

TVM ACTUEL



Jo Van Moer Van Moer Logistics

Pas peur de prendre des risques

PLUS



Werner De Dobbeleer:
« Pourquoi acceptons-nous que des personnes meurent sur la route ? »



Lieven Brabanders:
« L'équipe TVM en charge des sinistres est totalement dédiée au transport »



Wim Dekeyser:
« Les transporteurs fantômes commettent des vols assis à leurs bureaux »



6

Pas peur de prendre des risques

Le bleu roi de Van Moer Logistics est visible partout dans le port, sur la route, sur les rails et sur l'eau. « Notre expansion est rarement orchestrée avec précision. Et notre croissance s'effectue cahin-caha. »



10

EN SÉCURITÉ SUR LA ROUTE ÉDITION 18

La campagne pour la sécurité routière de TLV fait pour la 18e fois la tournée des écoles primaires pour sensibiliser les élèves aux dangers de l'angle mort.



20

DEKEYSER, À PROPOS DU VOL ET DE LA FRAUDE DANS LE CADRE DES TRANSPORTS

Les transporteurs fantômes commettent des vols assis à leurs bureaux. Les bourses de fret numériques leur facilitent encore la vie.

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 | Berchemstadionstraat 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





20
LES CHEVAUX DE TRAIT DE LA FORMULE I
 Découvrez les truckies de Mercedes.



4 22
SOUVENIRS
 Kintrans : du transport de fleurs au transport automobile

WERNER DE DOBBELEER DE LA VSV

La VSV encourage les transporteurs et les chauffeurs de camion à adopter le 'mode auto' sur la route, et à rester attentif au trafic routier.

AVANT-PROPOS
 DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



L'année est pratiquement terminée, et elle a été chargée pour notre secteur. Ça marche très bien pour beaucoup de nos clients, tout comme pour TVM. Mais la réussite n'arrive pas toute seule.

C'est ce que nous apprend le récit sincère et passionnant de Jo Van Moer dans ce numéro. Il explique parfaitement bien qu'en cette période difficile, une entreprise de transport a besoin d'une bonne dose d'audace et fait parfois face à de douloureux revers.

En 2018, nous avons à nouveau mis beaucoup sur la sécurité routière. Aucun chauffeur professionnel assuré chez TVM ne peut encore être impliqué dans un accident mortel à terme. Les Chevaliers de bronze, d'argent et d'or prouvent que c'est possible cette année aussi.

Selon le principe 'on n'oublie jamais ce que l'on a appris en étant jeune', TVM soutient la campagne En sécurité sur la route, qui fait cette année pour la 18e fois la tournée des écoles primaires pour apprendre aux enfants à rester éloignés des zones de danger d'un camion. Un événement enrichissant et impressionnant – ce n'est pas tous les jours qu'un camion vient stationner dans la cour de récréation – dont on peut espérer qu'il aidera les enfants à adopter un comportement sûr dans la circulation.

Les transporteurs professionnels doivent rester vigilants aussi. Ils doivent prendre encore davantage conscience des dangers de l'utilisation du smartphone au volant. C'est pourquoi TVM est également partenaire de la campagne 'Beloofd' (Promis) de la VSV. Elle aide les entreprises et motive les chauffeurs à adopter le mode auto quand ils conduisent et à garder leur attention focalisée sur la circulation. Une attention que nous devons tous avoir pour les chargements transportés. Et lorsque le transport de ces chargements est réglé via des bourses de fret numériques, une très grande vigilance pour les fake carriers est de mise.

Tous ces défis, nous les relèverons l'année prochaine avec nos clients aussi, pour nous développer ensemble et rendre la circulation un peu plus sûre en même temps. Je vous souhaite une fin d'année agréable et sereine, avec votre famille et vos amis, et un bon démarrage en 2019.

Frank Van Nueten,
 Directeur général

ACTUALITÉS TVM



13
CHEVALIER D'OR 2018
WERNER GEENS

Il a 55 ans et transporte des fruits et légumes dans tout le Benelux, pour sa propre entreprise GP Trans.



15
CHEVALIERS DE LA ROUTE
 « C'est dans la vie ordinaire qu'on trouve souvent les plus grands héros. » TVM a adoubé 100 Chevaliers de bronze, 46 d'argent et 9 d'or.



