

TVM ACTUEL



Dirk Van Peteghem VPD Transport & Logistics

Distribution à deux hommes comme service

PLUS



Erik Debruyne:

'Les chauffeurs sont des employés très heureux'



Bruno Nijs:

'Les dommages dus aux manœuvres sont faciles à éviter'



Alex Van Breedam:

'Contrer la fragmentation avec l'internet physique'



6

Transporteur de design suédois + service

La société familiale VPD Transport & Logistics s'est spécialisée dans la distribution à deux hommes pour Ikea entre autres, ainsi que dans la « homeserve delivery » pour des fabricants d'électroménager comme Liebherr, Whirlpool, Bauknecht et Candy-Hoover. Pour ces derniers clients, l'installation des appareils est aussi comprise. Ou comment le transport évolue vers le service...



10

NOUVEAU : FORMATION TVM AUX MANÈVRES

TVM organise depuis peu des formations uniques aux manœuvres chez ses clients. Sur mesure, auprès même de l'entreprise, avec seulement trois chauffeurs par instructeur.



20

COTRANSPORTAGE

Les concurrents Nestlé et Pepsico ont décidé de réunir leurs flux logistiques. Il s'agit là des premiers signes concrets de l'internet physique pour lequel Tri-Vizor établit les nœuds et les connexions.

TVM actuel est une publication périodique de TVM Belgium

Rédaction finale : Marie Durnez
Rédaction : Marie Durnez, Jolanda Metselaar, Veerle De Graeve (Mindsetting)

Photographie : Gerlinde Schrijver, Filip Van Look, Astrid Bultijnck, Frederick Van Grootel
Mise en page : Mindsetting.be

Adresse de la rédaction : TVM Belgium | Berchemstationstraat 78 | B-2600 Berchem

BCE 0841.164.105 | RPR Anvers - NBB 2796 | IBAN: BE86 3101 6010 4650 | BIC: BBRUBEBB | Branch of TVM verzekeringen N.V., Van Limburg Stirumstraat 250, NL-7901 AW Hoogeveen - KvK: 53388992 | Authorized by DNB, Westeinde 1, NL-1017 ZN Amsterdam

Vous avez un accident ?

Vous pouvez appeler nos numéros de TVM assistance 24/7.

TVM Truck assistance / 24/7 ☎ +32 (0)78 151 163

Appel en cas d'accident (pas de panne) en Europe dans les limites des garanties assurées en omnium et C.M.R. du Package camion pour les camions, tracteurs, remorques, semi-remorques et camionnettes

TVM Car assistance / 24/7 ☎ +32 (0)800 24 690

Appel en cas d'accident ou de panne en Belgique, au G-D de Luxembourg et 30 km au-delà des frontières (facultativement aussi en Europe) dans les limites de la garantie assurée assistance du Package voiture de société pour les voitures particulières

☎ +32 (0)3 285 92 00 | ✉ info@tvm.be | ✉ information@tvm.lu

🌐 www.tvm.be | 🐦 @tvmbelgium

📺 www.facebook.com/tvmbelgium





ERIK DEBRUYNE DE RANDSTAD

Le métier de chauffeur de poids lourd est en pénurie et rien ne semble devoir changer à terme. Car la population vieillit et chaque chauffeur qui veut rouler a du travail.



TRUCKERS VOOR KINDEREN

La truckrun à Turnhout célèbre sa 20ième édition.



LOVE2TRUCK

Daisy Coudeville a dû se battre pour devenir chauffeur routier et gagner l'award.

AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



TVM est depuis toujours l'assureur des transporteurs, mais met aussi comme vous le savez son expertise au service de la sécurité routière. L'impact psychologique et économique des accidents sur les chauffeurs et les transporteurs ne peut pas être sous-estimé. Sans parler des dommages corporels qu'ils doivent endurer. Tout cela nous conforte dans notre conviction selon laquelle nous devons continuer à œuvrer pour des transports plus sûrs avec nos courtiers et clients.

C'est dans cette optique que TVM lance pour la première fois une solution qui n'est pas un produit d'assurance avec la formation aux manœuvres. Une formation unique et sur mesure pour les sociétés de transport en question, avec un total de douze manœuvres. Le fil rouge de cette formation consiste surtout à sensibiliser les chauffeurs aux dangers que représente la routine. Le travail sur mesure ne concerne pas

« La formation aux manœuvres de TVM sensibilise les chauffeurs aux dangers de la routine »

uniquement notre toute nouvelle formation. Il représente aussi de plus en plus une véritable nécessité dans le secteur des transports proprement dit. Vous découvrirez par exemple dans ce numéro comment le lauréat du Truck Safety Award 2018, VPD Transport & Logistics, organise sur mesure la logistique et le transport pour des clients comme Liebherr, Whirlpool et Ikea, installation et conseils compris. Une véritable réflexion en vue d'un entreposage et d'une distribution aussi efficaces que possible des marchandises. Ce thème préoccupe aussi beaucoup les responsables de Tri-Vizor. La fragmentation des flux de marchandises provoque en effet de nombreux désagréments auxquels les contrats de transport ne permettent selon eux pas vraiment de remédier. Un « internet physique » s'impose. Une circulation plus sûre, plus fluide et plus efficace apportera une solution au manque de chauffeurs auquel sont confrontés nos clients. Cela contribuera aussi indiscutablement au bien-être des chauffeurs. Même s'ils semblent - malgré tout - très fiers de leur travail. Et cela nous fait aussi plaisir.

Profitez de bonnes vacances,

Frank Van Nueten

ACTUALITÉS TVM



GUIDE DE PRÉVENTION CHARGEMENT

TVM travaille sur un nouveau Guide de prévention Chargement. Avec de précieux conseils pour prévenir des dommages aux chargements



WE ARE TRANSPORT

Avec sa présence au salon des transports, TVM voulait surtout montrer son implication aux côtés du secteur des transports, et plus précisément au niveau de la sécurité et la prévention.



AIRES DE SERVICE POUR LE RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS

Récemment, une première aire de service TVM a été installée chez Vervoer Transmet à Boutersem.



NOUVELLES CONDITIONS GÉNÉRALES

Quel est l'impact des nouvelles conditions générales de Febetra, UPTR et TLV sur le transport routier ?



Reprise (de parties) d'articles autorisée moyennant l'accord écrit de la rédaction et mention de la source. Reprise de photos et/ou illustrations non autorisée.

« Où trouver encore des chauffeurs ? »

Le métier de chauffeur de poids lourd est en pénurie et rien ne semble devoir changer à terme. Car la population vieillit et chaque chauffeur qui veut rouler a du travail. Le secteur doit donc trouver des solutions innovantes, flexibles et coordonnées, estime Erik Debruyne, de Randstad.

texte : Veerle De Graeve

photo : Johan Van Droogenbroeck





Des camions restent à l'arrêt, des chauffeurs sentent leur charge de travail augmenter et des sociétés de transport voient leurs projets

d'extension s'enliser ou les contrats filer vers des sociétés étrangères faute de trouver des chauffeurs. Elles y consacrent pourtant beaucoup de temps et de moyens, mais l'arrivée d'une centaine de chauffeurs par an est largement insuffisante pour combler le manque. Certaines sociétés passent au transport par camionnettes, pour lesquelles les chauffeurs n'ont pas besoin de permis C, mais c'est un emplâtre sur une jambe de bois. Ça et là, des pools de chauffeurs sont constitués. « Ça peut marcher », dit Erik Debruyne, « mais les pools ont aussi leurs limites. S'il n'y a pas une instance indépendante pour fixer qui est appelé, où et quand, cela provoque souvent des discussions entre les sociétés. Un pool de chauffeurs implique aussi le risque de voir à terme les chauffeurs opter pour un contrat fixe et cela s'arrête alors là. En cas de pénurie trop importante, il peut arriver que les chauffeurs d'un pool soient surdemandés, alors qu'il s'agit souvent de travailleurs à temps partiel ou qui exercent ce métier en complément et refusent volontairement de travailler à temps plein et renoncent quand la pression devient trop forte. »

