

DAF in action

Magazine de DAF Trucks N.V.

Numéro 1, 2008

**DAF 1928 - 2008:
80 ans d'innovation
au service des transports**



**Centre de test
des moteurs DAF**



**Transport de marchandises :
Quo Vadis ?**

DAF

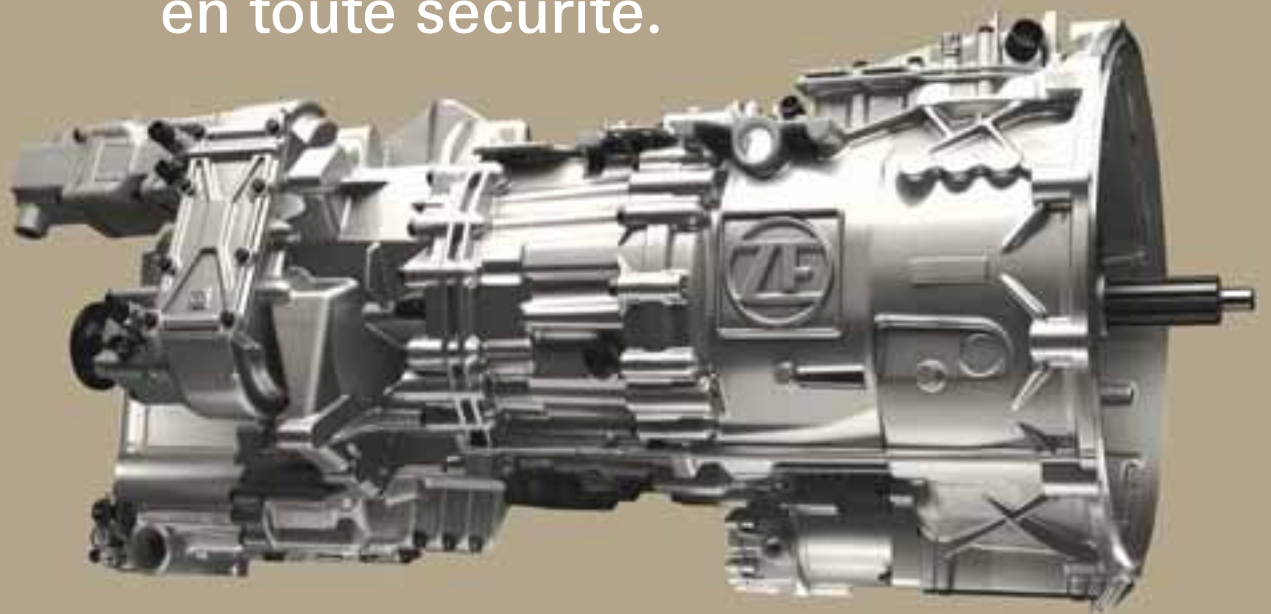
A PACCAR COMPANY



Technologie ZF –
un choix intelligent.

Car avec AS-Tronic vous
conduisez automatiquement
en toute sécurité.

N°1



www.zf.com

Qu'il s'agisse de transport de gros tonnage, de longue distance, de trafic de livraison ou de véhicule spécial – avec le n° 1 parmi les boîtes de vitesses automatisées, les camions roulent avec plus de sécurité. Avec DAF AS-Tronic, le chauffeur apporte la marchandise qui lui est confiée en toute sécurité à sa destination. AS-Tronic l'assiste et il peut se concentrer sur ce qui se passe sur la route. DAF AS-Tronic. En toute sécurité le n° 1

Transmissions et liaisons au sol



6. **Le centre de test des moteurs DAF ultra-moderne**
8. **Le moteur diesel, c'est l'avenir**
10. **« La garantie n'a pas de prix »**
12. **80 ans d'innovation au service des transports**
20. **FloraHolland : le Wall Street de la fleur coupée**
23. **Concentré sur la satisfaction du client**
24. **L'envol du fret aérien**
26. **Double casquette pour Formosa Plastics**
28. **Transport de marchandises : Quo Vadis ?**

80 ans et bien au delà...

Le 1er avril dernier, nous avons célébré le quatre-vingtième anniversaire de la création de DAF Trucks par Hub et Wim van Doorne. Au cours de ces quatre-vingt années, la marque DAF s'est développée pour devenir synonyme d'innovation dans le secteur des transports. Chez DAF, nous considérons que la réussite repose sur une offre de services d'exception à nos clients. Vous trouverez en pages 12 et 13 de ce numéro de DAF in action une rétrospective de ces 80 années d'avant-gardisme dans le domaine des transports.

L'année dernière nous fêtons le cinquantième anniversaire du premier moteur diesel produit par DAF. Pendant ce demi-siècle DAF a été à l'origine de nombreuses innovations dans le domaine des moteurs telles que le refroidissement intermédiaire de l'air de suralimentation ou encore la technologie ATi (Advanced Turbo intercooling). D'autre part, au fil de ces années la marque a acquis une grande connaissance et s'est forgé une solide expérience. Porté par la volonté de produire des moteurs diesel toujours plus performants, avec un meilleur rendement énergétique et chaque fois plus propres, DAF est toujours à l'avant-garde du secteur. Aujourd'hui encore DAF imprime à nouveau sa marque dans l'histoire en devenant le premier constructeur de camions à proposer une série complète de véhicules EEV. Ces véhicules écologiques améliorés (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles, EEV) émettent environ 50 % de particules de suie de moins que les valeurs admises par la norme Euro 5. Grâce à ces moteurs diesel EEV, DAF obtient des valeurs d'émissions que l'on pensait uniquement possibles avec des moteurs à gaz. Dans ce numéro, vous découvrirez pourquoi des entreprises comme Jan de Rijk Logistics (la société chargée de la propreté publique à Rotterdam), ou les transporteurs Roteb et Dobbe Transport ont choisi d'investir dans les technologies diesel les plus respectueuses de l'environnement.

Par ailleurs, les moteurs diesel propres et efficaces de DAF sont également reconnus dans le secteur du transport en bus. En effet, au cours du prestigieux salon Bus World Asia qui s'est tenu à Shanghai, DAF a reçu non pas une mais deux récompenses importantes : « Best Coach Engine Producer of the Year » (meilleur fabricant de moteurs d'autocars de tourisme l'année) et « Best Bus Engine Producer of the Year » (meilleur fabricant de moteurs d'autobus de l'année). Le jury international composé de journalistes spécialisés a choisi les moteurs DAF PR 9,2 litres et MX 12,9 litres conçus et produits par PACCAR en raison de leur fiabilité et de leur longévité parmi les meilleures du marché ainsi que pour leur faible consommation en carburant.

La gamme de produits de pointe proposée par DAF est le résultat de nombreuses années d'expérience et de savoir-faire et surtout de notre volonté permanente d'offrir à nos clients les meilleurs produits possibles. À force d'exploits et de records, on pourrait se demander s'il est encore possible de faire mieux. Toutefois, comme en sport, nous sommes convaincus chez DAF que l'on peut toujours faire mieux. C'est avec cette idée fixe que nous travaillons sans relâche à de nouvelles avancées pour l'avenir. Un avenir jalonné de nouveaux défis. Pour le transport des marchandises en général comme vous pourrez le lire en page 28, mais aussi pour le secteur des transports. Animés par la même passion et par le même engagement qu'au cours de ces 80 dernières années, nous souhaitons proposer des camions encore plus efficaces, propres et confortables. C'est à cela que nous avons habitué nos clients au fil du temps.

Colophon

DAF in Action est une publication de DAF Trucks N.V.
Rédaction: Département Corporate Communications
Boîte postale 90065, 5600 PT Eindhoven, Pays-Bas
www.daf.com



Aad L. Goudriaan
Président



Coca-Cola choisit le LF

Dans le cadre du remplacement de la flotte de son centre de service technique, Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. vient tout juste de mettre en service cinq de ses 28 nouveaux camions porteurs DAF FA LF45. Les clés ont été remises par Joep van Aar, le directeur des ventes de flottes de DAF Pays-Bas (à gauche), à Johan de Ruiter, le directeur des opérations de vente avec services complets de Coca-Cola Enterprises Nederland B.V.



Quels gestes pouvez-vous faire en tant que chauffeur pour protéger l'environnement ?

Le saviez-vous ?

DAF
A PACCAR COMPANY

Conseils pour économiser du carburant

DAF a élaboré un petit guide pour vous faire économiser du carburant. La brochure souligne notamment les conséquences du style de conduite et de la vitesse sur la consommation de carburant, mais aussi l'importance d'un bon réglage du déflecteur et de la pression des pneus. Demandez le guide à votre concessionnaire DAF.

600 DAF pour Giraud

Giraud, la société française de transport international comptant 1 800 camions, 3 000 remorques et 50 établissements dans 15 pays, a réalisé le plus important renouvellement de sa flotte en 2007 : 900 nouveaux camions en un an, dont 600 DAF XF105 Space Cabs. DAF doit livrer cette commande dans dix pays différents en moins de dix mois.

De gauche à droite sur la photo : Roland Louedoc (directeur des ventes de flottes, DAF France), Jan van Keulen (directeur des ventes de flottes et des camions d'occasion, DAF Trucks), Stefan Burkle (directeur des achats, Giraud International), Ron Bonsen (membre du conseil d'administration de DAF Trucks et responsable du marketing et des ventes), Tarek Hosni (P.-D.G de Giraud International), Dick Leek (directeur général de DAF France), et Thierry de Veyrac (directeur financier de Giraud International).



Etape importante pour Leyland Trucks

Le 8 avril dernier, le 300 000^e camion a quitté la chaîne de montage de Leyland Trucks dans le comté du Lancashire au Royaume-Uni. Cela constitue une étape importante pour l'usine du Lancashire aux 30 ans d'existence.

Le camion, un XF105 Super Space Cab, a été livré à Mark Armstrong Transport Limited, une société spécialisée dans le déménagement d'équipements et de machinerie lourds. Mark Armstrong et le chauffeur John Todd se trouvaient à l'usine de montage le mardi 8 avril pour conduire le XF105 hors de la chaîne de production sous les applaudissements d'une grande partie des 1 400 employés du site.

Une croissance très rapide

Au cours des derniers mois, Leyland Trucks a considérablement augmenté sa production afin de satisfaire la demande croissante de camions DAF. Leyland Trucks est actuellement en charge du montage de l'intégralité de la gamme de modèles DAF (LF, CF et XF105) à conduite à droite pour le marché britannique.

Le jugement de DAF par Mark Armstrong est sans équivoque : « J'ai toujours privilégié les camions DAF pour leur conception irréprochable », a-t-il déclaré. « DAF est conscient du rôle et de l'importance du conducteur, et fait en sorte que ce dernier bénéficie d'un confort optimal dans son environnement de travail. D'autre part, l'assistance de qualité fournie par le réseau de concessionnaires DAF est un des principaux facteurs ayant motivé mon choix. »

Haute distinction pour Herman Santens



Herman J.H. Santens, membre du conseil de surveillance de DAF Trucks N.V. de 1993 à décembre 2006 inclus, a eu l'honneur d'être nommé officier de l'Ordre de Léopold, une haute distinction belge récompensant les réussites exceptionnelles.

M. Santens peut être fier de ses impressionnants états de service. Il a été, entre autres, directeur délégué de WASE Verspaningsmaatschappij N.V., directeur de Nutricia Belgique (de 1983 à 1999), membre du conseil de surveillance de Macintosh N.V. (de 1990 à 2001), directeur de Sofinim N.V. Belgique (de 1993 à 2001) et membre du comité de gestion de Fortis - Région Nord (de 1985 à 2000). De 1991 à fin 2006, M. Santens a également été membre du conseil d'administration de DAF Trucks Vlaanderen N.V.



PacLease à Berlin

En 2007, PACCAR a racheté TCH en Allemagne, une grande société de crédit-bail dont la flotte s'élève à 1 200 camions et 2 400 remorques. Le rachat de TCH a marqué les premiers pas de PacLease en Europe. Depuis le 1er mars, PacLease dispose d'une représentation à Berlin, portant à onze le nombre de ses sites en Allemagne.

PacLease est hébergé par la concession DAF Berlin Nutzfahrzeuge de Großbeeren, dans les environs de la capitale allemande. L'entreprise a d'abord choisi cet emplacement pour profiter de l'excellente infrastructure de DAF Berlin. Autres facteurs déterminants : la position stratégique de Großbeeren avec sa bonne desserte des grands axes routiers vers l'est et l'ouest ainsi que la proximité d'importants centres de distribution.



