale et du Hainaut, Herman & Vandamme s'axe sur le secteur touristique et les

services scolaires.

Pour Herman & Vandamme, ce Neoplan Skyliner constitue le premier véhicule MAN/Neoplan, mais nous sommes persuadés que d'autres commandes suivront. En outre, une commande d'un premier MAN Lion's Coach a entre-temps déjà été enregistrée. Ce véhicule sera livré pendant le mois de juin de cette année.

Enfin, il est incontestable qu'il ne s'agit là que du commencement d'une histoire à succès liée au Neoplan Skyliner. Si nous nous penchons un instant sur les commandes à l'échelle européenne, nous constatons que 32 Neoplan Skyliners ont, jusqu'à présent, déjà été facturés, ce qui représente un succès fulgurant au sein de ce marché niche. ▲





TRANSPORAMA

33^{ème} année - 371 - mars-avril 2016 - € 4,50

Limning Benett sprl
Eekhoutdriesstraat 55, B-9041 Gand (Oostakker)
Tél.: +32 9 321 99 83
E-mail: info@transporama.be
Internet: www.transporama.be
BE 0563.614.837
RPR Antwerpen

RÉDACTEUR EN CHEF

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Guy Organe, 0471 056 911

TRADUCTIONS

Didier Lemaire

PHOTOGRAPHES

Geert Franquet, Jean-Philippe Glatigny,
Kris Van Keer, Richard Kienberger

MISE EN PAGE

Studio 55 powered by Publishing Regie

JOURNALISTES FREE-LANCE

Didier Tuytens, Jos Haas, Philippe Van Dooren,
Leo Van Hoorick, Bas Van Nooten, Dirk Willemen

PUBLICITÉ

Guy Organe (guy.organe@limningbenett.be)

COORDINATION

Peter Janssens

EDITEUR RESPONSABLE

Guy Organe
Eekhoutdriesstraat 55, B-9041 Gand (Oostakker)
Tél. : +32 9 321 99 81

ABONNEMENTS

Online service via www.transporama.be

IMPRIMERIE

DeckersSnoeck

DISTRIBUTION

Belgique : A.M.P.
Pays-Bas : Betapress

SERVICE ABONNEMENTS - TARIFS

7 numéros par année, pas en juillet

Abonnement BENELUX:

€ 45 (1 an) - € 80 (2 an)

Abonnement autre pays EU :

€ 52 (1 an) - € 90 (2 an)

Abonnement hors de l'EU :

€ 68,50 (1 an) - € 130 (2 an)

Paiements :

IBAN : BE96 7360 1202 2105

BIC : KREDBEBB

Les articles (en tout ou en partie) et les illustrations ne peuvent être repris qu'avec l'accord de l'éditeur. L'éditeur n'est pas responsable du contenu de annonces.



Rédacteur en chef

Jan Voet

QUAND L'ÉTAT EST DÉFAILLANT...

L'éditorial qui aurait dû être publié dans ce Transporama évoquait entre autres la vague de faillites attendues dans le secteur du transport suite à l'introduction du prélèvement kilométrique, mais surtout, s'attardait sur les carences en personnel des services de police. Deux articles de ce numéro approfondissent d'ailleurs cette problématique.

Mais un tel éditorial n'avait plus sa place suite aux tragiques événements intervenus sur l'entrefaite à Bruxelles. Dans leur prolongement, le fait que nous ayons clairement pointé du doigt dans nos colonnes les carences des services de sécurité s'avère parfaitement justifié. Le point de départ de l'interview publiée plus loin dans ces pages est un constat : les effectifs des unités de la police de la route sont insuffisants. Malheureusement, les événements ont montré que d'autres services sont tout autant affaiblis par les mesures d'économies prises par le gouvernement.

Paradoxalement, la situation dans ce pays est bien étrange : alors que la pression fiscale augmente sans cesse, les fonctions de base de l'État envers ses citoyens s'effilochent de jour en jour. Lentement, mais sûrement.

Nous ne plaidons certainement pas ici pour un État policier. Mais les carences en personnel des services de police et de l'armée ne sont manifestement pas un point de départ valable pour tenir tête au terrorisme. Jusqu'à présent, aucune guerre contre la terreur n'a été vaincue par des allocutions qui plaident pour plus de cohésion, par des drapeaux postés sur Facebook, ni par des bougies posées dans la rue ou sur des appuis de fenêtres – même si ces expressions d'indignation et de fraternité ont tout à fait leur place.

Seul un appareil de sécurité solide, capable, dans le respect de nos libertés civiles et malgré les difficiles conditions que nous connaissons, de dépister, de cartographier et de combattre les réseaux de terreur, peut produire des résultats tangibles.

Car pour l'instant, l'État belge est pris en défaut, de manière flagrante et douloureuse, de veiller à la sécurité de ses ressortissants. Tous les terroristes venus de Belgique et impliqués dans des attentats semblent avoir eu, sans exception, un casier judiciaire. Que ces individus, bien que connus de la police et de la justice, soient encore autorisés à voyager librement, à acheter armes, explosifs et munitions, à se rencontrer et à planifier des attentats, est interpellant. Et doit être combattu au plus vite avec fermeté. ▲





Un nouveau look pour le Ranger, qui se rapproche de son grand frère US.

Première place pour le Ford Ranger

Ces dernières années, le Ford Ranger n'a cessé de gagner des clients, au point de décrocher le titre officiel du véhicule le plus vendu dans sa catégorie. Pour évaluer par nous-mêmes les arguments qui semblent avoir séduit une telle clientèle, nous sommes allés tester le véhicule à Marche-en-Famenne.

Les statistiques présentées par Ford pour le segment des pick-up sont assez saisissantes. En 2001, la marque à l'ovale bleu n'a vendu que 120 Ranger en Belgique et au Luxembourg. Jusqu'à 2006, les acheteurs ne se sont pas pressés au portillon, puisque seules 135 unités étaient écoulées en un an, soit la cinquième place dans le segment des pick-ups. En 2012, par contre, les concessionnaires Ford enregistraient 450 commandes de Ranger – la troisième meilleure performance dans ce créneau pour le Belux. Et que dire alors des 1250 clients convaincus par un Ford Ranger en 2015 ? Voilà qui suffit pour s'attribuer la première marche du podium. Certes, le pick-up demeure un produit très spécifique, "de niche" en jargon – et ce malgré d'indiscutables avantages fiscaux. Aux États-Unis par contre, le Ford F 150 est l'un des véhicules les plus vendus, toutes catégories confondues. Or le Ranger a hérité, lors de sa révision à mi-vie, de plusieurs traits caractéristiques qui rappellent la silhouette de son

grand frère américain. Avec un peu de bonne volonté, on peut déceler dans la calandre et la forme des phares des éléments du grand pick-up si apprécié des Yankees.

MARCHÉ BELGE

D'accord, le Ranger est nettement plus petit que le F 150, mais ne peut quand même pas être qualifié de "petite voiture". J'ai parcouru deux itinéraires d'essai sur un modèle à double cabine : le premier sur routes ordinaires, le second dans une forêt, avec un modèle standard à motorisation turbodiesel de 2.2 litres, développant 160 ch et 385 Nm. Ce moteur apporte un compromis raisonnable entre performances, capacité de chargement et souplesse, mais attention : il doit parfois mettre tout le paquet pour éviter que le Ranger ne se laisse distancer par les autres véhicules. La motorisation la plus faible ne libère que 130 ch et 330 Nm, et ne se vend qu'au compte-gouttes dans nos contrées. Les clients se tournent



Une voiture qui ne manque ni de place, ni de possibilités.

surtout vers les modèles haut de gamme. La double cabine représente 98 % des ventes et le puissant moteur cinq cylindres 3,2 litres de 200 ch en fait 76 % à lui seul. Ce besoin de luxe se constate également aux choix de la boîte de vitesses, automatique dans 55 % des cas. Même chose à l'examen des versions préférées des clients, très luxueuses : la variante Limited "pèse" 36 % des ventes et la version la plus huppée, Wildtrak, 56 % à elle seule. À leurs côtés, les versions de base ne font pas le poids.

Cela dit, il faut préciser que pour un montant très raisonnable, Ford se montre particulièrement généreux en équipements : système de navigation, garnitures cuir, système Sync pour coupler facilement un smartphone à l'installation audio du véhicule... Qui plus est, le Ranger, surtout en version Double Cab, est une voiture vraiment pratique : il peut transporter sans problème quatre ou cinq adultes et un paquet d'équipements ou de marchandises grâce à un baquet relativement grand. Et je n'ai encore rien dit de la traction 4 roues motrices non permanente. En règle générale, on roule en 2H, c'est-à-dire en mode propulsion classique. Si les conditions se font plus difficiles, on bascule aisément, par une simple molette, en mode 4H, qui établit une liaison rigide entre les deux trains de roues, sans différentiel intermédiaire. Le passage de l'un à l'autre est possible jusqu'à 120 km/h ! Pour passer aux vitesses de champ, avec un rapport de démul-

tiplication de 1 sur 2,48, il faut s'arrêter et mettre la boîte de vitesses au point mort. Je n'ai pas testé ce mode, pas plus que le différentiel arrière verrouillable et électronique, disponible en option. Il peut être utile pour se tirer d'affaire lorsqu'une remorque est embourbée, mais il peut se révéler exigeant pour la chaîne cinématique.

EN ROUTE

Le premier parcours d'essai a donc été exécuté sur routes ordinaires, sur un modèle à



C'est la version à double cabine et motorisation la plus puissante, mariée à une boîte automatique, qui séduit le plus la clientèle belgolumbourgeoise.



Le Super Cab ne représente que 2 % des commandes en Belgique et au Luxembourg.



La version Wildtrak la plus luxueuse est également la plus vendue.



Le Ford Ranger est en tête du classement des ventes des pick-ups.



Le Ranger est très à l'aise sur le terrain.

double cabine et moteur de 160 chevaux. La voiture est relativement silencieuse, mais le bruit des pneumatiques est clairement audible dans la cabine. Il faut dire que Ford installe d'origine des gommages larges sur son pick-up. Elles sont davantage utilisées sur les véhicules tout terrain, et c'est étrange, car il y a peu de revêtements sur lesquels des pneus larges représentent des avantages indiscutables. Sur asphalté notamment, ils augmentent à la fois le bruit et la consommation de carburant... Notez que celle-ci est encore raisonnable,

surtout depuis les améliorations apportées par Ford lors de la révision à mi-vie du véhicule. Je n'ai pas réussi à enregistrer de chiffres exacts, mais ils devraient être dans la bonne moyenne pour les pick-ups. Le comportement routier, lui aussi, est typique pour ce genre de véhicule, avec un amortissement assez ferme de l'essieu arrière. La cavalerie de 160 chevaux devrait généralement suffire pour une conduite alerte permettant de tenir son rang dans le trafic, mais est un peu maigrichonne si l'on tracte une grosse remorque ou emporte un lourd chargement. Dans ce cas, je recommande plutôt le modèle de 200 ch et 477 Nm, à moteur cinq cylindres. Sa réserve de puissance et de couple est nettement meilleure. Encore un petit mot à propos du deuxième parcours, effectué cette fois en tout terrain au volant du Ranger. Enfin, il s'agissait plutôt de chemins forestiers boueux, qui ne représentent aucune difficulté pour un véhicule de ce genre. J'ai remarqué que le rayon de braquage était assez grand, imposant des manœuvres dans des virages serrés.