Vibrations positives

Les solutions que les sociétés cherchent sont certainement innovantes, mais elles n'empêcheront pas le secteur de se retrouver confronté à un manque structurel de chauffeurs ces dix prochaines années. Le problème n'a rien à voir avec le fait que le métier n'aurait plus de pouvoir d'attraction », dit Erik Debruyne. « Les chauffeurs font partie des travailleurs les plus satisfaits et les plus motivés du marché. La liberté, la variété et les contacts sociaux restent des éléments très appréciés. Malgré le fait que le secteur se focalise trop souvent selon

moi sur les aspects moins sympas de la profession, les belles histoires dans Love2Truck prouvent que de nombreux chauffeurs aiment leur métier. Ce sont sur ces vibrations positives que le secteur doit selon moi plus insister. Elles pourraient attirer des travailleurs à la recherche d'un emploi complémentaire, des femmes, des travailleurs à temps partiel, des personnes qui ne peuvent travailler que quelques mois par an, etc. »

Erik Debruyne a bien conscience que ces groupes cibles demandent une offre spécifique et flexible et que travailler avec des travailleurs à temps partiel est souvent compliqué pour les sociétés de transport. « Cela vaut toutefois certainement la peine d'essayer. Car sans cela, vous passerez peut-être à côté de personnes extrêmement motivées pour votre entreprise. »

De la construction au transport

Erik Debruyne recommande aux sociétés de transport d'élargir leur champ de recrutement. « Si nous avons besoin d'un chauffeur pour un poids lourd avec remorque, nous effectuons aussi un coup de sonde auprès de chauffeurs spécialisés dans le transport citerne et vice versa. Car même des chauffeurs très expérimentés ignorent parfois tout des autres types de transport qui existent. Nous misons aussi énormément, chez Randstad, sur la proposition de nouveaux collaborateurs à travers ce que nous appelons les « apports par la bande » : des candidats actifs dans d'autres secteurs à qui nous vantons les mérites du transport de marchandises. »

Bien sûr, cela demande des formations et cours de mise à niveau intensifs. Et vous risquez ensuite de les voir filer vers la concurrence. « Mais est-ce une raison pour arrêter de donner des formations ? » Je ne le pense pas. » Erik Debruyne plaide pour un système

comme le modèle Polder aux Pays-Bas, où différentes parties collaborent de manière coordonnée dans le cadre d'un parcours de formation de deux ans. Les agences d'intérim proposent des candidats, les centres de formation les forment et les sociétés de transport proposent des stages avec la perspective d'un emploi fixe. L'accès pour les candidats-chauffeurs est dans un premier temps gratuit et ils ne rem-

« Les chauffeurs font partie des travailleurs les plus satisfaits du marché »

boursent leur formation que progressivement par la suite. Durant leur formation, ils sont soutenus par un parrain et le financement est assuré par un fonds social. « Une telle initiative coordonnée crée de la valeur pour tous ceux qui y participent. »

Chauffeurs vendeurs ?

« Les chauffeurs de poids lourds se sont toujours montrés très flexibles face aux nouvelles exigences et attentes ces dernières années. Cela sera assurément nécessaire à l'avenir car la profession ne cesse d'évoluer. Le « platooning » (conduite en convoi) est déjà testé sur le terrain et le camion autonome fera aussi son apparition tôt ou tard. De plus en plus de services supplémentaires à fournir par le chauffeur sont aussi ajoutés au transport d'un point A à un point B. De l'installation de machines à laver à la fourniture de conseils en passant par la vente de produits supplémentaires. Le rôle du chauffeur change donc progressivement, d'où l'importance de plus en plus grande de trouver les bons candidats et de bien les former et coacher. » <

Transporteur de design suédois + service



La société familiale VPD Transport & Logistics s'est spécialisée dans la distribution à deux hommes pour Ikea entre autres, ainsi que dans la « homeserve delivery » pour des fabricants d'électroménager comme Liebherr, Whirlpool, Bauknecht et Candy-Hoover. Pour ces derniers clients, l'installation des appareils est aussi comprise. Ou comment le transport évolue vers le service...

texte : Veerle De Graeve

photo : Johan Van Droogenbroeck



otre société a aussi commencé par le transport d'un point A à un point B il y a de cela trois générations. Face à la concurrence toujours plus rude, nous avons toutefois cherché progressivement des marchés de niche et nous sommes spécialisés

« Pour les livraisons à domicile, cela demande des personnes capables d'installer les appareils et de donner quelques explications »

dans les livraisons à domicile. Notre entrepôt de Lembeek abrite par exemple en moyenne 9.000 appareils électroménagers de Liebherr pour

lequel nous assurons la préparation de commandes et la distribution, installation au domicile des clients comprise. Ces services exigent une politique du personnel spécifique car il faut des chauffeurs et des accompagnateurs techniques qualifiés également capables de donner des explications sur le matériel livré aux clients. VPD accorde une grande attention au coaching et à la formation de ses collaborateurs. Les accompagnateurs - les deuxièmes hommes à bord du camion - ont la possibilité chez nous d'obtenir le permis C. Toutes les x semaines, nous nous entretenons avec nos collaborateurs avant qu'ils prennent la route pour savoir ce qu'ils pensent. »

Il y a quelques années, VPD a participé à un appel d'offres d'Ikea.

Aujourd'hui, le fabricant de meubles suédois est client depuis quatre ans déjà. « Une entreprise comme Ikea est particulièrement exigeante, mais d'un autre côté aussi très loyale. Avant, Ikea avait son centre de distribution en Allemagne et tous les produits pour le marché belge étaient distribués à partir de notre entrepôt à Lembeek. Dans le cadre de la préparation de leur e-commerce, nous avons déplacé en partie nos activités pour Ikea à Winterslag où nous exécutons nos activités dans ses bâtiments. » <

AWARD

VPD Transport & Logistics
lauréat du Truck Safety
Award 2018

Depuis le centre de distribution d'Ikea à Winterslag, VPD transporte des meubles vers son hub de Lembeek d'une part et directement chez les clients Ikea d'autre part.





VPD se charge de la planification des tournées. En tenant compte du créneau horaire choisi par le client pour la livraison. Deux défis supplémentaires dans le cadre de la planification concernent les zones de faibles émissions et les plans de circulation dans les villes.



La préparation des commandes dans l'entrepôt Ikea est assurée par les collaborateurs d'Ikea.



Le transfert des marchandises se fait sur les « arêtes de poisson » à l'avant de l'entrepôt.



Dans la zone de transfert, les chefs d'équipes de VPD vérifient que les marchandises sont complètes et ne présentent pas de dommages. Celles-ci sont alors étiquetées et ensuite rassemblées par camion. Pour les cuisines, VPD ajoute aussi le cas échéant les plans de travail sur mesure fournis directement dans le centre de distribution Ikea par les fournisseurs.

Une fois les chargements composés, ils sont chargés dans les conteneurs de VPD. Chaque palette est scannée pour permettre le suivi.



Le lendemain, les chauffeurs viennent prendre les conteneurs chargés. Un chauffeur effectue deux tournées par jour avec deux bacs au départ du centre logistique de VPD à Lembeek.



Chez le client final, le chauffeur et l'accompagnateur déchargent la commande.



Les meubles Ikea sont déposés à l'intérieur chez le client.



Et livrés jusqu'à l'étage choisi par le client.



Jean-Marie et Hamid livrent ensemble des meubles Ikea chez les clients. Ils livrent ainsi une dizaine de commandes par jour. « Notre job est très varié, mais est aussi très exigeant physiquement. »



Nouveau : formation unique et sur mesure aux manœuvres par TVM

TVM organise depuis peu des formations uniques aux manœuvres auprès de ses clients. Sur mesure auprès même de l'entreprise, avec trois chauffeurs seulement par instructeur. « Plus de la moitié des sinistres surviennent encore lors des manœuvres, alors que ce type de sinistre est facile à éviter. »

texte : Veerle De Graeve

photo : Frederick Van Grootel



Il était urgent de proposer des formations sur mesure », déclarent les conseillers en prévention de TVM Bruno Nijs et Marc Van Grootel. « Pour obtenir des points Code 95, les chauffeurs ont si on peut dire déjà suivi une dizaine de fois une formation sur les temps de conduite et de repos, mais ont rarement appris à manœuvrer dans des passages étroits et pressés par le temps. Les domma-

« J'ai cru que ça passait » est une des phrases les plus souvent entendues après un sinistre. Prenez la peine de sortir du camion et vous saurez alors avec certitude si ça passe ou pas »

ges provoqués par des manœuvres ne sont toutefois pas rien pour une entreprise : le camion doit être réparé, est immobilisé pendant un certain temps et compromet le planning. Un sinistre moyen coûte vite deux mille cinq cents euros à la société de

transport, frais directs et indirects compris. Ces frais sont à sa charge. Cela signifie que le camion doit rouler entre six et huit mois pour récupérer l'argent perdu. »

Le danger de la routine

Le principal ennemi en matière de manœuvres est la routine. Elle rend les chauffeurs nonchalants et moins attentifs. Beaucoup de sinistres se produisent par exemple à l'accostage, qui n'est pourtant pas la manœuvre la plus difficile. Mais les chauffeurs évaluent souvent mal la distance entre le camion et le quai, ne tiennent pas compte du hayon ou se positionnent mal.