Prix du meilleur fabricant de moteurs d'autobus et d'autocar de tourisme de l'année

Lors du prestigieux Salon mondial des autobus et autocars Bus World Asia de Shanghai en mars dernier, DAF s'est vu décerner deux titres majeurs, à savoir « Best Bus Engine Producer of the Year 2008 » (meilleur constructeur de moteurs d'autobus 2008) et « Best Coach Engine Producer of the Year 2008 » (meilleur constructeur de moteurs d'autocars 2008). Ces deux prix récompensent la fiabilité et la longévité de ses moteurs, ainsi que la sobriété du moteur PR PACCAR 9,2 litres et du moteur MX PACCAR 12,9 litres. « Ces qualités font des moteurs PACCAR, développés et produits par DAF, les moteurs idéaux pour équiper les bus et les autocars de tourisme », a déclaré le président du jury, Martial Benoot. « L'excellente réputation de DAF en Chine a également joué un rôle majeur dans l'attribution de ces prix ». L'an passé, DAF a été élu meilleur constructeur de moteurs d'autocars 2007.

Série d'anniversaires sur la péninsule ibérique



Il y a tout juste 50 ans cette année, le groupe Evcicar commençait à importer des camions DAF au Portugal, marquant le début d'une collaboration fructueuse avec le constructeur de camions néerlandais. Durant ces 50 années, la société DAF a progressivement pris les commandes du segment des camions dont le PTC est supérieur à six tonnes. Elle détient aujourd'hui 17 % des parts de ce marché.



DAF fête également un anniversaire cette année en Espagne. Le groupe célèbre ses 25 ans tout juste de présence en Espagne. Même si le constructeur DAF était présent en Espagne depuis plusieurs années déjà, ce n'est qu'en 1983 qu'il a pris la décision d'y implanter ses propres agences. La croissance de DAF sur le marché espagnol a commencé grâce au DAF 2800, un camion qui déjà à l'époque consommait moins de carburant et était plus fiable que les autres. En 25 ans de présence, DAF a su conquérir le marché espagnol. Le XF105 est le camion qui s'y vend le mieux.

Graf livre son millième DAF

Depuis plus de 30 ans, Graf Nutzfahrzeugbau AG est le concessionnaire DAF pour le centre de la Suisse. Cette concession vient de livrer son 1 000ème DAF à la société de transport F. Murpf AG, l'un des tout premiers clients de Graf Nutzfahrzeugbau AG. En effet, il y a 30 ans, Fridolin Murpf achetait son premier camion DAF à Ulli Graf.

Modernité et respect de l'environnement

Le centre de test des moteurs



Avec son nouveau centre de test des moteurs, DAF possède l'un des sites d'essai les plus modernes au monde. Doté de 20 cellules d'essai entièrement équipées des dernières innovations technologiques en la matière, ce centre joue un rôle crucial dans le développement de moteurs diesel pour camions encore plus propres et encore plus performants.

Le nouveau centre d'essai des moteurs DAF propose 20 cellules d'essai venant compléter les 14 unités d'essai des sites déjà existants. Ce nouveau complexe est doté de cellules d'essai d'endurance, où les moteurs tournent 24 heures sur 14 et 7 jours sur 7 à des températures ambiantes pouvant atteindre 50 °C. Des essais à froid, à des températures pouvant aller jusqu'à -20 °C, ainsi que toute une série de mesures des niveaux de bruit, de charge et d'émissions peuvent être menés dans ce nouveau centre à l'aide de technologies les plus avancées. De plus, ce laboratoire dispose de tous les équipements pour simuler différentes conditions atmosphériques pour mener des essais par exemple à des altitudes de 4 000 mètres.

L'environnement au centre de toutes les attentions

L'environnement a été notre principale préoccupation lors de la conception du centre d'essai des moteurs DAF. En effet, à la place des freins hydrauliques généralement utilisés dans l'industrie des poids lourds, les cellules d'essai optent pour des systèmes de freinage électriques. Lors des essais, ceux-ci soumettent les moteurs à des

charges comparables à celles subies dans la réalité, tout en remplissant un rôle d'alternateur. Ensemble, ces systèmes de freinage seront capables de fournir 20 % de l'électricité totale du site de DAF à Eindhoven.

Une position de leader

Avec une production annuelle dépassant les 50 000 moteurs, DAF Trucks N.V. est l'un des plus gros constructeurs de moteurs diesel de camions en Europe. « Le centre d'essai des moteurs va permettre à DAF d'asseoir sa position de leader dans le domaine du développement de moteurs », affirme Aad Goudriaan, président de DAF Trucks N.V. « En investissant plus de 50 millions d'euros, PACCAR, notre maison mère, démontre également l'importance que PACCAR, accorde aux connaissances et à l'expérience que DAF a acquis en plus de 50 ans de développement et de production de moteurs ». Outre des moteurs pour DAF, la société développe également des moteurs pour Peterbilt et Kenworth, les autres marques de PACCAR.

Un avenir radieux pour le moteur diesel

Dans son discours, M. Goudriaan a mentionné les énormes avancées de la

technologie du moteur diesel lors de ces dernières dizaines d'années, notamment au niveau des émissions. « La législation étant toujours plus stricte sur les émissions, nos moteurs n'ont jamais été aussi propres. Un camion ou un bus moderne équipé d'un moteur Euro 5 produit 75 % de NO_x (oxydes d'azote) et 94 % de particules en moins qu'un moteur Euro 1 d'il y a 10 ou 15 ans. Les futurs moteurs Euro 6 seront respectivement 95 % et 97 % plus propres que ceux de la norme Euro 1. En effet, un moteur diesel moderne présente aujourd'hui des taux d'émissions que l'on pensait être exclusivement l'apanage des moteurs gaz il y a quelques années encore. De nos jours, le moteur diesel remporte des batailles sur bien des fronts. Nous ne comprenons donc pas pourquoi certaines municipalités et régions demandent des véhicules gaz dans leurs appels d'offres pour des véhicules de transport public ou de nettoyage. La société DAF est convaincue que les moteurs diesel continueront à jouer un rôle clé à l'avenir, qu'ils soient utilisés seuls ou associés à la technologie hybride que DAF est elle aussi en train de développer. »

eurs DAF ultra-moderne



le premier ministre Jan Peter Balkenende (à gauche) inaugure officiellement le centre d'essai de pointe des moteurs DAF. Le président de DAF Aad Goudriaan se tient à ses côtés.

Le premier ministre néerlandais J. P. Balkenende inaugure le centre de test des moteurs DAF

Mardi 23 janvier 2008, le centre d'essai des moteurs DAF a été officiellement inauguré par le premier ministre néerlandais Jan Peter Balkenende en la présence de la commissaire de la Reine, Mme Maij-Weggen, de l'ancien maire de Eindhoven Gerrit Braks et d'autres dignitaires. « L'avant-gardisme dont fait preuve DAF est la raison qui m'a poussé à venir à Eindhoven aujourd'hui », a déclaré le premier ministre néerlandais.

Le premier ministre est arrivé au centre d'essai des moteurs DAF dans un XF105. « Vous reconnaissez la grande tradition de cette entreprise dès que vous entrez dans la cabine », a-t-il affirmé, soulignant que l'innovation et l'ambition avaient toujours fait partie de la riche histoire de l'entreprise. « Dans le monde des affaires, la qualité se reconnaît toujours ».

« Lorsque l'on évoque des fusions et des rachats internationaux, je parle toujours de PACCAR et DAF », a indiqué J. P. Balkenende dans son discours. « Un véritable exemple d'association internationale ».



Le nouveau centre d'essai des moteurs DAF, à l'origine de 80 nouveaux emplois qualifiés, se répartit sur trois étages. Le sous-sol accueille les installations techniques. Les cellules d'essai et les zones d'inspection se situent au rez-de-chaussée tandis que le premier étage est entièrement occupé par les équipements pour le traitement de l'air et de l'eau. Chaque heure, ces installations remettent en circulation 36 000 m³ d'air par cellule d'essai, refroidissent les moteurs à l'eau, alimentent les équipements en air de combustion conditionné et éliminent les gaz d'échappement mesurés, qui sont quant à eux de moins en moins bruyants.



Livraison des premiers camions DAF CF et XF105 EEV

Le moteur diesel, c'est



Le premier camion DAF CF75 équipé d'un moteur EEV a été livré à Roteb. De gauche à droite : M. Aad Goudriaan (PDG de DAF Trucks N.V.), Mme Marlin Huygens (Directrice Marchés et sociétés de Roteb), M. Peter Witvliet (Gestionnaire de flotte chez Roteb) et M. Ron Borsboom (Membre du conseil d'administration DAF Trucks N.V., Chef de produit).



DAF est le premier constructeur de camions à offrir tous ses modèles avec un moteur diesel EEV en option. Ces véhicules écologiques améliorés émettent environ 50 % de particules de suie de moins que les niveaux d'émissions requis par la norme Euro 5. Grâce à ces moteurs diesel EEV, DAF obtient des valeurs d'émissions que l'on pensait uniquement possibles avec des moteurs à gaz. Le premier camion DAF CF équipé d'un moteur EEV a été livré à Roteb à Rotterdam ; Jan de Rijk Logistics à Roosendaal a pour sa part reçu le premier XF105 doté d'un moteur EEV ultrapropre.

DAF propose le moteur 9,2 litres PACCAR PR EEV avec des puissances s'échelonnant de 250 à 360 CV pour le DAF CF75. Le moteur 12,9 litres PACCAR MX EEV (avec des puissances s'échelonnant de 360 à 510 CV) est quant à lui monté sur le CF85 et le XF105. De plus, le camion de distribution LF est également disponible en version EEV. Grâce à son procédé de combustion très efficace, le moteur 160 CV du LF45 est conforme aux faibles taux d'émissions prescrits par la norme EEV sans même ajouter de filtre à particules.

Roteb : c'est un devoir d'utiliser les technologies les plus propres

La société Roteb de Rotterdam possède le premier CF avec moteur EEV et l'utilise pour le ramassage des ordures. « Lorsque nous remplaçons un camion, nous nous efforçons de choisir la technologie la plus propre disponible », a déclaré Peter Witvliet, le gestionnaire de la flotte de Roteb. « Pour nous, choisir la solution la plus propre est un devoir vis à vis du grand public. » Roteb emploie plus de 5 000 salariés et mène différentes activités mais la plus connue est la propreté publique.

Jan de Rijk Logistics :

Le premier camion DAF XF105 doté d'un moteur EEV a été livré à Jan de Rijk

Bien que la norme sur les émissions Euro 5 n'entre en vigueur qu'en 2009, DAF propose dès maintenant une gamme complète de moteurs diesel respectant ces taux d'émissions très stricts. Grâce à l'association de la technologie DAF SCR et du système d'injection haute pression intelligent, les moteurs PACCAR conçus et produits par DAF sont conformes aux exigences très strictes de la norme Euro 5 en termes d'émissions et ce, sans filtre à particules.

Moitié moins de particules

En ajoutant un filtre à suie passif aux moteurs Euro 5, les émissions de particules peuvent être encore réduites de 50 % pour atteindre une valeur d'environ 0,015 gramme/kWh, soit 25 % de moins que les émissions admises par la norme EEV. En d'autres

termes, les moteurs diesel sont désormais aussi propres que les moteurs à gaz et cela n'est pas dénué d'avantages : efficacité, fiabilité et longévité accrues et coûts de fonctionnement réduits.

« C'est pourquoi il nous semble incompréhensible que certaines autorités municipales et régionales néerlandaises s'obstinent à utiliser des moteurs à gaz pour les transports publics ou les services municipaux de nettoyage », a déclaré Aad Goudriaan, Président de DAF Trucks N.V., à l'occasion de la cérémonie officielle de remise des clés des premiers camions CF et XF105 EEV. « Nous pensons que les autorités locales devraient s'attacher plus aux niveaux d'émissions qu'aux technologies employées. »

L'avenir



Dobbe Transport investit dans des moteurs EEV de DAF : « Il faut penser sur le long terme »

Le premier camion DAF XF105 équipé d'un moteur EEV a été livré à Jan de Rijk Logistics.