CONCLUSION

Grâce à son Ranger, Ford détient la première place dans un segment de marché, assez petit, certes, mais qui n'est pas sans importance. Et sa première place est justifiée, certainement au vu du rapport qualité/prix. Le Ford Ranger n'est pas seulement véhicule très pratique, mais également fort confortable. C'est donc un leader légitime. ▲

JAN VOET

FICHE TECHNIQUE

Ford Ranger

Systèmes auxiliaires

Standard : Electronic Stability Control (ESC), Traction Control System (TCS), Electronic Brake Assist

ESC system features : Hill Descent Control (HDC), Hill Start Assist (HSA), Trailer Sway Control (TSC), Load Adaptive Control (LAC), Emergency Brake Assist (EBA), Emergency Brake Light (EBL), Roll-Over Mitigation (ROM)

Pneumatiques standards : 7.0 x 16-inch 255/70 R 16 jantes en acier

jantes en acier léger
(sur modèles Limited et Wildtrak)

8.0 x 17-inch 265/65 R 17

ou 8.0 x 18-inch 265/60 R 18

Roue de secours : jantes en acier léger de 16 ou 18 pouces sur Wildtrak

Moteurs

2.2-liter TDCi 130 pk/96 kW 2.198 cc

2.2-liter TDCi 160 pk/118 kW 2.198 cc

3.2-liter TDCi 200 pk/147 kW, 3.198 cc

Tous des turbodiesels à géométrie variable, common rail, pression maximale de 1800 bars

Transmissions (sur moteurs (2.2 et 3.2))

Manuelle : Ford MT82 à 6 vitesses

Automatique : Ford 6R80 à 6 vitesses

Dimensions

Hauteur d'échasse : 800 mm

Garde au sol : 230 mm

Longueur : 5.277 mm

Largeur : 1.860 mm

Hauteur (sans chargement) : 1.800 mm

Empattement : 3.220

21 VDL Futura pour les lignes d'autocars longue distance en France

La libéralisation du transport longue distance en France offre de nouvelles opportunités à VDL Bus & Coach. En effet, dès la fin de l'année 2015, VDL Bus & Coach a livré 10 Futura pour desservir les lignes mises en service par Starshipper. Au cours des 4 premiers mois de 2016, 11 nouvelles livraisons du Futura sont prévues, toujours aux couleurs de Starshipper.

Confort et qualité de service ont été privilégiés, pour offrir aux passagers des conditions de voyage optimales pour des prix attractifs sur de nombreuses destinations, dans l'ouest, l'est et le sud de la France. Tous les autocars portent la livrée de Starshipper.

MISE EN SERVICE DES VDL FUTURA FHD2-129/440

Les 21 autocars de tourisme VDL qui circulent ou vont circuler pour Starshipper sont des Futura FHD2-129/440. Fin 2015, VDL Bus & Coach a livré 3 Futura au Groupe ASTT (Aquitaine Service Transport Tourisme), 2 à Autocars Jollivet et 5 exemplaires aux entreprises Cars de l'Élorn, Autocars Le Meur, Autocars Le Roux, L'Été Évasion et Autocars Jézéquel. Ces 10 Futura d'une longueur de 12,9 mètres présentent une configuration de sièges 48+1+1 et sont aménagés luxueusement, avec par exemple des sièges très confortables, le wifi, une prise 220 volts pour chaque siège, un défibrillateur et/ou un hayon élévateur pour fauteuil roulant. Jusqu'à et y compris avril 2016, 11 Futura de luxe vont être livrés à différents clients, dont 2 unités pour Autocars Nombalais, 1 pour Autocars Jollivet et 1 pour Hervé. VDL a conquis 6 nouveaux clients qui ont chacun acquis 1 Futura. Ces 6 véhicules sont destinés à Autocars Rouillard, Farouault, Bellier, Robert, Bihan et Cars des Abers. Le 21e Futura sera livré en avril à Pullman D'Aquitaine.

STARSHIPPER

Starshipper est un des 5 acteurs de l'ouverture du marché des auto-



cars longue distance. La marque est opérée par des PME indépendantes du transport de voyageurs en France. Tous les véhicules qui roulent pour Starshipper arborent les couleurs bleu et blanc identité visuelle de l'entreprise. Starshipper gère un réseau très étendu de lignes longue distance principalement dans l'ouest, l'est et le sud de la France, mais d'autres lignes vont prochainement voir le jour. L'entreprise roule avec des autocars de luxe afin de garantir un niveau de service élevé et propose des tickets à prix malins.





À VENDRE - SEMI-REMORQUES RÉCENTS
ANNÉES 2011 et 2012 - MONO & MULTI TEMP.
Essieu SAF - Coffre fermé pour palettes - Unité réfrigérante Thermo King

Ivan Gekiere
GSM : +32 (0) 496 16 36 03
Fax : +32 (0) 51 24 75 18
E-mail : ivan@ttco.eu
www.thetruckcompany
Bruggesteeweg 225
8830 Hooglede - Belgium



theTRUCKCOMPANY

Prix : de 27 000 à 35 000 €
+ TVA 21 %



Neste a fourni le Diesel.

Arctic Van Test 2016 : Plus glissant que glacial

Chaque année, nos collègues du magazine finlandais 'Auto tekniikka ja kuljetus' – lisez en français : 'Auto, technique & transport' – organisent un test arctique.

Pour la deuxième fois consécutive, ce dernier mettait en lice des fourgonnettes – les grandes l'an dernier, les petites cette année. Et tout comme 12 mois plus tôt, j'ai eu l'honneur, en ma qualité de membre du jury de l'International Van of the Year, de participer en tant que pilote d'essai à cet Arctic Test, dont c'est déjà la 30e édition.

Lieu du rendez-vous : Helsinki et le nord de la Finlande. Date : les deux premières semaines de février. Nominés : Citroën Berlingo, Dacia Dokker, Fiat Doblò, Opel Combo, Renault Kangoo et Volkswagen Caddy4. Un septième candidat a fait faux bond au dernier moment : le Ford Transit Connect, accidenté la veille du départ. Dommage, il était cité parmi les favoris. Les Citroën Berlingo et Volkswagen Caddy étaient les seuls à motorisation Euro 6 ; les autres avaient donc encore un moteur Euro 5 (meilleur

marché). Le plus puissant était le Doblò 1,6 litre Multijet II de 105 ch (77 kW). Le Caddy à moteur 2,0 litres HDi fournit 100 ch (75 kW). Le Berlingo HDi de 1,6 litre libère 98 ch (73 kW), les Kangoo et Dokker partagent le même moteur 1,5 l dCi développant 90 ch (67 kW). La liste est clôturée par le 1,3 litre CDTi du Combo (88 ch / 66 kW). Tous les six sont évidemment des tractions avant, avec transmission 5 vitesses à l'exception du Doblò, qui en compte une de plus.

RUDES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Toutes les fourgonnettes sont chargées de 250 kg de ballast, chaussées de pneumatiques Nokian Hakkapeliitta sans clous et alimentées en carburant "Oil Pro Diesel" fourni par Neste. Le coup d'envoi est donné à Helsinki, le décor des circuits urbains – enfin tout est relatif, car la situation n'est en rien comparable avec nos



Même sans froid polaire, il fallait tout de même de l'huile de bras le matin.



Les pneus neige Nokian ont surpris bon nombre de testeurs étrangers.

centres-villes congestionnés. C'est aussi à Helsinki que les organisateurs ont pris toutes les mesures objectives.

Pour la seconde semaine d'essai, nous avons mis le cap vers le nord de la Finlande, afin de poursuivre les tests en agglomération à Oulu et sur route depuis cette ville jusqu'au cercle polaire et la station de sports d'hiver d'Iso-Syöte. Les tests de tenue de route ont été exécutés sur la piste de l'aérodrome de Pudasjärvi, qui en cette saison, n'accueille qu'un seul hélicoptère. Cette année, les conditions météo n'étaient pas vraiment arctiques : en journée, le mercure se permettait de flirter avec le 0 °C. Même la nuit, le froid n'était pas plus glacial que ça. En revanche, les routes étaient particulièrement glissantes, parce qu'il n'y avait pratiquement pas de neige. La piste d'aérodrome ressemblait à une patinoire, on aurait pu y organiser un match de hockey sur glace. Les journalistes étrangers étaient stupéfaits de l'excellente traction des pneus hiver Nokian, pourtant sans clous ni chaînes. Je me souviens qu'ils m'avaient déjà impressionné



Rassemblement des candidats sur le cercle polaire à Rovaniemi.



l'an dernier. Mais à l'époque, l'un des représentants Nokian m'avait tout de suite laissé entendre que ces gommes n'étaient vendues que dans le Grand Nord. Chez nous, elles n'auraient tenu que quelques milliers de kilomètres, en raison du caoutchouc trop tendre.

VOLKSWAGEN CADDY 2.0 TDI BLUEMOTION LAUNCH EDITION : LE CHAMPION TOUTES CATÉGORIES

Le groupe de testeurs était unanimement élogieux envers le moteur Euro 6 du Caddy. Sa cylindrée de 2 litres est la plus généreuse de la demi-douzaine de candidats, et cela n'est pas sans avantages en ce qui concerne le couple et la souplesse. Et pas seulement : car si le Caddy enregistre aussi les meilleurs résultats en matière de comportement routier, en ville comme ailleurs, c'est à mettre entre autres à l'actif de ce moteur. Ses autres bons résultats sont dus au siège, considéré comme le plus confortable par les chauffeurs, et à l'intérieur ergonomique et confortable, malgré le manque d'espaces de rangement pour des dossiers et documents A4. La direction, l'embrayage, la boîte de vitesses et les freins ont également suscité l'enthousiasme. On ne peut en dire autant de la visibilité périmétrique et des rétroviseurs extérieurs. Le Caddy perd également des plumes en ce qui concerne le fourgon. Mais au total, c'est lui qui collecte les meilleurs résultats.



Moteur et comportement routier du Caddy sont excellents.



Le confort du Volkswagen est d'un haut niveau.



L'espace de chargement du Renault Kangoo Express est très efficace.

RENAULT KANGOO EXPRESS MAXI 1.5 DCI 90 : LE FOURGON LE PLUS EFFICACE

Le Renault Kangoo obtient le meilleur résultat en ce qui concerne le fourgon : le plancher est plat et muni de nombreux œilletons d'arrimage. La seule fausse note concerne la porte latérale coulissante : une bonne partie de l'ouverture est perdue à cause de la cloison séparant la cabine du fourgon. Les rangements dans la cabine ont également reçu les félicitations du jury. La qualité des matériaux et l'aménagement intérieur simple, mais bien pensé sont vus de façon très positive. La cabine est qualifiée de confortable, surtout le siège du chauffeur. Le Kangoo s'est d'ailleurs montré très fiable durant les essais routiers. L'amortissement et le moteur ont reçu beaucoup d'évaluations positives, et les rapports de boîte sont bien étagés. La vue périmétrique est bonne et le Renault se comporte bien dans le test de recul, même si les rétroviseurs extérieurs sont un peu petits. Dommage que la commande de la radio ne soit guère conviviale.

OPEL COMBO VAN 1.3 CDTI L2H1 : LE PLUS GRAND VOLUME DE CHARGEMENT

L'Opel Combo délégué à l'Arctic Test était à empattement long ; pas étonnant qu'il s'en retourne avec le brevet du plus grand volume de chargement. Il joue aussi dans une autre division en ce qui concerne la capacité de chargement : avec 1175 kg, il devance son premier poursuivant de 400 kg.

On sait que le Combo partage la même base que le Fiat Doblò. C'étaient les deux seuls modèles de l'Arctic Test dotés de rétroviseurs en deux blocs, comme ceux des plus grandes fourgonnettes. La visibilité vers l'arrière est donc très bonne, mais les piliers latéraux avant gênent un peu la vue, surtout à gauche.

Le Combo de l'essai avait le plus petit moteur, et cela lui a valu des critiques : il pêche en puissance sur route et en couple en aggro. Les rapports de démultiplication semblent en outre mal choisis. Le bon côté de la médaille, ce sont évidemment les chiffres de consommation favorables. Et un excellent système start-stop.

DACIA DOKKER VAN 1.5 DCI 90 AMBIANCE : LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX

Pour beaucoup de membres du jury, le Dacia Dokker, que certains n'avaient encore jamais testé de leur vie, était une (agréable) surprise. D'abord parce que c'est le véhicule le moins cher des six candidats, qu'il s'avère très polyvalent et qu'il se révèle le plus économe. Son moteur est apprécié pour sa souplesse et son couple.



Test de maniabilité sur l'aérodrome de Pudasjärvi : l'eau et la glace rendent les conditions extrêmement glissantes.



Les gros piliers latéraux entravent un peu la visibilité à l'avant du Combo.



La commande de la radio du Kangoo n'est pas exempte de critiques.



Le volume de chargement de l'Opel Combo est le plus généreux de tous les candidats, grâce à son empattement long.