« Certains chauffeurs ont souvent tendance à se moquer d'un collègue qui sort de son camion avant une manœuvre. Or, c'est justement une preuve de professionnalisme. Car en brisant la routine, vous causez moins de sinistres pour votre employeur. >



HIGHLIGHTS

Plus de la moitié des sinistres surviennent lors des manœuvres.

Un sinistre moyen peut très vite coûter deux mille cinq cents euros à une entreprise.



Combien de fois n'entend-on pas un chauffeur dire après un sinistre : « J'ai cru que ça passait ». Prenez la peine de sortir du camion et vous saurez alors avec certitude si ça passe ou pas. »

Douze manœuvres à apprendre

La formation aborde un total de douze manœuvres, de l'observation correcte à la prise de la bonne décision en cas d'angle mort en passant par le choix du positionnement et la conduite dans des espaces étroits. Le lieu des formations dépend de l'activité de la société de transport, de ses statistiques de sinistralité, de ses véhicules et du terrain disponible. « Les points sont secondaires, il s'agit de former des professionnels qui souhaitent s'améliorer. Conformément à la philosophie de TVM qui place volontiers la prévention et le bon

exemple en avant, la formation part d'un point de vue pédagogique de ce qui va bien. Ce climat positif permet aussi de faire ressortir les vulnérabilités au sein du groupe et les participants apprennent plus de l'expérience de leurs collègues. »

La formation est donnée par des instructeurs WABCO et entre en ligne

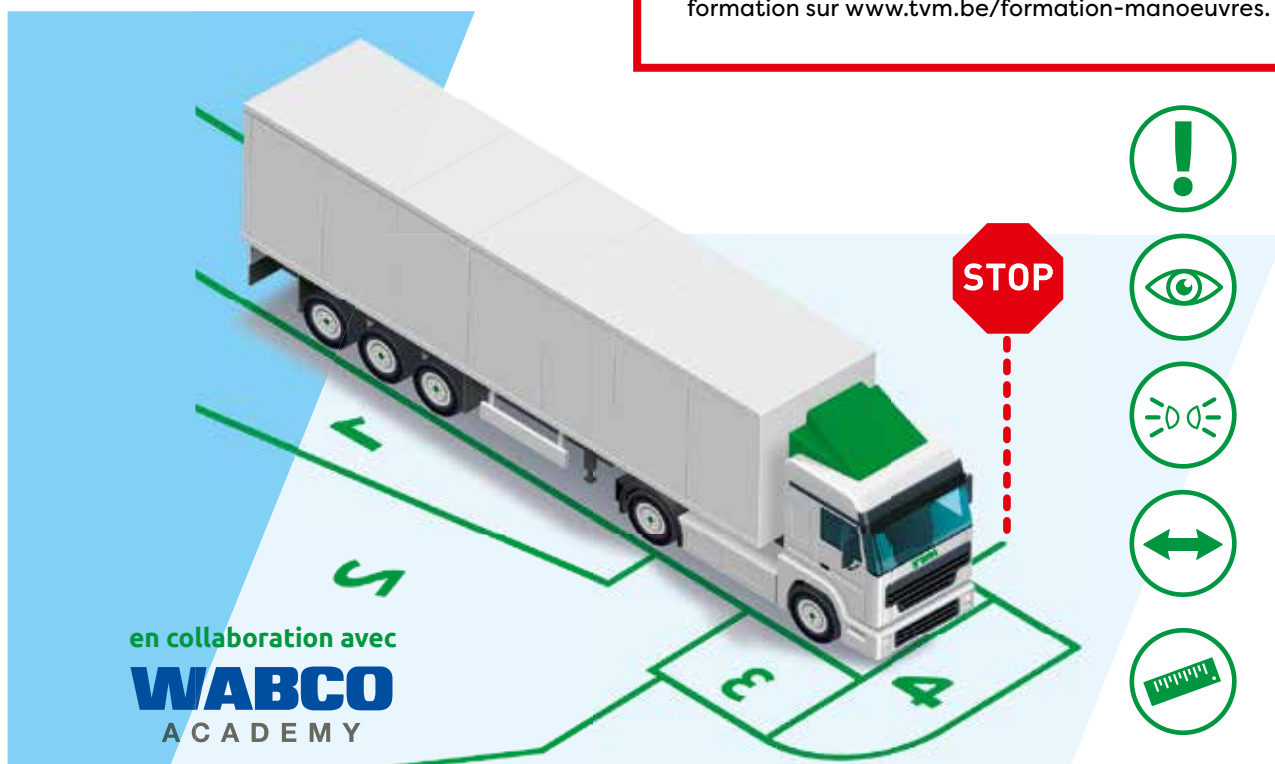
de compte pour sept points code 95. Le groupe Advance surveille pour TVM l'enregistrement des participants et le contenu de la formation. Les entreprises peuvent demander des interventions financières à travers le portefeuille PME et d'autres subsides propres au secteur et réduire ainsi le coût des formations de 50 à 60 %. <

Comment éviter les dommages liés aux manœuvres ?

1. Utilisez régulièrement une aire de service pour le réglage des rétroviseurs
2. Ne laissez pas d'objets devant le pare-brise.
3. Restez calme et attentif.
4. En cas de doute, descendez du camion.
5. Informez vos collègues sur la situation sur les lieux de chargement et déchargement.
6. Pour le transporteur : veillez à avoir un planning réaliste.

Ces conseils et bien d'autres encore sont mis en pratique lors de la formation aux manœuvres de TVM.

Vous trouverez de plus amples informations sur cette formation sur www.tvm.be/formation-manoeuvres.



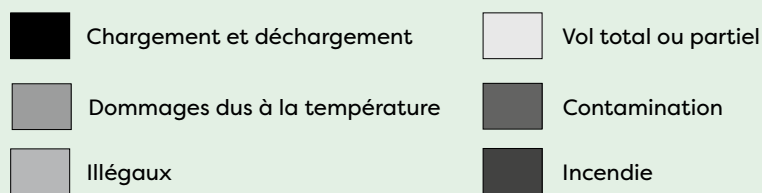
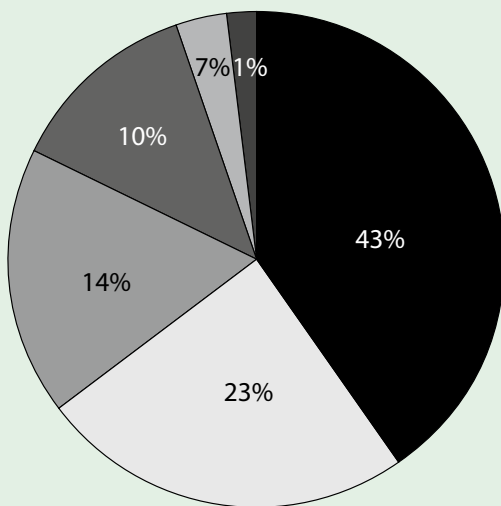
en collaboration avec
WABCO
ACADEMY

Le nouveau Guide de prévention Chargement de TVM arrive

TVM travaille actuellement sur un nouveau Guide de prévention Chargement. Celui-ci débordera de précieux conseils pour prévenir les principales causes de dommages aux chargements.

texte : Veerle De Graeve

Les trois premières causes de dommages aux chargements sont le désarrimage (43 % des dommages aux chargements) ; le chargement et déchargement (23 %) et le vol (14 %).



Afin de prévenir les dommages aux chargements, le Guide de prévention donnera des conseils concrets sur la préparation d'un transport et se penchera plus attentivement sur la prise de mesures de prévention au moment du chargement et de l'accouplement, sur la route et au déchargement et à la livraison. En tenant compte bien sûr ici des nouvelles conditions générales en vigueur depuis 2017 pour les transports sur route (voir aussi p. 18). Le Guide de prévention consacrera par ailleurs un chapitre aux vols de chargements, alors que les conséquences financières des dommages aux chargements seront aussi largement abordées. Un chapitre distinct donnera par ailleurs des conseils sur l'attitude à adopter en cas de dommages, avec trois grands points : signaler, documenter et communiquer les dommages. Enfin, le Guide de prévention contiendra également une check-list bien utile.