De gauche à droite : M. Aad Goudriaan (PDG de DAF Trucks N.V.), M. Jan de Rijk (directeur et propriétaire de Jan de Rijk Logistics), M. Sjel Wijngaards (Directeur des affaires sociales chez Jan de Rijk Logistics) et M. Ron Borsboom (Membre du conseil d'administration DAF Trucks N.V., Chef de produit).

Logistics. « En tant que transporteur international, nous choisissons les camions les plus propres possibles », a expliqué Sjel Wijngaards, Directeur des affaires sociales. « Chaque fois que nous commandons de nouveaux camions, nous choisissons ceux dont le taux d'émissions est conforme à la norme Euro 5. Les émissions de particules de suie des moteurs EEV peuvent être encore réduites de moitié, ce qui représente une importante avancée pour un environnement plus propre et Jan de Rijk Logistics souhaite participer à cette avancée. » Jan de Rijk Logistics est une des sociétés de logistique les plus importantes. Elle emploie environ 1 100 personnes, dispose de bureaux et d'entrepôts dans toute l'Europe et possède une flotte de plus de 800 camions.

Dobbe Transport, une société basée à Roelofarendsveen aux Pays-Bas, a commandé deux camions DAF de la série LF équipés de moteurs EEV ultrapropres pour la distribution intra-urbaine. « C'est un investissement pour l'avenir », déclare le responsable logistique, Eric Dobbe.

Lors du remplacement de deux de ses camions de distribution, Dobbe Transport a sciemment choisi les camions dotés de la technologie de moteur la plus propre. Eric Dobbe, le responsable logistique de la société, en explique la raison : « Un camion de distribution a une durée de service d'environ dix ans. Nous aurions pu acheter un camion conforme à la norme Euro 4 mais nous aurions sans doute dû l'adapter à de nouvelles réglementations d'ici quelques années, ce qui aurait sans doute été plus onéreux. C'est le phénomène constaté actuellement avec les filtres à suie qui sont devenus obligatoires dans de nombreuses villes. Ce type d'adaptation coûte beaucoup d'argent. C'est pourquoi nous préférons investir dès maintenant dans la technologie la plus propre disponible. »

La société a bénéficié de subventions pour l'achat de camions propres. « Cela a joué un rôle d'incitation mais ce n'est pas la raison pour laquelle nous avons acheté ces camions. Il faut penser à demain. »

Ces camions sont équipés d'origine de caméras frontale, latérale et de recul permettant au chauffeur de manœuvrer en toute sécurité au milieu des passants. Eric Dobbe souligne d'autres caractéristiques : « La porte de chargement est verrouillée électriquement. Lorsque le chauffeur est en train de livrer un magasin, personne ne peut accéder au chargement du camion. Notre expérience nous a appris que cette sécurité est malheureusement devenue une nécessité dans les centres-villes. »

Eric (gauche) et Piet Dobbe.



Isotank Limited choisit une solution sur mesure de PACCAR Financial

« La garantie n'a pas de



“PACCAR Financial et DAF nous ont aidés à trouver des solutions flexibles qui répondent parfaitement à nos souhaits et à nos besoins.”

L'offre extrêmement attractive, flexible et, surtout, complète proposée par DAF et PACCAR Financial a permis à Isotank Limited, l'une des sociétés de transport incontournables outre Manche, de lancer un vaste programme de renouvellement de sa flotte. « Nous pouvons planifier précisément notre trésorerie et le renouvellement de notre flotte. »

La société Isotank Limited est spécialisée dans le transport, le nettoyage, le stockage et la réparation de citernes ISO destinées au transport de grandes quantités de liquides. À l'origine, elle était implantée dans le nord-est de l'Angleterre, région spécialisée dans l'industrie chimique. Isotank gère désormais un réseau de 8 dépôts répartis dans l'ensemble du Royaume-Uni. Chaque année, sa flotte transporte des milliers de substances différentes, souvent dangereuses.

Une flotte moderne

Isotank dispose d'une flotte moderne de 75 véhicules, dont un certain nombre de DAF. Notre philosophie consiste à remplacer la majeure partie des véhicules après 4 ans de service, même si la plupart

d'entre eux n'ont pas parcouru plus de 450 000 km à ce stade. « Nous avons introduit cette politique de remplacement tous les 4 ans il y a plus d'une dizaine d'années », indique Colin Garnett, directeur général de la société. « Cela implique une planification financière minutieuse, mais nous sommes convaincus que notre flotte moderne et fiable est à l'origine de notre réussite. Notre politique d'achat nous contraint également à connaître précisément à l'avance les coûts d'exploitation des camions. »

Une offre complète

« L'offre complète de services que nous avons mise en place avec DAF et PACCAR Financial a été taillée sur mesure pour répondre à nos exigences », ajoute

M. Garnett. « Pendant 4 ans, nous payons un forfait mensuel et nous connaissons déjà la valeur résiduelle minimale d'un camion au bout de 4 ans. Pour la maintenance et les réparations, nous avons signé un contrat MultiSupport flexible avec DAF. Globalement, cette offre de financement et de service est faite pour nous : nous sommes en mesure de planifier précisément non seulement notre trésorerie, mais également le remplacement de nos véhicules. »

Des garanties

« Ces garanties par rapport aux coûts nous permettent aussi de conclure de nouveaux contrats avec des clients. Si les coûts de vos véhicules sont fixes, seules deux autres charges variables incontournables restent à prendre en compte : les salaires et le carburant. Afin que ce dernier reste le plus bas possible, nous utilisons des camions qui consomment peu comme le CF85. Nous nous mettons d'accord sur un montant de base pour le coût du carburant avec nos clients. À cela vient s'ajouter un supplément variable. Il est calculé selon une formule simple et transparente, acceptée par l'ensemble de nos clients. »

Flexibilité

« Notre collaboration avec PACCAR Financial remonte à l'achat de nos Foden », déclare M. Garnett. « PACCAR Financial a une attitude flexible. Par exemple, nous nous sommes récemment mis d'accord sur une courte extension des contrats Foden afin de bien intégrer nos CF85 dans la flotte. »

« Ces derniers mois, nous avons remplacé 14 Foden par des DAF. Ils parcourent majoritairement les régions du Teesside, du Humberside et du nord-est de l'Angleterre.

prix »



Nous nous sommes organisés pour que les concessions DAF locales entretiennent les camions au moment qui nous convient le mieux. »

Les défis

« Le transport routier nous pose plusieurs défis », avoue M. Garnett. « Pour continuer à prospérer, nous devons rester innovants, au niveau du financement par exemple. Nos camions représentent un investissement en capital très important et nous avons besoin d'un bon financement pour la viabilité de l'entreprise. PACCAR Financial et DAF nous ont aidés à trouver des solutions flexibles qui répondent parfaitement à nos souhaits et à nos besoins. Grâce à la modernité de notre flotte, nous sommes à notre tour en mesure d'apporter notre contribution en réduisant les émissions de nos véhicules dans le cadre de la protection de l'environnement. Elle nous permet également de relever d'autres défis quotidiens des sociétés de transport routier, notamment d'attirer et de retenir les chauffeurs compétents, en leur proposant un environnement de travail de premier rang. »

DAF : bien plus que des camions

Pour un transporteur, le camion fait généralement partie d'un ensemble complet destiné à satisfaire ses attentes en matière de transport de la manière la plus fiable, efficace et économique possible. Les services offerts et la prestation de services constituent dès lors un élément central de cet ensemble. C'est notamment le cas avec DAF MultiSupport et PACCAR Financial.

DAF MultiSupport, c'est une gamme complète de contrats d'entretien et de réparation structurés de manière identique à travers toute l'Europe. L'un des principaux atouts de DAF MultiSupport est de privilégier la disponibilité maximale des véhicules. En concertation avec son client, le concessionnaire DAF établit un programme d'entretien optimisé pour un véhicule et une application spécifiques. Les coûts d'exploitation sont ainsi réduits à l'essentiel, l'accent étant mis sur une disponibilité maximale des véhicules. Le transporteur sélectionne parmi l'ensemble des services de son concessionnaire DAF les éléments qu'il souhaite intégrer à son contrat. Intérêt de ce dispositif : le transporteur connaît à l'avance le coût de l'opération et sa marge au kilomètre.

Au choix d'un certain type de camion succède souvent une question non moins importante : comment le financer ? Ou plus précisément : quel type de financement contribuera le plus aux bons résultats du transporteur ? PACCAR Financial Europe (PFE) sait cela mieux que quiconque ; fort de son implantation majeure dans l'industrie des poids lourds, le groupe est à même de proposer des produits financiers qui répondent au plus près aux souhaits et aux exigences de ce marché spécifique. L'intervention de PFE est relayée par les concessionnaires DAF : un atout majeur pour la clientèle, qui peut ainsi passer commande et convenir des modalités de financement de son assurance auprès d'un seul et même point de contact, selon le principe du « fournisseur unique ».

DAF 1928 - 2008

80 ans d'innovation au



Il y a tout juste 80 ans, le 1er avril 1928, les frères Hub et Wim van Doorne ont fondé DAF qui fait désormais partie du groupe PACCAR et s'impose comme un des poids-lourds du secteur des camions en Europe. Avec plus de 80 ans d'expérience, DAF Trucks s'est forgé une solide réputation dans les domaines du développement, de la production, de la vente et de l'entretien des équipements de transport du marché les plus novateurs. La volonté permanente de développer et de fabriquer la meilleure solution de transport possible est l'une des valeurs fondamentales de la marque. La réussite de DAF a toujours résidé dans sa capacité à fournir une valeur ajoutée à ses clients.

À l'origine, en 1928, il s'agit d'une petite société d'ingénierie complétée par un atelier de forge. Cette société devient en 1932 une unité de fabrication de remorques. Le premier camion DAF est produit dans cette usine en 1949. L'année suivante, une nouvelle usine de production de camions voit le jour. Elle produit des châssis pour camions de 3, 5 et 6 tonnes. A ses débuts, l'entreprise utilise des moteurs Hercules et Perkins, mais dans les années 1950, DAF décide de produire ses propres moteurs.

À la pointe du développement de moteurs

L'entreprise a toujours fait preuve d'une grande créativité en termes de développement de moteurs. En 1959, DAF est l'un des premiers constructeurs de camions européens à intégrer la turbocompression aux moteurs diesel. En 1973, DAF avait dix ans d'avance sur la concurrence avec l'introduction du refroidissement intermédiaire de l'air de suralimentation. Initialement développée pour répondre aux exigences de puissances accrues associées à une réduction de la

consommation de carburant, cette technologie s'est par la suite révélée indispensable pour l'obtention de gaz d'échappement plus propres.

Dans les années 1980, DAF lance la technologie ATi (Advanced Turbo intercooling, refroidissement intermédiaire avancé) permettant de réduire encore la consommation de carburant tout en renforçant les performances du moteur.

Les dernières innovations de DAF en termes de motorisation sont le PACCAR MX de 12,9 litres et le PACCAR PR de 9,2 litres, tous deux déjà conformes à la norme Euro 5 sur les émissions, qui entrera en vigueur en Europe en 2009. Fort d'une série de véhicules dits écologiques améliorés (Enhanced Environmentally friendly Vehicles) plus connus sous le sigle EEV, DAF propose des camions encore plus propres. Dans le cadre du programme hybride mondial de PACCAR, DAF développe un camion hybride sur la base du LF45 qui utilise un système diesel/électrique de pointe.

service des transports

Début 2008, le Premier Ministre des Pays Bas, Jan Peter Balkenende, a officiellement inauguré le nouveau centre de test de moteurs DAF à Eindhoven qui représente un investissement de 50 millions d'euros. Ce site ultra-moderne propose 20 cellules de test de moteur supplémentaires afin de réaliser les ambitieux projets de développement de moteurs de la société pour l'avenir.

De nouvelles normes

S'agissant du développement de cabines confortables, DAF a également toujours été l'un des leaders du marché. La société est l'une des premières en Europe à introduire une cabine avancée pouvant être basculée pour un entretien facile Avec le DAF 2600 lancé au début des années soixante, DAF a présenté a première cabine destinée au transport international. Cette ambition a été soulignée par le lancement du concept Super Space Cab qui définissait encore une fois de nouvelles normes en termes de dimensions et de confort pour le transport international. Il ne s'agit là que de quelques exemples des innovations apportées par DAF en 80 ans d'histoire. Dans le domaine de la conception de châssis, DAF est réputé pour ses solutions innovantes avec différents types d'essieux, adaptées à une vaste gamme d'applications de transport.