L'aménagement intérieur est simple et fonctionnel, et son installation de chauffage semble la meilleure lors des démarrages à froid. Malheureusement, ces derniers n'ont pas pu être testés à des températures extrêmement basses. La principale critique du Dokker concerne le confort des sièges. L'insonorisation de la cabine, les rétroviseurs extérieurs, la visibilité périmétrique et les commandes des balais d'essuie-glaces ne sont pas fameux non plus. Dans les tests de maniabilité et de tenue de route, c'est aussi le Dacia qui récolte le moins de points. Et ce n'est pas à cause des pneumatiques.

FIAT DOBLÒ 1.6 MULTIJET II L1 : LE PLUS PUISSANT

Le moteur le plus efficace de l'Arctic Test 2016 était celui du Doblò. La fourgonnette Fiat reçoit des éloges pour ses performances et sa vivacité : c'était la plus rapide dans les tests d'accélération. Le confort d'amortissement a également beaucoup plu aux testeurs, de même que la boîte à six vitesses.

Tout comme son cousin Opel, le Doblò reçoit des rétroviseurs extérieurs en deux blocs, mais la visibilité vers l'avant est entravée par les gros piliers latéraux, surtout à gauche. L'accoudoir entre les deux sièges est un atout, surtout lors des longs déplacements. Le système Traction+, actif jusqu'à 50 km/h, améliore la motricité et l'adhérence sur les routes glissantes.

Un moteur musclé a aussi un revers : le Doblò est de loin le plus gourmand. Il faut toutefois préciser que les pneumatiques mesuraient 1 cm de plus en largeur que ce que prescrit le constructeur. Cela n'est peut-être pas resté sans influence... La manipulation du chauffage a suscité également quelques critiques.

Dans ce test, ce Doblò n'est certainement pas le plus représentatif de la gamme Fiat. Je suppose que le modèle à empattement long et trois places à l'avant sera plus populaire auprès de la clientèle.

CITROËN BERLINGO VAN 1.6 BLUEHDI 100 L2 PRO : MANIABLE EN VILLE

Le Citroën Berlingo de l'Arctic Test était également alimenté par un moteur Euro 6. Il se comporte d'excellente façon en agglomération, se montre agréable et offre une sonorité onctueuse. Son système start-stop se révèle performant en agglomération. Lors des longs déplacements, l'amortissement confortable lui vaut aussi des notes positives.

La visibilité périmétrique est bonne, et encore suffisante pour la marche arrière. Le Citroën est



Le rapport qualité/prix du Dacia Dokker est imbattable.



Ce L1 est probablement le moins représentatif de la gamme Doblò.



Hélas, le confort à l'avant du Dacia est médiocre.



Puissant, le Fiat Doblò promet une conduite très énergique.

avec le Renault le seul véhicule d'essai comptant trois places assises à l'avant.

Une trappe dans la cloison de séparation permet de charger de longs objets. Mais la forme de cette paroi entrave l'emploi de la (petite) portière latérale coulissante.

La boîte de vitesses et l'ergonomie de la cabine ne sont pas sans critiques. Selon les pilotes d'essai, le Berlingo semble également moins bon pour la conduite sur routes secondaires et dans les tests de tenue de route. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



Trafic urbain... à Helsinki.

RÉSULTATS

POINTS OBTENUS	Max.	CITROËN	DACIA	FIAT	OPEL	RENAULT	VW
Cotes octroyées par les pilotes d'essai							
Circuit urbain	40	27,2	26,4	27,6	27,2	27,6	28,4
Circuit sur route	40	26,4	24,4	28,4	26,4	27,2	30,4
À vide	10	5,5	6,3	7,3	6,8	7,7	7,3
Maniabilité	10	5,5	4,0	7,5	7,0	6,5	6,9
Masses & dimensions							
Espace de chargement	10	6,2	7,6	6,2	7,4	7,9	8,0
Accélération	10	8,0	8,0	9,0	8,0	8,5	34,0
Chauffage	40	32,0	36,0	32,0	34,0	32,0	6,5
Visibilité et test de marche arrière	10	7,0	5,8	6,5	6,3	7,0	9,0
Bruit dans la cabine	10	8,5	9,0	9,0	9,0	8,5	
Emploi et entretien							
Consommation	40	36,0	40,0	32,0	36,0	36,0	34,0
Maintenance & entretien	10	6,5	6,5	8,5	8,5	9,0	8,0
Garantie	10	9,0	9,0	8,5	9,0	9,0	8,0
TOTAL	240	178	183	183	186	187	188



De Berlingo blonk met zijn Euro 6 motor uit in het stadsverkeer.



De Citroën heeft een doorlaadluik.

DONNÉES TECHNIQUES

MARQUE	CITROËN	DACIA	FIAT	RENAULT	OPEL	VW
Modèle	Berlingo	Dokker	Doblo	Kangoo	Combo	Caddy
MESURES						
Volume de chargement (m³)	3,7 (4,1)	3,3	3,4	4,0	4,2	3,2
Empattement (mm)	2728	2 810	2755	3 081	3105	2682
Longueur (mm)	4628	4 363	4406	4 666	4740	4408
Largeur (hors rétroviseurs)	1810	1 751	1832	1 829	1832	1793
Largeur (rétroviseurs inclus)	2112	2 004		2 138	2119	2065
Hauteur, non chargé (mm)	1832	1 809	1845	1 836	1880	1793
Voie avant (mm)	1505	1 490	1510	1 521	1510	
Voie arrière (mm)	1544	1 478	1530	1 533	1530	
Rayon de braquage (m)	11,0	11,3	11,2	11,9	12,0	12,2
MOTEUR						
Nombre de cylindres	4	R4	4	R4	4	4
Cylindrée (cm³)	1560	1461	1598	1461	1248	1968
Alésage x course (mm)	75/88,3	76,0/80,5	79,5/80,5	76,0/80,5	69,6/82,0	81/ 95,5
Alimentation	HDi	Common rail	Direct Commonrail	Common Rail	Common Rail	Common Rail Bosch

MARQUE	CITROËN	DACIA	FIAT	RENAULT	OPEL	VW
Modèle	Berlingo	Dokker	Doblo	Kangoo	Combo	Caddy
Pression maximale d'injection (bars)	1600	1600	1600	1600	1600	
Turbo	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	VGM
Rapport de compression	18:1	15.5:1	16,5:1	15,5:1	16,8:1	16,2:1
Arbre à cames	1	1	2	1	2	2
Soupapes par cylindre	2	2	4	2	4	4
Puissance	73 kW/ 100 pk	66 kW/ 90 pk	77 kW/ 105 pk	66kW/ 90 pk	66kW/ 90 pk	75kW/ 102 pk
Puissance maximale à x tpm	3750	3750	4000	4000	4000	3500-4000
Nm	254	200	290	200	200	250
Couple maximal à x tpm	1750	1750	1500	1750	1500	1300-2800
Système start-stop	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Norme dépollution	Euro 6	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6
ENTRAÎNEMENT						
Nombre de vitesses	5	5	6	5	5	5
Traction avant	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
ESC	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Assistance au démarrage	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Taille des pneumatiques (standard)	195/65R15	185/65R15	185/65R15	195/65R15	195/60R16	195/65R15
POIDS (kg)						
MMA	2150	1959	2100	2200	2505	2000
Masse tractée maximale	1200	1200	1300	1050	1000	1300
Masse maximale sur le toit	100	100	100	80	100	100
CONSOMMATION						
Ville (l/100km)	4,8	5,2	6,1	5,2	6,0	4,8
Hors agglomération (l/100km)	3,9	4,1	4,6	4,5	4,3	3,7
Cycle combiné (l/100km)	4,2	4,5	5,2	4,7	4,9	4,1
Rejets de CO₂ (g/km)	110	118	136	123	129	109



Depuis 1995, son nom est devenu la référence dans le segment des grosses fourgonnettes : le Mercedes-Benz Sprinter.

Le Sprinter est une vieille connaissance : son lancement remonte à 1995, une époque où les fabricants de fourgonnettes commençaient à comprendre que confort et sécurité étaient deux arguments de vente importants aux yeux des acheteurs et utilisateurs de véhicules utilitaires aussi. En la matière, le Sprinter a joué un rôle d'avant-garde. Il devint rapidement une référence dans le segment des grosses fourgonnettes.

Test du Mercedes-Benz Sprinter 210 CDI

Le Sprinter est une vieille connaissance : son lancement remonte à 1995, une époque où les fabricants de fourgonnettes commençaient à comprendre que confort et sécurité étaient deux arguments de vente importants aux yeux des acheteurs et utilisateurs de véhicules utilitaires aussi. En la matière, le Sprinter a joué un rôle d'avant-garde. Il devint rapidement une référence dans le segment des grosses fourgonnettes.

Il l'est toujours 20 ans et près de 3 millions de véhicules plus tard (fabriqués non seulement à Düsseldorf, mais également en Argentine, en Chine, aux États-Unis et en Russie). Dès son lancement, le Sprinter a imposé de nouvelles normes en matière de qualité, de confort et de sécurité. Au fil des ans, il a évolué pour rester toujours à la pointe. Il est clair que la concurrence, au moment de développer de nouveaux

modèles, a toujours zieuté du côté du Sprinter de Mercedes-Benz. Elle le fait encore.

2015 fut une excellente année pour le marché belge des utilitaires légers. Certainement pour Mercedes, qui a progressé de 25 % – l'une des plus fortes hausses. Elle lui a permis de franchir pour la première fois le cap des 10 % de parts de marché en Belgique. Il détient même 17,5 % de parts dans le segment des fourgonnettes moyennes (catégorie du Vito) et toujours 15,7 % dans celui, plus lourd, du Sprinter. L'an dernier, la marque a amorcé une professionnalisation plus poussée de son réseau de concessionnaires, en faisant clairement la distinction entre les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires : entrée séparée, accueil dissocié, etc. Fin de cette année sera mis un terme à la collaboration entre Volkswagen et Mercedes-Benz pour la production d'utilitaires lourds. Le VW Craf-



Le fourgon est aisément accessible, les portes arrière peuvent même se replier jusque sur les flancs.



Avec le label BlueEFFICIENCY, Mercedes-Benz indique que ce Sprinter est doté de plusieurs équipements destinés à réduire la consommation de carburant.

ter avait sa propre chaîne cinématique, certes, mais sortait des mêmes lignes d'assemblage de Düsseldorf que le Sprinter. Ce qui n'a pas l'air d'attrister Mercedes, au contraire : il pourra ainsi augmenter sa capacité de production.

NOTRE VÉHICULE D'ESSAI

Pour ce test, nous avons volontairement opté pour un modèle d'entrée de gamme plus modeste, à empattement court et doté de la plus faible des motorisations. Mais l'intérieur est aménagé avec goût. Du tableau de bord en plastique clair et gris foncé émane une impression manifeste de qualité. Typiquement Mercedes, le tableau d'instruments est noir, avec un tachymètre à gauche, le compte-tours à droite, et au milieu l'écran noir et blanc de l'ordinateur de bord, d'un dépouillement sidérant : on n'y trouve qu'un compteur journalier, un indicateur de mainten-

ce et l'affichage numérique de la vitesse. Dans le bas, l'indicateur de réserve de carburant, et au-dessus, le témoin du rapport de transmission enclenché. Pas de consommation en temps réel ni de vitesse moyenne, pas de température extérieure, mais heureusement assez de témoins lumineux. Au-dessus de la planche de bord, côté chauffeur, un rangement sert à accueillir des documents ; au-dessus de la console centrale se trouve aussi une poche suffisamment vaste pour accueillir des documents A4. On trouve encore un petit vide-poche à côté du levier de vitesse, sur le tableau de bord tout près du volant, et un autre sous la radio, juste assez grand pour une paire de lunettes solaires. Face au convoyeur, la boîte à gants est grande et verrouillable, et au-dessus du pare-brise, un espace de rangement couvrant toute la largeur du véhicule. Je signalerai également un port USB, une entrée AUX et une prise électrique 12 V.

Le véhicule testé était équipé de trois sièges à l'avant. Le dossier de celui du milieu se replie pour former une tablette dotée de 2 portegobelets, mais aucun presse-papiers pour attacher des documents ni de coffre pour ranger un ordinateur portable. Il y a juste un presse-papiers sur le tableau de bord. L'assise du siège des passagers est ferme et n'a aucun coffre de rangement. L'outillage prendra place en dessous du siège. N'oublions pas non plus les deux crochets portemanteau fixés de part et d'autre de la paroi de séparation. On regrette encore l'absence de poignée dans le pilier latéral avant côté passager.

