

TVM ACTUEL



TVM soutient Love2Truck

« Un chauffeur passionné roule prudemment »

PLUS



We Are Transport :
« La nouvelle grand-messe
des transports sur route »



Marc Van Grootel :
« Accent sur les
chauffeurs prudents »



Gella Vandecaveye :
« Tout le monde est logé à
la même enseigne »



6

« Nos clients nous maintiennent en état d'alerte »

Identifier et saisir les opportunités, les entreprises de Flandre occidentale ont ça dans le sang. Et cela a sans conteste joué quand Gheeraert Transport a été la première entreprise de Flandre occidentale à décrocher le titre de Transporteur de l'année en 2017. Mais ce n'est pas tout...



10

TRANSPORTS ET POST-CALCUL

L'outil Nacatrans permet aux sociétés de transport de savoir combien leur rapporte une mission de transport ou un client spécifique. De cette façon, ils peuvent faire des affaires en connaissance.



24

LE SMARTPHONE, AUSSI DANGEREUX QUE L'ALCOOL

L'utilisation du smartphone dans la circulation agace, mais est dangereuse aussi. Envoyer des messages et aller sur les réseaux sociaux multiplie par six le risque d'accident. Et pourtant, nous ne pouvons pas nous en empêcher.

TVM actuel est une publication périodique de TVM Belgium
 Rédaction finale : Marie Durnez
 Rédaction : Marie Durnez, Jolanda Metselaer, Veerle De Graeve (Mindsetting)
 Photographie : Gerlinde Schrijver, Filip Van Look, Astrid Bultjncjck, 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 Hooogeveen - 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



26

CONSEILS DE SÉCURITÉ D'UN ANCIEN TRANSPORTEUR
 Marc Van Grootel a toujours un peu de mal quand les médias s'enthousiasment de la diminution du nombre de morts sur les routes. Il s'efforce de convaincre les sociétés de transport de rester concentrées sur la sécurité routière.



4

WE ARE TRANSPORT
 TLV et Febiac sur le salon mettant les transports sur route vraiment à l'honneur.



28

UN BELGE SUR LA ROUTE
 Gella Vandecaveye ne pensait qu'à pouvoir monter sur l'autoroute après ses cours de conduite.



13

LE CHEVALIER D'OR
 Quand il quitte son domicile le 2 octobre au matin pour son trajet habituel, Olivier François n'a aucune idée de ce qui l'attend ce jour-là ...



18

LE PROBLÈME DES RÉFUGIÉS
 Si la « jungle » de Calais a disparu, cela ne signifie pas pour autant que la problématique des demandeurs d'asile a disparu.



20

EMPÊCHER CARGAISON GLISSER
 Les clients, chargeurs, commissionnaires de transport ou commissionnaires expéditeurs sont coresponsables de la sécurité de la cargaison pendant le transport.



22

LA LOI DES SANCTIONS
 La Loi des sanctions de 1977 provoque très clairement un important surcroît de travail pour TVM Belgium depuis fin 2015. Explications par Mark Massa, manager production.



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.

AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



Dans son plan stratégique pour les trois prochaines années, TVM se concentrera à 110% sur le secteur qu'il connaît le mieux. Nous voulons exceller dans le secteur de niche des transports en proposant des solutions qui correspondent à la nouvelle réalité du secteur des transports. Notre mobilisation pour la sécurité des transports reste intacte. Les secteurs annexes comme l'automobile ne sont plus considérés comme une activité stratégique.

Plusieurs étapes importantes ont déjà été franchies l'année dernière pour soutenir encore mieux nos sociétés de transport. Les transports sont devenus bien plus que le transport d'un point A à un point B. C'est la raison pour laquelle nous avons optimisé nos conditions CMR et lancé une nouvelle couverture Services logistiques.

Nous avons aussi intégré le portefeuille flotte de poids lourds de Vivium dans nos activités. Le fait que la plupart des transporteurs et courtiers aient rejoint les rangs de TVM constitue pour moi une belle preuve de confiance dans notre expertise.

L'année 2017 a été marquée par une belle croissance pour TVM, tant au niveau du chiffre d'affaires que de la taille. Nous

« C'est une grande fierté de pouvoir soutenir les sociétés de transport dans leurs ambitions et leur croissance »

comptons environ aujourd'hui 20% de collaborateurs en plus qu'il y a un an et je profite de cette occasion pour les remercier pour leur expertise et leur enthousiasme. Toujours soudés, ils sont parvenus à décrocher de beaux contrats. Ensemble, ils contribuent à maintenir TVM parmi les pionniers des assurances transport.

Un rôle de pionniers que nous jouons pour et avec nos clients qui sont eux-mêmes des entrepreneurs particulièrement dynamiques. Quand je vois le regard lucide que porte Gheeraert Transport, Transporteur de l'année 2017, sur l'avenir de notre secteur et toujours à la recherche de nouvelles opportunités et de nouveaux modèles d'activité, je suis fier de pouvoir le soutenir dans ses ambitions et sa croissance. Nous sommes prêts à vous proposer également ce service cette année et vous souhaitons une excellente année 2018 !

Cordialement,

Frank Van Nueten

'We Are Transport'

Il n'existait pas encore à ce jour de salon mettant les transports sur route vraiment à l'honneur. Ce sera bientôt chose faite avec « We Are Transport » les 1, 2 et 3 juin 2018 à Brussels Expo. Un événement qui permettra aux professionnels du secteur des transports de se rencontrer et de découvrir les dernières nouveautés.

texte : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Look



« **A** vant, on organisait des salons qui se déroulaient en même temps que le salon de l'auto. Cela avait pour conséquence que les professionnels comme la presse devaient pour ainsi dire se couper en deux, souvent au détriment des transports sur route », explique Jacky Mouligneau, vice-président de la FEBIAC, coorganisatrice du nouveau salon. « We Are Transport innove avec deux jours consacrés exclusivement aux transports sur route et la possibilité pour les professionnels des transports de se rencontrer et de découvrir de nombreuses nouveautés en très peu de temps. L'occasion aussi de présenter les transports sur route sous un jour positif et de les mettre en valeur dans les médias. »

Effacité et prix abordable

« TLV a pendant très longtemps organisé le salon Trailer, un événement étalé sur cinq longues journées. Nos membres ressentent un grand besoin de se rencontrer dans leur secteur », déclare aussi Lode Verkinderen, secrétaire général du coorganisateur Transport & Logistiek Vlaanderen (TLV). « La situation économique actuelle laisse hélas très peu de temps pour ça. Le temps est précieux et les marges sont sous pression. Nos membres nous donnent donc un signal clair : ils veulent pouvoir se rencontrer de manière efficace. Avec beaucoup de rencontres en un temps relativement court. C'est la raison pour laquelle

le salon se tiendra dans un seul palais, sur trois jours (avec une nocturne le vendredi) et sans activités annexes. Un choix délibéré. L'accent sera mis sur les rencontres entre professionnels. »

Les stands seront uniformes, low cost et avec un service de catering centralisé. « Nous voulons permettre aux grandes comme aux petites entreprises de se présenter au secteur des transports. Le but ici n'est pas d'en mettre plein la vue avec des stands qui coûtent les yeux de la tête, mais bien de présenter notre activité de manière professionnelle. Le concept de stands à prix abordable, déchargeant également les exposants de tout souci, est clairement judicieux si l'on en juge par l'afflux de demandes. »

La fête des transports sur route

« Ces trois journées seront extrêmement importantes pour la communauté des transporteurs sur route. Tous ceux qui ont besoin au quotidien de matériel roulant et d'accessoires divers pour leurs activités - disons les sociétés de transport et les gestionnaires de flotte - pourront y rencontrer des constructeurs de camions et remorques, mais aussi des professionnels actifs dans les assurances, la télématique, les logiciels, les pneus, les pièces pour véhicules et les chariots élévateurs. »

Les fédérations sectorielles FEBIAC et TLV sont déjà actives depuis des décennies dans la défense de la profession de leurs membres respectifs. La FEBIAC représente les constructeurs et importateurs des moyens de transport sur route (voitures, véhicules

utilitaires, deux-roues motorisés, vélos), alors que TLV défend les entreprises actives dans les transports et la logistique. Le but est de faire de We Are Transport, qu'elles soutiennent tous les deux, l'événement majeur du secteur des transports sur route en Belgique.

wearetransport.be

Le salon se tiendra au Palais 5 de Brussels Expo, le vendredi 1^{er} juin 2018, de 14 à 22h ; le samedi 2 juin de 11 à 20h et le dimanche 3 juin de 11 à 20h. Accès gratuit, sur invitation. Les visiteurs pourront s'inscrire à partir du 15 mars 2018 sur www.wearetransport.be. Les exposants trouveront également de plus amples informations sur ce site. Les inscriptions pour les exposants seront clôturées fin février. <

« We Are Transport, la nouvelle grand-messe des transports sur route. »

« Nos clients nous maintiennent en état d'alerte »

Identifier et saisir les opportunités, les entreprises de Flandre occidentale ont ça dans le sang. Et cela a sans conteste joué quand Gheeraert Transport a été la première entreprise de Flandre occidentale à décrocher le titre de Transporteur de l'année en 2017. Mais ce n'est pas tout...

texte : Veerle De Graeve

photo : Filip Van Look

La famille Gheeraert a assurément le sens de l'entreprise. L'histoire de la société Gheeraert Transport remonte au grand-père Godfried qui a préféré le transport de bétail et le transport sur plateau au métier d'agriculteur, avant de se lancer également plus tard dans le transport de conteneurs. Il avait en effet perçu tout le potentiel de ceux-ci lors de ses nombreux déplacements à Zeebrugge où il allait chercher des moutons en provenance d'Angleterre. « Notre grand-père avait clairement la fibre sociale. Il avait un large réseau et un vrai flair pour les affaires. On a donc de qui tenir. » En 1981, trente ans après la constitution de Gheeraert Transport, les fils Eric et Paul ont repris la société. En pleine période de prospérité économique, ils ont élargi les activités en ajoutant notamment le transport de citerne et les convois exceptionnels. En 2011, les neveux Stijn et Peter ont pris le relais. « Ce n'était pas forcément écrit dans les astres », explique Peter. « Stijn et moi avions tous les deux une belle situation. Mais cette entreprise familiale qui tournait bien et avait encore beaucoup de potentiel résonnait dans un coin de notre tête. L'opportunité était trop belle et nous l'avons saisie... » Stijn : « Nous

n'aimons pas laisser passer les opportunités quand elles se présentent. » C'est en 2008 que Peter et Stijn se sont assis pour la première fois autour de la table. Trois ans plus tard, leur business plan était prêt et leurs crédits bouclés. C'est alors qu'ils ont surpris leurs parents avec une proposition de reprise. La troisième génération était prête à relever le défi !