DAF Trucks aujourd'hui

Aujourd'hui, DAF Trucks N.V. est l'un des premiers constructeurs de véhicules utilitaires en Europe et se distingue par son haut niveau de technologie. DAF est une filiale détenue à 100 % par PACCAR Inc, leader mondial dans la conception et la construction de véhicules utilitaires légers, moyens et lourds haut de gamme. PACCAR propose également des services financiers et informatiques, ainsi que divers services après-vente.

DAF produits ses véhicules de pointe dans des installations ultra-modernes à Eindhoven, aux Pays Bas, à Westerlo, en Belgique et à Leyland, au Royaume-Uni. L'usine de production des moteurs de DAF, de fabrication des composants ainsi que les lignes d'assemblage final des modèles CF et XF se trouvent à Eindhoven. Les essieux et les cabines sont quant à eux produits à Westerlo. Leyland Trucks au Royaume-Uni, (une société PACCAR) produit les camions légers et moyens de la série LF ainsi que certains véhicules CF et XF105. Les produits DAF sont vendus et entretenus via un réseau de plus de mille concessionnaires indépendants à travers l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et Taiwan. DAF propose une gamme complète de camions dont le poids total en charge est compris entre 7,5 et 50 tonnes, voire plus. Conçus pour les applications de transport les plus diverses, tous les produits DAF offrent une qualité supérieure. Grâce à une écoute attentive de ses clients, DAF a su développer une gamme impressionnante de produits modernes, proposant le coût d'exploitation au kilomètre le plus faible du marché, un rendement exceptionnel et un confort optimal pour le chauffeur.

Dans le cadre du programme hybride mondial de PACCAR, DAF développe un camion hybride inspiré du LF45.

Histoire de DAF Trucks

- 1928 Création de « Hub van Doorne Machinefabriek en Reparatie-inrichting » à Eindhoven
- 1933 Début de l'activité de construction de remorques
- 1949 Début de la production de véhicules commerciaux
- 1955 Production du 10 000e châssis de véhicule
- 1957 Ouverture de l'usine de moteurs DAF
- 1958 Début de la production d'essieu
- 1959 Introduction du premier moteur DAF avec turbocompresseur
- 1964 Production du 50 000e châssis de véhicule
- 1965 Ouverture de l'usine de production de cabines et d'essieux de Westerlo (Belgique)
- 1973 DAF est le premier constructeur de camions à introduire un refroidissement intermédiaire de l'air de suralimentation
- 1979 Fin de la production de remorques
- 1984 Production du 250 000e camion
- 1985 Introduction de la technologie ATi (Advanced Turbo intercooling)
- 1987 Introduction de la série 95
- 1988 Le DAF 95 est élu « International Truck of the Year » (camion de l'année)
- 1994 Introduction de la première Super Space Cab
- 1996 Acquisition de DAF Trucks par le groupe PACCAR
- 1997 Introduction de la série DAF 95XF
- 1998 Le 95XF est élu « International Truck of the Year » (camion de l'année)
- 1999 Production du 500 000e camion
- 2001 Introduction de la nouvelle série CF
- 2001 Introduction de la nouvelle série LF
- 2002 Introduction de la nouvelle série XF
- 2002 Le DAF LF est élu « International Truck of the Year » (camion de l'année)
- 2005 Introduction du XF105
- 2006 Introduction des modèles LF et CF Euro 4 et 5
- 2006 Présentation du prototype de camion hybride DAF
- 2007 Le DAF XF105 a été élu « International Truck of the Year 2007 »
- 2007 50e anniversaire de l'activité de développement et de production de moteurs DAF
- 2007 Présentation des moteurs DAF EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles)
- 2008 Inauguration officielle du nouveau centre de test de moteurs DAF par le Premier Ministre Néerlandais Jan Peter Balkenende



GreenChem

The best availability of AdBlue and AdBlue products throughout Europe!

AdBlue® 4you

GreenChem, qui a le réseau de distributeurs et de points de vente le plus étendu à travers l'Europe, fournit la meilleure disponibilité d'AdBlue.

GreenChem a ouvert une ligne de téléphone gratuite et un site web dédié pour ceux qui cherchent de l'AdBlue et les systèmes AdBlue.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart

En plus d'être le fournisseur principal d'AdBlue, GreenChem offre aux constructeurs de camions et de bus une solution complète avec financement intégré pour délivrer de l'AdBlue. Les systèmes sont simples d'utilisation et valorisent la seule technologie efficace en accord avec les futurs niveaux d'émissions: SCR, la technologie la plus fiable conformément aux derniers standards d'émission Euro 4 et Euro 5.

GreenChem facilite le remplissage d'AdBlue sur la route grâce à son réseau BlueCard. Visitez notre site web ou utilisez notre numéro gratuit pour commander directement votre BlueCard ou avoir accès instantanément au réseau de points de vente.

Pour plus d'information sur l'AdBlue et les systèmes AdBlue, contactez GreenChem France au 01 72 92 05 95 ou par email france@greenchem-adblue.com

FREE PHONE: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM

DAF en France

Groupe Charpentier



Sur les chantiers du développement durable

Les entreprises vendéennes sont particulièrement sensibles à l'innovation. Le groupe Charpentier ne déroge pas à la règle avec, dans son parc DAF, un 8x4 malaxeur/pompe à béton et deux tracteurs Euro 5.

Pour approvisionner ses chantiers depuis sa centrale à béton Betonix, le groupe vendéen de Travaux Publics Charpentier utilise depuis plusieurs années des toupies DAF CF85 en configuration 8x4. Cette flotte donne entière satisfaction au client, qui l'a complétée en avril 2006 d'un malaxeur/pompe à béton. Un investissement de 250 000 euros, dont un tiers seulement consacré au châssis DAF. « C'est un matériel

très coûteux, que nous nous procurions auparavant auprès de loueurs spécialisés, mais avec des problèmes de disponibilité et de délai. La pompe permet, avec sa flèche de 24 m de développement, d'envoyer le béton du malaxeur en hauteur et notamment par-dessus des immeubles qui bloquent l'accès au chantier. Nos clients en sont friands. Dans les premières semaines, la pompe ne servait qu'environ 10% du temps,

Ce CF 85 430 malaxeur/pompe à béton représente un investissement de 250 000 euros.

mais c'est rapidement passé à 50% », indique Hervé Charpentier, qui dirige l'entreprise avec sa sœur Domino depuis 1993.

430 ch pour la pompe

Il poursuit : « un 8x4 malaxeur classique emporte 7 m³ de béton, voire 6 m³ s'il est équipé d'un tapis. Avec la pompe en plus, ainsi que le système de bicarburation fioul/gazole, le volume utile se réduit à 5 m³, soit environ 12,5 tonnes sur un 8x4 de 32 t de PTC. Pour parvenir à cette capacité de transport, le châssis TP du CF est un excellent compromis entre légèreté et



Deux tracteurs CF 85 Euro 5 à suspension pneumatique intégrale viennent d'être livrés au groupe Charpentier.

attentive à sa productivité. Ainsi, les deux DAF CF 85 410 sont allégés au maximum avec le réservoir d'AdBlue le plus petit possible, seulement 330 litres de gazole à bord, des jantes en aluminium, une boîte de vitesses automatisée. Ils sont attelés à de toutes nouvelles semi-remorques trois essieux en aluminium, dégageant pour chaque ensemble une charge utile de 28 tonnes. Grâce à la boîte automatisée d'origine ZF, qui équipe pour la première fois des véhicules de la flotte, Charpentier espère aussi économiser environ 10% sur la consommation de gazole en passant de 45 à 40 litres aux cent en activité de zone courte et de chantier.

robustesse. Nous l'avons encore allégé en choisissant des jantes en aluminium, un réservoir de gazole de 200 litres et une cabine courte. Le moteur Euro 3 est un 430 ch. Il est un peu plus puissant que les autres CF 8x4 malaxeur dont nous disposons car il doit entraîner la pompe à béton. Choisi pour privilégier une maniabilité équivalente à celle d'un 6x4, l'empattement court a obligé le carrossier à déplacer certains éléments tels que les réservoirs d'air et l'échappement. » Les suspensions mécaniques sont destinées à affronter des chantiers souvent difficiles, surtout en hiver. La boîte de vitesses est manuelle. Sur ces deux points d'équipement, Hervé Charpentier a longtemps repoussé des solutions techniques plus pointues, craignant leur manque de fiabilité ou leur inadaptation aux contraintes de son métier. Fidèle à la marque néerlandaise depuis vingt ans, il est d'abord attaché à

la fiabilité et à la simplicité des DAF, qu'il a découvert en acquérant dans les années 1980 deux tracteurs portes-engins d'occasion, un 2800 et un 3300.

Technologie de pointe

En 2007, la technologie de pointe est entrée dans le parc du groupe Charpentier par l'intermédiaire de deux tracteurs CF 85 410 neufs : « notre entreprise est très impliquée dans la protection de l'environnement. C'est pourquoi nous avons choisi de passer directement d'Euro 3 à Euro 5 à l'occasion du remplacement de deux de nos anciens DAF CF, et cela malgré un surcoût de l'ordre de 2500 à 3000 euros par rapport aux versions Euro 4. » Le système SCR avec AdBlue qui équipe les moteurs DAF est le seul qui permet aujourd'hui de répondre aux exigences de la norme Euro 5. Ce choix en faveur de l'environnement durable se traduit ailleurs dans l'entreprise, par l'acquisition de matériel de TP conformes à Euro 3 (Euro 4 n'entrera en vigueur dans ce secteur qu'en 2008). « Nous avons également, parmi nos 200 salariés, un responsable sécurité environnement qui gère le tri sélectif des déchets et l'organisation de nos sept sociétés dans ce domaine. Nous sommes en train d'étudier le passage de la norme ISO 14001. Dans nos deux carrières, nous avons d'ores et déjà des aires de stationnement bétonnées, étanches, avec séparateur d'hydrocarbures. Des systèmes d'abattement de poussière, de nettoyage des roues des véhicules en sortie de site ont été installés. Des plantations d'arbres sont effectuées. En fait nous allons plus loin en matière d'environnement que ce à quoi la loi nous oblige. »

Cela n'empêche pas l'entreprise d'être

Suspensions pneumatiques

Pour améliorer la durée de vie du matériel, une suspension pneumatique intégrale a été retenue sur les deux ensembles. La encore, il s'agit d'une première. Hervé Charpentier avoue avoir attendu un peu afin d'être certain de la fiabilité des coussins en usage de chantier. La suspension pneumatique permet aussi d'améliorer le confort de conduite. « Les conducteurs souffrent trop souvent de mal de dos », indique le responsable de l'entreprise, qui n'a pas mérogé sur d'autres équipements tels que la cabine couchette, la climatisation, et cela même si les véhicules sont strictement dédiés à une activité de zone courte avec des conducteurs qui rentrent chez eux tous les soirs. Pour faire bonne mesure, il faut aussi compter avec le look : pare-chocs enveloppants, trompes de toit, spoilers décorent l'extérieur des cabines. Tout cela a un prix bien sûr mais l'investissement en vaut la peine, surtout que « nous conservons nos véhicules pendant environ 10 ans, ce qui nous permet de mettre un peu plus d'argent à l'achat », précise Hervé Charpentier, qui n'a pas de souci pour leur future revente. « Soit nous les ferons reprendre, soit nous les céderons nous-même. Les DAF ont une excellente réputation sur le marché de l'occasion. » Dans le groupe Charpentier, l'entretien des DAF est confié, en dehors des vidanges et des pneumatiques, à Segasel, l'agent local de la marque. A propos de ce dernier, Hervé Charpentier indique : « installé à 14 km de chez nous, il est accueillant, réactif, avec du personnel très compétent. Nous en sommes très satisfaits. Les rares fois où nous avons eu des véhicules immobilisés en réparation, il nous en a toujours procuré un en remplacement. »

Charpentier en chiffres

Pour réaliser actuellement 31 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel dans les Travaux Publics, le groupe Charpentier compte 200 salariés, ainsi qu'une centrale à béton (et bientôt une seconde), deux carrières, un bureau d'études, des engins de TP et une trentaine de poids lourds dont la moitié sont des DAF. L'ensemble est certifié ISO 9001. Un agrément ISO 14001 est envisagé. Née au début du 20^è siècle, l'entreprise est longtemps restée spécialisée dans les travaux agricoles et la forge. Son développement dans le secteur du BTP date des années 1980 avec l'arrivée à sa tête de la cinquième génération, représentée par Hervé Charpentier et sa sœur Domino.