FICHE TECHNIQUE

Mercedes Sprinter 210 CDI

Places assises	3
Empattement (mm)	3.250
Longueur x largeur du véhicule (mm)	5.261x1.993x2.357
Rayon de braquage (m)	12,1
Volume de chargement (m³)	7,5
Longueur x L x H maximales (mm)	2.600x1.770x1.670
Largeur entre les logements de roues (mm)	1.350
Masse maximale autorisée (kg)	2.800
Masse maximale du train (kg)	4.800
Masse maximale remorquée (kg)	2.000
Masse à vide (kg)	2.050
Charge utile maximale (kg) avec MMA	750
Masse maximale sur le toit (kg)	300
Taille des pneumatiques	205/75R16
Ouverture des portes arrière L x H (mm)	1.560x1.540
Ouvertures des portières latérales (mm)	1.050x1.670
Moteur	
Entraînement	Arrière
Norme d'émission	Euro
Nombre de cylindres et configuration	
	4 en ligne
Cylindrée (cm³)	2.143
Puissance maximale (kW)	70
À régime (tpm)	3.800
Couple maximal (Nm)	250
À régime (tpm)	1.400-2.400
Boîte de vitesses	Manuelle à 6 vitesses
Carburant	diesel
Réservoir de carburant (litres)	75
Consommation et émissions polluantes	
En ville (l/100 km)	9,8
Hors agglomération (l/100 km)	7,1
Cycle mixte (l/100 km)	8,1
Émissions de CO ₂ mixtes (g/km)	213
Consommation durant l'essai	8,9



Un intérieur sobre, mais aménagé avec goût. Ce ne sont pas les témoins lumineux qui manquent.



La porte latérale présente une ouverture suffisante de 1050 mm.



La plus récente version du Sprinter se distingue immédiatement par sa calandre.



Une languette de protection en plastique protège tout le flanc du véhicule.

EN ROUTE

L'embarquement est facile, on trouve aisément une bonne position assise derrière le volant. Le siège du chauffeur est confortable et procure suffisamment de soutien latéral, tant au niveau du dos que des cuisses. Le levier de vitesse, proche du volant, se laisse manipuler avec aisance. Il n'est pas trop décalé sur la droite (comme c'est le cas sur le Vito), ce qui n'encombre pas le passager central. La visibilité vers l'avant est excellente. Les boîtiers des rétroviseurs extérieurs, intégrant les feux clignotants, sont subdivisés en deux sections, légèrement arrondies, et procurent une excellente vue, même sur les roues arrière. Les changements de vitesse sont énergiques, mais la puissance du moteur, dans cette version d'entrée de gamme, est vraiment limitée, surtout lorsque le fourgon est chargé. Le moteur doit turbiner, et cela s'entend. Le bruit dans l'habitacle nous a paru trop prononcé.

Le fourgon est bien conçu. J'ai dénombré 8 oeillets d'ancrage au sol et deux dans le bas de la cloison. Malheureusement, il n'y a aucun volet ni trappe pour glisser de longs objets sous le siège du passager et gagner quelques décimètres en longueur. La portière latérale est assez large, bien accessible grâce à un marchepied et une simple poignée fixée sur la cloison. Les portes arrière s'ouvrent tout en largeur et peuvent même se replier jusque sur les parois latérales. Les flancs sont garnis sur toute la longueur d'une baguette de protection latérale dans la même matière que les pare-chocs. Félicitations à Mercedes pour les équipements de sécurité : ABS, ESP, BAS, etc. ▲

LEO VAN HOORICK

MEMBRE DU JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



La 2^e génération de moteur 12,8 l : 3 % de consommation de diesel en moins.

L'épargne de 10 % réalisée par les anciens Fuels Duels peut donc encore être optimisée.
Découvrez par vous-même sur www.fuelduel.be ou en prenant le volant d'un de nos
Actros Fuel Duel.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





De gauche à droite : Johnny Goossens, Martine Noyens, Luc Van Gorp et Tom Vansweevelt.

LMJ Construct: Frein électrique et remorque Gooseneck BE

La firme LMJ Construct de Turnhout élabore depuis un quart de siècle des solutions de transport de produits spécifiques. Son leitmotiv : le travail sur mesure. La hiérarchie de l'entreprise a volontairement décidé de maintenir le développement et la production en Belgique.

LÉGISLATION FLUCTUANTE

Depuis novembre 2014, l'Europe interdit l'emploi du frein d'inertie traditionnel pour les remorques à sellette, avec essieu avant pivotant n'exerçant pas de pression d'attelage. Face à l'absence d'alternative à de tels freins, LMJ Construct a cherché un système de remplacement, d'abord pour les véhicules de série. Il l'a trouvé auprès de la firme néerlandaise Wagenbouw Boll, qui s'était attelée depuis un certain temps à développer un système de freinage électrique conforme aux normes européennes. LMJ Construct et Wagenbouw Boll ont uni leurs connaissances et leur expérience pour nouer une collaboration exclusive, l'un apportant le système, l'autre l'intégrant sur différents types de remorques. De la sorte, LMJ Construct fut la première firme à commercialiser en Belgique une solution aux remorques à

avant-train, sous la forme d'un système électrique de freinage agréé par l'Europe. Ses avantages par rapport aux freins d'inertie traditionnels sont évidents : il teste toujours les freins et la capacité de freinage lors du couplage de la remorque, calcule en permanence l'intensité de freinage et l'ajuste chaque fois que nécessaire, en plus d'être autonome. Il réagit donc automatiquement, ce qui améliore la sécurité en cas d'urgence ou de besoin. Ce frein n'est pas influencé par le timon et ne risque pas de surchauffer en cas de pression sur ce dernier.

TAXE KILOMÉTRIQUE ?

La première innovation en a entraîné une seconde, car le système de freinage électrique marié à une autre innovation de la gamme belge a débouché sur une solution intéressante



Les remorques BE peuvent être affectées à des tâches diverses.



La firme LMJ Construct de Turnhout construit ces remorques révolutionnaires, qui peuvent être tractées (entre autres) par un pick-up.



Le point d'accouplement de la remorque est situé au-dessus de l'essieu arrière, dans le bac du pick-up. Les adaptations nécessaires au véhicule sont limitées, de sorte qu'il puisse encore servir à d'autres tâches.



Sur ces remorques, le nouveau péage ne prévoit pas de prélèvement kilométrique s'il s'agit d'un transport en interne (pas pour les sociétés de transport professionnel).



De gros rétroviseurs extérieurs sont indispensables pour ce type de train.



Cette remorque chevaline peut être décollée pour que le pick-up, servant de véhicule tracteur, puisse être utilisé à ses tâches habituelles.



Voici une vue du caisson de chargement, remorque accouplée. Observez l'absence de conduites d'air comprimé, puisque le système de freinage est électrique.

pour un autre problème aigu, celui du péage kilométrique. Sont concernés les véhicules de plus de 3,5 t, mais la loi ne dit rien sur la capacité de chargement des remorques. Avec le Gooseneck BE de LMJ Construct, la capacité totale de traction peut atteindre une masse avec une MMA de tir de 7 t, sans être soumise au péage kilométrique... en outre, un simple permis BE suffit.

TRANSPORT EN PROPRE

Pour les sociétés qui ne sont pas transporteurs à part entière, par exemple les entrepreneurs dans le secteur du bâtiment, du jardinage ou de l'agriculture, ces remorques sont une solution fort intéressante. La remorque Gooseneck BE est différente des autres : elle n'est pas fixée à une boule d'attelage, mais au-dessus de l'essieu arrière, qu'il s'agisse d'un caisson de chargement d'un pick-up ou d'un fourgon découvert d'une camionnette. La maniabilité est optimale, sans

risque de torsion du châssis, la répartition des masses, la stabilité et le confort routier sont meilleurs par rapport à une remorque traditionnelle à es-sieu central.

Comme la remorque est accouplée juste au-dessus de l'essieu arrière, une partie du poids de celle-ci est "transférée" vers le caisson ou le fourgon du véhicule tracteur. La capacité de chargement de la remorque augmente, permettant le transport d'éléments ou de matériaux lourds qui ne peuvent généralement être chargés sur une remorque conventionnelle à essieu central.

FINALITÉ MULTIPLE

Pour tracter une remorque BE traditionnelle, le véhicule tracteur doit être muni d'un compresseur pour le système de freinage de la remorque et d'une sellette d'attelage, qui ne sert qu'à

cette fin. Tout cela n'est plus nécessaire avec un système de freinage électrique. Même pas besoin de transformer le véhicule tracteur : un accouplement et une prise électrique suffisent. Le découplage de la remorque est facile, ce qui permet un double (ou triple) emploi du véhicule tracteur : comme tracteur évidemment, comme véhicule utilitaire léger avec bac ou fourgon découvert, et même comme voiture familiale à part entière. Cette solution s'avère par conséquent nettement moins chère qu'avec une remorque BE conventionnelle. Le couplage Gooseneck BE est agréé par l'Europe, LMJ Construct s'efforce de l'adapter pour qu'il soit également agréé en Belgique. Cela devrait l'être en avril. ▲

LEO VAN HOORICK
MEMBRE DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR

LAG Trailers gagne le titre de la "citerne de l'année"

LAG Trailers a gagné le titre prestigieux de la « citerne de l'année », publié par Fuel Oil News dans le Royaume-Uni. La combinaison d'une valeur élevée, la consommation d'essence économique et une bonne relation entre le poids vide et la capacité de charge de la citerne de LAG Trailers était décisif.



UNE COOPÉRATION INTERNATIONALE

4 entreprises ont coopérées dans ce projet. LAG Trailers, Inver Energy, Turners Transport et Williams Tanker Service ont tous fait partie de cette opération dans leur propre titre de constructeur, propriétaire, responsable du transport et de partenaire de service.

EVOLUTION TECHNIQUE

La sémi-remorque étant achetée comme remplacement, s'est transformée entre-temps en avantage économique.

Avec une conception de 2 tonnes de poids en moins, la capacité a augmenté de 2000 litres. 'Les économies de carburant nous procurent un avantage substantiel. La nouvelle citerne réduit nos rejets de CO² et nous permet d'offrir un service plus compétitif à nos clients', dit Tony Wilson, directeur commerciale d'Inver Energy.

UNE APPLIQUE DÉTAILLÉE SUR LA CITERNE

LAG utilise une méthode de montage prouvée, pour ces fonds intérieures et sa cuve. Ce concept a seulement 3 soudures circulaires qui évite les fuites, grâce à l'exclusion de soudures externes et internes entre les différents compartiments.

Les chocs pendant le chargement appartiennent également au passé, par l'installation de nouveaux composants sur un châssis autoporteur sur selles de réservoir. Le nouveau design optimise la sécurité RSS, ainsi que la hauteur totale. LAG a appliqué une construction boulonnée maximisant la convivialité et le service.

Selon plusieurs tests, la capacité de décharge a également obtenu de résultats superbes. Bien que souvent oublié, la décharge est un critère hyper-important pour les citernes pétrolières.



**Le nouveau frigo
S.KO COOL EXECUTIVE
avec groupe frigorifique
de Schmitz Cargobull.**



S.KO COOL EXECUTIVE

Bénéficiez de toutes nos expertises. Groupe frigorifique, télématique, contrat Full Service et réseau de service après-vente. Made by Schmitz Cargobull.



The TrailerCompany.





Une activité économique qui reprend, des poids lourds dont la qualité et l'efficacité sont remarquables : il n'en faut pas plus pour susciter la confiance de Harrie Schippers, CEO de DAF Trucks. "Nous gagnons des parts de marché dans le segment des poids lourds en Europe : notre objectif commercial, qui consiste à atteindre 20 % de parts à l'été 2016, est en vue. Nous allons également renforcer notre présence en dehors de l'Europe, en particulier sur des marchés très exigeants en matière de rejets polluants."

DAF respecte sa feuille de route pour atteindre 20 % de parts de marché à l'été 2016.