Collaboration

Identifier et saisir les opportunités est incontestablement une des clés du succès, mais cela ne suffit pas toujours. Surtout en période de vaches maigres. Il faut être capable de se projeter littéralement dans l'avenir, d'évaluer les évolutions et de développer alors une stratégie solide pour pouvoir jouer un rôle (en vue). En 1998 déjà, Gheeraert Transport a été une des premières sociétés de transport à rejoindre le réseau européen ASTRE qui regroupe et optimise notamment les transports internationaux de palettes. « Des transporteurs qui collaboraient, cela était extrêmement inhabituel à l'époque. La plupart des PME protégeaient alors jalousement leur activité. » Mais il était déjà clair à l'époque qu'une

entreprise de taille moyenne ne pouvait pas rester compétitive sur les longues distances : la pression sur les prix augmentait, les chauffeurs d'Europe de l'Est accentuaient la concurrence et les kilomètres à vide ne rapportaient rien, bien au contraire.

La collaboration apparaissait dès lors comme une bonne solution. « Quand un client souhaite livrer quelques palettes à Marseille, nous déposons sa cargaison dans un hub central et des collègues du réseau

« Nous n'aimons pas laisser passer les opportunités quand elles se présentent »

ASTRE prennent le relais. Personne n'effectue de trajet à perte et le transporteur qui assure les derniers kilomètres connaît parfaitement les règles en vigueur pour la distribution en ville à Marseille. L'inverse est valable également : nous prenons les derniers kilomètres à notre charge pour les chargements à destination de Flandre occidentale et orientale. C'est ainsi que notre activité se concentre à 70% dans un rayon de 300 kilomètres. » >

HIGHLIGHTS

« Notre activité se concentre à 70% à un rayon limité de 300 kilomètres. »

« Nous ne mettons pas l'accent sur les kilomètres que nous parcourons, mais sur le service que nous fournissons. »

« Notre idée d'organiser des livraisons multimodales en ville se concrétise de plus en plus. »



Livraison de boîtes aux lettres

La collaboration s'est avérée particulièrement judicieuse pour Gheeraert Transport. L'arrêt ou la sous-traitance de certaines activités de transport a par ailleurs permis de se concentrer sur les transports spécialisés. Ou les « transports à valeur ajoutée » comme aiment le dire Stijn et Peter, avec l'accent non pas sur les kilomètres parcourus, mais sur le service fourni. « Nous transportons des gaz cryogènes, des machines agricoles et des grues, nous livrons du verre en plein cœur de Bruxelles et utilisons des chariots embarqués pour la livraison de colis d'e-commerce dont les services de livraison de colis ne savent pas quoi faire. Nous ne faisons pas les petits colis, le marché est trop fragmenté. Mais si une boutique en ligne veut envoyer des boîtes aux lettres à monter soi-même, nous l'aidons volontiers. Nous entretenons de bons contacts avec nos clients, si possible à long terme. Cela nous permet de mieux comprendre leur activité et d'aller loin dans la recherche de solutions

logistiques. Cette réflexion aide non seulement nos clients à avancer, mais nous permet aussi de développer un savoir-faire que nous pouvons mettre à profit ensuite dans d'autres domaines. C'est du win-win : nos clients nous maintiennent constamment en état d'alerte ! »

Formations propres

Les transports spécialisés nécessitent de disposer de chauffeurs dûment qualifiés. Gheeraert Transport travaille uniquement avec des chauffeurs belges et les forme dans son propre centre de formation agréé, également ouvert aux autres sociétés de transport. « Nous organisons nos formations en interne parce que nous accordons beaucoup d'importance à la qualité, plutôt qu'à l'obtention des points obligatoires. Nos chauffeurs doivent non seulement tout savoir sur les chargements ADR, la sécurisation des chargements et la conduite sûre et éco-proactive, mais aussi sur les bonnes communications. Le chauffeur a la pression du planificateur, du client et de la circulation. Des



Peter et Stijn de Gheeraert Transport, Transporteur de l'Année en 2017



communications claires peuvent éviter bien des malentendus dans ce métier stressant. Notre tout nouveau module de formation « communications » explique à l'aide d'exemples pratiques comment communiquer clairement avec les planificateurs et adopter la bonne attitude de service avec les clients. »

Sur l'eau

Les clients, mais aussi les évolutions du marché, tiennent Gheeraert Transport en alerte. Les camions sont de plus en plus souvent bannis des centres-villes. Gheeraert a donc conclu une collaboration avec CityDepot pour une nouvelle approche de la distribution en ville. Les cargaisons sont centralisées dans le dépôt de Loppem et livrées dans le centre de Bruges à partir de là par des véhicules moins polluants et plus petits.

« Y aura-t-il encore des camions dans 20 ans ? » Cette question nous

préoccupe. Les routes sont de plus en plus encombrées, l'impact des transports sur route sur notre cadre de vie est énorme. L'idée d'organiser des livraisons multimodales en ville - en utilisant les voies navigables et avec des véhicules respectueux de l'environnement pour le dernier kilomètre - prend des formes toujours plus concrètes. Nous possédons aujourd'hui 30.000 m² d'espace d'entreposage, mais sommes toujours à la recherche d'implantations intéressantes le long des voies d'eau. Nous suivons aussi de très près des exemples européens de distribution en ville sur l'eau et entretenons des contacts étroits avec les universités et les constructeurs de petits bateaux spécialement équipés pour avoir une longueur d'avance une fois que la distribution multimodale en ville... sortira vraiment de terre. »

Radar toujours activé

Gheeraert aura donc logiquement

réfléchi au moment de lancer son business model pour le transport multimodal. Également par le biais du conseil consultatif externe constitué voici quelques années par la société. Pourquoi ? « Les idées ne manquent pas dans cette société, mais elles en restaient trop souvent à notre goût à l'état de projets ». Parce que nous hésitions ou parce que nous étions trop pris par la direction opérationnelle. Nos conseillers externes nous obligent à mettre nos idées en pratique et à bien préparer nos dossiers. L'acquisition de Transport De Sauter en 2016 et la décision d'attirer un CEO externe pour cette société en sont un bel exemple. La caisse de résonance que représente notre conseil consultatif externe accélère le processus décisionnel et renforce l'esprit d'entreprise et la force d'innovation de notre société. Et il faut le dire, on en redemande. Notre radar pour les nouvelles opportunités est toujours allumé ! » <

L'importance cruciale du post-calcul

L'outil Nacatrans permet aux sociétés de transport de savoir combien leur rapporte une mission de transport ou un client spécifique. Elles peuvent ainsi ensuite décider en connaissance de cause des activités qu'elles souhaitent exécuter, pour quels clients et à quel prix.

texte : Veerle De Graeve

photo : Snel, Trafuco, Getty images

L'outil Nacatrans, pour « nacalculatie transport », a été développé par le Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), le point de contact du secteur logistique, à la demande de plusieurs petites et moyennes entreprises de transport. Ces sociétés de transport savent à quel point des informations correctes et précises sur les coûts effectifs d'une mission sont essentielles lorsqu'il s'agit de négocier des prix ou un contrat. Elles disposent certes d'une grande quantité de données grâce aux divers systèmes de gestion de transports et ordinateurs de bord, mais ne sont bien souvent pas capables de les convertir en informations pertinentes pour évaluer et procéder à certains ajustements, ce qui est pourtant crucial en période de forte concurrence.

Imputer des frais à une mission de transport lorsqu'un camion transporte une seule et même cargaison d'un point A à un point B est relativement facile. Cela l'est par contre beaucoup moins lorsque ce camion effectue des livraisons pour deux clients et décharge en des endroits différents. À quel client faut-il alors imputer par exemple le coût d'une demi-heure dans les embouteillages entre deux livraisons ?

Le VIL a dans un premier temps

défini une méthodologie : comment attribuer les coûts à différentes missions. Il a été décidé dans ce cas de ne tenir compte que des frais directs d'une mission de transport, à savoir les coûts pour le chauffeur et le camion. De quoi obtenir une idée de la marge brute. Pour être saine, cette marge brute doit être suffisante pour financer les frais indirects, les frais généraux et le bénéfice d'exploitation.

À cela est venu s'ajouter un outil aussi accessible que possible permettant aux sociétés de transport de calculer elles-mêmes si une mission ou un client est rentable ou fait au contraire perdre de l'argent. Il se présente sous la forme d'un tableau de bord avec des feux vert, orange et rouge qui indiquent si les frais liés à une mission sont ou non proportionnels au chiffre d'affaires. Ce calcul donne alors une idée des coûts aux dirigeants et indique où ces coûts peuvent être réduits et où les tarifs sont trop faibles.

Trafuco : « Rester ferme »

La société de transport anversoise Trafuco a été impliquée dès le départ dans le projet Nacatrans et a ensuite développé son propre outil de calcul. Marc Van den Broeck, gérant : « Nous avons échangé des informations et

avons servi de caisse de résonance mutuelle. On sentait par ailleurs la prise de conscience augmenter : il était temps que nous nous défendions ! Il y a tellement de facteurs extérieurs sur lesquels nous n'avons aucune prise mais qui ont un impact important sur nos résultats. Il est impératif de pouvoir parler des frais réels tout comme des opérations inefficaces. » Marc cite quelques chiffres du Vlaams

« Le secteur des transports doit être ferme »

Verkeerscentrum. En Flandre, le nombre d'heures perdues par les camions sur une année représente 5%, avec une pointe à 29% à Anvers (sans tenir compte du mois record de files en novembre). Cela représente une hausse de 50% en Flandre et de 75% à Anvers en trois ans.