Philip Hermans a traité de nombreux dossiers de lésions corporelles au cours de sa carrière chez TVM Belgium et explique ce que vous pouvez faire en tant que chauffeur et transporteur si vous vous retrouvez face à une telle situation.

1 Quelles sont les lésions corporelles les plus fréquentes ?

En cas d'accident avec un camion, les autres usagers de la route encourtent surtout des contusions, des fractures et des lésions cérébrales. Le coup du lapin est la blessure la plus fréquente chez les occupants d'un véhicule. Un chauffeur de camion est souvent sous le choc après un accident avec des blessés. Nous devons donc aussi être suffisamment attentifs à son rétablissement.

2 Quelles sont les causes les plus fréquentes de lésions corporelles ?

La distraction reste la cause n°1. L'angle mort fait aussi toujours des victimes malgré les nombreux rétroviseurs et caméras. Les autres facteurs de risque sont une vitesse exagérée, les carrefours, l'insertion sur les autoroutes et une distance insuffisante par rapport aux vélo(moteurs).

3 Que doit faire un chauffeur en cas de lésions corporelles ?

Rester sur place, apporter de l'aide et/ou appeler les secours. En cas de délit de fuite, un chauffeur sera toujours poursuivi, même s'il n'est pas en tort. La police doit se rendre sur place. Le chauffeur doit de préférence demander une copie de sa déclaration. Les victimes peuvent ainsi être indemnisées plus rapidement. Les chauffeurs veulent souvent prendre contact avec la victime ou des proches mais cela n'est pas toujours apprécié. Mieux vaut d'abord voir avec l'assureur, le courtier ou l'avocat de la victime.

4 Que peut faire un chef d'entreprise en cas de lésions corporelles ?

Il est important qu'il ne considère pas le chauffeur comme coupable mais le soutienne et voie avec lui comment éviter un tel accident à l'avenir. Les clients de TVM peuvent compter pour cela sur un soutien gratuit dans le cadre du plan de sécurité TVM.

5 Que fait TVM en cas de lésions corporelles ? Comment se déroule précisément le règlement des sinistres dans ce cas ?

Les dommages corporels atterrissent directement auprès de notre département spécialisé qui essaie de déterminer aussi vite que possible les blessures. En cas de blessures graves, un médecin-conseil est sollicité et une expertise médicale à l'amiable a souvent lieu. Nous trouvons important d'expliquer rapidement et concrètement aux victimes ce qu'elles peuvent attendre et je suis content de toujours pouvoir exercer mon métier de manière honnête et soucieuse des victimes.

TVM installe des aires de service pour le réglage des rétroviseurs chez des clients

Une première aire de service de réglage des rétroviseurs TVM a été installée récemment chez Vervoer Transmet NV à Boutersem. Une aire qui comprend également un panneau d'information de même que des consignes d'utilisation. TVM prévoit encore d'autres installations chez des clients ces deux prochaines années.

texte : Veerle De Graeve

photo : TVM

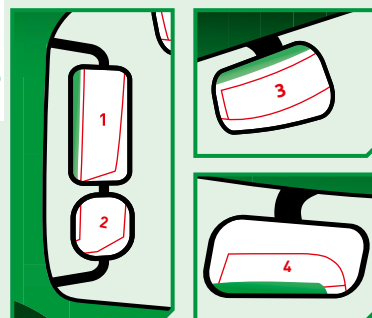
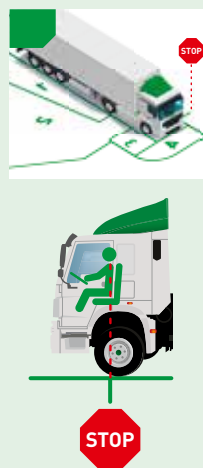
TVM assurances souhaite jouer un rôle de pionnier dans l'amélioration de la sécurité des transports et apporter une contribution majeure à la sécurité des transports de marchandises. Car chaque mort sur les routes est un mort de trop. « Nous visons zéro mort sur les routes dans le cadre des transports sur route » explique Bruno Nijs, conseiller en prévention chez TVM. « Nous misons sur l'innovation et des techniques intelligentes pour prévenir les accidents et en même temps réduire les coûts pour les sociétés de transport. Une de ces techniques est le bon réglage des rétroviseurs d'un camion. Car des rétroviseurs bien réglés réduisent l'angle mort. TVM Belgium procédera donc ces deux prochaines années à l'installation d'aires de service de réglage des rétroviseurs (ASRR) chez des clients. » Les clients disposant déjà d'une aire de réglage bénéficieront eux de l'installation d'un panneau d'information pour que les chauffeurs puissent l'utiliser correctement. Cela a du reste déjà eu lieu en juin chez BE-Trans, Rovetra et Vlietra.

L'inauguration officielle de la première aire de réglage des rétroviseurs TVM a eu lieu le 21 juin auprès de la société Vervoer Transmet NV de Boutersem en présence du directeur général Frank Van Nueten. « La sécurité est essentielle pour notre entreprise » explique Karl Debruyn, conseiller en sécurité ADR de Transmet. « Nos camions sont équipés de systèmes modernes d'aide à la conduite, nos chauffeurs suivent régulièrement des formations

et nous nous rendons chaque année dans une école voisine pour sensibiliser à l'angle mort. L'aire de service pour le réglage des rétroviseurs correspond donc parfaitement à la politique de sécurité de notre société. Nous l'avons du reste installée à l'extérieur de nos terrains pour permettre également aux chauffeurs d'autres sociétés de l'utiliser. TVM fournit les instructions dans de nombreuses langues, mais nous n'hésiterons pas à prévoir des versions dans d'autres langues encore si nécessaire. Nous voulons en effet que TOUS nos chauffeurs sachent parfaitement comment utiliser une aire de service pour le réglage des rétroviseurs. Nous le leur rappellerons aussi régulièrement à travers des bornes dans notre société et les ordinateurs de bord. »

Instructions et conseils

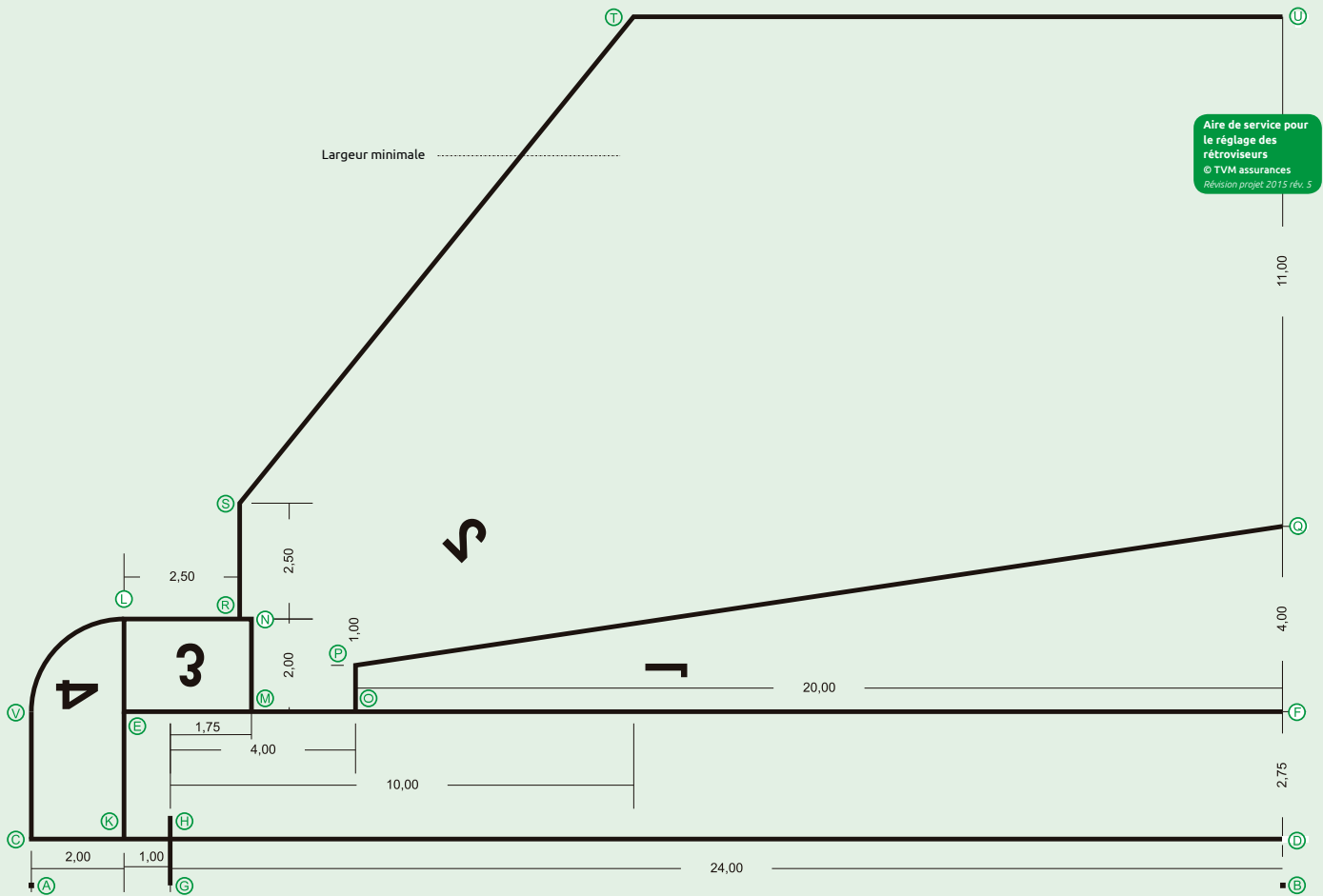
L'aire de réglage des rétroviseurs TVM est accompagnée d'instructions et de conseils. Des conseils qui portent en premier lieu sur le meilleur emplacement pour l'aire de service pour le réglage des rétroviseurs et des instructions pour son aménagement (pour les entreprises qui souhaitent en créer une elles-mêmes). Le terrain est-il suffisamment grand ? Y a-t-il beaucoup de camions, comment dessiner la surface de référence pour le rétroviseur frontal, etc. L'aire de service est également pourvue d'un panneau d'information ainsi que d'un mode d'emploi pour les chauffeurs.