Harrie Schippers, CEO de DAF Trucks : 2015 fut un bon cru

Une croissance de 2 % et le redressement économique de l'Europe ont marqué l'année 2015. Cela a entraîné des effets positifs sur la demande en transport, et par corollaire, en poids lourds. Alors que "seuls" 226 000 poids lourds de plus de 16 t étaient vendus en Europe en 2014, ils furent plus de 269 000 l'année dernière. Une formidable croissance de 19 %. "Les clients profitent des prix des combustibles et des taux d'intérêt bas. Investir dans les poids lourds Euro 6, environ 5 % moins gourmands en carburant, plus fiables et ayant une meilleure valeur de revente, est une opération fort intéressante. Tous les clients que j'ai contactés ou rencontrés font évoluer leur flotte en ce sens – si ce n'est déjà fait. Tout le monde y gagne, et l'environnement n'est pas en



Harrie Schippers est satisfait du bilan de 2015.

reste. Tous les incitants encourageant les entrepreneurs à adopter aussi rapidement que possible la norme Euro 6 auront un très fort impact positif sur l'écologie."

UN NOUVEAU RECORD

Le grand fabricant néerlandais a largement

profité du regain de forme du poids lourd : par rapport à 2014, Eindhoven a enregistré 30 % de commandes supplémentaires pour les CF et XF. C'est son record depuis 2007. Pour répondre à cette forte demande, la cadence de production y a été relevée de moitié en l'espace de quatre mois à peine. "Jamais nous n'avions accéléré à ce point notre rythme de production", explique Harrie Schippers. "Une performance dont nous sommes fiers. Dans les trois derniers mois de 2015, notre usine a battu un nouveau record trimestriel, avec 11 500 unités produites. Au total, nous avons fabriqué 41 000 CF et XF et environ 9700 LF."

TENDANCE POSITIVE

La part de marché de DAF en Europe dans le créneau des 16 t et plus a atteint 13,8 % en 2014, pour passer à 14,6 % 12 mois plus tard. Harrie Schippers : "La bonne nouvelle, c'est que nos parts de marché ont progressé sur tous les marchés européens importants : plus de 1 % au Royaume-Uni et en République tchèque, 1 % en Espagne, et pratiquement autant en Pologne et sur notre marché domestique des Pays-Bas. Nos avancées en Allemagne sont décisives, car nous y détenons désormais 10,8 %. Or c'est le plus grand marché du poids lourd en Europe, et nous devons encore y progresser pour atteindre notre objectif de 20 % de parts sur le continent."

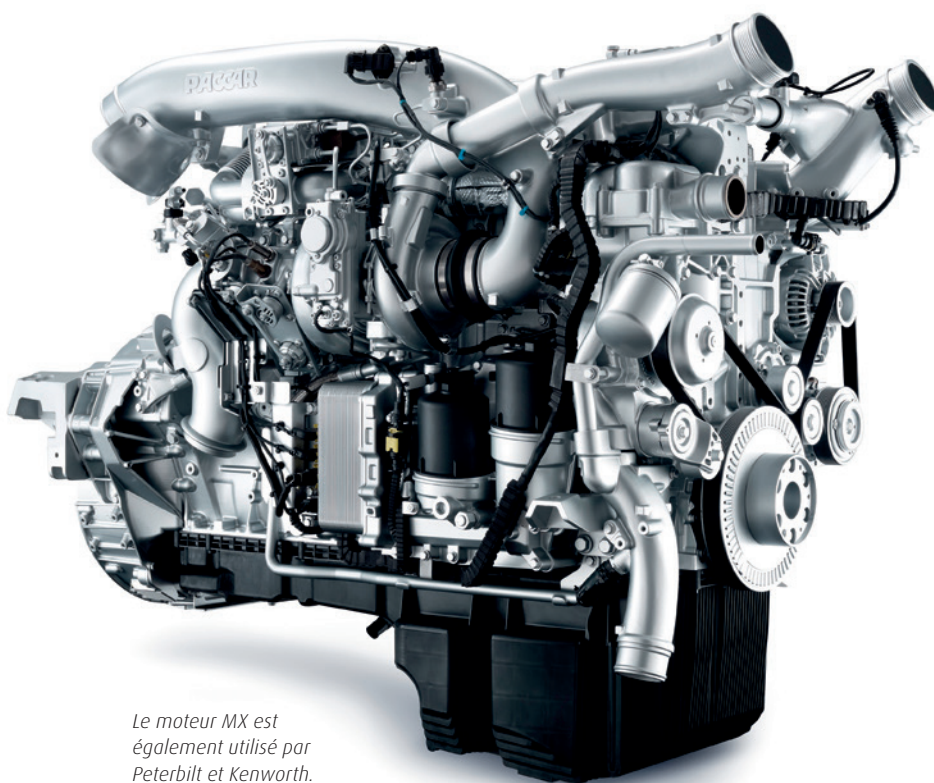
Selon Harrie Schippers, la progression de DAF Trucks est due en grande partie à la réussite de ses modèles CF et XF. Ceux-ci ont été perfectionnés l'an dernier, pour économiser 5 % de carburant. Pour ce faire, DAF a dû revoir ses moteurs et doter ses chaînes cinématiques des Predictive Cruise Control, Predictive Shifting et Eco Mode. DAF intègre également dans sa gamme les versions Silent, des engins qui respectent la norme sonore néerlandaise PIEK. De tels camions sont assez silencieux pour assurer les livraisons en centre-ville (ou autres zones à niveau de bruit réduit) en pleine nuit ou au petit matin. "Toutes ces mesures aident nos clients à atteindre un rendement par kilomètre aussi élevé que possible. Les camions de DAF Trucks n'ont jamais été aussi économes, et leurs qualités aussi grandes que maintenant !"

METTRE L'ACCENT SUR LE CO₂

"Ce que nous essayons de montrer auprès des décideurs politiques européens à Bruxelles, c'est que notre industrie ne doit



Sur les nouveaux marchés, DAF veut également être présent dans le segment premium.



Le moteur MX est également utilisé par Peterbilt et Kenworth.



pas être soumise à des régimes de CO₂ stricts. Le CO₂, en effet, est proportionnellement lié à la consommation de carburant. Tous les constructeurs font d'office le maximum pour réduire celle-ci. C'est une obligation morale que s'impose tout fabricant de poids lourds, car c'est une exigence émanant de la clientèle. En outre, de plus en plus de politiciens, experts et fonctionnaires des institutions européennes commencent à comprendre qu'il est particulièrement difficile de soumettre tous les poids lourds à une seule et même législation, parce qu'ils sont très différents les uns des autres. Le programme Vecto, qui sera introduit en 2018, suscite pour l'instant beaucoup d'attention. C'est une bonne façon de comparer les rejets de CO₂ de façon directe, transparente et contrôlable. Cela accroîtra encore la pression sur les constructeurs, pour les obliger à réduire la consommation de carburant de leurs véhicules. L'industrie continuera d'investir en ce sens, mais on peut toutefois se de-

mander s'il vaut la peine d'y mettre encore autant d'énergie. Les futures adaptations techniques nécessaires pour engranger une amélioration décisive, soit une économie d'une tonne de CO₂, coûteront aux clients la bagatelle de 300 €. Alors que sur le marché libre, les droits d'émission s'échangent à seulement 6 € par tonne de CO₂. On se demande donc si cela a vraiment un sens."

PROGRESSER PAR ÉTAPES DANS LE MONDE

L'an dernier, DAF a fait ses premiers pas en Malaisie et en Colombie, tandis que Formosa, le partenaire taïwanais de PACCAR, ouvrirait une nouvelle usine d'assemblage pour doubler la capacité de production sur place. Avec 17,8 % de parts de marché, DAF est d'ailleurs la marque européenne de poids lourds la plus présente à Taiwan. Au Brésil, son usine de Ponta Grossa va prochainement augmenter sa production. "Alors que l'économie brésilienne accuse

une récession grave et que nos concurrents réduisent leur production, nous croyons en un regain de croissance", déclare Harrie Schippers pour expliquer cette décision paradoxale. Mais il se montre plus hésitant quant à l'évolution sur le marché russe : "Le rouble est très faible, et de ce fait, les poids lourds européens sont très coûteux pour la clientèle russe."

Qu'en est-il de la présence de DAF dans le monde ? "Nous devons rester réalistes, grandir étape par étape, miser sur une croissance durable, mais continue. Croire qu'il est possible d'aborder tous les marchés et d'y engranger directement des succès est illusoire. Pour DAF, les marchés intéressants sont ceux caractérisés par un système de transport professionnel et de qualité, avec des normes d'émissions modernes. Nous suivons très attentivement les développements en Chine et en Inde par exemple, mais nous savons pertinemment qu'au Brésil, en Afrique du Sud,

Les spécialistes s'attendent à une croissance de l'économie mondiale, qui tire prudemment le marché vers le haut.



en Australie, en Nouvelle-Zélande ou à Taiwan, des facteurs comme le total cost of ownership et les coûts d'exploitation ne sont pas la priorité des entrepreneurs en transport. En Chine ou en Inde, le prix moyen d'un poids lourd avoisine 30 à 40 000 €. Ce n'est pas le segment premium que vise DAF. Mais comme je le disais, nous sommes attentifs aux évolutions, afin de pouvoir réagir rapidement en cas de besoin."

PRÉVISIONS POUR 2016

Tout le monde s'attend à ce que le redressement de l'économie mondiale se poursuive prudemment en 2016. La croissance de l'économie européenne est à nouveau attendue autour des 2 %. "Malgré l'inquiétude au Moyen-Orient, les prix pétroliers restent bas. Grâce au redressement économique, les volumes de transport devront probablement demeurer à un niveau assez élevé, entraînant dans la foulée une légère croissance du marché

du poids lourd sur le continent. En 2016, il pourrait atteindre 290 000 unités. Ce serait alors la meilleure année depuis 2008", s'enthousiasme Harrie Schippers. "Or ce niveau demeure viable à plus long terme : il représente un marché de remplacement, ou juste un peu plus. Je n'ai pas de boule de cristal : tout cela va évidemment dépendre des développements économiques."

L'AMBITION DE DAF SUR LE MARCHÉ DU TRACTEUR

"Nous avons l'ambition de croître tant sur le marché des fourgons que sur celui des tracteurs", poursuit Harrie Schippers. "Pour ces derniers, nous nous sommes bâti une position solide, mais au dernier semestre de l'année dernière, notre croissance a encore été plus forte du côté des fourgons. Je dis toujours que les 2,5 premiers mètres d'un tracteur ou d'un fourgon sont condensés. Dans les pays où DAF domine, nos parts de marché des fourgons sont

généralement meilleures que celles des tracteurs. Or beaucoup de marchés assez récents, comme la Pologne, la Tchèque et la Hongrie, sont typiquement des marchés de tracteurs, destinés au transport international, où la concurrence est la plus féroce. Je suis dès lors très fier que ce soit justement là que DAF est le plus performant. De nombreux programmes sont en cours chez nous pour développer nos parts de marché des fourgons. Et notre progression est enviable. Mais si nous atteignons notre objectif de 20 % de parts de marché en Europe cet été, nous serons toujours plus forts du côté des tracteurs. Notre objectif est d'atteindre 16 % dans la catégorie des véhicules les plus lourds".

PLUS DE CONFIANCE EN L'AVENIR

DAF mène plusieurs investissements de front, dont la construction – pour 100 millions d'euros – d'une nouvelle unité de peinture à Westerlo. "Il y a aussi plusieurs dizaines de millions d'euros prévues à Eindhoven



Le coup d'envoi de la croissance de DAF en dehors de l'Europe a été donné.



La gamme Euro-6 est particulièrement économe.

hoven pour la fabrication de roues dentées pour boîtes de vitesses, une grande presse pour tôles d'acier de cabines ainsi qu'une chaîne de production pour blocs et culasses de moteurs. Tous ces investissements confirment notre confiance en l'avenir pour nos usines d'Eindhoven aux Pays-Bas et de Westerlo en Belgique. Ils doivent nous préparer pour demain. J'ai totale confiance en l'avenir, grâce à notre gamme de camions efficaces et polyvalents, qui sont imaginés, développés, fabriqués et vendus par 8000 collaborateurs DAF dévoués et 1000 concessionnaires en Europe et dans le monde."