Créneaux horaires inefficaces

« Nous faisons littéralement tout pour satisfaire malgré tout nos clients de peur qu'ils n'aillent voir ailleurs. Nous bravons les files, respectons les temps d'attente et même les créneaux horaires les plus inefficaces, ce qui débouche sur des situations absurdes. Un exemple : votre client vous demande d'aller chercher un chargement ADR le jour 1 à Kallo et de le livrer le lendemain à Kallo, à quatre >

HIGHLIGHTS

Disposer d'informations précises sur les coûts est essentiel lorsqu'il s'agit de négocier des prix ou un contrat.

Pouvoir parler du coût réel tout comme des opérations inefficaces est indispensable.





Olivier François est Le Chevalier d'Or 2017

Âgé de 47 ans, Olivier François effectue chaque jour, en tant que chauffeur de la société de transport Van Opdorp, du transport en vrac pour le compte de Total. Quand il quitte son domicile le 2 octobre au matin pour son trajet habituel, il n'a aucune idée de ce qui l'attend ce jour-là ...

texte : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Look



kilomètres à peine. Comme le chargement ADR ne peut pas passer la nuit n'importe où, vous devez l'emmener à votre dépôt – en empruntant le Liefkenshoektunnel – et refaire le chemin inverse le lendemain. Notre conviction intime est qu'une telle mission de transport nous fait perdre de l'argent puisque le coût réel n'est pratiquement jamais

« Le post-calcul est la base pour fixer les prix de demain »

administratives et la méthode de travail pour le client en question et discuter ensuite avec celui-ci. Un client sur dix refuse de payer le surcoût inhérent aux doubles manipulations et aux files. C'est dommage, mais je n'insiste pas. C'est comme dans un mariage : Si vous ne pouvez pas parler sérieusement de ce qui ne va pas avec votre moitié, ça s'arrête là. Neuf clients sur dix comprennent heureusement les facteurs externes que nous devons subir comme transporteurs. »

Snel Transport : « Post-calcul difficile dans la distribution »

La société Snel Logistic Solutions de Deinze avait développé elle-même un modèle de post-calcul, mais trouvait important de le confronter à d'autres méthodes via Nacatrans. « Fixer des règles de calcul pour sa société n'est pas suffisant », explique le gérant Gert Snel. « Imputer des frais à un client, une tournée ou un camion n'est pas ce qu'il y a de plus simple. Surtout dans la distribution. « Que faites-vous par exemple des kilomètres à vide avant et après une tournée ? Est-ce que vous

comptez les kilomètres pour arriver chez le client ou uniquement les kilomètres pour rejoindre le client suivant ? Considérez-vous le temps à l'arrêt comme des frais généraux ou l'attribuez-vous au client ? Chaque méthode a ses avantages et inconvénients et c'est la raison pour laquelle nous trouvons intéressant de découvrir d'autres points de vue avec le projet Nacatrans. Certains éléments de Nacatrans vont également être intégrés dans notre post-calcul. Mais pour cela, nous devons d'abord être capables de retirer les bonnes données de nos systèmes, ce qui demande un peu de préparation. » Selon Gert Snel, le post-calcul est extrêmement important pour toute société de transport. « C'est la base pour fixer les prix de demain. Les prix tiennent compte d'un certain nombre de critères, comme les temps d'attente, le temps de déchargement et le temps de conduite. Mais si un chauffeur a besoin de six heures pour effectuer une tournée alors que vous n'en comptez que cinq, vous roulez à perte pendant une heure. Et c'est précisément ce genre de choses que le post-calcul permet d'identifier pour pouvoir adapter vos offres de prix suivantes. » <

facturé. C'est très compliqué quand on sait que notre tâche est de garantir la continuité de notre entreprise à long terme. Nous avons une responsabilité sociale par rapport à notre personnel. Grâce au post-calcul, vous pouvez chiffrer exactement ce que coûte un transport. Ces informations permettent d'une part d'ajuster le calcul d'une offre et d'autre part de renégocier les prix existants avec les clients. »

Un bon mariage

Et c'est clairement ce qu'a fait Trafuco ces derniers mois. « Notre logiciel collecte toutes les données des ordinateurs de bord, du logiciel de comptabilité et du programme des salaires et les transforme en données claires par client et par tournée. Nous analysons ainsi plus attentivement un ou deux clients chaque semaine. Ces chiffres doivent bien sûr être interprétés avec bon sens, mais ils sont particulièrement intéressants pour évaluer les prix, les formalités



« J'avais bien vu ce matin un caméraman à mon adresse de livraison, mais je pensais qu'il faisait un reportage sur la sécurité dans l'usine. Chaque fois qu'il tournait la caméra vers moi, je me cachais derrière mon camion. » Sous un prétexte quelconque, Olivier est attiré vers la salle de réunion, pour donner soit disant son avis sur le déplacement sécurisé de camions. « Cela ne m'a pas non plus mis la puce à l'oreille car nous en avions discuté quelques semaines auparavant. Mais quand la porte s'ouvre et que vous voyez votre femme à l'intérieur, avec notre directeur, l'ex-Diable Rouge Jan Ceulemans, les gens de TVM et quelques journalistes, vous réalisez tout d'un coup qu'il est trop tard ! Pendant quelques secondes, l'émotion m'a empêché de parler. »

Garder la tête froide

Après s'être remis de ses frayeurs, Olivier s'est senti honoré d'être élu Chevalier d'Or de 2017. « Je n'ai pas eu le moindre accident en 24 ans, dont 18 passés chez Van Opdorp. Attention, j'ai eu affaire à des situations pénibles sur la route. Essayez par exemple de maîtriser votre

camion quand toutes les voitures devant vous dérapent et font des tête-à-queue sur une route enneigée glissante. J'ai eu le réflexe de diriger mon camion en douceur vers la neige et j'ai commencé à freiner peu à peu. Mais cela n'a pas servi à grand-chose. Il faut toujours faire très attention, tenir les autres chauffeurs à l'œil, anticiper, ne pas rouler trop vite et avoir beaucoup de chance. »

Mais une chose est claire : il faut surtout aimer son métier. « Cela fait 22 ans que j'effectue des livraisons à la même entreprise à Virton pour le compte de Total. Les gens de Jindal Films Europe sont devenus mes amis. Et leurs félicitations me font énormément plaisir. »

Les chauffeurs font la différence

Henk Hamelink, directeur de la société de transport Van Opdorp, est fier de son Chevalier d'Or qui est, selon lui, non seulement un excellent chauffeur, mais aussi un collègue consciencieux et très sociable. « Olivier est notre premier Chevalier d'Or en Belgique, le quatorzième en tout pour notre entreprise. Cette

reconnaissance est un honneur pour lui et pour nous car la sécurité est cruciale dans notre organisation. Nous demandons à nos chauffeurs de rouler prudemment. Ce n'est pas grave s'ils arrivent avec cinq minutes de retard. Nous discutons

« Maîtrisez donc votre camion si les voitures devant vous dérapent une route enneigée glissante »

toujours de chaque sinistre avec eux. Nos chauffeurs sont notre capital, il faut bien le comprendre : ils réalisent nos engagements. Si votre société de transport veut survivre avec toute la concurrence étrangère, elle doit impérativement investir dans ses chauffeurs. Ils nous permettent de nous différencier sur le plan de la ponctualité, de la qualité et de la sécurité. »

« Vos chauffeurs sont votre capital »

Grand jour pour la sécurité routière



Le 21 octobre, Anne De Baetzelier et l'invité d'honneur Jan Ceulemans ont rendu hommage au nom du plan de sécurité TVM à un nombre record de Chevaliers de Bronze, d'Argent et d'Or de la Route ; 183 en tout. Ce soir-là, maints chauffeurs, partenaires et employeurs rayonnaient de fierté de n'avoir enregistré aucun sinistre en trois, cinq ou dix ans. Et à juste titre, car la sécurité routière est gagnante avec ces prestigieux résultats.

texte : Veerle De Graeve
photo : Frederick Van Grootel



▲ Il n'y a pas mieux que les collègues pour célébrer l'événement.



◀ Répondre correctement aux questions d'Anne De Baetzelier.



Les Triolettes ▶ apportent une note de gaieté.



Étranges manœuvres sur ▶ le podium ... Le 'Chauffeur' Edmond illustre la façon dont les camionneurs peuvent rester en forme et en bonne santé.



◀ Vif intérêt de la presse pour la remise des médailles de bronze et d'argent.



▲ La naissance de la caméra de tableau de bord, selon Edmond.





◀ Le Chevalier d'Or de la Route 2017, Olivier François, est non seulement un chauffeur prudent, mais aussi un chanteur et un animateur talentueux.

Profiter ► ensemble de la soirée de fête.



▲ Bientôt en photo avec la star du football Jan Ceulemans.



◀ Une femme forte se cache derrière chaque bon chauffeur.

Atout ► convivialité.



▲ Démonstration d'ustensiles.

Renforcement des exigences pour les pneus hiver en Allemagne



L'Allemagne a renforcé sa législation en matière d'utilisation de pneus hiver pour les poids lourds et les bus/cars. Un symbole de flocon de neige doit ainsi désormais figurer sur les pneus hiver et les pneus hiver sont obligatoires sur l'(les) essieu(x) de direction avant. Les amendes pour conduite sans les pneus prescrits ont été revues à la hausse.