Karl Debruyn:
« L'ASRR correspond parfaitement à la politique de sécurité de Transmet »

CONSEIL POUR LES CHAUFFEURS

Ne créez pas un angle mort excessivement grand en plaçant des éléments sur le tableau de bord de votre camion. Une plaque d'immatriculation de 10 cm à peine augmentera votre angle mort pour le pare-choc d'un mètre environ !



ASTUCES POUR VOTRE AIRE DE SERVICE POUR LE RÉGLAGE DES RÉTROVISEURS (ASRR)

Où ?

Aménagez l'ASRR en un endroit bien visible sur le terrain. Tenez compte que cet endroit sera utilisé régulièrement par des poids lourds et devra aussi être maintenu libre. Les dimensions d'une ASRR sont de 27 mètres de long et 18 mètres de large.

Visibilité et accessibilité

Si les lignes du plan de circulation sont blanches, utilisez alors du jaune pour l'ASRR. Si le plan de circulation est jaune, utilisez du blanc. Veillez à ce que l'objet soit facile à approcher et puisse aussi être quitté facilement. Un fléchage est présent sur votre terrain ? Ajoutez-y l'ASRR.

Guide

Remettez un mode d'emploi avec des conseils pratiques aux chauffeurs.

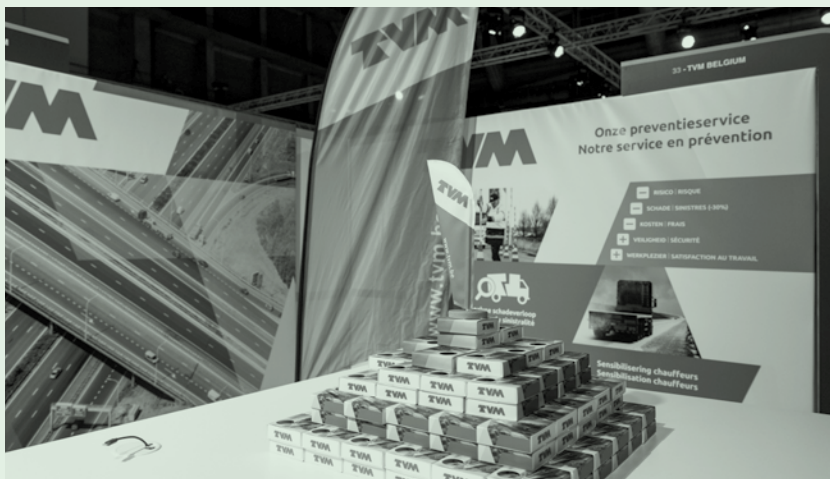
Attirer l'attention sur l'ASRR

Sur un panneau d'information ou écran de télévision, à un endroit que les chauffeurs fréquentent régulièrement, créez un espace pour les communications. Chaque fois qu'un article sur l'angle mort paraît dans la presse, montrez-le aux chauffeurs afin de leur rappeler régulièrement l'importance de rétroviseurs bien réglés.

TVM à We Are Transport



TVM Belgium était présent au salon des transporteurs « We Are Transport » à Brussels Expo. « Nous voulons surtout montrer par notre présence notre implication aux côtés du secteur des transports, et plus précisément au niveau de la sécurité et de la prévention », explique Jan van Waterschoot. Nous avons ainsi présenté notre Package camion et lancé notre toute nouvelle formation « Manœuvres et angle mort » (voir p. 10). Cet événement a bien sûr aussi été l'occasion de discuter avec les courtiers et clients. Le nom du vainqueur du trophée Love2Truck a également été dévoilé pendant le salon (voir p. 24).







Nouvelles conditions générales de transport routier

Les trois fédérations de transporteurs Febetra, UPTR et TLV ont édité à l'automne 2017 des nouvelles conditions générales de transport routier. Celles-ci s'appliquent depuis lors aux transports routiers internationaux avec utilisation de la lettre de voiture CMR d'une des trois fédérations. Quels sont les principaux points et changements ?

texte : Bart Van Acker
photo : Filip Van Loock

Avant, chaque fédération avait ses propres conditions et les conditions applicables à un transport dépendaient donc de l'émetteur de la lettre de voiture CMR. Les nouvelles conditions sont désormais communes et aussi conformes à la nouvelle législation sur les transports et aux nouvelles règles en matière de sécurisation des chargements.

Voici quelques-uns des points et changements les plus marquants dans les nouvelles conditions :

L'émetteur et le destinataire sont respectivement responsables du chargement et du déchargement. Même si le chauffeur exécute lui-même ces opérations, cela se fait sous la surveillance, le contrôle et la responsabilité de l'émetteur ou du destinataire.

L'arrimage est effectué par le transporteur sur la base des instructions de l'émetteur. Les nouvelles conditions suivent plus ou moins sur ce plan les nouvelles règles en matière de sécurisation des chargements.

Pour l'entreposage, il existe désormais une limite de 8,33 DTS (Droits de tirage spéciaux) par kilogramme, avec un maximum de 25.000 euros. Tous les dommages indirects sont exclus. Ceci conformément aux Conditions générales de prestations logistiques.

Il existe désormais aussi une limite de responsabilité pour les dommages causés à des marchandises autres que les marchandises à transporter. La limite est fixée à 8,33 DTS pour chaque kilogramme brut du chargement transporté. La limite de poids pour tous les dommages autres qu'aux

marchandises transportées est celle de la convention CMR.

Une dérogation écrite à certains articles est possible, par exemple au moyen d'un contrat entre le transporteur et l'émetteur ou le donneur d'ordre. Il s'agit notamment des articles en matière de chargement, déchargement et arrimage.

Plus de poids

Les nouvelles conditions sont plus claires, ce qui donne une meilleure protection au transporteur vis-à-vis des donneurs d'ordre, chargeurs et destinataires. Plusieurs dispositions susciteront encore indubitablement des discussions et controverses dans la pratique. Pensez par exemple à la limitation de la responsabilité pour des dommages à des marchandises autres que les marchandises à transporter. Mais dans tous les cas, ces nouvelles conditions générales et la nouvelle législation donneront plus de poids au transporteur, ce qui ne fera que renforcer pour lui l'effet de la conjoncture économique positive.