DES SYNERGIES AVEC PACCAR

Une dernière question : quelles sont les collaborations ou synergies attendues dans le giron de PACCAR en ce qui concerne le partage de technologies entre Kenworth, Peterbilt et DAF ? "C'est une excellente question et je vous remercie de l'avoir posée", plaisante Harrie Schippers. "Malheureusement, je ne peux vous donner d'exemple précis. Mais je songe tout



Pour séduire une clientèle exigeante, DAF veut se distinguer par une finition soignée et une technique très résistante.

de même à l'électronique et aux systèmes auxiliaires pour les chauffeurs. Concevoir une cabine commune pour les trois marques est loin d'être évident, parce que les prescriptions légales divergent trop en Europe et aux États-Unis. La collaboration peut déjà être plus intensive au niveau des chaînes cinématiques. Vous savez sans doute que 40 % des Kenworth et Peter-

bilt d'Amérique du Nord roulent avec des moteurs PACCAR MX, qui ont été développés pour DAF Eindhoven. Nous venons de lancer le moteur MX11 aux États-Unis, il devrait y connaître un succès aussi brillant qu'en Europe." ▲

GIANENRICO GRIFFINI,
PRÉSIDENT DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Après la phase de rénovation, les XF, CF et LF sont entièrement remis à jour.

PRESTON FEIGHT DEVIENT LE NOUVEAU PRÉSIDENT-DIRECTEUR DE DAF TRUCKS N.V.

PACCAR Inc., la société mère de DAF Trucks, a annoncé la nomination, au 1er avril 2016, de Preston Feight au poste de président-directeur. Il succède à Harrie Schippers, qui devient senior vice president de PACCAR au siège central de Seattle, responsable de DAF Trucks et PACCAR Parts.

Diplômé de la Northern Arizona University (en constructions mécaniques) et de l'University of Colorado (en gestion d'entreprise), Preston Feight est entré au service de PACCAR voici 18 ans. Il y a assumé diverses fonctions à responsabilité croissante, notamment celle de directeur du développement de produits, puis de Marketing & Sales. Il est actuellement le vice-président de PACCAR, General manager de Kenworth Truck Company et également responsable de Leyland Trucks au Royaume-Uni.

Son prédécesseur, Harrie Schippers, est entré dans l'entreprise voici 30 ans. Lui aussi a assumé divers postes à responsabilité, entre autres celui de directeur du département financier. Il est actuellement vice-président de PACCAR et président-directeur de DAF Trucks. Il a étudié l'économie de l'entreprise à l'université de Tilburg et terminé un 'Executive Program' à Stanford.





Les rues un peu plus bleues... et les autoroutes ?

Inutile de faire un dessin : les services de police ne chôment malheureusement pas depuis de longs mois. On pense évidemment à la protection de la population et des lieux sensibles contre le terrorisme, mais aussi au contrôle des réfugiés, aux fonctions de sécurité de base et à la surveillance routière. Cette tâche semble de plus en plus ardue. Quelle en est la cause ? Transporama a interrogé Michel Goyvaerts, policier et délégué syndical SNPS à la police.



Les organisations syndicales sont mécontentes de la politique menée depuis plusieurs années. Le cadre en personnel est insuffisant. La dernière grande réforme concerne la conversion de la gendarmerie en police intégrée, néanmoins subdivisée entre police locale et fédérale. "Les effectifs des services de police ont été fixés dans les années 80 du siècle dernier. Depuis, ils n'ont jamais été relevés malgré l'augmentation du trafic routier", explique Michel Goyvaerts. "La Réserve fédérale, qui forme le noyau des forces de la police fédérale en Belgique, accuse pour l'instant des pénuries énormes en personnel, évaluées à 3000 hommes. Cette carence structurelle est due aux économies et restrictions appliquées par les gouvernements successifs au fil des ans."

RÈGLES IDENTIQUES POUR TOUS

Un service de police est en principe un service de défense de première ligne d'une démocratie. S'il ne fonctionne pas correctement, la population doit redouter une hausse de la criminalité, de l'insécurité (routière) et de la concurrence déloyale. Si les transporteurs étrangers ne respectent pas les règles du cabotage, les temps de conduite et de repos, il incombe aux services de police de combattre ces pratiques qui sont une distorsion flagrante aux règles de la concurrence. La probabilité de contrôle étant bien faible sur nos routes, cela encourage les comportements inadaptés et augmente les risques d'accident et l'insécurité routière. Une police scrupuleuse est donc essentielle à la sécurité de tous, et notamment pour garantir le respect des règles par les entreprises. Or suite aux carences en personnel de la police de la route, ces règles de base sont en danger.

RAISON DES CARENCES

"Cette pénurie est surtout visible à la police de la route, une branche spécialisée de la police fédérale, aux côtés de la police maritime et de celle des chemins de fer. Mais c'est surtout la police de la route qui connaît les déficits en personnel les plus criants. À Anvers, ils sont de 20 à 30 % du total des effectifs prescrits. Et ce n'est malheureusement pas exceptionnel : sur l'axe ABC (Anvers-Bruxelles-Charleroi), le manque de personnel devient aigu. Le nombre d'inspecteurs de police prévus par poste routier n'est d'ailleurs plus en rapport avec le trafic actuel. Beaucoup de ces policiers (et policières) ont plus de 50 ans, un âge à partir duquel ils peuvent demander d'être dispensés des services de nuit. De plus, il faut à présent tenir compte d'une vague croissante de départs à la retraite."



Dans de nombreux commissariats, les départs de policiers à la retraite diminueront encore le personnel disponible.



Pour le traitement des images caméra, la police forme actuellement du personnel civil ayant des compétences de police réduites.



Sur le ring d'Anvers, toujours encombré, les carences en services de police de base se constatent chaque jour.



Les effectifs de la police n'ont plus été adaptés depuis les années 80. Pire : ce cadre théorique n'est même pas rempli.

Outre les carences structurelles en personnel dans les unités routières, le nombre de tâches qui leur sont affectées ne fait qu'augmenter : escorte d'hommes politiques européens lors de fréquents sommets, encadrement de courses cyclistes et de transports exceptionnels, etc. Les conséquences sont parfois graves, selon Michel Goyvaerts : "Je me suis récemment rendu dans un poste de la police de la route, occupé par son seul supérieur. Tout le personnel était en mission... ou en récup."

Un autre facteur joue un rôle important : le rayon d'action de chaque poste. Il n'a plus été revu depuis les années 80. Cela ne correspond plus à la situation actuelle, qui connaît une hausse annuelle du trafic estimée entre 2 et 4 %. Les postes d'Anvers et de Brecht, par exemple, doivent couvrir un territoire qui, pour le premier, va du tunnel Kennedy jusqu'à la frontière néerlandaise ; et pour le second, de Zandvliet jusqu'au tunnel Beveren de la Rive gauche. "Vu la congestion routière quasi permanente à Anvers, intervenir dans de brefs délais en cas d'accident de la circulation est tout simplement exclu. Nous sommes assistés par les équipes FAST, qui interviennent rapidement en cas d'accident et mettent en place la signalisation. Plus jeune, je me souviens qu'il était possible, depuis la caserne de la gendarmerie située à Wilrijk, le long de l'A12, de couvrir rapidement tout ce rayon grâce à un



Michel Goyvaerts, délégué syndical du SNPS, tire la sonnette d'alarme.



La Réserve générale de la police fédérale accuse un déficit de 3000 hommes !

puissant véhicule d'intervention. Mais avec les embouteillages actuels, c'est non seulement impossible, mais également très dangereux."

AUTRES CAUSES

Cette congestion routière produit chaque jour son lot d'accidents. À Anvers, il y en a au moins un chaque matin et un chaque soir sur le ring, aux heures de pointe. Sitôt qu'il y a des dégâts corporels, et a fortiori des décès, une équipe de la police routière doit y consacrer plusieurs heures. "Cela signifie qu'une autre doit venir en renfort pour pallier le départ de collègues. Ce qui n'est évidemment pas toujours possible à temps plein, car ces équipes ont aussi des tâches urgentes à remplir."

Mais d'autres facteurs, moins connus, augmentent la charge de travail de la police routière.

Michel Goyvaerts nous l'explique : "Aujourd'hui, toutes les stations-service des autoroutes ont une boutique, certaines même un petit supermarché. Assurer leur sécurité est l'une des responsabilités de la police routière. Chaque fois qu'il s'y passe quelque chose, une attaque à main armée ou un simple vol, c'est nous qui devons intervenir."

Un autre effet négatif concerne la loi Salduz, qui impose la présence d'un avocat en cas d'interrogatoire d'un suspect. "Cela joue surtout un rôle pour les suspects qui doivent être appréhendés et emmenés de nuit. Si le parquet ordonne à une équipe de police d'interroger les suspects, il faut d'abord contacter un avocat. Le délai d'attente peut être long, empêchant l'équipe de procéder à d'autres missions. Pour l'instant, cela est partiellement résolu en mobilisant d'autres équipes", explique Michel Goy-

vaerts. Faire venir un avocat au beau milieu de la nuit ou du week-end n'est pas toujours facile, et prend du temps.

Tous ces facteurs expliquent pourquoi la police de la route n'est pratiquement plus en mesure de remplir ses tâches clés. "Elle ne les assure plus pleinement. Exemple typique : l'interdiction de dépassement par temps de pluie. Les chauffeurs étrangers s'en moquent complètement. Les Belges aussi n'en ont cure : ils savent par expérience que le risque d'être amendé est très faible."

SOLUTION ?

Comme une nation démocratique doit pouvoir compter sur les autorités publiques pour remplir un certain nombre de tâches basiques, comme la sécurité et la protection de la population, il est





Les équipes de la police de la route passent l'essentiel de leur temps à régler des accidents de la circulation. Il ne leur en reste plus guère pour leurs tâches clés.

impératif de trouver une solution à tous ces dysfonctionnements. Mais selon Michel Goyvaerts, la seule solution réaliste serait de recruter massivement de nouveaux inspecteurs de police. "La formation dure un an et est rémunérée. Les candidats à la police de la route doivent suivre une formation complémentaire, notamment sur le tachygraphe et pour l'obtention du permis de conduire moto. Compenser les carences par l'installation de radars automatiques n'est pas une solution pertinente, à mon avis. Pour l'instant, des gens suivent une formation pour apprendre à interpréter les images. Mais il s'agit de civils ayant une compétence limitée d'agents de la police judiciaire.

Sans recrutement, la pénurie va s'aggraver. Les services de police demandent un nouveau tableau organique, avec l'adaptation des effectifs aux conditions actuelles. Certaines tâches sont désormais remplies par des civils et l'on essaye de relever l'âge de la retraite, pour maintenir plus longtemps les inspecteurs en service. Or le gouvernement fédéral réduit chaque fois le personnel, augmente ses tâches et lui impose en plus la loi Salduz. La situation n'est plus tenable. Les plaintes des policiers sont fréquentes, et leur envie de passer à l'action est grande. Le gouvernement doit d'urgence trouver des solutions durables", explique Michel Goyvaerts ▲

JAN VOET



La nouvelle loi Salduz représente une importante perte de temps des inspecteurs de police, qui n'ont plus le temps de se rendre sur le terrain.

COMMENT SUIVRE VOTRE RENDEMENT CARBURANT ?



Une diminution de quelques pourcents de votre consommation de carburant peut faire une grande différence au niveau de votre résultat net. Mais il vous faut d'abord identifier les domaines

où le rendement carburant peut être amélioré. Dynafleet Fuel & Environment collecte les données du camion en permanence. Les performances du véhicule et du chauffeur peuvent être suivies et analysées sur le portail web ou via l'application. Le système donne même des conseils pratiques au chauffeur en temps réel, sur l'écran embarqué.

Pour en savoir plus sur **DYNAFLEET** et comprendre en quoi chaque goutte compte, rendez-vous sur Volvotrucks.be

jusqu'à
5%

CHAQUE GOUTTE COMPTE

Volvo Trucks. Driving Progress



Prélèvement kilométrique :

la réaction des chargeurs ?

Le prélèvement kilométrique, on est pour ou (surtout) contre, mais on ne pourra y couper. Au moment où vous lirez ces lignes, il devrait être entré en vigueur, malgré de vaines tentatives pour en retarder l'échéance.