Symbole alpin

L'Allemagne exige l'utilisation de pneus hiver dans les conditions suivantes : verglas, neige, neige fondante et formation de glace ou de givre. La loi ne fixe pas de période précise pour l'utilisation de pneus hiver. Les pneus hiver doivent être reconnaissables au symbole alpin, un pictogramme de montagne avec un flocon de neige.

Pneus M+S

Les pneus porteurs uniquement d'une mention M+S pourront encore être utilisés en Allemagne jusqu'au 30 septembre 2024, à condition d'avoir été produits avant le 31 décembre 2017. Il est donc conseillé, à l'achat de nouveaux pneus M+S, de vérifier leur date de production, un code à quatre chiffres sur le côté du pneu. Si celle-ci est postérieure au 31 décembre 2017, le pneu M+S devra arborer un flocon de neige pour encore pouvoir être comme pneu hiver.

Aussi sur les essieux de direction

Actuellement, les pneus hiver sont obligatoires sur tous les essieux pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes. À compter du 1er juillet 2020, les essieux de

direction avant des camions devront aussi être équipés de pneus hiver. Cela pourrait toutefois encore changer, une étude étant actuellement en cours sur la nécessité de pneus hiver sur les essieux de direction. Le résultat pourrait conduire à l'avancement de la date d'entrée en vigueur ou au contraire à la suppression de cette disposition.

Pas de pneus hiver

Les pneus hiver ne sont toujours pas obligatoires pour les remorques. Rien ne change également en ce qui concerne la profondeur des profils. Que ce soit pour les pneus été ou hiver, la profondeur minimale des profils est de 1,6 mm.

Amendes revues à la hausse

Le fait de conduire dans des conditions hivernales avec des pneus ne répondant pas aux prescriptions sera désormais plus lourdement sanctionné en Allemagne. Outre le conducteur (60 €), le propriétaire du véhicule se verra également adresser une amende (75 €). En cas de danger pour les autres usagers de la route, le montant de l'amende pourra être porté à 80 € avec un point de pénalité dans le registre allemand de la circulation.

source : www.tln.nl



En raison d'une demande toujours moins importante, TVM a décidé de ne plus distribuer de grands calendriers muraux cette année.

5

QUESTIONS



À compter du 25 mai 2018, toute société traitant des données à caractère personnel devra se conformer au Règlement général de protection des données ou RGPD. Et même si tous les détails de ce Règlement général sur la protection des données ne sont pas encore connus, TVM s'y prépare activement. Explications avec Eric Brosens.

1 Quel est le but du RGPD ?

Le RGPD vise à améliorer la protection des données à caractère personnel des citoyens européens. Cela concerne les données qui permettent d'identifier une personne. Les règles sont valables non seulement pour les grandes entreprises, mais aussi pour les PME.

2 Quelles seront les obligations imposées aux entreprises ?

Les entreprises ne pourront collecter que les données à caractère personnel nécessaires pour les fins visées et devront expliquer de manière compréhensible aux citoyens le mode de collecte et de traitement des données. Les données ne pourront pas être conservées plus longtemps que nécessaire. Les citoyens pourront par ailleurs transférer leurs données d'un prestataire de services à un autre, par exemple pour changer d'opérateur télécoms. Pour faciliter un tel transfert, les données devront être structurées et disponibles sous forme électronique. Dernière nouveauté, le droit d'être oublié. Les entreprises auront l'obligation d'effacer les données à caractère personnel si la personne en question le demande.

3 Que prévoit le RGPD en cas de fuites de données ?

À moins de démontrer que la fuite ne présente aucun danger pour les données à caractère personnel collectées, les entreprises auront l'obligation de signaler toute fuite de données dans les 72 heures. À défaut, elles s'exposeront à une lourde amende qui pourra atteindre 20 millions d'euros ou 4% du chiffre d'affaires mondial annuel.

4 Que fait TVM dans le cadre du RGPD ?

Nous allons notamment désigner un data protection officer qui sera responsable au sein de notre organisation de contrôler que toutes les données sont conservées, utilisées et partagées dans le respect des règles.

5 Quel sera l'impact du RGPD pour TVM ?

Le RGPD représentera beaucoup de travail pour nous, mais aura aussi des avantages. En tant qu'entreprise active dans le Benelux, nous devons jusqu'à présent tenir compte de plusieurs réglementations en matière de protection des données. Le RGPD apportera un cadre légal unique, valable dans toute l'Europe. Nous ne devons en outre plus signaler le traitement des données à la Commission vie privée comme c'est encore le cas aujourd'hui.

Le problème des réfugiés n'épargne pas notre secteur.

Si la « jungle » de Calais a disparu depuis plus d'un an maintenant, cela ne signifie pas pour autant que la problématique des demandeurs d'asile qui utilisent les camions pour se rendre en Angleterre et des transporteurs confrontés à des frais divers et des chargements refusés a disparu. Bart Van Acker, responsable transport et logistique chez TVM Belgium, nous a accordé un entretien sur le sujet.

texte : Jan Dijkgraaf, réécriture : Veerle De Graeve

photo : Filip Van Look

Tout le monde se réjouit bien sûr de la disparition de la jungle à Calais.

« Mais en réalité, le problème s'est surtout déplacé », explique Bart Van Acker. « Début 2017, le parking le long de la E40 à Drongen a été fermé la nuit. Ensuite, les réfugiés sont apparus un peu plus loin sur le parking de Wetteren, toujours le long de la E40. Ils sont maintenant partout, bien plus loin que Calais. Ils se faufilent dans les camions sur les parkings ou même aux adresses de chargement. Beaucoup de réfugiés sont aussi restés dans les environs de Calais. Suivez les médias et vous entendrez chaque jour de nouveaux développements. La violence à l'égard des chauffeurs ne fait qu'augmenter et l'un d'entre eux a même perdu la vie l'année dernière. »

Le problème n'a pas non plus disparu à Calais. « Notre conseil n'a jamais changé : verrouillez les portes, ne vous arrêtez pas et si vous devez malgré tout faire une pause, faites-le sur un parking surveillé pour qu'ils ne puissent pas s'introduire dans votre camion. Des mesures a priori judicieuses mais qui n'évitent pas les problèmes. Au moment d'accéder à un terrain sécurisé, vous devez faire la file et c'est à ce moment-là qu'ils essaient aussi d'entrer. »

En théorie, c'est donc simple : si les transporteurs font tout ce qu'il faut pour éviter que des illégaux montent « à bord », il n'y aura pas de problème. Nous parlons dans ce cas de vrais bons cadenas, d'un stationnement sur des parkings sécurisés, de trajets bien planifiés, etc. La pratique est hélas bien plus compliquée que la théorie.

Des grands garçons

En réalité, Bart Van Acker plaide pour que toutes les sociétés de transport suivent l'exemple des expérimentés chauffeurs anglais. « Eux, ils ont tout compris. Leurs camions sont totalement verrouillés et

personne ne les approche. Que voit-on donc ? Des passagers clandestins potentiels qui courent derrière les camions et cherchent ceux dans lesquels ils peuvent prendre place facilement. La raison pour laquelle tout le monde ne sécurise pas correctement ses camions est aussi évidente, il s'agit d'une question d'argent. Un bon cadenas peut en effet très vite coûter plusieurs centaines d'euros. Qui est prêt à payer cela ? Et qui paie le parking surveillé ? Cela n'est bien souvent pas compris dans les prix de transport et les marges sont souvent si faibles que les transporteurs se disent : on tente le coup comme d'habitude et on roule. **Si des clandestins parviennent à monter dans le camion et si les contrôleurs en Angleterre voient des traces de pas sur les caisses, c'est mort.** Le destinataire refuse alors le chargement. Celui-ci ne prend aucun risque, notamment en matière de normes HAACP et de sécurité alimentaire. Et le transporteur est alors le dindon de la farce. »

Pari

Bart Van Acker connaît aussi des transporteurs qui font tout leur possible, mais... « qui ont recours à des sous-traitants, souvent d'Europe de l'Est, qui voient ces vingt euros qu'ils ne dépensent pas au parking ou ces quelques centaines d'euros qu'ils ne dépensent pas pour un cadenas supplémentaire comme un bénéfice supplémentaire et qui tentent donc le coup. **Mais en cas de problème, c'est le transporteur qui est responsable.** Et c'est là que se situe selon moi une grande partie du problème. Les sous-traitants ne prennent pas de mesures, le chargement n'est pas bien transporté et refusé uniquement pour cause de traces de pas sur les caisses. Et quand vous vous adressez à l'assureur du sous-traitant, il vous répond : « Ce n'est pas de notre faute, nous n'avons pas

reçu d'instructions, aucun dommage n'a été démontré ». La discussion est alors vite terminée et le transporteur principal se trouve confronté à des dommages et des frais. » Autre problème : les camions avec une bâche. « Chez TVM, nous pouvons le dire : en Angleterre, mieux vaut rouler avec un camion caisson. Mais en Angleterre, bon nombre de déchargements se font aussi sur le côté. Le câble Tir est alors cisailé et vous avez donc des clandestins, avec toutes les conséquences que cela suppose. »

Pas de pardon

Le donneur d'ordre est alors sans pardon. « S'il apparaît que vous ou votre sous-traitant n'avez pas cadenassé la porte, ce sera à vous de rendre des comptes. Et votre donneur d'ordre se souciera pas mal que vous évoquiez la CMR ou un cas de force majeure. Et en tant que premier transporteur, vous serez toujours responsable car vous connaissiez les exigences. »

Une petite note plus positive. Même si des illégaux sont régulièrement extraits des camions, cela a à peine débouché sur des litiges ou sinistres dans le chef de TVM. Bart Van Acker : « Et nous en sommes très heureux. Cela signifie que nos assurés prennent en général suffisamment de mesures de sécurité. TVM donne à ce sujet des conseils de prévention depuis des années. Et nous allons continuer à le faire. Le conseil n'a du reste jamais changé : ne les tentez pas. Et ça marche plutôt bien. Car à Calais comme ailleurs, les réfugiés ne s'attaquent pas aux camions bien sécurisés. Il faut tout faire pour qu'ils vous laissent tranquille. »