16
UN SERVICE SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE SINISTRE

Un règlement correct et rapide des sinistres grâce à notre expertise d'assureur de niche et à l'implication de nos collaborateurs.



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.

Le mode auto pour les chauffeurs de camions et les entreprises de transport

Cette année a débuté une campagne 'Beloofd!' (Promis), articulée autour de l'utilisation du gsm au volant, destinée tout spécialement aux entreprises de transport et aux chauffeurs. « Parce que l'utilisation du smartphone est également un grand problème dans les camions », explique Werner De Dobbeleer, porte-parole de la Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

texte : Veerle De Graeve

photo : Daan Degroote



Plus tôt cette année, la VSV a lancé une campagne de sensibilisation **Beloofd!** (Promis), articulée autour de l'utilisation du gsm au volant. Les automobilistes ont reçu des conseils pour se mettre en 'mode auto' quand ils conduisent et focaliser toute leur attention sur la circulation. Si huit automobilistes sur dix considèrent que l'usage du smartphone au volant pose problème, trois sur quatre le font quand même. Un sur trois le fait même souvent, voire très souvent. « Nous comprenons bien qu'il est quasiment impossible de ne pas emporter son téléphone dans la voiture », explique Werner De Dobbeleer. « C'est pourquoi la campagne s'articule autour de l'usage responsable du gsm en voiture. Les automobilistes peuvent choisir un

« Nous n'acceptons pas qu'il y ait des personnes qui meurent dans des accidents de train et d'avion, alors pourquoi le ferions-nous quand il s'agit du trafic automobile ? »

'mode auto' qui correspond le mieux à leur propre usage du smartphone. » 1. Gsm hors de portée ; 2. Gsm en mode 'ne pas déranger', qui empêche les messages entrants, ne laissant passer que les appels de vos favoris ; 3. Gsm sur silencieux afin de ne pas être dérangé par les messages entrants, tout en continuant d'utiliser le gps et d'écouter la musique ; 4. Gsm en mains libres via le carkit afin que vous puissiez téléphoner en cas de nécessité, mais en gardant les mains sur le volant et les yeux sur la route.

Suite de la campagne **Truckveilig (Sécurité en camion)**

Bien qu'il n'y ait pas de chiffres spécifiques concernant l'utilisation du smartphone dans les camions, de nombreuses études révèlent que c'est un problème pour les chauffeurs de camion aussi de ne pas se laisser distraire par leur gsm. « Une personne qui utilise son téléphone au volant, tant en mains libres qu'avec le gsm en mains, encourt quatre fois plus de risques d'avoir un accident. Une personne qui lit des SMS, en rédige et en envoie voit ce risque multiplié par six. Les chauffeurs professionnels qui en font de même ont 23 fois plus de chances d'être impliqués dans un accident ou quasi-accident. Et enfin, il est démontré que la distraction joue un rôle dans 23 % des accidents et quasi-accidents. » C'est pour toutes ces

raisons que la VSV a choisi de sensibiliser les chauffeurs de camions et les transporteurs aussi via une déclinaison de la campagne 'mode auto'. TVM est partenaire de cette initiative.

« La campagne fait suite à notre action **Truckveilig (Sécurité en camion)** avec laquelle nous avons attiré l'attention sur une thématique très large ces dernières années. Une centaine d'entreprises de transport ont signé la charte **Truckveilig** et ont fait en sorte d'établir des plannings réalistes, de faire travailler des chauffeurs bien reposés, avec un mode de vie

sain, etc. Maintenant, nous articulons les campagnes autour de thèmes concrets. Nous voulons ainsi atteindre les entreprises de transport plus petites aussi, et les automobilistes qui conduisent leurs propres véhicules. »

Beloofd! (Promis)

« Tout comme les automobilistes, les chauffeurs professionnels et leurs employeurs sont disposés à adopter une attitude plus sûre dans la circulation. Avec la campagne **Beloofd! (Promis)**, nous les aidons à

en faire la promesse solennelle et à joindre le geste à la parole. » Les collègues ambassadeurs donnent aux chauffeurs davantage d'explications sur le mode auto qui leur convient. Ils peuvent également partager leur choix et leur promesse via les réseaux sociaux et même une affiche personnalisée, une bannière Facebook ou un message.