Lyon et ses bouchons

Encore un peu de patience et je prendrai bientôt la route des vacances en voiture. Debout avant le lever du soleil, charger les enfants et les bagages et en route pour affronter la circulation. Serons-nous déjà bloqués cette année sur le ring de Bruxelles ou ne rencontrerons-nous les premiers bouchons qu'une fois autour de Dijon ? Combien de temps perdrons-nous aux péages ? À partir de quand les enfants en auront-ils marre et quand éclatera la première discussion avec mon mari ? Car ça, je peux vous garantir qu'il y en aura une ! Avant l'invention du GPS, la température dans la voiture montait le plus souvent quand, selon lui, je ne trouvais pas assez rapidement un itinéraire alternatif sur la carte à l'approche de bouchons. Aujourd'hui, malgré le GPS, les échanges verbaux portent le plus souvent

« Vive les vacances en voiture... Ah cette folie collective qui s'empare chaque fois de nous quand les bulletins ont été distribués et que tous les chantiers de construction du pays sont à l'arrêt ! »

ressens la même impatience chaque année. J'aime cette légère tension avant le départ. Les enfants endormis sur la banquette arrière me font fondre (tant qu'ils dorment) et le premier café serré et le croissant dans un restaurant français douteux ont déjà un vrai goût de vacances. Dans des toilettes dont la propreté n'est pas la qualité première, j'échange un regard compréhensif avec la maman

sur le fait que mon mari change, selon moi, trop tard de bande et nous fait presque manquer la sortie. Car on ne fait pas ce qu'on veut sur les routes françaises !

Vive les vacances en voiture... Ah cette folie collective qui s'empare chaque fois de nous quand les bulletins ont été distribués et que tous les chantiers de construction du pays sont à l'arrêt ! Et pourtant, je

Veerle De Graeve (Gand, 43 ans) est rédactrice professionnelle, chroniqueuse et maman de trois enfants. Aime les longues balades en voiture et les personnes courtoises au volant.



dont le petit fait une scène. Je suis passée par-là, je sais ce que c'est. Mes propres enfants me réclament maintenant des bonbons en hurlant dans mes oreilles. Et la fameuse question « c'est encore loin ? » ne cesse de résonner. Mais bon, c'est comme ça, non ? Ce décompte des heures et cette hâte d'arriver à destination.

Les chauffeurs de poids lourds ressentent-ils encore parfois cette « sensation de vacances » sur la route ? Cette « impatience », ce délicieux sentiment de faire route vers... ? Aiment-ils encore autant voir le soleil se lever de leur cabine et un geste amical sur la route leur donne-t-il encore un sentiment de bonheur ? Je l'espère, même si cela ne compense pas tous les embouteillages, le stress, les accidents et les réactions négatives qu'ils subissent. Je pense aussi que beaucoup de chauffeurs aiment globalement être sur la route. Les chiffres le confirment d'ailleurs : les chauffeurs font partie des travailleurs les plus satisfaits et les plus motivés. Mais cela se remarque surtout lorsque vous leur parlez. Ils ne sont pas les plus loquaces pour le dire, mais leur camion est leur vie et ils ne l'échangeraient pas pour tout l'or du monde.

Cotransportage

Les concurrents Nestlé et Pepsico ont décidé de réunir leurs flux logistiques. Des détaillants et fabricants belges ont créé une « plateforme biscuits » commune. Il s'agit là des premiers signes concrets de l'internet physique pour lequel Tri-Vizor établit les nœuds et les connexions.

texte : Veerle De Graeve

photo : Filip Van Look

Voici quelques années, le monde de l'IT arrivait à la conclusion que le trafic de données était trop important pour pouvoir se faire par des lignes individuelles. Cela a alors donné naissance à l'internet, qui réunit des flux de données au-delà des entreprises et des secteurs.

Plus fragmenté que jamais

Aujourd'hui, de plus en plus d'observateurs constatent que la fragmentation des flux de marchandises provoque de nombreux désagréments (pour la société). « C'est pourtant exactement ce qui se passe aujourd'hui », disent Alex Van Breedam et Bart Vannieuwenhuysse de Tri-Vizor. « Alors que d'autres secteurs se consolident pour travailler de manière plus efficace et plus durable, le secteur des transports et de la logistique évolue exactement dans l'autre sens et est toujours plus fragmenté. Non pas que la consommation ait augmenté de manière spectaculaire, mais parce que le consommateur se comporte différemment. Il ne se rend plus une seule fois mais plusieurs fois par semaine au supermarché et se fait encore livrer des courses et des colis à la maison entre-temps. Cela nécessite des livraisons plus fréquentes, avec des quantités transportées de plus en plus petites. Conséquence : en 2009, un camion sur quatre circulait déjà vide. Le taux de chargement moyen à l'époque était de 57 %. Depuis, la

situation n'a fait qu'empirer. Avec plus de files, plus de retards et des transporteurs obligés d'utiliser plus de camions pour continuer à répondre aux souhaits des clients. Alors que d'un autre côté, les embouteillages et la pénurie de chauffeurs ne font qu'augmenter. »

Regroupement

Comment sortir de cette spirale négative et mettre un terme au paradoxe en vertu duquel il y a d'un côté trop peu de capacité et d'autre part trop de camions vides sur nos routes ? « Comme dans l'IT à l'époque, il est possible de contrer la fragmentation en regroupant les activités logistiques et les flux de marchandises au-delà des limites des entreprises », explique Bart Vannieuwenhuysse. La création d'un internet physique signifie l'entrée de l'économie collaborative dans la logistique. Les capacités sont partagées au maximum à travers des accords sur les standards de processus, l'échange de données, les dimensions des unités de chargement, l'équipement de transport, les infrastructures, ... Des accords ancrés à travers des protocoles globaux. L'internet physique pourrait ainsi, à l'instar de l'internet des données, devenir le cadre ultime idéal pour notre système de transport multimodal.

Les sociétés de transport cherchent elles-mêmes sporadiquement des

moyens de partager la capacité et de collectiviser les flux de transport et la logistique. « Mais elles n'ont bien souvent pas de marge ni de temps pour cela. En plus, quel client aime que vous organisiez subitement ses transports différemment pour pouvoir transporter également le chargement d'un autre client ? Pour eux, c'est leur chargement d'abord. En tant que transporteur individuel, modifier votre modèle d'activité actuel et gérer différemment les contrats existants n'est pas facile.

Nous savons par expérience que le modèle partagé est plus viable lorsqu'il est coopératif. Lorsque la demande et l'engagement émanent de plusieurs sociétés et que chaque partie qui participe activement peut aussi en retirer un avantage démontrable. Pour les sociétés de transport, cela signifie par exemple pouvoir utiliser bien plus efficacement leurs investissements.

De nouvelles formes d'emballage et certains standards de supports de chargement sont aussi testés actuellement. Les réseaux distincts actuels comme les réseaux full truck load, groupage et courrier pourront ainsi être mieux adaptés et il existe encore d'autres combinaisons plus efficaces.

Collaboration entre concurrents

L'Union européenne soutient l'internet physique et de grandes entreprises l'adoptent progressivement. Tri-Vizor

HIGHLIGHTS

La fragmentation des flux de marchandises provoque de nombreux désagréments (pour la société).

L'internet physique regroupe les activités logistiques et les flux de marchandises.

Le modèle partagé n'est viable que si chaque partie en tire un profit démontrable.



Alex Van Breedam et Bart Vannieuwenhuysse

est parvenu à créer les premiers embryons d'internet physique sous la forme de collaborations réellement efficaces. Un de ses projets est aujourd'hui mondialement connu. Le Forum économique mondial l'a même retenu parmi les trente projets les plus durables dans le domaine de la logistique.

« Nestlé et Pepsico ont les mêmes problèmes logistiques et en grande partie la même clientèle. Mais ils restent aussi concurrents. Nous

était donc très fragmenté. Dans le cadre du projet pilote, tous les biscuits ont d'abord été rassemblés dans un entrepôt central et transportés de là vers les détaillants. Résultat : des chargements complets, moins de moments de livraison, moins de camions, moins de kilomètres et des transports plus durables et moins chers. Tri-Vizor a organisé cette collaboration logistique horizontale comme projet pilote pour le moment. Et l'intérêt est grand si l'on en juge par le fait que le

fournisseur de chocolat des producteurs de biscuits a aussi fait part de son intérêt pour placer ses produits sur la plateforme et ainsi profiter des transports existants. D'autres nouveaux projets se dessinent également

entre-temps, avec notamment la fusion de flottes de bateaux. « Notre concept est générique et peut être appliqué dans de nombreux endroits dans le monde pour autant que le potentiel de regroupement des flux de marchandises soit important. »

Le marché ne peut pas tout résoudre seul

Alex Van Breedam et Bart Vannieuwenhuysse ne pensent pas que le marché libre pourra résoudre à court terme les problèmes de files et les dommages que cela provoque pour notre économie. Ils estiment que le gouvernement doit aussi jouer un rôle actif si nous voulons rester une région de premier plan en matière de logistique. « Le gouvernement peut choisir résolument de canaliser de

grands flux logistiques à travers des ports, des parcs de clusters et des nœuds logistiques à travers des incentives, l'aménagement du territoire et une politique réfléchie de développement et d'investissements. Une chaîne logistique commence dans le port et se termine dans la ville. Les autorités portuaires doivent mettre de l'ordre dans leur arrière et avant-pays, les autorités communales doivent réfléchir à l'organisation de la distribution dans leurs villes. »

Le rôle des autorités consiste aussi à établir des modèles de gouvernance pour les plateformes de données qui commandent l'internet physique. Dans le cas contraire, de grands acteurs comme le géant chinois de l'e-commerce Alibaba imposeront leurs propres standards et leur emprise sur le transport et la logistique.