Matelas à eau

Le terrain pour les illégaux qui veulent se rendre en Grande-Bretagne s'est donc aujourd'hui déplacé et étendu comme une tache d'huile. Également dans les ports flamands. « C'est le waterbed-effect ou effet



matelas à eau », explique Bart Van Acker. « Et les grands centres de distribution sont également touchés. Les réfugiés s'y faufilent également, trouvent une place entre les palettes et sont relativement bien installés. En cas d'ennuis à votre arrivée en Angleterre, c'est alors à vous de prouver en tant que transporteur que vous n'êtes pas responsable. »

C'était en effet à vous de contrôler le chargement. L'état des marchandises, les quantités font partie de vos

Bart Van Acker : « Il faut faire en sorte qu'ils vous laissent tranquille. »

obligations classiques. Ce n'est qu'en roulant sous scellé (ou en ayant un cadenas avec minuterie électronique) que vous pourrez prouver que votre camion n'a pas été ouvert entre le chargement et le déchargement et qu'aucun illégal éventuel n'a donc pu se faufilet dans votre camion sur le trajet. »

Incorrigibles

« Enfin, soyons honnêtes, il y aura hélas toujours des chauffeurs qui ne pourront

pas s'empêcher d'aller aux toilettes à l'adresse de chargement, de se dégourdir les jambes ou de garer le camion sur le bord de la route pour une petite pause. Malgré toutes vos bonnes intentions, cela pourra alors vous coûter très cher en tant que transporteur. Soyez donc attentif aux personnes que vous employez, sous-traitants compris car les chiffres sont sans pitié et il est dans de nombreux cas question d'une implication interne. Tout le monde n'est pas Chevalier de la Route ! »

Empêchez la cargaison de glisser

Une cargaison qui glisse dans votre camion augmente considérablement le risque d'accident et de dommage. Il est donc nécessaire de sécuriser la cargaison en permanence. La loi prescrit aussi à quelles forces une cargaison doit résister. Les clients, chargeurs, commissionnaires de transport ou commissionnaires expéditeurs sont coresponsables de la sécurité de la cargaison pendant le transport.

texte : Bart Van Acker

photo : Gerlinde Schrijver

Démarrer, amorcer un virage, s'arrêter au feu rouge : le moindre mouvement du camion exerce une grande force sur la cargaison. Sans parler des arrêts d'urgence et des manœuvres d'évitement. Dans tous ces cas, la cargaison risque de se déplacer. C'est valable tant pour les cargaisons légères, que pour les blocs de zinc pesants

Conséquences

Une cargaison qui glisse peut avoir diverses conséquences : du dommage léger subi par la cargaison à un accident grave avec des blessés parce que le camion devient plus difficile à manœuvrer, voire se renverse. Vous encourez en outre une forte amende pour ne pas avoir sécurisé correctement votre cargaison et avoir utilisé des sangles erronées, usées ou non-étiquetées.

CONSEILS POUR SÉCURISER UNE CARGAISON

1. Avant de partir, vérifiez toujours si la cargaison est bien sécurisée.
2. Vérifiez encore une fois pendant de longs trajets si la cargaison ne bouge pas. Les sangles et chaînes peuvent avoir du jeu et ne plus être serrées autour de la cargaison.
3. Utilisez le matériel selon l'usage prévu. N'associez par exemple jamais deux sangles différentes et n'utilisez pas de prolongateur sur un cliquet de sangle.
4. Vérifiez toujours si des exigences spécifiques sont de rigueur en cas de transport de substances dangereuses.
5. N'utilisez pas de sangles endommagées ou qui ne portent plus l'étiquette obligatoire. Pour vous assurer que tous les matériels sont encore valables, vous pouvez les faire contrôler chaque année par un expert.
6. Une formation « Sécurisation de cargaisons » vous donnera des astuces pour sécuriser correctement votre cargaison partout et à tout moment. Les conseillers en prévention de TVM peuvent aider les entreprises de transport à cet égard.

Sécuriser avec des sangles

Vous pouvez sécuriser votre cargaison en la bloquant directement et en l'arrimant. Utilisez pour cela des tapis antidérapants, sangles, chaînes, câbles, protections d'angles et coussins d'air. Comme il serait trop long de passer en revue toutes les possibilités, nous examinerons ici une seule méthode : la sécurisation avec des sangles. Avec cette forme de sécurisation de cargaison,

- il n'est permis d'utiliser que des sangles avec une étiquette fournissant des informations comme la force de traction et de tension maximale conformément à la norme UE 12195/2 ;
- vous devez impérativement connaître le poids de votre cargaison. Cela vous permettra de calculer la force de sécurisation nécessaire conformément à la norme UE 12195/1.



« Une cargaison qui glisse peut avoir de conséquences graves »

Vous pouvez sécuriser votre cargaison avec des sangles :

Arrimage : utilisez pour cela la force la plus basse exercée par le cliquet d'une sangle. La friction entre la plate-forme de chargement et la cargaison augmente de ce fait et la cargaison glissera moins facilement vers le côté, l'avant ou l'arrière. Selon cette méthode, les sangles sont fixées d'un côté de la cargaison sur le véhicule, passent par-dessus la cargaison et sont serrées de l'autre côté. La force restant dans la sangle après le relâchement du cliquet représente la force de tension (STF = Standard Tension Force). Cette valeur, exprimée en daN (décanewton), est indiquée sur l'étiquette de la sangle. Elle permet de calculer la quantité de sangles nécessaires.

Sécurisation directe : il s'agit ici d'une sécurisation avec des sangles qui relient la cargaison directement au véhicule. Utilisez pour cela des points fixes sur une cargaison et la plate-forme de chargement. La valeur indiquée sur l'étiquette de la sangle est la force de traction (LC1), c'est-à-dire la force que la sangle peut absorber en ligne droite. Il est possible de doubler sa valeur en cas de double utilisation de la sangle, par exemple pour encercler la cargaison. Cette valeur est indiquée sous LC2 sur l'étiquette. Dans le cas de la sécurisation directe, la cargaison est maintenue en place par au moins quatre sangles à l'avant, l'arrière et sur les côtés.

Des tapis antidérapants aideront à sécuriser davantage votre cargaison contre les glissements.

HIGHLIGHTS

La sécurisation incorrecte de cargaisons et l'utilisation de sangles usées donnent lieu à de lourdes amendes.

N'associez par exemple jamais deux sangles différentes et n'utilisez pas de prolongateur sur un cliquet de sangle.





Les conséquences de la Loi des sanctions pour TVM

La Loi des sanctions de 1977 provoque très clairement un important surcroît de travail pour TVM Belgium depuis fin 2015. Explications par Mark Massa, manager production.

texte : Jan Dijkgraaf, réécriture : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Look

Ce n'est que fin 2015 que TVM a été très concrètement confronté aux conséquences de la Loi des sanctions. Mark Massa, manager production, était bien entendu au courant de cette loi depuis bien plus longtemps. « La loi date de 1977 et vise à éviter que des moyens financiers ne tombent directement ou non aux mains de parties peu recommandables. Pensez par exemple au blanchiment d'argent ou au financement du terrorisme. Une loi plus que jamais d'actualité par les temps qui courent.

Notre rôle en tant qu'assureurs consiste à veiller à ne pas émettre de police ou indemniser des sinistres en faveur de personnes et/ou entités sous le coup d'une sanction. Un assureur ne peut par exemple pas assurer une cargaison de carburant à destination de l'Iran. Ou indemniser des dommages en faveur d'une organisation ou d'une personne terroriste.

En 2012, De Nederlandsche Bank (DNB), l'organe de surveillance du secteur des assurances aux Pays-Bas, a lancé des « séances de sensibilisation ». « Les informations sur ce que l'on

attend d'un assureur étaient toujours plus nombreuses. En 2015, la DNB s'est penchée sur l'organisation du respect de la Loi des sanctions au niveau des assureurs néerlandais. TVM Nederland a également reçu une visite dans ce cadre. En tant qu'assureur dans le secteur des transports, vous pouvez avoir affaire à un chargement, des flux de transport et des clients figurant sur la liste des sanctions. La DNB voulait donc savoir comment TVM avait intégré le contrôle selon la Loi des sanctions dans ses processus existants et connaître notre politique en matière de sanctions et d'embargos à tous les niveaux de notre organisation et donc également en Belgique. »

« Nous avions déjà mis en place un processus prévoyant un examen régulier de l'ensemble de notre fichier clients par rapport à la liste des personnes sanctionnées, mais cela s'est avéré insuffisant. Tous les nouveaux clients (au moment de la phase d'offre) et paiements d'indemnités doivent être vérifiés au quotidien. Cela demande un processus rigoureux qui empêche dans certains cas de satisfaire directement les clients. »

Pas compliqué

Sur papier, le respect de la Loi des sanctions ne semble pas compliqué : l'UE possède une liste de sanctions reprenant les personnes et organisations avec lesquelles il est interdit de traiter. Il existe aussi un récapitulatif des produits et pays sous embargo.

Dans la pratique, TVM applique une procédure qui demande plus de temps

qu'avant. Cela vaut surtout pour l'examen des prospects et la conclusion de nouveaux contrats. « Ça va assez loin », explique Mark Massa. « En 2015, nous avons acquis un système de screening qui contrôle la liste des sanctions. La DNB n'a en effet qu'une seule exigence : que la procédure de screening soit toujours et correctement appliquée. Et l'assureur est responsable. »

Signaux au vert

Toute relation doit être vérifiée à la demande d'une assurance. Si tous les signaux sont au vert, le processus d'acceptation peut être poursuivi. Le signal passera par exemple au rouge en cas d'impossibilité d'identifier un bénéficiaire effectif (UBO, Ultimate Beneficial Owner). Dans ce cas, un formulaire est envoyé pour être signé par le bénéficiaire effectif. Une fois ce formulaire saisi dans le système de contrôle des sanctions, le contrôle des éventuelles sanctions peut alors avoir lieu. Le signal passera naturellement aussi au rouge si le nom apparaît sur la liste des sanctions.