Les employeurs peuvent également partager leur promesse via les réseaux sociaux. Des figures de proue du secteur encouragent d'autres entreprises à mobiliser leurs chauffeurs. Des packages de communication sont disponibles pour les entreprises de transport, qui peuvent s'abonner à une lettre d'information avec des conseils et astuces.

Un objectif ambitieux

Maximum 200 victimes mortelles de la route pour 2020, c'est l'objectif de la Flandre. Des nombreuses initiatives sont prises dans le reste de l'Europe aussi pour rendre la circulation plus sûre. Werner De Dobbeleer : « Tous les regards sont tournés dans la même direction pour ce qui concerne ce thème social important. Nous n'acceptons pas qu'il y ait des personnes qui meurent dans des accidents de train et d'avion, alors pourquoi le ferions-nous quand il s'agit du trafic automobile ? L'objectif est ambitieux, mais à notre portée. Entre 2000 et 2010, le nombre de morts a diminué de moitié et nous l'avons encore divisé par deux ces dix dernières années. Nous avons maintenant besoin d'une diminution de 12 % à 13 % pour ramener le nombre de victimes mortelles de la route à maximum 200 pour 2020. Pour ce qui concerne le nombre global d'accidents avec des camions, on observe une légère amélioration ces dernières années, mais le nombre d'accidents mortels avec des camions n'a pas encore clairement diminué. Avec une campagne très ciblée consacrée à l'utilisation du gsm dans les camions, nous voulons sensibiliser les 6.000 entreprises de transport de Flandre et les encourager à franchir l'étape suivante vers un transport routier plus sûr. » <

Pas peur de prendre des risques

Rien ne semble pouvoir arrêter Van Moer Logistics, l'entreprise de Zwijndrecht. Le bleu roi de l'entreprise est visible partout dans le port, sur la route, sur les rails et sur l'eau. « Notre expansion est rarement orchestrée avec précision. Et notre croissance s'effectue cahin-caha. » Jo Van Moer, à propos d'audace et de prise de risques.

texte : Veerle De Graeve

photo : Van Moer Logistics



Je viens d'une petite famille d'agriculteurs, j'ai appris à souder à l'école et mon rêve était d'entrer dans l'entreprise familiale avec mon grand frère. Mais mon père n'y était pas favorable : selon lui, cela ne donnerait que des disputes. Alors j'ai acheté deux vieux camions, dont

« Nous nous sommes développés en faisant exactement ce dont nos clients avaient besoin »

j'ai utilisé les pièces pour en construire un seul, en bon état, et je me suis lancé dans le transport pour des clients des environs. J'ai rencontré ma future femme, Anne Verstraeten, au guichet de Riga Natie. Très vite elle a commencé à rechercher de nouveaux clients pour notre affaire, surtout des entreprises d'expédition. Et depuis lors, nous ne nous sommes jamais arrêtés : nouveaux clients, nouvelles activités, nouvelles opportunités. Elle est encore plus 'acharnée' que moi. »

Grandir avec les clients

Grâce à la situation de son entreprise, Jo Van Moer a profité de l'extension du port sur la Rive gauche. Il a construit des magasins, s'est lancé dans le chargement et le déchargement, le nettoyage, le transport de marchandises dangereuses par la route, etc. Aujourd'hui, l'entreprise est incontournable dans le port d'Anvers, mais Jo a consacré beaucoup de temps et d'énergie pour gagner la confiance du petit monde portuaire très fermé. « J'ai appris à connaître parfaitement le fonctionnement des nations et de la douane et investi beaucoup de temps dans le développement d'un réseau. Nous avons toujours été extrêmement flexibles, ce qui nous a aidés. Ce qui était très différent de ce à quoi le monde portuaire, avec son organisation stricte, était habitué. »

Notre expansion n'était pas basée sur un plan bien défini, mais sur une stratégie claire. Van Moer Logistics a toujours cherché à répondre parfaitement aux besoins de ses clients. Nous avons fait exactement ce que les clients nous demandaient. « Nous jouissons d'une grande confiance