Points noirs

Les premiers signaux montrent que le regroupement des activités logistiques et des flux de marchandises porte ses fruits pour toutes les parties concernées. Pourquoi n'applique-t-on donc pas plus le cotransportage ? « C'est aux gens qu'il faut poser la question ? » rétorque Alex Van Breedam. Vannieuwenhuysse : « Parce qu'ils voient surtout les points noirs, les problèmes et les aménagements que demande le cotransportage. » Alex Van Breedam : « Le gâteau n'est pas encore assez grand pour faire oublier le problème mental que nous avons avec le cotransportage. Chez Tri-Vizor, nous luttons contre les réticences avec notre savoir-faire et nous concentrons sur les opportunités. » <

« Le partage de la capacité est difficile avec les contrats de transport existants »

sommes pourtant parvenus à mettre sur pied une bonne collaboration. En tant que régisseur externe et neutre, nous avons cherché les clients qu'il était possible de livrer ensemble sous forme de transport partagé à partir d'un dépôt lui aussi partagé. Pour ce genre de concept, il est très important de pouvoir identifier l'avantage du regroupement pour les deux parties. C'est ce que nous faisons aussi. »

Plateforme biscuits

Un autre exemple de cotransportage est la plateforme biscuits testée par des détaillants et des producteurs de biscuits. Avant le lancement du projet pilote, chaque producteur de biscuits livrait séparément ses biscuits à une centaine de points de livraison. Tout

Truckers voor Kinderen fête ses 20 ans

Soleil rayonnant, enfants tout sourire et une colonne impressionnante de camions ont coloré les rues de Turnhout pour l'événement « Truckers voor Kinderen » les 25 et 26 mai dernier. Une initiative qui en était cette année à sa vingtième édition.

texte : Veerle De Graeve

photo : Frederick Van Grootel



« L'ambiance est festive et détendue. Les enfants et leurs parents attendent comme chaque année avec impatience leur petit tour en camion. Et les chauffeurs encore plus ! Leurs camions étincellent sous le soleil. Plus l'heure du départ approche, plus les klaxons retentissent sur le terrain. « Cette fête est pour nous plus importante que Noël ou Pâques », disent Stef, Willem et Geert Janssen de la société de transport du même nom à Beerse. Gunter De Beuckelaer, de Rijoko à Malle, rejoint ses collègues. « Avant même l'événement, je note déjà la date de l'année suivante en rouge dans mon agenda. Les clients peuvent me demander ce qu'ils veulent ce jour-là, je ne travaille pas. »

Un jour sans stress

Les chauffeurs ressentent clairement du plaisir à l'enthousiasme des enfants et des spectateurs le long du parcours, mais en éprouvent tout autant à rencontrer leurs collègues. « C'est le seul jour de l'année où nous pouvons rouler en camion sans stress et où nous avons le temps de bavarder avec les collègues. Pendant le travail, on n'a pas vraiment l'occasion de

discuter et ça se résume le plus souvent à des appels de phares ou des coups de klaxon. Ici, on se retrouve dans une ambiance détendue. » Les chauffeurs Ludo Temysen et Kris Reyniers, de PWT Thermo à Laakdal, ne disent rien d'autre : « C'est nous qui demandons à notre employeur de venir. C'est sympa de voir les enfants si contents. »

Comme Quinten Verhaegen, fou de camions. « Dès qu'il est dans le camion, il est comme... transporté par son enthousiasme », raconte son papa. « Il adore ça ! » Pour Nicole Stoops et ses amis de la société Het Giels Bos, cette journée est l'occasion de faire une belle sortie. Ils roulent en camion, mais aiment aussi manger des frites et une bonne glace. « J'aime défilé en camion parce qu'on peut klaxonner fort et les gens nous applaudissent. »

Une organisation bien huilée

Le véritable moteur de « Truckers voor Kinderen » est depuis toujours Herman Swaanen. S'il ne peut être présent que brièvement sur l'événement en raison de problèmes de santé, cela ne l'empêche pas de tout régler jusque dans les moindres détails. Tout

est ainsi parfaitement huilé grâce à l'équipe organisatrice et aux 250 bénévoles. Comme Fons Bosch, technicien à la retraite, qui ravitaille les bénévoles qui travaillent sous la chaleur autour du chapiteau. Gert Swaanen aide les enfants à monter dans les camions et surveille leurs fauteuils roulants. Nick Van Looy a roulé voici vingt ans comme enfant à bord des camions. « Aujourd'hui, ma femme et moi avons une petite fille atteinte de TDA/H. Pour soutenir son école, j'ai d'abord participé moi-même à la truckrun (ndlr. Nick est chauffeur chez Hermans Heftruck), mais je suis aujourd'hui devenu membre du comité organisateur pour pouvoir en faire plus. »

Un joli montant grâce aux sponsors

Truckers voor Kinderen ne se résume en effet pas à offrir une belle journée aux enfants. Grâce au sponsoring, l'organisation collecte chaque année de l'argent au profit d'institutions pour enfants handicapés. « L'an dernier, nous avons offert 24.000 euros aux institutions intéressées le long du parcours », explique Herman Swaanen. « Mais si l'argent est bien

HIGHLIGHTS

Une impressionnante colonne de camions traverse exceptionnellement le centre de Turnhout en ce jour de fête.

Les enfants profitent de leur petit tour en camion. L'argent des sponsors va à des institutions pour enfants handicapés.

Les chauffeurs notent la truckrun en rouge dans leur agenda. Ils ne manqueraient ce grand jour pour rien au monde.



- 2 jours de fête
- 6 cortèges
- 250 bénévoles
- 275 camions
- 1.800 participants

sûr important, le plaisir des enfants l'est encore plus et nous sommes très stricts sur ce plan. Nous ne sponsorisons pas de la brique, ça c'est à l'État d'y veiller, mais nous donnons par exemple des moyens pour acheter du nouveau matériel de gym ou un vélo pour moins valides ou encore aménager un espace de relaxation. La Croix-Rouge a également reçu un don. Nous pouvons après tout compter chaque année sur son soutien bénévole pour la truckrun et nous

Chauffeur : « Les gens considèrent souvent un camion comme un obstacle. Avec cette initiative, nous montrons que c'est bien plus que ça. »



Herman Swaanen
co-organisateur



voulions lui rendre la pareille. Tous les enfants reçoivent aussi un colis surprise avec des produits des sponsors à la fin de la course. Des colis préparés par les élèves de l'enseignement secondaire spécialisé de Sint-Job-in-'t-Goor. » L'événement mobilise clairement beaucoup de monde à Turnhout et ses environs. Les corps de pompiers locaux et les services communaux roulent par exemple aussi. L'événement plaît aussi clairement aux chauffeurs qui viennent souvent de beaucoup plus loin. « On ne manquerait ça pour rien au monde » fait ainsi partie des commentaires les plus souvent entendus. <



Daisy Coudeville loves2truck

Love2Truck cherchait des chauffeurs de poids lourds passionnés. Si 83 candidats se sont présentés au total, c'est finalement Daisy Coudeville (31 ans) qui a le plus inspiré le public et le jury. Elle a reçu son prix des mains du ministre Ben Weyts à l'occasion du salon We Are Transport.

texte : Veerle De Graeve

photo : Frederick Van Grootel

Les chauffeurs de poids lourds sont souvent véritablement passionnés par leur métier. Ils ne l'échangeraient pour rien ni personne au monde. Utilisons leur enthousiasme pour en inspirer d'autres, s'est dit Love2Truck, et ainsi contribuer à combler le manque de

des transports », explique le directeur général Frank Van Nueten. « Nous sommes de plus convaincus que des chauffeurs de poids lourds passionnés sont plus attentifs, concentrés et prudents et contribuent ainsi à une meilleure sécurité routière, ce que nous visons également avec notre encadrement de la prévention. »

Pas moins de 83 chauffeurs ont raconté leur histoire à Love2Truck. Cinq ont été retenus pour la finale : Peter Schockaert, Nico Van Herreweghe, Kurt De Bouvre, Daisy Coudeville et Gino De Keuster.

métier. « Elle a su nous convaincre avec une histoire forte qui brise les clichés car elle a vraiment dû se battre. Nous sommes convaincus que Daisy représentera admirablement notre secteur et suscitera des vocations. »

Daisy : « Cette reconnaissance me fait d'autant plus plaisir que ça n'a pas été évident au début d'exercer le job de mes rêves. » Les parents de Daisy étaient en effet plutôt réticents à l'idée de voir leur fille unique devenir chauffeur de poids lourd. Mais elle a tenu bon et cela fait maintenant dix ans qu'elle conduit un camion. Son employeur actuel est Transport De Rese à Bruges. Grâce à son métier, Daisy a rencontré l'amour de sa vie, également chauffeur de poids lourd, et ils attendent ensemble leur premier enfant.