Maintenant, la question est de savoir comment vont réagir les chargeurs à l'introduction de ce "péage intelligent", comme on le qualifie parfois. Les chargeurs, ce sont les clients des sociétés de transport. Et apparemment, une bonne partie d'entre eux estime parfaitement normal que ce péage poids lourds soit seulement financé par celui à qui il s'adresse avant tout, c'est-à-dire le transporteur. Soyons raisonnables, c'est évidemment impossible. Certes, on comprend que les sociétés faisant appel aux services de transporteurs veulent toujours le prix le plus bas. Depuis la suppression des frontières intérieures de l'Union européenne, elles sont habituées à réclamer des prix plancher pour le transport de marchandises par la route. La concurrence sans limites, souvent déloyale, de firmes établies dans des pays de l'Union à main-d'œuvre moins chère en est une cause. Ces tarifs "compressés" font depuis des années du tort au secteur entier. Ajoutez-y la difficulté de trouver des chauffeurs compétents et sérieux, et vous comprendrez que les sociétés de transport éprouvent toutes les peines à conserver leurs marges bénéficiaires.

LES CRAINTES DE PETER HIMPE

À ce propos, le CEO de Volvo Trucks Belgique, Peter Himpe, se plaint depuis des années des maigres bénéfices des sociétés de transport. Lorsque Volvo a su que des chargeurs refusaient d'assumer les coûts du prélèvement kilométrique intégré à la facture de leurs transporteurs, Peter Himpe a tiré la sonnette d'alarme par un communiqué de presse. Il y exprima son inquiétude, car les réserves financières des sociétés de transport ne leur permettent pas de digérer ce surcoût. Or Peter Himpe, qui est aussi vice-président de Volvo Group Trucks Belux, craint un effet de domino, qui contaminerait bien plus que le seul secteur du transport par la route. "Nous avons entendu de diverses sources que certains chargeurs refuseraient que leurs transporteurs répercutent le surcoût du péage routier. Ils estiment qu'ils doivent supporter eux-mêmes cette hausse des prix et la neutraliser par des optimisations internes. Mais avec les marges bénéficiaires ridiculement basses, les transporteurs ne sont certainement pas capables d'absorber un surcoût aussi considérable", estime-t-il.

"De toute façon, même en répercutant ce coût, ils devront faire face à une situation financière très périlleuse, parce que le péage poids lourds ira pomper directement dans leurs réserves en liquidités. Nous redoutons des faillites, ce qui risque d'amorcer l'effet de domino, non seulement sur les fournisseurs des transporteurs, mais aussi sur l'ensemble de l'économie belge", poursuit le stratège de Volvo.

Car hélas, le niveau moyen de rentabilité des sociétés belges de transport est médiocre. Même dans les bonnes années, celles précédant la crise de 2008, il n'aurait jamais dépassé 2,5 %. Il est pratiquement tombé à zéro en 2009, et depuis, n'a quasiment pas repris de couleurs. Sur les 10 dernières années, la rentabilité moyenne est estimée à 1,48 %, d'après les chiffres d'une étude menée pour le compte de FEBIAC. Bref, les sociétés de transport vivent.

"Cela a évidemment des répercussions sur le chiffre d'affaires de leurs fournisseurs, les concessionnaires de poids lourds. Pour

En région de Bruxelles capitale, c'est tout le réseau routier qui est soumis à la taxe kilométrique.





l'ensemble des marques, la rentabilité était à peine de 0,4 %. La suite, on la devine : lorsque des transporteurs seront contraints à la faillite, à cause de la nouvelle taxe routière, c'est tout le secteur du poids lourd en Belgique qui sera entraîné dans une spirale négative, particulièrement douloureuse", avertit Peter Himpe.

CASH-FLOW ET DÉLAIS DE PAIEMENT

D'autres indicateurs révèlent la très grande fragilité des transporteurs belges. Les réserves en liquidités sont dramatiquement basses, phénomène aggravé par les retards de paiement toujours plus nombreux des clients. En 2015, les factures des sociétés de transport n'étaient généralement payées qu'après 56 jours. Les transporteurs sont de plus en plus nombreux à connaître des problèmes de cash-flow, aigus dans une entreprise sur cinq.

Le prélèvement kilométrique ne fera qu'aggraver la situation. D'abord pour la caution de l'OBU, soit 135 €, et celle, nettement plus salée, à déposer auprès d'une société en charge de la collecte du péage (à savoir 1600 € pour deux mois) ; mais aussi parce que le coût du péage poids lourds doit être payé instantanément... tandis que les clients, eux, ne se privent pas de payer beaucoup plus tard (voir plus haut). "Cela signifie que même si un transporteur est assez ferme en affaires pour exiger de se faire rembourser le prix du péage routier, il risque de connaître de sérieux problèmes de liquidités, puisqu'il devra avancer le coût du prélèvement kilométrique pendant environ deux mois. Mais alors, s'il n'est pas assez intransigeant, il va droit dans le mur...", prétend Peter Himpe. D'après lui, il n'y a d'autre solution que de faire accepter aux chargeurs et commanditaires une majoration du prix du transport, à charge à leur tour de le répercuter sur leurs clients, c'est-à-dire... les consommateurs.

15 % DES ENTREPRISES SUR LE FIL DU RASOIR

L'association de transporteurs TLV a également tiré la sonnette d'alarme à propos des liquidités et des délais de paiement. Une étude confiée au spécialiste en informations d'entreprise Graydon, qui a mené une enquête auprès des transporteurs, indique que la situation n'est pas totalement celle que craignait le CEO de Volvo Trucks : elle est encore pire ! Graydon a constaté que les transporteurs routiers réglent les factures de leurs fournisseurs dans des délais acceptables : 65 % payent dans les 30 jours. En revanche, se faire eux-mêmes payer est une autre paire de manches. Ainsi,

seulement 10 % de leurs clients s'acquittent de leurs factures dans les délais de paiement normaux de 30 jours. Ce faisant, le transporteur ne vend pas seulement à son chargeur un service (le transport de marchandises d'un point à un autre), mais lui offre en prime un crédit gratuit. Si l'on prend en considération la majoration des prix dus au péage routier, TLV estime qu'une société de transport sur six est vouée à la faillite. Son secrétaire général Lode Verkinderen est aussi inquiet que Peter Himpe des premières réactions des chargeurs : "Seulement 55 % des transporteurs pensent pouvoir répercuter le surcoût du péage sur leurs clients. Cette attitude totalement inacceptable



Embouteillages (quotidiens) sur le ring de Bruxelles. Ce dernier joue à saute-mouton entre le territoire flamand, bruxellois et wallon. Les OBU sont au travail...



En Flandre, seules les routes qui étaient sujettes à l'Eurovignette sont aujourd'hui concernées par le prélèvement kilométrique.



La fourniture des OBU et leur fonctionnement ont déjà rencontré beaucoup de difficultés.



À l'origine, le péage kilométrique avait été présenté comme un moyen de réduire les déplacements à vide des poids lourds.



Ring d'Anvers. Les tronçons menant de et vers les installations portuaires sont exempts du péage poids lourds.

des chargeurs et commanditaires ne peut que déboucher sur des faillites en cascade."

ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE

L'étude de Graydon révèle encore d'autres problèmes. Les transporteurs cherchent évidemment à répercuter le coût du péage kilométrique, mais ont peur de perdre des clients. "66 % des sociétés de transport craignent de perdre en compétitivité par rapport à leurs concurrents étrangers", déclare Lode Verkinderen. "Cela signifie que le prélèvement kilométrique viendrait aggraver le handicap salarial belge (qui ne concerne d'ailleurs pas que les entreprises actives dans le secteur du transport). Plus de trois quarts des sociétés interrogées (77 % exactement) s'attendent à être confron-

tées à des problèmes croissants de cash-flow, en raison des coûts plus élevés et des retards de paiement des clients. En ce domaine, Eric Van den Broele, Senior Manager R&D de Graydon, fait une remarque éclairante : "Les sociétés de transport se doivent de revoir dès maintenant leurs habitudes de facturation et leur gestion des débiteurs. C'est la seule façon de raccourcir les délais de paiement de leurs clients et de réduire leur préfinancement. Un meilleur suivi de la santé financière de leurs clients est d'ailleurs vivement recommandé."

PAS SANS COUP FÉRIR

L'introduction du prélèvement kilométrique ne se tiendra probablement pas sans ennui technique. On se souvient qu'à ses débuts,

l'introduction du péage autoroutier allemand – le fameux Maut – faisait non seulement la une de l'actualité, mais aussi le bonheur des caricaturistes. La question est de savoir si le système belge sera plus performant et plus fiable. Les maladies de jeunesse sont souvent inévitables ...

Revenons à une question qui n'a pas été suffisamment posée : la tâche de perception de cet impôt complémentaire doit-elle revenir aux sociétés de transport ou à leurs chargeurs ? Un système par lequel le chargeur règle lui-même la taxe pour faire transporter ses marchandises par la route n'aurait-il pas été plus simple et plus honnête ? ▲

JAN VOET



Un point d'enregistrement mobile de Satellic.

TLN FAIT DE LA RÉSISTANCE

Pour les transporteurs néerlandais, la Belgique est évidemment un pays de transit important. L'introduction d'un péage kilométrique leur coûtera vite la bagatelle de 60 millions d'euros par an. Ce qui hérisse les têtes pensantes du groupement TLN. D'autres associations – l'espagnole notamment – de défense des intérêts des transporteurs montent aussi au créneau, mais les actions les plus concrètes proviennent des Pays-Bas. Ainsi, TLN, en toutes lettres Transport en Logistiek Nederland, a ouvert un point de contact central sur le prélèvement kilométrique belge. Les sociétés affiliées à TLN sont exhortées à relayer aussi rapidement que possible, par e-mail ou par téléphone, tout problème concernant la demande d'OBU et d'enregistrement ou d'autres ennuis rencontrés avec des prestataires de services comme DKV, Shell, UTA et d'autres sociétés de perception du péage. TLN avertit également ses affiliés que plusieurs prestataires de services proposent des OBU qui ne sont pas encore agréés pour fonctionner avec le système de Satellic.

L'aspect qui contrarie le plus TLN, c'est le calendrier strict d'entrée en vigueur. Lors de l'introduction du Maut allemand en 2005, les pouvoirs publics ont fait preuve de compréhension envers le secteur, qui n'avait pas eu le temps de bien se préparer, pour des causes identiques. Il en a postposé l'entrée en vigueur jusqu'à ce que la situation soit entièrement en ordre, pour permettre une introduction sans faille du péage. Viapass a elle-même indiqué que le système était si complexe qu'il était impossible que l'introduction se déroule impeccablement. "Nous avons dès lors explicitement demandé à Viapass de faire preuve d'indulgence dans les premières semaines du péage. Si Viapass fait la sourde oreille, TLN envisage de lancer une procédure juridique", explique l'association batave sur son site Internet. Viapass estime en revanche que les maladies infantiles seront réglées d'ici le 1er avril. Au moment de lire ces lignes, les dés devraient en être jetés.

Certains s'attendent à ce que le prix du transport par la route triple d'ici 2050. Avec ce prélèvement kilométrique, les autorités publiques s'assurent d'une source de revenus stable, qui devrait croître d'année en année.





Le paiement est possible à la frontière, sur une borne, comme pour le système allemand du Maut.



L'UPTR DOUTE DE LA LÉGALITÉ DU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE

Une autre association de transporteurs belges, l'UPTR, se pose à son tour de très sérieuses questions quant au monopole accordé à Viapass et Satellic pour le péage kilométrique. La non-compatibilité de l'OBU avec d'autres systèmes est un élément qui appuie la thèse d'un monopole de fait. Pour l'instant, il semble que ce soit surtout les transporteurs belges qui aient pu se fournir en OBU. Cela signifie implicitement que les sociétés de transport étrangères sont confrontées à des problèmes de livraison plus aigus. En outre, le fonctionnement de l'OBU demeure problématique : si un chauffeur oublie de l'activer, il n'en est nullement averti... Or l'amende peut être (très) salée.

L'UPTR a consulté Michel Maus, fiscaliste et enseignant dans le supérieur, qui a établi plusieurs constats allant dans le sens de la nullité de la taxe.