pour pouvoir grandir avec nos clients en tant que prestataire de services logistiques. Et tout cela a ouvert de nouvelles opportunités. Lorsqu'en 1998 l'un de nos clients nous a demandé un embranchement ferroviaire particulier qu'il était impossible de réaliser dans nos magasins de Tamise, à l'époque, nous en avons ouvert d'autres, à Kallo, avec un embranchement. C'est ainsi qu'est née l'activité Van Moer Rail, qui a également attiré l'attention d'Arcelor Mittal un peu plus tard. Nous avons débuté nos activités de nettoyage pour répondre à la demande d'un client qui ne savait plus quoi faire avec les réservoirs revenant sales. Très vite, nous avons dû nous étendre ailleurs, notre installation étant devenue trop petite. Lorsqu'Umicore a dû passer au transport modal, l'entreprise a pensé à nos bateaux de navigation intérieure qu'elle voyait passer chaque jour depuis notre terminal de Vilvoorde et s'est adressée à nous pour déployer et organiser ses lignes logistiques multimodales. Au début, nous avons loué les bateaux et leur équipage, plus tard nous les avons pris en gestion propre. L'année prochaine sera livré notre cinquième bateau. Quand l'entreprise Ineos s'est mise en quête

HIGHLIGHTS

Van Moer Logistics occupe un peu moins de 1.300 personnes. L'entreprise travaille pour des clients comme Delhaize, BASF, Indaver, Umicore, Caterpillar.

Van Moer Logistics possède 22 sites, 400.000 m² de magasins, 10 ateliers de nettoyage, 420 camions, 5 bateaux fluviaux et réalise chaque année un chiffre d'affaires de plus de 160 millions d'euros.

L'entreprise est active dans le transport routier, le transport multimodal, l'entreposage et la manutention de produits dans les magasins et de réservoirs.



Jo Van Moer,
propriétaire de Van Moer Logistics



d'une bonne alternative pour le chargement just-in-time, ce qui devenait de plus en plus difficile parce que les chauffeurs n'arrivaient tout simplement pas à temps, nous avons installé sur son site un hub où travaillent maintenant 25 de nos collaborateurs. Les transporteurs y déposent leur conteneur à l'avance, nous le chargeons just-in-time et le transporteur n'a plus qu'à en prendre livraison. »

Jo Van Moer a toujours continué à conduire le camion lui-même. « Ça doit vrombir sous mes fesses. Les chauffeurs rigolent du patron quand j'effectue moi-même un transport le samedi. Mais ils apprécient aussi. Cela

« Ça doit vrombir sous mes fesses »

m'aide aussi pour l'achat de matériel et à rester proche des clients. Lorsque je suis à table avec une chaîne de supermarchés, je suis bien placé pour expliquer à quel point il est dangereux de faire marche-arrière avec un camion sur les parkings tandis que des clients y poussent leur chariot. Je connais les problèmes de nos clients et je peux les aider à les résoudre. Ce

bon contact et cette réflexion avec les clients sont absolument indispensables. Car ils sont payants. Cette année, je dois leur expliquer que nos prix vont augmenter de 10 à 15%, à cause de la hausse des coûts. La plupart des clients nous suivent. Ils se rendent compte peu à peu que le transport devient plus difficile et coûteux. C'est une préoccupation croissante pour eux de continuer à envoyer leurs produits jusque chez leurs clients. »

Prendre des risques et aller dans le mur

Jo Van Moer admet qu'il prend parfois beaucoup de risques. Et que de temps en temps, ça dérape fameusement. En 1997, un incendie a complètement détruit les bureaux, les magasins et l'habitation privée de Jo Van Moer. Il a vécu pendant des mois dans une caravane avec sa famille. « L'assureur est venu nous dire que nous devions nous préparer à voir la fin de notre affaire. Ce qui a produit l'effet inverse sur mon épouse et moi-même : faire une croix dessus ? Jamais de la vie ! En 2008, alors que nous venions d'emménager dans nos nouveaux locaux, le long de l'E34 et d'investir 24 millions d'euros dans l'affaire, a éclaté la crise économique. Notre chiffre d'affaires a chuté de 40%, trente

nouveaux camions se sont retrouvés au chômage sur le site et les banques ont exigé une augmentation de capital. J'ai dû rembourser 2,5 millions d'euros anticipativement et j'ai pensé que nous avions tout perdu. Pendant ce temps-là, un grand acteur logistique me harcelait pour que je vende tout. Il est arrivé plusieurs fois que je vienne en voiture devant notre entreprise, la nuit, sans pouvoir m'arrêter de pleurer. Pendant deux ans, j'ai appelé les clients pour obtenir des acomptes. Nous avons vendu notre nouvelle maison pour tout mettre dans l'affaire. Nos concurrents se frottaient les mains. »