Auvergne

Un garage modèle à Clermont-Ferrand

3,5 millions d'euros. C'est l'investissement consenti par la SOVECA pour ouvrir un garage ultra-moderne au nord de Clermont-Ferrand et mieux servir ses clients.



« Chez nous, chaque acheteur d'un DAF Euro 4 ou Euro 5 reçoit un badge qui lui donne accès à notre station de distribution d'additif AdBlue. Cette dernière est équipée d'un pistolet de remplissage avec détrompeur, relié à une cuve enterrée et chauffée de 5000 litres de capacité », explique Franck Mercier, P-dg de SOVECA, qui a inauguré en 2007 un tout nouveau garage au nord de Clermont-Ferrand (63). 3,5 millions d'euros ont été investis pour construire, sur un terrain de 3 hectares, 4200 m² couverts avec 250 mètres linéaires de vitrine commerciale. Au centre du parking trône le bâtiment principal. Il est organisé en étoile, autour d'un magasin central de 1000 m² comptant 17 500 références de pièces détachées, dont le comptoir est ouvert sur un showroom permettant d'exposer un tracteur lourd. Chacun des trois ateliers qui en rayonnent est dédié à une spécialité.

Cinq portes s'ouvrent sur celui de l'entretien rapide, avec trois fosses dont une de 25 mètres utiles destinée à recevoir des porte-voitures. Quatre accès sont prévus pour la grosse mécanique (moteurs, boîtes de vitesses) et trois pour l'atelier de préparation des véhicules neufs.

De nouveaux services

A l'écart, un bâtiment de 400 m² est prévu pour stocker les déchets, épaves et pièces d'occasion avec un bac de rétention des liquides. Dans l'enceinte du garage, les clients ont également accès à un portique de lavage automatisé. A proximité, un cabanon doté de tout le confort peut accueillir un conducteur qui serait obligé

d'attendre la mise à disposition de son véhicule sur place.

A ces facilités, Franck Mercier avait envisagé, dans un projet initial deux fois plus coûteux, d'adopter un véritable centre routier, avec station-service et restaurant. Le coût, mais aussi des contraintes réglementaires et sociales trop lourdes l'ont stoppé dans son élan. De toutes façons, ces services existeront bientôt dans la zone. Les pouvoirs publics locaux viennent en effet de donner leur accord pour construire à quelques centaines de mètres de là l'autoport Auver Park, dont les travaux ont été entamés fin 2007. Franck Mercier étoffera de son côté



« Chaque année, nous vendons en moyenne 180 DAF neufs », affirme Franck Mercier, P-dg de la SOVECA.

sa palette de service en inaugurant à moyen terme un nouvel atelier de carrosserie/peinture. Dans l'immédiat, c'est l'ouverture de son garage de 7h à 20h et six jours sur sept qui est programmée, avec l'embauche en cours de six mécaniciens supplémentaires.

Fidèle à DAF depuis 1985

Le nouveau garage bénéficie d'un savoir-faire et d'une notoriété qui permettent aujourd'hui à SOVECA de détenir 12,5% du marché du véhicule industriel neuf sur les départements 03, 15, 43, 48 et 63. Après y être entré comme commercial, sous la direction de son beau-père Bernard Prat, créateur de l'entreprise en 1985, Franck Mercier en est devenu l'actionnaire majoritaire en 2000, associé à Christian Visconte. Ce dernier est distributeur DAF au Puy en Velay et Sainte Sigolène, sous la RS : Poids lourds 43. SOVECA 03, filiale du groupe créée en 2003 s'est implantée dans l'Allier, où la marque DAF était absente. « Chaque année, en moyenne, nous vendons 180 DAF neufs, en majorité des tracteurs. 40 d'entre eux sont destinés à notre filiale de location, grâce à laquelle nous disposons en permanence de véhicules de remplacement. Elle nous permet également d'aider de jeunes créateurs d'entreprise à se lancer alors que les banques trop frileuses refusent de financer leurs investissements », précise Franck Mercier, dont l'entreprise, fidèle à DAF depuis sa création, écoule aussi 200 à 250 occasions par an et une centaine d'utilitaires neufs sous la marque Nissan.



Pièces détachées **TRP prend ses marques**

« Une seule adresse pour toutes vos pièces » (pour l'atelier comme pour l'entretien des véhicules industriels de toutes marques). C'est ce que propose le service TRP de DAF, qui exposait pour la première fois à Solutrans en avril 2007.

Avec un stand bien à lui de 63 m², le service TRP était présent pour la première fois sur le salon Solutrans, à Lyon. « C'était une opportunité pour nous de présenter directement à nos clients et fournisseurs l'offre TRP, qui s'enrichit en permanence de nouvelles références. Nous avons pris de nombreux contacts. C'est une opération très positive, que nous renouvellerons sans doute. En attendant, nous allons aider nos distributeurs à mieux faire connaître et développer TRP sur des salons régionaux du transport », indique Antoine Gatignol, directeur des ventes pièces chez DAF Trucks France.

Créé en 1995, TRP affiche aujourd'hui plus de 50 000 références de pièces et accessoires pour l'atelier et pour l'entretien/réparation de toutes les marques de véhicules industriels, remorques, semi-remorques et même utilitaires. En France, le catalogue s'est récemment étendu avec des kits d'embrayage siglés TRP, un élargissement de l'offre de rafraîchisseurs d'air, de nouvelles pièces venant couvrir l'intégralité

du programme des principaux fournisseurs pour les circuits de freinage pneumatique des semi-remorques et surtout une gamme de lubrifiants DAF. Cette dernière réunit, à des prix de marché, tous les liquides nécessaires pour l'hydraulique, les circuits de refroidissement, les moteurs, les boîtes de vitesses et les ponts.

Des lubrifiants DAF

« Depuis le début de l'année, une dizaine de nos distributeurs français ont déjà choisi les lubrifiants DAF pour remplacer leur fournisseur pétrolier habituel, jusque dans leurs ateliers », précise Antoine Gatignol, selon qui « la force du système TRP, c'est de proposer des pièces identiques aux références d'origine et d'avoir un des catalogues les mieux fournis du marché français ». Son autre avantage, c'est de s'appuyer sur la connaissance du marché affichée par le réseau DAF, afin d'adapter en permanence l'offre à la réalité des besoins. Alerté par les distributeurs, Antoine Gatignol et son équipe peuvent ainsi intégrer sous 48 heures de nouvelles références au catalogue TRP, dès

lors qu'il s'agit d'une pièce fabriquée par un fournisseur déjà enregistré. Ils mettent aussi en oeuvre des actions commerciales spécifiques : « début 2007, nous avons demandé à notre réseau de lister les produits les plus intéressants à promouvoir auprès des clients à un prix de marché. Nous en avons retenu dix, pour lesquels nous avons organisé une campagne de communication spécifique, avec affichage dans les garages, mailings clients, etc... Les ventes ont littéralement explosé et nous allons donc renouveler l'opération. » Parallèlement, les équipes TRP de terrain s'étoffent encore cette année, avec 35 commerciaux itinérants, tous équipés d'un véhicule aux couleurs TRP. DAF Trucks France assiste aussi son réseau en lui permettant de mettre en place une signalétique TRP à l'extérieur des bâtiments et jusque sur les camionnettes d'intervention ITS. De 10% en 2006, la part de TRP dans le chiffre d'affaires global pièces détachées de DAF Trucks France est ainsi passée à 13% en 2007.

Nomination à la Direction Générale de DAF Trucks France

Mr Dick Leek a été nommé Directeur Général de DAF Trucks France le 1er février 2008.

Dick est âgé de 45 ans et est diplômé d'un Master en Business Administration de l'Université Erasmus de Rotterdam. Il a une grande expérience de l'industrie automobile pour avoir déjà travaillé chez Nissan Motors Europe, avant de rejoindre DAF Trucks en février 2005 en tant que Directeur Logistique Pièces.

Dick Leek reporte directement à Ron Bonsen, membre du Board et Directeur Marketing & Sales.





Les camions Kenworth et DAF sur la route du Queensland.

Kenworth Australie « en tournée »

Kenworth Australie vient de lancer ses nouveaux modèles Kenworth et DAF d'une manière originale : une tournée à travers le pays. Deux convois composés d'un mélange de camions Kenworth rouges et DAF jaunes ont sillonné l'Australie de part en part, soit un voyage de quelques 3 500 km. Sur la route, ils ont rendu visite aux concessionnaires qui organisaient des activités locales pour leurs clients. Les fournisseurs étaient également au rendez-vous. Ses principaux clients comme les journalistes ont pu se familiariser avec les nouveaux camions en les conduisant eux-mêmes sur une portion de cette fameuse tournée.

Prix du négociant de l'année de l'état de Washington

Mi-mars, PACCAR a reçu le « 2008 Governor's Trader of the Year Award » (prix du gouverneur pour le négociant de l'année 2008). Ce prix est remis chaque année à une société de l'état de Washington qui a apporté une contribution notable à l'expansion du commerce international dans cet état des États-Unis. PACCAR, entreprise fondée en 1905 à Seattle, compte près de 22 000 salariés dans le monde, dont plus de 2500 dans l'état de Washington. « C'est un honneur d'être reconnu par l'état de Washington », déclare Jim Cardillo, vice-président exécutif. « Il s'agit d'un prix prestigieux qui récompense le dévouement de nos salariés. Il viendra renforcer la réputation d'entreprise internationale de premier ordre dignement acquise par PACCAR. »

PACCAR a connu une excellente année 2007. Son chiffre d'affaires de 15,2 milliards de dollars et son bénéfice net de 1,2 milliard de dollars représentent les deuxièmes meilleurs résultats de l'histoire de l'entreprise.

PACCAR est l'un des plus gros exportateurs de biens d'équipement d'Amérique du Nord et vend ses produits dans plus d'une centaine de pays.



Clean Power de Kenworth protéger l'environnement et bien plus encore

Spirit Truck Lines, société basée à San Juan au Texas, vient de mettre en service 50 nouveaux Kenworth T660 équipés du système Clean Power.

Le système Clean Power de Kenworth est un système de gestion de la température intérieure utilisé pour chauffer et refroidir la cabine. Il peut produire 110 volts pendant 10 heures sans faire tourner le moteur du camion. Cette innovation est très utile pour les trajets longue distance, lorsque le chauffeur souhaite utiliser la climatisation ou le chauffage pendant les arrêts : il n'a plus besoin de laisser tourner leur moteur pendant des heures, comme il est de coutume aux États-Unis. Le système Clean Power de Kenworth réduit donc les gaz d'échappement ainsi que la consommation de carburant. Une batterie se charge pendant que le camion roule. Celle-ci alimente ensuite le système de gestion de la température lorsque le camion est à l'arrêt.

Aucune maintenance

« Le système Clean Power de Kenworth est peu bruyant, efficace, simple à utiliser et ne nécessite aucun entretien. Les chauffeurs sont absolument ravis de ce système », déclare David Garza, co-propriétaire de Spirit Truck Lines. Ce système a entraîné une baisse de près de 90 % des moteurs laissés allumés à l'arrêt du camion. Avec le prix actuel du carburant, cela représente bien des économies. Selon D. Garza : « En moyenne, sur les véhicules qui ne sont pas équipés du système Clean Power, le moteur tourne 40 % du temps au ralenti. Sur les premiers camions dotés du système Clean Power, les moteurs tournent au ralenti pendant seulement 3 à 6 % du temps. »

Le Wall Street de la fleur



Six heures du matin : dans l'immense hall des ventes, les distributeurs ont les yeux rivés sur quatre énormes « horloges » pour suivre l'évolution des prix et des quantités. Ils examinent également les produits qui leur sont présentés avant de se reporter sur l'écran de leur ordinateur portable, le téléphone mobile vissé à l'oreille. Ils semblent incarner à eux seuls le concept « multitâche ». Avec les enchères, il faut agir à point nommé : si l'offre est trop tardive, le lot de fleurs vous passe sous le nez. Si elle est prématurée, la facture est salée. Bienvenue à FloraHolland Aalsmeer, le plus grand site de vente de fleurs coupées et de plantes au monde.