Tout d'abord, ce péage ne concerne que les poids lourds : beaucoup de véhicules en sont exemptés, notamment les voitures de tourisme. C'est contradictoire avec le principe d'égalité de traitement, pierre angulaire de la fiscalité.

Le contrôle du prélèvement kilométrique est lui aussi illégal, pour deux raisons : d'abord, la traçabilité des véhicules est exécutée par Satellic. Cette société a été mandatée pour exécuter une recherche fiscale, ce qui, en soi, est interdit. Le fait que les utilisateurs aient signé un contrat n'y change rien – surtout qu'il leur a été imposé. Quiconque ne le signe pas s'expose à de lourdes sanctions. Deuxième point : la violation de la vie privée. Le suivi de véhicules à l'aide d'un satellite est interdit. Il ne serait toléré que dans le cadre de la loi sur les méthodes particulières de recherche. Cette loi prescrit une forme de nécessité pour les autorités publiques avant de mettre sous écoute ou de suivre une personne déterminée. Michel Maus pense en revanche que les données sur les déplacements des poids lourds peuvent être collectées d'autres façons. Un suivi par GPS n'est en principe pas nécessaire, mais représente une violation de la vie privée. Une troisième raison est le fait que les kilomètres accomplis doivent être mesurés par un appareil étalonné, si les autorités veulent le rendre contradictoire. Or jusqu'à présent, aucune décision n'a été publiée au Moniteur Belge à ce sujet. De plus, Satellic n'a le droit de collecter de données satellites sur les déplacements de véhicules sur la voie publique que si elle dispose d'un agrément comme société de surveillance. Le fait que Satellic gère des données individuelles pour le compte de Viapass représente également une violation de la loi sur le respect de la vie privée.

Enfin, la taxe kilométrique ne respecte pas le code flamand sur la fiscalité, mais il s'agit ici d'un problème de nature administrative.

D'un point de vue juridique, tous ces problèmes précités ne sont pas insurmontables, à l'exception de celui, plus sérieux, de la position de monopole.

Argentina

BNA

TOTAL

SpeedAgro

francely
sport 2346

KÄRCHER

TOYOTA



Gerard De Rooy s'impose
au Dakar 2016 !



Grâce à ses excellentes performances au Dakar 2016, Gerard De Rooy et son équipe se sont imposés dans le rallye le plus célèbre et le plus difficile au monde. Gianenrico Griffini, président de l'International Truck of the Year, a demandé une interview au transporteur néerlandais. Il s'est rendu chez lui.



Dans cette édition du Dakar, vos résultats sont une nouvelle fois sidérants : 3 poids lourds dans les cinq premiers, et un quatrième dans le top 10, un écart considérable avec votre poursuivant le plus proche, Ayrat Mardeev, et de bons résultats de l'équipe à chaque étape. Comment expliquer un tel succès ?

"Nous avons bâti notre écurie autour de trois pilotes de compétition sur Iveco Powerstar, chacun étant capable de gagner le Dakar. Nous avons confié le volant de nos camions d'assistance rapide (des Trakker) à des chauffeurs habiles. Et nous avons une nouvelle fois redistribué les rôles et les responsabilités dans notre équipe de mécaniciens. Nous avons appliqué cette nouvelle organisation lors de tests internes au Maroc. Nous avons peaufiné tout cela lors du rallye Olyibia, pour être fin prêts en vue du Dakar."

Pouvez-vous nous décrire plus en détail ce qu'est le Dakar ?

"Le Dakar, ce sont bien sûr des étapes très difficiles, qui exigent le maximum de chaque rouage de l'équipe. Pour moi, c'est un rallye pour lequel je veux me concentrer totalement sur ma tâche de pilote. La nouvelle organisation de l'écurie a également permis aux autres de résoudre les problèmes au fur et à mesure qu'ils survenaient, de façon à rester dans la course, ce qui n'est déjà pas si mal, mais également d'être compétitif. Le reste, c'est en quelque sorte de la maintenance et des réparations de poids lourds de compétition, de la logistique, du ravitaillement... Ce n'était plus mon souci à moi, tout cela a été pris en charge par le management de l'équipe. C'est beaucoup plus rassurant pour les pilotes, cela leur apporte la sérénité nécessaire pour se concentrer sur la course. Et l'ambiance dans l'écurie est agréable et détendue."

Quelles furent les étapes les plus difficiles ? Et les moments charnières de la compétition ?

Dans la huitième étape, vous étiez déjà en haut du classement général ; deux étapes plus tard, votre avance sur Kamaz accusait une heure et 10 minutes. Cet énorme fossé avec les pilotes russes était une surprise pour tout le monde.

"Après la journée de repos, je savais que Kamaz allait mettre les bouchées doubles. Nikolaev a vraiment été très rapide sur la spéciale Salta - Belen. On pouvait le voir aux traces que ses pneus avaient laissées. Nous, nous n'avions d'autre alternative que de passer à l'attaque, dès le début de la spéciale. Et en fin de compte, j'ai encore gagné 2 minutes et demie. Très honnêtement, je pense que ce fut un coup dur pour Kamaz. Psychologiquement, ils étaient abattus. Dans les deux journées qui



La troisième étape a conduit le peloton à travers le désert.

Le moteur de l'Iveco est un modèle de fiabilité, y compris dans des conditions très difficiles comme celles-ci.



Le Powerstar sur les pistes.

Le rôle du défunt copilote belge Jurgen Damen a été très important.





ont suivi, ils ont pris beaucoup trop de risques. Et nous n'avons rencontré aucun problème durant la spéciale Belen - Belen. Cela explique l'écart si important au classement."

Sur votre site Internet, vous déclarez que sur le Dakar, rien n'est joué tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie. Mais à partir de quand avez-vous vraiment cru en votre seconde victoire ? Quand avez-vous deviné que vous pouviez l'emporter ?

"Très honnêtement ? Au tout dernier jour de l'épreuve – je parle du vendredi. Le Dakar est un rallye si imprévisible, tout peut se produire, les pièges et les erreurs se dissimulent parfois là où on les attend le moins. Pendant la spéciale de vendredi, j'ai bien senti que j'avais le contrôle sur mes opposants et que la victoire allait devenir réalité. Je tiens d'ailleurs à dédier ce triomphe à mon ancien copilote Jurgen Damen, décédé dans un accident l'an dernier", relate Gerard De Rooy avec émotion.

Dans une précédente interview, vous avez déclaré vous considérer vous-même comme un chauffeur relax, qui garde toujours une vision stratégique de la course. Avez-vous modifié votre style de conduite cette année ? N'avez-vous pas dérogé à votre devise, qui dit que pour franchir la ligne en premier, il faut d'abord être capable de terminer la course ?

"Cette année, j'avais un navigateur fantastique, très professionnel. Il s'appelle... Moi, c'est son

nom ! J'avais entière confiance en lui, il m'a apporté la quiétude nécessaire pour me concentrer sur la course. J'ai remarqué que je roule plus vite lorsque je suis plus décontracté."

Généralement, vous excellez dans le sable et les dunes, mais cette année, vous avez également été confronté à des conditions de roulage très glissantes. Comment les avez-vous appréhendées ?

"La première semaine, les conditions météorologiques étaient vraiment inhabituelles. Je ne suis pas un casse-cou sur routes humides, je me suis donc retenu. Nous n'avons pas pris de risques, mais n'avons perdu que quelques minutes par jour. D'autres équipes ont foncé tête baissée et ont pris des risques énormes, mais en fin de compte, elles ne nous ont ravi que très peu de temps."

Pouvez-vous dresser les points forts de l'Iveco Powerstar, ses caractéristiques techniques et ses qualités ?

"Ce qui m'a le plus impressionné, c'est son moteur. Depuis que nous roulons sur Iveco, le moteur ne nous a jamais causé le moindre problème. Son répondeur, sa puissance et son couple en font à mes yeux la meilleure mécanique de tout le Dakar. Les lubrifiants proviennent de Petronas, ils ont contribué aux remarquables performances des moteurs. La conduite est fort agréable, le confort à bord est bon – mais tout cela est évidemment très



Les équipes dans le sable du désert.

relatif, puisqu'il s'agit d'un camion de compétition. L'assise, la position du volant, les très bons amortisseurs de Goodyear font de ce Powerstar un poids lourd presque imbattable pour le rallye."

Qu'avez-vous changé par rapport à l'engin sur lequel vous rouliez l'an dernier ?

"Honnêtement, rien. Certainement pas la chaîne cinématique, dont je suis très satisfait, comme vous l'aurez compris. Pendant nos essais, nous nous sommes concentrés sur les réglages des amortisseurs par rapport au terrain : sable ou dunes, etc. En outre, notre collaboration avec Goodyear améliore les connaissances de l'écurie quant au comportement des pneus dans des conditions les plus diverses." ▲

GIANENRICO GRIFFINI,
PRÉSIDENT DU JURY DE L'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



L'écurie de De Rooy, folle de joie.



Le Powerstar est parvenu à vaincre la résistance russe.



Un trophée qui n'est pas destiné au commun des mortels.

LE PROCHAIN TRANSPORAMA

- ▶ Daimler Connectivity
- ▶ Kraker Trailers
- ▶ Scania platooning
- ▶ Volvo platooning
- ▶ Dossier: Tracteurs



AGENDA

- ▶ *Bauma, Munich*
11 à 17 avril
- ▶ *Transports Publics*
Paris 14 à 16 juin
- ▶ *IAA, Hannovre*
22 à 29 septembre

La rédaction n'est pas responsable en cas de changements de dates ou d'éventuelles annulations.



ABONNEMENTS

Communiqué à l'intention de nos abonnées : Le magazine Transporama paraîtra dorénavant tous les deux mois.

Vous pouvez choisir entre un abonnement(s) pour 1 an (7 numéros) à TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" à 45 euros pour la Belgique à partir du prochain numéro, ou un abonnement(s) pour 2 ans (12 numéros) à TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" à 80 euros pour la Belgique à partir du prochain numéro.

Pour vous inscrire ou obtenir plus de détails, consultez notre site Internet www.transporama.be ou contactez-nous au numéro 09 321 99 83 !

PETITES ANNONCES



Pour insérer une petite annonce dans notre bimensuel Trans Actual, veuillez consulter notre site Internet www.transporama.be ou contactez-nous au numéro 09 321 99 83.

(Prix pour un minimum de 4 lignes: 35 euros. Par ligne supplémentaire: 5 euros. Encadrement de l'annonce: 7,50 euros; photo ou logo: 15 euros. (Tous nos prix sont TVA inclus). Paiement avec chèque ou immédiatement après réception de la facture. Nous n'accordons aucune réduction ou commission. Nous n'envoyons pas d'épreuve avant la publication de l'annonce). - voir l'exemple →

À LOUER



**VERHUUR VAN
KOEL-VRIESTRILERS
in diverse uitvoeringen**

vrijblijvend inlichtingen:

VAN DIJCK MERKSPLAS NV
Kerkstraat 16-B 2330 Merksplas
T. 014/63.46.41-F.014/63.50.64
e-mail : vandijck@vedecar.be

Le recyclage ? Chez nous, ça roule !

Nous demandons à un collecteur agréé de reprendre nos huiles usagées.



SQUARE

Les huiles usagées sont des déchets dangereux. C'est pourquoi il existe des règles strictes pour leur stockage, leur transport et leur traitement. Ce n'est que si vos huiles usagées sont collectées selon les procédures prescrites par l'OWD, BE ou l'OVAM qu'elles seront recyclées dans le respect de l'environnement. Faites appel à un collecteur agréé pour reprendre vos huiles usagées. Et tout roulera bien dans votre entreprise de transport.

ASTUCE : de petites quantités d'huiles usagées peuvent donner droit à des compensations forfaitaires.
Découvrez tous les détails sur www.valorlub.be

VALORLUB
D'ABORD LUBRIFIER, PUIS RECYCLER

valorlub.be

1600015

EXQUI.CITY

La gamme Exqui.City allie la flexibilité d'un bus et l'efficacité d'un tram. Son design particulier et son aménagement intérieur spécial apportent le cachet nécessaire.

Van Hool a sa vision du transport public urbain de qualité, dont l'Exqui.City est la représentation.



VAN HOOOL

bienvenue dans l'univers Van Hool
l'élégance et l'efficacité en transport