Compréhension

Mark Massa comprend naturellement la position de la DNB. « Cette loi n'est pas là sans raison. Mais elle a aussi un sérieux impact sur nos processus. Les clients doivent fournir plus d'informations et traiter une demande nous prend plus de temps. J'espère que nos courtiers et nos clients comprennent aussi le fait que TVM respecte rigoureusement la Loi des sanctions. »

Entre nonchalance et arrogance

Ma fille est incroyable ! Elle ne sort jamais sans son gilet fluo. Elle est incollable aussi sur les dangers de l'angle mort. Elle a tout appris à l'école, avec un vrai camion. L'ennuyeux cours théorique sur le code de la route est devenu un cours pratique, avec des tests sur la route et un examen à 12 ans. Plus tard quand elle sera en âge de conduire une voiture, elle sera mieux préparée que nous à notre époque grâce à la nouvelle formation. À la campagne où j'ai appris à conduire, on avait juste un problème quand il s'agissait de croiser une moissonneuse-batteuse. J'étais donc littéralement morte de peur quand j'ai emprunté pour la première fois la E17 un matin à l'heure de pointe en direction d'Anvers. Comment, pour l'amour du ciel, passer à temps de la bande de gauche à la bande de droite pour prendre la sortie Anvers Centre ? Je n'étais clairement pas préparée. J'y suis donc allée au petit bonheur la chance et je remercie encore les chauffeurs qui ont vu le danger venir et m'ont laissé passer !

Soit. Ce que je veux dire par là, c'est que l'éducation routière de nos enfants progresse. Avec plus de pratique et une plus grande sensibilisation aux dangers de la route. C'est bien sûr une bonne chose. Mais à quoi servent les gilets fluo et les examens de vélo si notre génération continue à faire n'importe

« À quoi servent les gilets fluo et les examens de vélo si notre génération continue à faire n'importe quoi sur les routes ? Entre nonchalance et arrogance, comme si rien ne pouvait nous atteindre...
Ce petit billet d'humeur a été pour moi l'occasion de faire plus particulièrement attention pendant une semaine à ce qui m'énerve dans la circulation. Et le Belge est bon pour s'énerver au volant, surtout d'erreurs qu'il commet aussi lui-même. Première source d'énerverment : le camouflage. Permettez-moi de commencer par moi-même. N'imaginez surtout pas que je vais porter un de ces gilets fluo. Les décorations de Noël, c'est fini ; ma veste claire devrait suffire pour être visible. Mais je pense aussi à ce cycliste que j'ai dépassé par une sombre soirée d'hiver dans sa tenue de cycliste tout aussi sombre. On est toujours... noirci par plus noire peau me direz-vous, mais le problème ne se limitait pas au cycliste. Son vélo était ainsi aussi dépourvu de trois attributs essentiels : une sonnette, un phare arrière

et des freins. Oui, oui, des freins. Car comment expliquer autrement qu'il ait traversé subitement le rond-point sous mon nez ?
Source d'énerverment numéro deux : le chauffeur de poids lourd qui passe au rouge en pleine heure de pointe devant les écoles. J'ai par nature beaucoup de respect pour les chauffeurs de poids lourds, mais ce matin-là, je me suis particulièrement énervée. Et j'espère qu'il a été choqué cent fois plus que moi. Encore quelque chose que ma fille a appris ce jour-là : même si le feu est vert, il faut toujours être sur ses gardes.
Source d'énerverment numéro trois : notre accoutumance à la drogue la plus dangereuse qui soit. Les plus accros se reconnaissent facilement : ils roulent en zigzaguant, réagissent brusquement ou pas du tout et restent à l'arrêt quand le feu passe au vert. Seize personnes meurent chaque jour sur les routes européennes à cause de l'utilisation du GSM au volant. L'équivalent d'une classe ! Moi aussi, avant, il m'arrivait d'envoyer des SMS au volant, de vérifier mes mails ou de photographier un beau lever de soleil pour Instagram. Jusqu'à ce qu'un bon ami m'envoie ce message : « si tu continues, cela pourrait bien être ta dernière photo. »
Nos enfants sont souvent bien plus intelligents que nous dans la circulation. Mais ils restent aussi vulnérables. Et avec notre comportement arrogant, nous représentons leur plus grand danger. Il est temps que cela change ! J'ai donc décidé désormais de porter moi aussi un gilet fluo. C'est ma bonne résolution pour 2018. C'est quoi la vôtre ?

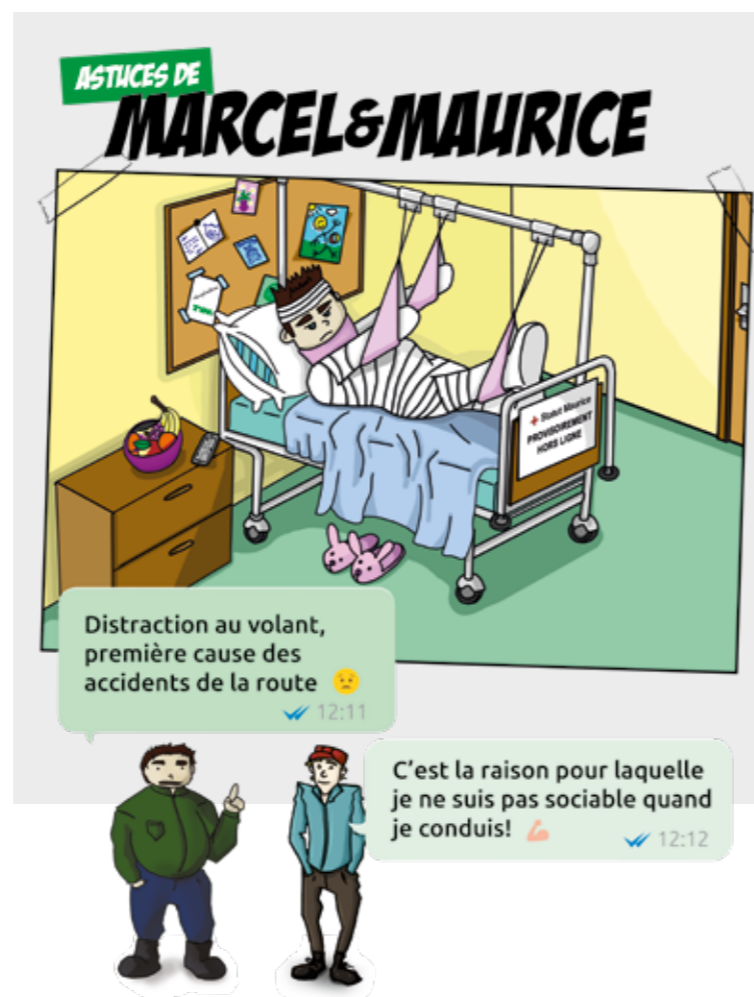
Veerle De Graeve (Gand, 43 ans) est rédactrice professionnelle, chroniqueuse et maman de trois enfants. Aime les longues balades en voiture et les personnes courtoises au volant.



Le smartphone, aussi dangereux que l'alcool

L'utilisation du smartphone dans la circulation agace, mais est particulièrement dangereuse aussi. Envoyer des messages et aller sur les réseaux sociaux multiplie par six le risque d'accident. Et pourtant, nous ne pouvons manifestement pas nous empêcher. TVM sensibilise les chauffeurs professionnels au danger.

texte : Veerle De Graeve
photo : TVM



« Un conducteur ivre n'est pas du tout aussi gravement distrait qu'un chauffeur qui envoie 'vite' un message whatsapp, tweete ou consulte sur son smartphone l'emplacement des radars. » C'est la conclusion de la rédaction d'Autoweek, qui a fait le test sur un terrain fermé avec différents appareils de mesure pour déterminer quelle est l'influence de l'ivresse et de l'utilisation du smartphone sur la conduite. Et ? La personne qui utilise son gsm en voiture n'a pas son regard fixé sur la route les deux tiers du temps. Quelques fois, elle a même regardé l'écran de son téléphone pendant deux à quatre secondes. Pendant ce temps, la voiture parcourt plus de vingt mètres dans la circulation urbaine et des catastrophes peuvent se produire. Une personne qui roule tout en envoyant un sms encourt

vingt fois plus de risques d'avoir un accident. Seize personnes meurent chaque jour sur les routes européennes à cause de l'utilisation du GSM au volant. La conclusion du test est que le téléphone est la 'drogue' la plus dure qui puisse s'utiliser en voiture. « Et peut-être aussi la plus addictive... » Non seulement les automobilistes en sont des adeptes, mais même les cyclistes et les piétons peuvent difficilement se passer de leur gsm aussi. Les 18 à 29 ans semblent les plus accros à leur smartphone dans la circulation. Une grande étude américaine a démontré que dans 68% des cas, le conducteur a été distrait juste avant l'accident. Distrait physiquement, visuellement ou auditivement, mais aussi cognitivement, parce qu'il a dû répartir son attention entre l'usage

du téléphone et la conduite. Et c'est justement à cause de cette distraction cognitive que téléphoner en mains libres est pratiquement aussi dangereux qu'avec le téléphone à la main. Commander le gps, manger,

« Les applis découragent ou empêchent l'utilisation du gsm en voiture, mais la sensibilisation reste nécessaire. »

fumer ou parler avec un passager nous distrait également de la circulation.

Davantage de tête-à-queue
70% des chauffeurs professionnels reconnaissent utiliser (de temps en temps) le smartphone au volant de leur camion, révèle une étude du VIAS (anciennement IBSR). Selon leurs chiffres, de 20 à 25% des accidents seraient dus à l'usage du smartphone pendant la conduite.