Chauffeur n'est absolument pas un métier solitaire, estime Daisy. « Un chauffeur de poids lourd est comme un vagabond qui rencontre chaque fois de nouvelles personnes et profite

Daisy Coudeville :
« J'ai dû me battre pour pouvoir exercer le métier de mes rêves »

chauffeurs. Tel était aussi le moteur de TVM qui a apporté son soutien à l'initiative. « La problématique du manque de chauffeurs revient si souvent dans nos contacts avec nos clients que nous ne pouvions pas rester inactifs en tant que prestataire de services spécialisé pour le secteur

And the winner is...

Seule femme en course et plus jeune des finalistes, Daisy Coudeville a finalement remporté le trophée. Déjà plébiscitée par le public, elle a aussi su convaincre le jury de Love2Truck à l'unanimité de sa passion pour son

HIGHLIGHTS

Un chauffeur de poids lourd est comme un vagabond qui rencontre chaque fois de nouvelles personnes et profite de chaque lever de soleil.

Daisy représentera admirablement le secteur des transports et suscitera à n'en point douter des vocations.

TVM a la conviction que des chauffeurs de poids lourds passionnés sont plus attentifs, concentrés et prudents et contribuent ainsi à une meilleure sécurité routière.





de chaque lever ou coucher de soleil. Ces moments vous font oublier tout le stress. Ça et le fait de vous garer parfaitement d'un seul coup pendant que le client vous regarde pour voir si vous savez manœuvrer aussi bien que vos collègues masculins. Un grand classique ! »

LES AUTRES FINALISTES

Les quatre autres finalistes aux côtés de Daisy ont aussi une belle histoire inspirante à raconter. Ils seront invités en VIP en septembre au Truck Grand Prix de Zolder.

Pour la vie

« Quand on est chauffeur, c'est pour la vie », dit Peter Schockaert qui a attrapé le virus quand il montait dans le camion de son père et passait le plus clair de son temps avec lui sur les routes pendant les vacances. » Le fils de Peter est maintenant tout aussi enthousiaste et cela rend Peter « fier comme un paon ». Le fait de rouler déjà depuis 26 ans sans le moindre accident rend aussi Peter très fier. Il met un point d'honneur à rouler prudemment, pour lui mais aussi surtout pour les autres usagers de la route, et fait très attention à son camion ainsi qu'aux marchandises qu'il transporte. Peter

apprécie la reconnaissance dont il bénéficie auprès de nombreux clients, les amis qu'il s'est faits dans son métier et les beaux endroits qu'il découvre.

Chaque jour une nouvelle aventure

Nico Van Herreweghe aime la liberté dans son travail. « Chaque jour est une nouvelle aventure. Vous découvrez de nouveaux endroits et rencontrez de nouvelles personnes. » Les vingt années que Nico a déjà passées derrière le volant de son camion apparaissent dès lors plus comme un hobby que comme un vrai métier. « C'est ma vie et je ne voudrais pas faire autre chose. » Cela a beau être un hobby, Nico n'en prend pas moins son métier très au sérieux. « En matière de sécurité par exemple, vous devez bien savoir ce que vous faites et agir en conséquence. »

Priorité à la sécurité

« La sécurité passe avant tout le reste quand vous êtes sur la route », dit Kurt De Bouvrie. C'est la raison pour laquelle il essaie toujours d'anticiper le comportement des autres chauffeurs. « S'ils font une erreur, vous avez le temps de la voir venir et vous pouvez encore souvent faire quelque chose. » D'où vient sa passion pour le métier ? « Il n'y

a pas d'ingrédient secret, vous l'avez ou vous ne l'avez pas. Chez moi, cet enthousiasme est présent depuis ma plus tendre enfance. » Kurt aime aussi voir cette passion chez les autres. « Je trouve toujours extrêmement intéressant de laisser le volant de mon camion à des jeunes qui font un stage et de leur expliquer comment aborder un quai de chargement ou de déchargement. »

Tous les jours en voyage

Pour Gino De Keuster, chaque jour à bord de son camion revient un peu à partir en voyage. Il ne s'est jamais rendu à son travail avec des pieds de plomb. « J'ai aussi le diesel dans le sang. Je suis né dans une famille de chauffeurs et tout petit déjà, j'ai traversé l'Europe en camion alors que j'étais à peine haut comme trois pommes. J'avais transformé mon go-cart en camion et je jouais des journées entières au chauffeur. » Un camion en dit beaucoup sur le chauffeur, pense Gino. Son camion est donc toujours très propre. Et Gino n'hésite pas non plus à prendre ses responsabilités en matière de sécurité routière. « Si tout le monde fait un effort, on se débarrassera enfin de cette image de « cow-boys » et on deviendra tous des Chevaliers de la Route. » <



Applaudissements pour les lauréats du ministre Ben Weyts.

Contact

N'hésitez pas à demander à votre courtier de nous contacter pour toute question sur l'offre de produits de TVM ou un sinistre.



+32 (0)3 285 92 00



info@tvm.be



www.tvm.be



Vous voulez un aperçu de toutes vos personnes de contact chez TVM Belgium ?
Surfez sur www.tvm.be/fr/contacts. Vous trouverez déjà un aperçu de nos responsables commerciaux régionaux ci-après.



Renaud Renard

Représentation commerciale pour Hainaut, Brabant Wallon, Namur, Bruxelles

+32 (0)475 44 16 46

r.renard@tvm.be



Laurent Otte

Représentation commerciale pour Liège, Luxembourg, G.D. de Luxembourg

+32 (0)495 51 04 96

l.otte@tvm.be



Jan Peeters

Représentation commerciale pour Flandre Occidentale, Flandre Orientale

+32 (0)473 75 58 76

j.peeters@tvm.be



Peter Luyckx

Représentation commerciale pour Anvers

+32 (0)478 40 42 32

p.luyckx@tvm.be



Bert Goovaerts

Représentation commerciale pour Limbourg, Brabant Flamand et la Campine anversoise

+32 (0)497 48 85 63

b.goovaerts@tvm.be



Direction

Jan van Waterschoot

Directeur commercial

+32 (0)3 285 92 24

j.vanwaterschoot@tvm.be

75.000 WEBSITEBEZOEKERS
11.681 STEMMEN
1.000.000 VIDEOWEERGAVEN
397.200 BEKEKEN MINUTEN
786.796 BEREIKTE PERSONEN



FORMATION TVM UNIQUE ET SUR MESURE : MANŒUVRES ET ANGLE MORT

« J'ai cru que ça passait » est une des phrases les plus souvent entendues après un sinistre. Plus de la moitié des sinistres chez nos clients se produisent à la suite de manœuvres, alors que ce type de sinistre est facile à éviter.

TVM organise, en collaboration avec WABCO Belgium sprl, des formations aux manœuvres uniques chez ses clients. Sur mesure, dans l'entreprise même, avec une partie théorique et pratique et avec seulement trois chauffeurs par instructeur. Vous pouvez ainsi réduire la fréquence de vos sinistres. Pariez sur la prévention et suivez cette formation; faites ainsi réduire votre fréquence de sinistres et optez pour plus de sécurité et de satisfaction au travail !

La formation est dispensée par WABCO Belgium sprl et donne droit à 7 points dans le cadre du code 95.

Vous souhaitez en savoir plus ?

Consultez la page www.tvm.be/formation-manoevres ou prenez directement contact par e-mail avec topdriver.belgium@wabco-academy.com.