Pas besoin d'arriver jusqu'à Aalsmeer pour savoir qu'une vente de fleurs se prépare. Certes, les panneaux de signalisation pullulent, mais la file de camions qui serpente sur la petite route nationale N201 qui rejoint l'autoroute est encore plus révélatrice. Ces camions s'acheminent vers les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie mais aussi d'autres pays d'Europe de l'Ouest ou de l'Est. « Les jours fastes, on compte jusqu'à 10 000 camions qui vont et viennent », explique Bernard Piet, Directeur de Sierteelt Transport FloraHolland.

Une coopérative géante

FloraHolland regroupe plus de 5 400 producteurs hollandais de fleurs et de plantes, avec des halls de vente à Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg, Bleiswijk, Venlo et Eelde. « On peut faire son chemin tout seul, mais ensemble, on va encore plus loin », explique M. Piet, qui vante les mérites d'une alliance entre des producteurs néanmoins concurrents. « L'union fait la force ». C'est peut-être un peu éculé, mais ce n'en est pas moins vrai ! C'est ce qui

ur coupée



Faits et chiffres

- Chaque année, les exportations de plantes ornementales et de fleurs en provenance des Pays-Bas se chiffrent à 7 milliards d'euros.
- La culture de plantes ornementales et de fleurs emploie à elle seule, aux Pays-Bas, 150 000 personnes à temps complet.
- Les principaux pays d'exportation sont l'Allemagne (29,7 % du CA), le Royaume-Uni (16,7 %), la France (13 %), l'Italie (6,9 %) et la Belgique (3,8 %). Le marché d'Europe de l'Est est en pleine croissance.
- Les principaux pays d'importation sont le Kenya (32,6 % du CA), l'Israël (20,8 %), l'Équateur (9,2 %), l'Allemagne (6,8 %) et la Belgique (6,2 %).



explique notre position de leader mondial en matière de vente et de savoir-faire. Les Pays-Bas sont numéro 1 sur le marché mondial des fleurs. Si les clients et les producteurs du monde entier font appel à FloraHolland, c'est principalement pour des raisons de confiance et de sérénité. Les producteurs savent qu'ils tireront un bon prix de leurs produits. Quant aux négociants, ils sont conscients qu'ils paieront le juste prix et qu'ils n'auront pas à se préoccuper des détails financiers et logistiques. Personne ne dispose d'une plateforme commerciale et logistique aussi perfectionnée pour les plantes et les fleurs. »

Une logistique complexe

Les végétaux impliquent une logistique incroyablement complexe : chaque jour, les six sites de FloraHolland reçoivent les plantes et les fleurs de 10 000 fournisseurs, en provenance des Pays-Bas et de l'étranger, par camion ou par avion. Les marchandises sont stockées dans des entrepôts réfrigérés. Elles n'en sortent que pour la vente. Ensuite, les lots qui ont trouvé preneur sont directement emportés dans

Tout à gauche : l'évolution des enchères est indiquée par les horloges aux murs.

À gauche : Bernard Piet : « Les Pays-Bas sont les principaux acteurs du commerce mondial de fleurs. »

En haut : le hall des ventes d'Aalsmeer d'une superficie de 1 000 000 m².

En bas à droite : ce système de navettes suspendues permet de transporter les marchandises d'un bâtiment à l'autre.

les conteneurs réfrigérés des négociants ou dans les camions, et ce, jour après jour. Vu d'en haut, l'immense hall des ventes d'Aalsmeer (avec sa superficie de 1 000 000 m²) évoque une mosaïque chatoyante et changeante. De longs chariots chargés de fleurs se croisent dans un mouchoir de poche, tandis que des chariots empilables pleins à ras bord sont acheminés automatiquement par un système de convoyage. « Ici, TIC intelligentes et logistique efficace vont de pair. Près de 50 000 transactions s'effectuent chaque jour à Aalsmeer. Il n'y a pas plus efficace que le système logistique de FloraHolland pour traiter de grandes quantités rapidement et efficacement. Pour les fleurs et les plantes, il est essentiel d'interrompre la chaîne du froid le moins longtemps possible. Il s'agit de marchandises très fragiles », explique M. Piet.

Gestion du trafic

Le ballet des innombrables camions aux abords du hall des ventes nécessite une organisation redoutable. « La signalisation est primordiale pour que les camions

Chiffres clés de FloraHolland (au 31 décembre 2007)

- 5 400 membres dans la coopérative
- Six sites
- 4 700 salariés
- Chiffre d'affaire de 4,1 milliards d'euros

Objectifs de FloraHolland: « Maximiser le chiffre d'affaires tout en minimisant les frais de vente à court et long termes, afin d'optimiser les bénéfices de tous les membres. »



arrivent à bon port », dixit M. Piet. « Les chauffeurs qui viennent décharger réservent un quai à l'avance sur Internet et s'y rendent directement. Quant à ceux qui n'ont pas réservé, un quai leur est attribué d'office à leur arrivée. Nos « gestionnaires de trafic » surveillent les quais par le biais de caméras ». Et le trafic sortant ? « C'est un peu différent », explique-t-il. « Beaucoup de grossistes et d'exportateurs ont leur propre espace de conditionnement pour les fleurs et leurs propres quais. Dans ce cas, ce sont eux qui s'occupent de la gestion du trafic sortant. »

Fret aérien vs. conteneurs

La production de fleurs et de plantes à l'étranger s'intensifie (souvent sous l'impulsion de producteurs hollandais), notamment près de l'équateur. Par exemple, 50 % des roses proviennent d'Afrique, et principalement du Kenya. La culture à l'étranger présente un double avantage : un climat clémente et une main d'œuvre compétitive.

« Malgré tout, les frais de transport en direction des Pays-Bas sont relativement élevés », tempère M. Piet. « Tout transite par fret aérien. C'est le seul moyen d'avoir des marchandises fraîches. Nous faisons actuellement des études en vue de

diminuer les frais de transport, notamment avec des conteneurs maritimes spéciaux. Ce type de transport est plus long, mais la chaîne du froid ne serait pas interrompue et permettrait d'augmenter la durée de conservation. En outre, les conteneurs pourraient être acheminés par camion ou transport fluvial une fois arrivés aux Pays-Bas. La chaîne du froid ne serait pas interrompue avant le lieu de destination, ce qui renforcerait la qualité des produits. »

Commerce électronique

« De nombreux négociants veulent voir les produits avant d'acheter », expose M. Piet. « C'est une règle tacite de longue date. Mais on peut se demander si c'est toujours vraiment utile. De nombreux négociants font cela 200 jours par an depuis 20 ans et ils ont une très grande expérience. De surcroît, ils font totalement confiance à leurs producteurs. Le contrôle des marchandises sur place devient de plus en plus secondaire. C'est une bonne chose pour le commerce électronique. Avec l'e-commerce, les producteurs et les négociants se contactent directement par Internet. La transaction et l'administration financière s'effectuent via FloraHolland, mais la gestion logistique est organisée directement entre le client et son fournisseur. »

Camions

Le camion est le mode de transport de prédilection pour les plantes et les fleurs. « C'est le meilleur moyen de transporter des marchandises de porte à porte », confirme Bernard Piet. « Malgré les problèmes d'infrastructure et d'engorgement, le transport routier reste la solution d'avenir en Europe.

Il pourrait néanmoins être nettement plus efficace et FloraHolland mise beaucoup, pour l'avenir, sur l'EcoCombi. Un EcoCombi peut transporter, à consommation égale, 30 % de marchandises de plus qu'un train routier classique. 12 camions EcoCombi viennent chaque jour à Aalsmeer pour charger et transporter des marchandises aux Pays-Bas. C'est peu, mais l'EcoCombi en est encore au stade expérimental. Les EcoCombi restent cantonnés au transport national. Des pays comme l'Allemagne ou la Belgique ne sont pas convaincus de leurs avantages et n'ont pas autorisé les EcoCombi à emprunter leur réseau routier. C'est dommage, car la généralisation des EcoCombi aurait un impact favorable sur l'efficacité du trafic et l'environnement. J'en suis persuadé. »

Le réseau de distributeurs indépendants DAF

Concentré sur la satisfaction du client

DAF doit bien sûr sa réussite à sa gamme moderne et complète de produits et services. Mais son réseau de distributeurs DAF y contribue tout autant. Il s'est d'ailleurs considérablement agrandi ces dernières années et redouble constamment d'efforts afin de renforcer la qualité et le service, pour une satisfaction maximale du client.

Le réseau de distributeurs DAF est notamment en train de se développer considérablement en Europe centrale et orientale, dans des pays comme la Roumanie, la Pologne, la République tchèque et les états baltes. 14 nouvelles concessions ont ouvert dans ces seuls pays l'année dernière. Par conséquent, DAF compte désormais plus de 1 000 points de vente en Europe. DAF entend collaborer avec des concessions indépendantes proches des clients. DAF a su gagner leur confiance en investissant plus de 100 millions d'euros l'année dernière dans la rénovation ou la construction de nouveaux locaux. En 2008, ce montant devrait même être dépassé.

Un partenaire fiable

DAF met tout en œuvre pour être le partenaire le plus fiable et le plus intéressant pour les concessionnaires. En étroite coopération avec les concessionnaires, DAF développe les meilleurs systèmes, services et formations. La société vise à mettre la barre toujours plus haut, en ce qui concerne, par exemple, la qualité et le service, dans le but ultime d'améliorer constamment la satisfaction du client.

Les enquêtes sur la satisfaction des clients

La satisfaction du client est régulièrement suivie au niveau de l'entreprise grâce à

des enquêtes. Leurs résultats, qui sont généralement bons pour DAF, permettent à l'entreprise de répondre encore mieux aux attentes de ses clients.

À cette même fin, les distributeurs mènent eux aussi des enquêtes auprès de leur clientèle grâce à « l'outil de mesure de la satisfaction du client ». Les points de vente et d'entretien DAF peuvent inviter leurs clients par courrier ou par e-mail à participer à ce genre d'enquêtes de façon anonyme s'ils le souhaitent. L'invitation contient un identifiant et un mot de passe spécifiques qui permettent au client d'accéder au site Web du service client DAF (www.dafcs.com) et au questionnaire. Des questionnaires séparés sont disponibles pour la vente et la livraison et pour l'atelier et les pièces. Ces questionnaires se remplissent en moins de cinq minutes. Les résultats donnent donc un aperçu au concessionnaire des domaines où il est performant et de ceux où il peut encore s'améliorer, toujours dans le but de renforcer la satisfaction du client. La philosophie de DAF se résume ainsi : ce qui est bon aujourd'hui doit être encore meilleur demain. Il est vital de la respecter car les clients de nos clients sont de plus en plus exigeants.



M. Giorgio Ercoli recevant un chèque des mains de Willem Jan Poppelaars du service Développement des concessionnaires de DAF Trucks N.V.

La base d'une relation durable

Les clients qui ont participé aux enquêtes ont été inscrits à un tirage au sort, remporté par l'entreprise de transport italienne Autotrasporti Giorgio Ercoli qui a évalué les services fournis par l'atelier du concessionnaire DAF Dell'Agnello Renzo à Collesalveti. « Nous entretenons de très bonnes relations avec notre concessionnaire et nous sommes pleinement satisfaits de ses services », déclare Giorgio Ercoli. Propos confirmé par la récente livraison d'un nouveau FAN XF 105.510. Le concessionnaire DAF Dell'Agnello Renzo était naturellement ravi par ces éloges : « Si vous voulez établir une relation durable avec vos clients, vous devez d'abord les satisfaire. Et tous nos salariés tirent dans ce sens. »

le réseau de distributeurs DAF s'agrandit considérablement en Europe centrale et orientale. 14 nouvelles concessions ont ouvert dans cette région l'année dernière.

**Cordia d.o.o.,
Medvode, Slovénie**



**Neva Západní Čechy s.r.o.,
Pilsen, République tchèque**



**ESA Trucks Poznan Sp.z o.o.,
Komorniki, Pologne**



**Truck Trading Estonia OÜ,
Harjumaa, Estonie**



Georgi Transporte, leader du marché allemand :

L'envol du fret aérien



Avec sa flotte de 200 camions, Georgi Transporte est le leader allemand du transport routier de fret aérien. Il n'est pas rare que ses chauffeurs sillonnent l'Europe pendant 13 jours, à bord de leurs « gros porteurs » DAF, bien entendu !