Bien que TVM ne puisse pas toujours déterminer, sur la base des dossiers de sinistre, si le conducteur utilisait son smartphone au moment de l'accident, on observe ces derniers temps une augmentation inquiétante des tête-à-queue. Et nous avons malheureusement aussi un certain nombre d'exemples criants d'accidents graves avec des blessés lourds et des décès à cause de l'utilisation du smartphone au volant. Le problème n'est pas tant le gsm de l'entreprise, car c'est souvent un téléphone ordinaire, mais bien le smartphone personnel des chauffeurs.

« TVM constate une augmentation inquiétante des tête-à-queue »

Il existe des applis qui bloquent le smartphone lorsque le chauffeur s'installe au volant de son véhicule. Mais c'est le chauffeur lui-même qui doit installer l'appli. C'est pourquoi la sensibilisation reste essentielle pour une résolution durable du problème. Dans sa dernière campagne de sensibilisation, TVM avertit ses clients des dangers de la distraction au volant. <

Les applis en lutte contre l'usage du gsm en voiture

Il existe toutes sortes d'applications pour décourager ou empêcher l'usage du gsm au volant, comme FreeDrive et le SafeDrivePod. Via un 'drivepad' bluetooth dans la voiture, l'appli FreeDrive s'active automatiquement à chaque déplacement et produit un son désagréable dès que le conducteur prend son smartphone en main, comme lorsqu'il omet de boucler sa ceinture de sécurité. L'appli est destinée aux entreprises qui peuvent parfaitement surveiller via le

système quels collaborateurs utilisent, ou pas, l'application. Le SafeDrivePod est un verrou téléphonique qui bloque l'accès à toutes les applis dès que la voiture roule. Seuls les appels et la navigation mains libres sont possibles. Le smartphone ne peut être à nouveau utilisé que vingt secondes après l'arrêt de la voiture. Lorsque le conducteur désactive l'appli ou le bluetooth, il reçoit un e-mail. L'employeur est également informé de la façon dont ses collaborateurs utilisent le SafeDrivePod.

HIGHLIGHTS

Lorsque vous êtes distrait pendant 2 secondes dans la circulation urbaine, beaucoup de problèmes peuvent se poser.

Chaque jour, 16 personnes meurent en Europe parce qu'elles utilisent leur gsm au volant.

L'usage du téléphone en mains libres est pratiquement aussi dangereux qu'avec l'appareil en main.

Conseils de sécurité d'un ancien transporteur

Marc Van Grootel a toujours un peu de mal quand les médias s'enthousiasment de la diminution du nombre de morts sur les routes. À l'époque au sein de sa propre société et aujourd'hui en tant que conseiller en prévention et gestion des risques chez TVM, il s'efforce toujours de convaincre les sociétés de transport de rester concentrées sur la sécurité routière.

texte : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Loock

« Je me suis inquiété pendant très longtemps de la nonchalance avec laquelle nous traitons le nombre de morts sur les routes, de l'agressivité au volant et de la manière dont quelques cow-boys peuvent ruiner en une fraction de seconde la réputation des bons chauffeurs. Jusqu'à ce que je me rende compte que je pouvais moi-même changer les choses, à commencer dans ma propre société. »

Frictions avec le planificateur

La sécurité en tant que société de transport est d'abord et avant tout une question de volonté et vous devez

signal fort en tant que gérant en disant que la sécurité routière est pour vous une priorité absolue et en faisant preuve de ténacité. Je sais à quel point cela peut être difficile, mais c'est une question de priorités. Je tenais par exemple absolument, dans ma société, à parcourir une fois par trimestre les chiffres des sinistres avec mes deux chauffeurs mentors et évaluer notre politique de prévention. Cela se faisait toujours contre l'avis de notre planificateur parce qu'il était alors privé à ce moment-là de deux de nos meilleurs chauffeurs. Nous avons eu des discussions animées à ce sujet, mais j'ai tenu bon et nous avons même fait appel au besoin à des sous-traitants. C'est le genre de journée qui épuise, mais au moins la sécurité l'emporte ! »

Le temps et l'argent que vous investissez dans la prévention finissent toujours par payer selon

Marc. « Les transporteurs ignorent trop souvent ce que leur coûte vraiment un accident. Les dégâts au camion ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Il faut aussi payer la franchise, remplacer le chauffeur

blesse, adapter les plannings, assurer le suivi administratif du dossier de sinistre et indemniser les dommages indirects pour le client. Un sinistre peut coûter en moyenne 2.500 euros. Avec des marges bénéficiaires de 10 à 25 euros par camion par jour, cela représente vite une centaine de jours avant d'effacer les pertes d'un seul sinistre. Pour peu qu'un camion ait deux accidents dans l'année, il ne vous rapportera absolument rien. La prévention permet donc de limiter les frais. Cela est certes du ressort de vos chauffeurs, mais vous avez aussi votre rôle à jouer : tout dépendra du matériel que vous mettrez à disposition, des formations que vous leur ferez suivre et des missions que vous leur donnerez. »

Pas sans efforts

Avec plus de deux millions de kilomètres au compteur, Marc sait que la sécurité sur la route ne coule pas de source et demande certains efforts. Il a, en son temps, remporté deux fois le Safety Award et obtenu aussi deux fois le label Truck Veilig avec sa propre société de transport. Quels conseils donnerait-il aux transporteurs en matière de sécurité ?

« Je suis toujours content quand je vois des chauffeurs rouler prudemment »

ensuite y travailler à tous les niveaux de votre société sans ménager vos efforts. « Pour commencer, même si vos marges doivent en pâtir et si vous éprouvez des difficultés à trouver de bons chauffeurs, vous donnerez un

HIGHLIGHTS

La sécurité est d'abord et avant tout une question de volonté et vous devez ensuite y travailler à tous les niveaux de votre société sans ménager vos efforts.

Il faut compter en moyenne cent jours avant de récupérer d'un sinistre. Deux sinistres sur une année et c'en est fini de vos bénéfices.

Mettez l'accent sur les chauffeurs prudents : vous ne les félicitez jamais assez. Le bon exemple inspire le bon.



CONSEIL 1

CHAUFFEURS MENTORS

« Faites coacher vos chauffeurs par un parrain ou un mentor. Ils connaissent votre société, votre matériel et vos clients. Ce sont eux qui sont frustrés quand votre équipe a trop d'accidents. Leur implication est très importante pour maintenir la concentration et le contact avec le terrain. Car que vous le vouliez ou non, une grande entreprise ou une entreprise en pleine croissance perd toujours en partie le contact avec ses chauffeurs. Ce n'est pas parce qu'ils vous font un signe du pouce que vous savez exactement comment ils vont. Les mentors sont plus proches des chauffeurs et remarquent bien plus vite quand quelqu'un n'est pas bien dans sa peau et peut donc potentiellement causer un accident. Les mentors sont votre prolongement et votre catalyseur. Ils ressentiront aussi très souvent la reconnaissance que vous leur accorderez comme un véritable honneur. »

CONSEIL 2

IMPLIQUEZ VOS DISPATCHEURS

« Impliquez vos dispatcheurs dans votre politique de prévention. Faites-leur comprendre clairement que la sécurité passe avant tout, même avant les souhaits et les délais des clients. Vos planificateurs font naturellement tout pour satisfaire les clients mais ne se rendent bien

souvent pas compte de la pression qu'ils imposent aux chauffeurs, à quel point cela peut par exemple être stressant quand quelqu'un ne cesse d'insister sur le délai alors que le chauffeur est coincé dans les embouteillages. Invitez vos dispatcheurs à faire l'une ou l'autre tournée avec vos chauffeurs et ils pourront voir tout ce qui se passe au cours d'une tournée. Bon, c'est vrai, vous perdrez du temps et de l'argent ce jour-là, mais vous le récupérez à terme. »

CONSEIL 2

ENCOURAGEMENTS

« Concentrez-vous sur les chauffeurs prudents : vous ne les félicitez jamais assez. Dans ma société, j'affichais toujours de grandes photos des chauffeurs récompensés après les Chevaliers de la Route. Les autres me demandaient alors pourquoi ils n'avaient pas été invités à la cérémonie, pourquoi leur femme n'avait pas reçu un joli bouquet. Je leur expliquais alors ce qu'ils devaient faire pour être de la partie la fois suivante. Motivation garantie ! Je pouvais aussi être très strict : un chauffeur qui avait trois années sans accident mais refusait pertinemment de mettre sa ceinture était interdit de podium. Le bon exemple inspire le bon. »

Éducation et respect

« J'ai commencé comme chauffeur à l'âge de dix-neuf ans dans la société

de mon père. Un jour, j'ai voulu tourner à droite avec mon dix tonnes. Mes roues avant étaient déjà tournées quand un vélomoteur a encore essayé de passer. Ça n'a pas marché et il est tombé sur le trottoir. L'exemple typique de l'angle mort... Les personnes présentes ce jour-là m'ont traité de tous les noms. Et je ne pouvais rien faire. Ils m'ont démolé. J'ai trouvé ça tellement injuste que cet événement est resté gravé à jamais dans ma mémoire. C'est peut-être aussi pour cela que je veux apporter ma contribution à la sensibilisation à l'importance des transports et à l'éducation routière. Dans le cadre du programme de sécurité routière « Veilig op weg » de la fédération professionnelle Transport & Logistiek Vlaanderen, nous avons à ce stade déjà sensibilisé plus de 132.000 enfants dans les écoles sur les dangers de l'angle mort. Quand nous arrivons avec notre camion, je leur demande d'abord pour commencer s'ils savent tout ce qu'il y a précisément dans un tel camion. Personne ne le sait et même les adultes n'ont bien souvent aucune idée de la raison pour laquelle nous circulons. Je veux qu'ils sachent que ce n'est pas pour notre plaisir, mais pour eux. Pour qu'ils reçoivent ce qu'ils ont commandé la veille. Je tiens à rendre hommage à ces chauffeurs qui s'en chargent chaque jour avec prudence. Ils méritent tout notre respect. » <

Gella Vandecaveye: « On est logé à la même enseigne dans les embouteillages »

L'ancienne judoka Gella Vandecaveye n'a pas traîné en chemin pour décrocher son permis de conduire. Ses premières années sur la route n'ont toutefois pas été ses meilleures et son entraîneur Eddy a très vite repris le volant. Ensemble, ils parcouraient encore aujourd'hui plusieurs milliers de kilomètres chaque année. Malgré les files, Gella ne s'énerve pas vite au volant. « C'est parfois bon de s'arrêter un instant dans la vie », plaisante-t-elle.

texte : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Look

Adolescente, Gella avait hâte d'apprendre à conduire : « J'en avais marre de toujours devoir dépendre des autres pour aller à l'entraînement. La théorie et les premiers cours de conduite avec ma maman sur les routes de campagne m'ennuyaient. Tête brûlée comme j'étais, je ne pensais qu'à pouvoir prendre l'autoroute. Mais mon inexpérience et la fatigue liée à mes études et au sport de haut niveau faisaient de moi un véritable danger public.