Toutes les sept minutes, un camion quitte le centre de fret de l'aéroport de Francfort avec un chargement en provenance de l'autre bout du monde, soit un total de 250 camions par jour, dont ceux, reconnaissables entre tous, de Georgi Transporte, leader allemand. Les heures de départ sont très précises et les documents de fret comportent les numéros des vols. Les chargements se composent généralement de quatre palettes de fret aérien, amenées dans les semi-remorques par un convoyeur à rouleaux. Parallèlement, le fret arrive à l'aéroport en flux tendu. Les chauffeurs prennent alors une pause, comme le veut la loi, dans l'attente de leur « chargement retour ».

Un développement fulgurant

« Le marché du transport routier du fret aérien a explosé ces dernières années », explique Hans Jörg Schnorrenberg, responsable de l'organisation chez Georgi.

« Pour expédier des marchandises par fret aérien, il suffit de les remettre à la compagnie aérienne de son choix. Tout le reste est pris en charge. Il s'agit de prestations fiables, rapides et efficaces, qui incluent l'organisation du transport ainsi que les formalités de fret et de douanes jusqu'à l'arrivée à destination, et ce, peu importe qu'il soit question de produits réfrigérés, dangereux ou de grande valeur. » Les chauffeurs bénéficient de conditions de travail idéales et peuvent avaler les

kilomètres en toute sérénité. Ils roulent généralement de nuit, pour éviter les embouteillages, les files d'attente et minimiser le stress. Il arrive à la société Georgi d'embaucher jusqu'à 12 personnes le même mois. Nombre d'entre elles ont quitté des compagnies qui tardaient à les payer ou les obligeaient à enfreindre la loi. Les nouveaux chauffeurs suivent une formation de quatre jours à Raunheim avant de prendre la route, en compagnie de l'un des dix moniteurs de conduite.

Flexibilité

Chez Georgi, les embauches ont été motivées par l'essor constant de l'activité, mais aussi par la législation européenne en matière de durée du travail, de temps de conduite et de repos. « Pour respecter la législation, il faut environ 20 % de chauffeurs

« Les camions DAF se caractérisent par leur bon rapport qualité/prix. Pour un conducteur, le camion est un lieu de travail et un cadre de vie. L'espace offert par les cabines Super Space Cab est donc le bienvenu. »



©Lufthansa Cargo

feurs en plus », explique le responsable logistique, Sven Suhr. La flotte parcourt toute l'Europe sept jours par semaine, sous la houlette d'une équipe logistique de 20 personnes, tandis qu'une seconde équipe, de 5 personnes, organise la rotation des chauffeurs.

On compte actuellement environ 300 chauffeurs de toute l'Allemagne, dont 70 % en provenance de l'ex-RDA. Leur système de rotation est inhabituel, puisqu'ils conduisent 13 jours d'affilée, en respectant les temps de repos obligatoires le week-end dans certains pays de l'UE, avant de bénéficier de trois ou quatre jours de repos.

L'entrepôt de Raunheim abrite divers poids lourds, ce qui demande naturellement une grande flexibilité. Chaque chauffeur doit normalement pouvoir conduire n'importe quel véhicule.

Des chauffeurs heureux

« Seul un employé heureux peut fournir de bonnes prestations », explique M. Schnorrenberg. « Nous faisons donc bien comprendre à nos chauffeurs que ce sont eux qui représentent notre société et tout notre possible pour rester en contact avec eux, en dépit des distances. Nous organisons des buffets et sommes attentifs à n'oublier aucun anniversaire. La seule chose que nous ne pouvons garantir, c'est

que chaque chauffeur dispose de son propre camion, car ce n'est pas faisable en termes d'organisation. »

La plupart des chauffeurs sont satisfaits de ce système. Pour éviter le mécontentement, la société de Raunheim a adopté un protocole qui garantit à tout chauffeur un véhicule propre et en parfait état de marche à chaque départ. Georgi ne lésine pas sur la qualité des équipements. Par exemple, tous les nouveaux camions sont dotés de la climatisation. « Les camions DAF se caractérisent par leur bon rapport qualité/prix », dit M. Schnorrenberg. « Pour un chauffeur, le camion est un lieu de travail et un cadre de vie. L'espace offert par les cabines Super Space Cab est donc le bienvenu. »



En haut : Sven Suhr (à gauche) et Hans Jörg Schnorrenberg de Georgi Transporte.

À gauche : un MD-11F de Lufthansa Cargo en cours de chargement.

L'envol du fret aérien

Selon l'IATA (Association du transport aérien international), le nombre de kilomètres de transport aérien a augmenté de 4,3 % en 2007 par rapport à 2006 (où il était déjà de 147,5 milliards de tonnes-kilomètres). Toujours selon l'IATA, les 240 compagnies aériennes affiliées ont connu la « meilleure année de l'histoire récente du fret aérien dans le monde », avec 5,6 milliards de dollars de bénéfices. Les principaux centres de fret aérien européens sont Paris (Charles de Gaulle), Francfort, Amsterdam, Londres et le Luxembourg.

Une flotte spécialisée

La société, créée en 1953 par Siegfried Georgi à Burbach (Siegerland) et désormais dirigée par Jürgen Georgi, est le leader allemand du transport routier de fret aérien. Le site Georgi de Raunheim comporte des bureaux, un atelier et un espace de formation. Ses principaux clients sont la Lufthansa, Air France, DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Canada et Cathay Pacific. Près de la moitié de la flotte se compose de camions DAF XF95 et XF105 avec cabine Super Space Cab, d'une puissance de 380 à 410 ch.

DAF sur sa lancée à Taïwan :

Double casquette pour



L'usine d'assemblage moderne FPG.



Seiko Chen : « Nous sommes fiers de ce que nous avons accompli jusque là. »

DAF n'est présent à Taïwan que depuis 2006, mais ses véhicules jouissent déjà d'une excellente réputation grâce à leur fiabilité, leur confort et leurs moindres frais de fonctionnement. Avec sa flotte de plus de 100 camions DAF, Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC) n'est autre que le principal client taïwanais du constructeur hollandais. Il y a de bonnes raisons à cela...

Cette société de transport est affiliée au Formosa Plastics Group (FPG), grande firme pétrochimique et plus gros producteur mondial de PVC et autres matières synthétiques comme le polyester, le nylon et la rayonne. Cette firme possède sa propre raffinerie et même une centrale électrique, qui alimente toute l'île. FPG fabrique également des puces et des composants informatiques. Elle dispose de 40 bateaux. Par ailleurs, Formosa Plastics Group importe, assemble et vend des camions DAF. FPG englobe 50 sociétés

à Taïwan, en Chine, aux États-Unis, aux Philippines et au Vietnam. Nombre d'employés : env. 90 000. Chiffre d'affaires annuel : env. 70 milliards de dollars.

37 %

Seiko Chen est Directeur général de FPTC. C'est lui qui a décidé d'homogénéiser la flotte de 600 camions de diverses marques

et d'opter pour un seul constructeur, en l'occurrence DAF. Mais M. Chen a une autre fonction : il est responsable de l'importation, de l'assemblage et de la vente des camions DAF pour Formosa Plastics Group, la société mère. « Il y a quelques années, nous avons pris contact avec DAF pour renouveler notre flotte », se souvient-il. « Après des études approfondies, nous avons opté pour les camions DAF, convaincus par leur sobriété et leur faible coût d'entretien. Les chauffeurs vantent en outre leur confort et leurs performances routières. Parallèlement, nous avons réalisé que les qualités des camions DAF pourraient séduire d'autres clients. Nous sommes donc devenus importateur DAF agréé. Pour cela, il nous fallait les assembler sur place, car les taxes d'importation sur les camions complets sont de 37 %. Mais la division automobile du Formosa Plastics Group

“Les camions DAF, convaincus par leur sobriété et leur faible coût d'entretien. Les chauffeurs vantent en outre leur confort et leurs performances routières.”

Formosa Plastics

La croissance de DAF s'appuie sur un vaste réseau de services composé de 17 ateliers. En haut : l'établissement de Linkou dans le Nord de Taïwan.



FPG est l'une des plus grandes sociétés pétrochimiques du monde.



Les transports à Taïwan

L'île de Taïwan (anciennement Formose) est située dans la mer de Chine, à l'est de la Chine, au sud-ouest du Japon et au nord-ouest des Philippines. Sa capitale est Taipei. La densité de population est forte, avec 23 millions d'habitants sur une superficie de 35 980 km² (soit 85 % des Pays-Bas). Taïwan est un pays très développé, avec une industrie ultramoderne principalement axée sur les produits high tech. Il dispose d'une excellente infrastructure et d'un bon réseau routier (longueur totale : environ 34 500 kilomètres) en perpétuelle expansion. L'île possède en outre un certain nombre de ports importants, avec une grande capacité de transbordement, principalement via des conteneurs. Le transport international de marchandises s'effectue principalement par voie maritime (274,23 millions de tonnes en 2006, soit 200 fois plus que le fret aérien). En 2006, 89 % du transport national de marchandises s'est effectué par camion. Par rapport à l'année précédente, le tonnage total du transport routier a augmenté, en 2006, de 5,8 % pour atteindre plus de 594,21 millions de tonnes.

(source : www.investintaiwan.nat.gov.tw).

jouit de plusieurs années d'expérience avec diverses autres marques. »

Pièces détachées

L'usine d'assemblage dernier cri de FPG fabrique entre cinq et dix camions DAF CF par semaine, sur la base de « packs de pièces détachées », expédiés d'Eindhoven par DAF Trucks. La cabine, le moteur, la boîte de vitesses et les essieux sont fournis sous forme d'ensembles complets et le reste en pièces détachées. Les assembleurs du Formosa Plastics Group ont été formés par DAF et la qualité d'un camion DAF « made in Taiwan » n'a rien à envier à celle d'un véhicule produit à Eindhoven ou Leyland.

Essor de DAF à Taïwan

D'autres sociétés de transport taïwanaises ont découvert les qualités des camions

Cent des six cents camions de Formosa Plastics Transport Corporation portent désormais un logo DAF. Ces camions parcourent toute l'île, pour acheminer la grande diversité de marchandises produites par le groupe. Il s'agit principalement de trains camion/semi-remorque. « D'ici quelques années, l'intégralité de notre flotte sera de marque DAF. »

DAF grâce aux efforts de FPG. La hausse des ventes est significative, puisqu'à la fin 2008, ce sont environ 450 camions DAF qui parcourront l'île. L'essor de DAF à Taïwan est soutenu par un réseau de services qui comporte 17 ateliers. « Nous sommes fiers du travail accompli jusque là », explique M. Chen, chargé de l'importation et de la vente des camions DAF. « Ce sont les marques japonaises qui se taillent la part du lion, surtout grâce à leurs prix bas. Mais ici aussi, un prix de revient au kilomètre compétitif devient un argument de vente de plus en plus décisif. Et à cet égard, DAF est mieux placé que quiconque. »



Croissance et transport : un lien inextricable

Transport de marchandises :



L'artiste peintre et illustrateur Charles Burki (1909 - 1994), dont le travail très détaillé et réaliste a orné pratiquement tout le matériel publicitaire de DAF pendant de nombreuses années, s'est parfois essayé à une création plus fantaisiste que réaliste. Par exemple, DAF a publié son calendrier de véhicules futuristes en 1971. D'après lui, le transport routier international utiliserait des chemins de fer monorail pour les trajets intercontinentaux dans le futur. Les vitesses très élevées rendraient nécessaire le contrôle de la conduite et de la distance par radar et par guidage de voie électronique.

La croissance et le transport sont inextricablement liés et indispensables aux personnes comme aux marchandises. Pas de croissance sans transport ni mobilité. L'inverse est naturellement vrai : la croissance est par définition générée par une hausse du transport et de la mobilité. Par exemple, le volume total de marchandises transportées au sein de l'Union européenne devrait augmenter d'environ 60 % lors des 25 prochaines années. Il faudra alors trouver des solutions intelligentes pour utiliser tous les modes de transport le plus efficacement possible.

Ron den Engelsen

Selon la Direction générale de l'énergie et des transports de l'Union européenne, la croissance du volume total de marchandises transportées en Europe va s'accroître nettement dans les décennies à venir. Selon les estimations, la croissance suivra plus ou moins le même rythme que la croissance du PNB en Europe. Cette hausse du transport de marchandises sera sensiblement plus forte en Europe centrale et orientale qu'en Europe occidentale, pour une augmentation de 2-3 % par an en moyenne. Ces chiffres sont similaires à ceux de l'institut de recherche suisse Prognos, qui avait prédit il y a plusieurs années la hausse nette du volume des marchandises que nous connaissons aujourd'hui.