À un moment donné, j'ai eu trois accidents en six mois. Un seul en tort, c'est vrai, mais quand même ! Après mon titre de championne du monde, je ne savais plus où donner de la tête : je faisais des études en management des communications, je faisais du sport de haut niveau et j'avais aussi de très nombreuses sollicitations publiques. Je n'avais plus de vie, je courais partout. C'était tout simplement trop. C'est alors que mon entraîneur, Eddy Vinckier, a pris le volant pour ne plus jamais me le rendre. C'est d'ailleurs toujours lui qui

roule quand nous faisons la route ensemble. Je me suis donc retrouvé d'un coup avec un chauffeur particulier et j'ai pu me reposer dans la voiture, étudier ou simplement manger mes tartines. »

Bien ensemble sur la route

« Faire la route à deux est toujours agréable. Quand j'étais encore judoka, je m'entraînais souvent en France et aux Pays-Bas et nous faisons en moyenne soixante mille kilomètres par an. On roule encore régulièrement ensemble aujourd'hui. Quand j'ai arrêté le judo, nous avons décidé qu'Eddy m'accompagnerait encore régulièrement. Nous avons un lien très fort, nous avons une confiance aveugle en l'un l'autre et Eddy n'est pas seulement la personne qui défend mes intérêts, mon mentor et ma caisse de résonance. C'est aussi souvent mon chauffeur. Quand je roule moi-même et qu'il fait beau, je mets un peu de musique, le toit ouvert et je me vide la tête. Quand je suis sous pression, je pense à un tas de choses et c'est

naturellement plus sûr dans ce cas de pouvoir confier le volant à quelqu'un d'autre.

L'ancienne judoka est – selon ses propres dires – une fière ambassadrice Volvo et conduit une Volvo XC 60. « En soi, une voiture est pour moi un objet de consommation qui sert à vous amener d'un point a à un point b. Mais si, en plus, elle est confortable et sûre, ça ne gâche rien. Ma voiture a obtenu une très bonne note au crash-test et est aussi spacieuse et très pratique pour emmener des skis ou des vélos. »

Philosophie au volant

« Je ne m'énerve pas au volant, mais je sais aussi m'affirmer quand il le faut et je suis aussi, heureusement, prudente. Quand je dépasse, j'accélère et je ne commence pas à hésiter au beau milieu de ma manœuvre. Tout le monde est nerveux sur la route. Moi j'écoute la musique et j'essaie de faire preuve d'empathie. Tout le monde est logé à la même enseigne dans les

embouteillages. S'énerver ne sert à rien. J'ai beaucoup de respect pour les chauffeurs de poids lourds. Ils travaillent dans des conditions

« Tête brûlée comme j'étais, je ne pensais qu'à pouvoir monter sur l'autoroute. »

difficiles et contribuent au fonctionnement de l'économie. J'imagine ce que cela demande comme efforts, le niveau auquel ils doivent prêter chaque jour. Le parallèle avec le sport de haut niveau est pour moi vite établi. Vous ne m'entendez jamais klaxonner, ça ne sert quand même à rien. Je suis plutôt philosophe à ce niveau-là. Et que dit un philosophe ? Qu'il est important de savoir s'arrêter de temps en temps dans la vie ! Il y a certes des choses plus agréables que d'être coincé dans les embouteillages, mais bon, ça ne me fait pas perdre ma bonne humeur pour autant. » <

Bio

- A commencé le judo à 8 ans.
- A décroché un premier titre mondial en 1993. A remis le couvert en 2001.
- N'a pas été épargnée par les graves blessures, mais est toujours revenue à force de persévérance.
- A remporté une médaille d'argent aux Jeux Olympiques de 1996 à Atlanta et une médaille de bronze aux Jeux de Sydney en 2000.
- A été élue deux fois Sportive de l'année.
- A mis un terme à sa carrière au plus haut à 31 ans et est aujourd'hui active dans les relations publiques et la consultance sportive.

TVM soutient Love2Truck

TVM Belgium est l'heureux partenaire de Love2Truck, la campagne qui met les chauffeurs passionnés par leur métier à l'honneur. En tant qu'assureur attentif à la prévention, nous sommes convaincus qu'un chauffeur de poids lourd passionné est plus attentif, concentré et prudent.

texte : Veerle De Graeve

photo : Love2Truck



Une étude de DKV Europe montre que plus de 80% des chauffeurs de poids lourds interrogés sont particulièrement fiers de leur métier. Une autre étude de Randstad révèle par ailleurs que les travailleurs du secteur des transports sont très satisfaits de leur travail par rapport

« Un chauffeur de poids lourd passionné est plus attentif, concentré et prudent »

aux travailleurs d'autres secteurs. Un sentiment positif qui ne correspond pas vraiment à l'image qu'a le secteur des transports aux yeux du monde extérieur.

Inspirer

Neuf partenaires, dont TVM, ont donc décidé de soutenir la campagne

Love2Truck. Cette campagne entend rechercher activement les chauffeurs fiers de leur métier et publier leurs récits passionnés. Qui sont-ils ? Que font-ils ? Et surtout, pourquoi sont-ils aussi passionnés par leur métier ? Ces récits visent non seulement à améliorer l'image du secteur des transports mais aussi à sensibiliser le public à la profession de chauffeur de poids lourd. Le secteur manque en effet cruellement de chauffeurs de poids lourds, à tel point que la profession fait partie depuis plusieurs années déjà des métiers en pénurie. Le manque de chauffeurs freine la croissance des sociétés de transport belges.

Sécurité

Les chauffeurs de poids lourds sont encouragés à s'inscrire et à motiver leur participation avec un récit aussi authentique que possible de leur passion pour leur métier. Trois chauffeurs de poids lourds motivés

représentent d'ores et déjà le visage de la campagne : Danny Das, de Withofs Transport, Omer Uzun, de Van Moer Transport, et Griet Aerts, de Meers Transport. À travers ces trois visages, les initiateurs de la campagne entendent souligner que celle-ci est ouverte à tout le monde dans le secteur belge des transports.

Le récit le plus passionné sera désigné le 2 juin. Le vainqueur sera élu sur la base de la puissance de son récit et du nombre de voix récoltées. L'évaluation tiendra également compte des efforts fournis par le chauffeur en matière de sécurité.

Pourquoi TVM ?

TVM est très heureux d'apporter sa collaboration à la campagne Love2Truck. Frank Van Nueten, directeur général : « Le manque de chauffeurs de poids lourds revient quotidiennement dans les discussions que nous avons avec les sociétés de transport. Il nous semblait donc logique d'apporter notre

contribution pour présenter les chauffeurs de poids lourds sous un jour positif et aider à combler le manque de chauffeurs. TVM Belgium est fier de participer à cette campagne qui met à l'honneur les chauffeurs passionnés par ce difficile métier. Notre soutien à cette campagne est motivé par notre volonté d'améliorer la sécurité sur les routes du Benelux. Nous sommes en effet convaincus qu'un chauffeur passionné est plus attentif, concentré et prudent et peut représenter un exemple pour les futurs chauffeurs. »

Participation

Les chauffeurs peuvent se porter candidats sur le site www.love2truck.be, et récolter des voix jusqu'au 31 mars. Cinq finalistes seront retenus parmi tous les envois. Les votes du public détermineront le vainqueur entre le 15 avril et le 31 mai 2018. Le nom du vainqueur sera dévoilé le samedi 2 juin à l'occasion du salon « We are Transport ». <

HIGHLIGHTS

« Le manque de chauffeurs freine la croissance des sociétés de transport belges. »

« Plus de 80% des chauffeurs de poids lourds sont particulièrement fiers de leur métier. »

« Améliorer l'image du secteur des transports et sensibiliser le public à la profession de chauffeur de poids lourd. »

Vous êtes vous-même chauffeur de poids lourd ou connaissez un chauffeur passionné par son métier et qui a un beau récit à raconter ? Déposez alors une candidature sur www.love2truck.be

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



QUI EST LE CHAUFFEUR DE POIDS LOURD LE PLUS PASSIONNÉ DE BELGIQUE ?

PORTEZ-VOUS CANDIDAT !



Plusieurs acteurs majeurs du transport routier belge partent à la recherche du chauffeur routier le plus passionné par son métier. Pour y arriver, ils lancent une grande campagne appelée 'Love2Truck' sur les réseaux sociaux et le nouveau site internet dédié www.love2truck.be.

Êtes-vous un chauffeur routier belge et fier de votre travail? Inscrivez-vous avant le 31 mars et motivez votre candidature au travers d'un texte expliquant, sur un ton aussi authentique que possible, la passion que vous éprouvez pour votre travail. Parmi toutes ces histoires sera choisi le 2 juin prochain le chauffeur le plus passionné de Belgique. La campagne a été conçue pour attirer autant de chauffeurs motivés que possible.

POURQUOI ÊTES-VOUS SI PASSIONNÉ PAR VOTRE JOB ?

INSCRIVEZ-VOUS SUR

WWW.LOVE2TRUCK.BE

La campagne est initiée par



< GO4 LOGISTICS >



randstad



Suivo
Connecting your business