Une croissance de 60 % du volume de marchandises

D'ici 2030, on peut donc s'attendre à une progression de près de 60 % du volume total de marchandises transportées au sein de l'UE. Conséquence logique, la demande de véhicules commerciaux va se renforcer. En 2007, on comptait environ 337 000 nouvelles immatriculations de poids lourds au sein de l'UE, soit des camions dont le poids total en charge est supérieur à 15 tonnes. On en prévoit 400 000 en 2015 et même plus en 2030, à moins d'un

Quo Vadis ?



changement radical du mode de transport des marchandises, mais celui-ci n'est certainement pas à l'ordre du jour.

Pratiquement aucune évolution de la répartition des modes de transport

En règle générale, les prévisionnistes pensent que la proportion des différents modes de transport des marchandises n'évoluera pratiquement pas dans les prochaines décennies. Le transport maritime, et notamment sur les courtes distances, représentera une part importante du volume total de marchandises transportées au sein de l'UE, de même que les canalisations et le transport routier. Ils constituent actuellement les modes de transport de marchandises les plus utilisés. Le trafic maritime domestique augmentera lui aussi fortement. Néanmoins, selon la situation actuelle, il semble que la hausse du transport des marchandises par le rail restera à la traîne derrière les autres modes de transport. Ce constat est malheureux, car toute forme de transport devra être exploitée au maximum pour répondre à l'accroissement de la demande totale en transport. Dans le cas contraire, l'Europe pourrait rencontrer de graves problèmes. Si aucune mesure significative, innovante et avant tout intelligente n'est prise, la saturation du trafic deviendra ingérable, notamment à

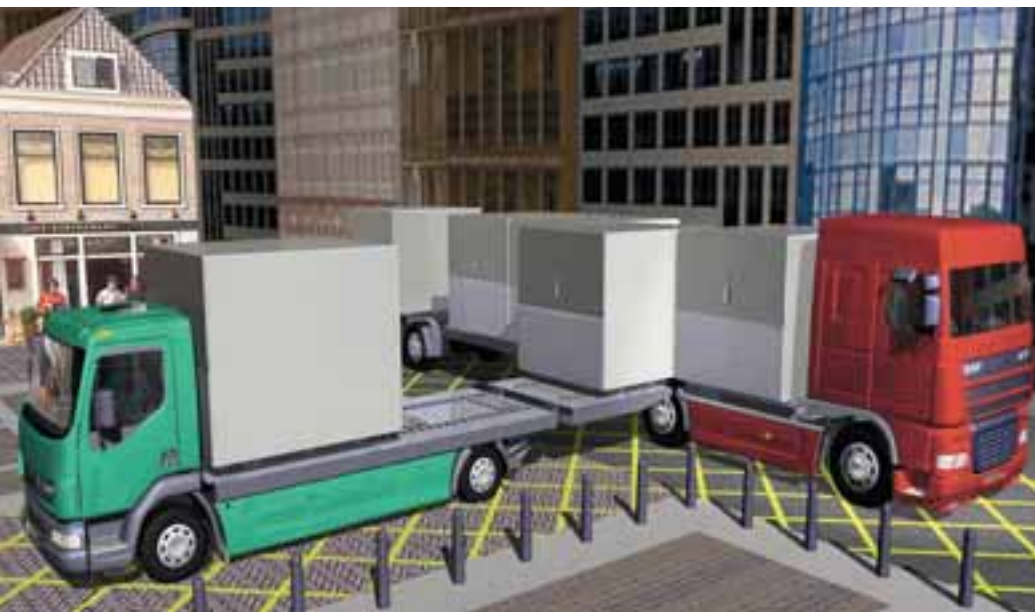
l'intérieur et aux abords des centres économiques européens, où les transports et la mobilité sont vitaux pour l'économie.

Instaurer de nouvelles approches

Comment l'Europe va-t-elle gérer cette hausse de la demande de transport ? N'est-il pas temps de mettre en place une stratégie efficace et pragmatique, alors que l'Europe est ouverte aux nouvelles approches ? En premier lieu, aucune nouvelle route ne doit être construite. En effet, il existe déjà un grand nombre d'idées novatrices dans ce domaine. Même s'il faudra bien envisager de construire de nouveaux axes routiers à l'avenir, la question à se poser aujourd'hui est plutôt de savoir si l'infrastructure existante est

bien exploitée ? Peut-on déjà prendre certaines mesures afin de soulager la saturation du trafic ? Les voies réservées aux camions et aux bus, par exemple, ont prouvé qu'elles étaient efficaces, mais elles sont encore bien trop rares en Europe. Les autoroutes interurbaines sont elles aussi trop peu nombreuses et le trafic local n'est pas assez séparé du trafic interlocal pour pouvoir enrayer les bouchons. Pas besoin d'utiliser du goudron pour améliorer le flux des véhicules. Il suffit, par exemple, de mieux exploiter la capacité de l'infrastructure existante. Le réseau routier est saturé durant et aux alentours des heures de pointe. Mais il devient fluide la nuit venue. Encourager la distribution de nuit des marchandises pourrait par exemple

Le transport routier est et restera le plus polyvalent des transports de marchandises, mais aussi l'un des plus efficaces. Grâce aux systèmes de planification modernes, aux équipements de communication et à la télématique, le transport routier est devenu plus efficace que jamais.



Les options techniques qui permettraient d'améliorer grandement l'efficacité des processus logistiques sont loin d'avoir toutes été essayées. Prenons l'exemple de la « Stadsbox » pour la distribution des marchandises dans les villes ; Ce concept pourrait constituer une excellente solution si elle était combinée à des véhicules hybrides ou à des camions extrêmement silencieux par exemple.

kilomètres parcourus par les camions à vide ne représente plus qu'une fraction de ce qu'il était auparavant. De plus, les camions modernes consomment moins de carburant et les camions Euro 5 produisent une infime quantité d'émissions polluantes, permettant au transport routier de s'inscrire dans une logique de développement durable. La route est également le seul mode de transport réellement capable d'aller d'un point à un autre. Le transport routier continuera donc de jouer un rôle prépondérant dans l'Europe de demain. Mais ce constat n'enlève rien au fait que les autres modes de transport devront également être capables d'assumer leur propre part de la croissance du volume total de marchandises transportées. Expédiez par la mer tout ce qui peut l'être ! Transportez par le rail tout ce qui peut l'être ! Acheminez par les canalisations tout ce qui peut l'être ! Envoyez par avion tout ce qui doit l'être ! Et transportez par la route tout ce qui doit l'être ! En outre, il faut se demander si l'on utilise bien la méthode de transport la plus adaptée, la plus efficace et la plus responsable pour acheminer certains produits. Le réseau routier ne palliera pas à lui seul la hausse des besoins en transport et en mobilité. L'augmentation du transport des marchandises et de la mobilité des personnes est un défi européen. Nous ne trouverons une solution structurelle à ce problème que si toutes les parties concernées s'unissent pour développer ensemble de nouvelles approches pour l'avenir.

Le réseau routier est saturé durant et aux alentours des heures de pointe. Mais il devient fluide la nuit venue.

contribuer à rationaliser l'utilisation du réseau routier.

Élaborer des solutions intelligentes et intégrées

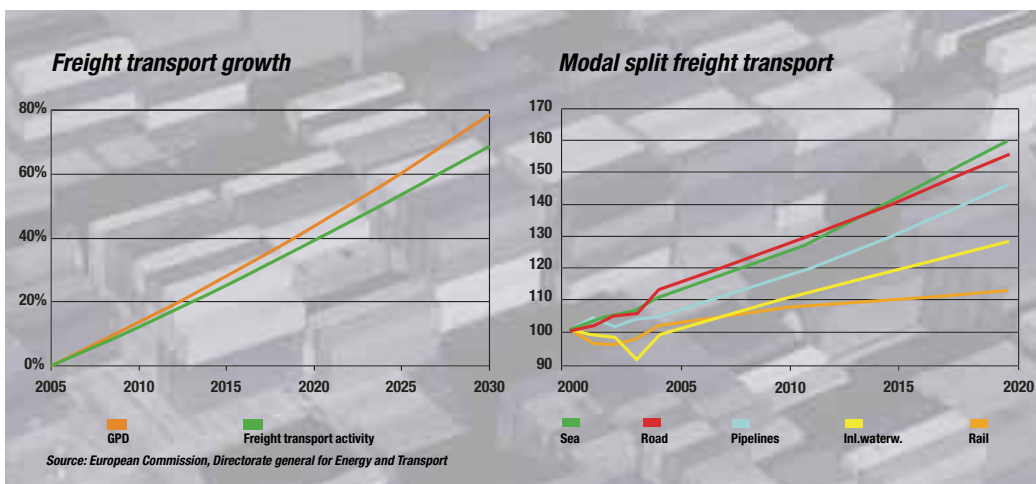
Des concepts innovants, comme les systèmes de gestion du trafic, les systèmes de déviation automatique dans les zones congestionnées et la communication entre les véhicules sont autant de solutions qui pourraient permettre de mieux exploiter la capacité de l'infrastructure routière existante à l'avenir. Les options techniques qui permettraient d'améliorer grandement l'efficacité des processus logistiques sont elles aussi loin d'avoir toutes été essayées. Il est à déplorer qu'une solution disponible et encouragée par DAF comme la « Stadsbox » pour la distribution des marchandises dans les villes n'ait pas pris son envol. Ce concept pourrait constituer une excellente solution si elle était combinée à des véhicules hybrides ou à des camions

extrêmement silencieux par exemple.

L'utilisation de camions plus longs et avec une plus grande charge comme les « Eco-Combi » peut aussi contribuer à optimiser l'efficacité des transports et à mieux exploiter le réseau routier. Grâce à leurs performances, ces véhicules EcoCombi ont considérablement réduit les émissions polluantes par tonne/kilomètre, ce qui profite à la fois à l'économie et à l'environnement. Depuis les années 80, DAF Trucks soutient l'utilisation de camions plus longs et avec plus grande charge à l'échelle européenne.

L'avenir repose sur un transport routier efficace

Le transport routier est et restera le plus polyvalent des transports de marchandises, mais aussi l'un des plus efficaces. Grâce aux systèmes de planification modernes, aux équipements de communication et à la télématique, le transport routier est devenu plus efficace que jamais. Le nombre de



Selon les calculs effectués par la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne, l'augmentation du volume total de marchandises à transporter va évoluer de manière à peu près linéaire avec l'augmentation du produit intérieur brut de l'Union européenne dans les décennies à venir. D'autre part, les différents modes de transport devraient respectivement être utilisés plus ou moins dans les mêmes proportions. Cela signifie que le trafic routier, représenté par la ligne rouge, va continuer à croître considérablement dans les années à venir.



AMÉLIOREZ VOTRE VISION DÈS



AUJOURD'HUI !



***Pas seulement parce
que c'est obligatoire***



Dans le cadre des mesures visant à réduire les accidents graves ou mortels causés lorsque des camions tournent à droite sur les voies urbaines ou changent de file sur autoroute, l'UE met en place une nouvelle législation régissant le champ de vision des rétroviseurs arrières grand angle et l'utilisation des rétroviseurs côté trottoir.

Cette loi entrera en vigueur en avril 2009. Elle concerne non seulement les nouveaux véhicules, mais exige également la mise à niveau de tous les véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes immatriculés depuis janvier 2000. Le respect de cette législation est strictement contrôlé par les organismes chargés de l'application de la loi et de la sécurité. Pour un aperçu complet des dispositions légales s'appliquant à votre véhicule ou parc, veuillez consulter notre site Web dédié:

WWW.CHECKYOURMIRROR.COM



PACCAR Financial, votre partenaire privilégié pour louer des véhicules DAF

Pour louer votre prochain véhicule DAF, ou semi remorque, vous pouvez compter sur PACCAR Financial.

Nous sommes la société de location de DAF Trucks et le principal loueur de véhicules, neufs et d'occasion, DAF. Notre connaissance approfondie de l'industrie des transports, nous permet de vous présenter la meilleure solution de location, adaptée à vos besoins.

Pour un partenariat optimum entre PACCAR Financial, DAF Trucks et votre entreprise, contactez votre Distributeur DAF le plus proche.