Mais Jo Van Moer a découvert qu'il y a une lumière au bout du tunnel, même dans les crises les plus profondes. Un client a ainsi versé un demi-million sur le compte de l'entreprise, en guise d'acompte, pour remercier Van Moer de lui avoir permis de se développer. Volvo a accepté d'annuler les commandes de camions, mais pas DAF. « Alors, lorsque DAF a frappé à notre porte, plus tard, pour le renouvellement de notre parc de camions, nous ne lui avons pas ouvert et avons choisi de travailler seulement avec Volvo. Et Willy Naessens, qui avait également connu de grandes difficultés dans le passé avec son entreprise, est devenu le soutien de Jo Van Moer. « Quand

j'étais au fond du gouffre, j'allais manger des œufs et du lard le matin chez Willy et Marie-Jeanne. J'y arrivais totalement à plat et je repartais quelques heures plus tard au bureau complètement regonflé. »

Mais la crise a aussi été cathartique dans un certain sens. « Nos investissements juste avant la crise ont lourdement hypothéqué notre entreprise. Mais lorsque l'économie s'est reprise, Jo Van Moer se trouvait en pole position pour se relancer dans la course, alors que de nombreux concurrents avaient reporté leurs investissements. Au début de la crise, ma banque m'a prévenu que des temps difficiles s'annonçaient et m'a conseillé de bien m'entourer. Nous avons alors mis en place pour la première fois une structure professionnelle pour notre entreprise, avec un conseil consultatif, un CEO, un CFO et un HR manager. Dans le passé, je n'avais jamais hésité non plus à recruter des personnes plus compétentes que moi. Je me souviens d'un client qui faisait de l'import-export. Je n'y connaissais rien et il y avait en outre un problème de langue. Nous avons alors eu une grande discussion avec ma femme concernant le recrutement d'un collaborateur coûteux pouvant nous aider. C'est ce que nous avons fait à final et cela a été payant. »

Voir ce que l'avenir nous réserve

Dans l'entreprise, Jo Van Moer s'occupe surtout du développement multimodal, de la stratégie et des acquisitions. L'année dernière, l'entreprise a pris une participation dans le terminal ATO sur la rive droite et a ainsi un quai pour la première fois. Cette année, Van Moer a repris le spécialiste ADR KVG-Trans et a ouvert un hub de nuit à Arendonk, où les



conteneurs et les semi-remorques sont chargés en dehors des heures de pointe, et rejoignent les terminaux portuaires et les supermarchés pendant la nuit. Cela permet d'éviter les files et les longues attentes et de garantir un service 24/5.

On ne sait pas encore ce que l'avenir nous réserve. Dans le passé, l'expansion s'est souvent déroulée sans plan établi. « Mais il est clair que nous devons faire quelques choix importants, pour notre entreprise et pour notre vie privée. C'est un défi de garder la mainmise sur certaines choses et de lâcher prise sur d'autres en même temps dans une entreprise en plein développement.

Actuellement, nous n'aurons pas de successeurs familiaux. Mon fils aîné Jens préfère rester chauffeur dans notre entreprise et le plus jeune, Brent, met actuellement toute son ambition dans sa carrière cycliste. » Brent Van Moer a récemment gagné la médaille d'argent au Championnat du monde contre-la-montre Espoirs.

« Il aimerait entrer dans l'entreprise plus tard, mais je ne sais pas si j'en ai envie. Ce n'est pas un cadeau d'entrer dans l'entreprise de ses parents et le secteur est lourd et difficile. Nous avons des difficultés à trouver des gens motivés et les coûts des formations, des assurances des chargements, la réglementation, etc. deviennent de plus en plus durs. »

Mais entre-temps, Van Moer Logistics continue de saisir les opportunités qui se présentent. Jo veille très strictement à ne pas devenir trop dépendant d'un ou de quelques clients et à ce que son entreprise soit très reconnaissable, toujours et partout. Le bleu de Van Moer est partout : sur les camions, mais aussi les chariots élévateurs, les drapeaux, les bateaux et les conteneurs. « Notre marketing coûte pas mal d'argent, mais je suis convaincu qu'il en rapporte aussi. » Le transport reste toujours le ciment qui fixe les briques de son entreprise. « Le transport multimodal, car c'est l'avenir. » <



En sécurité sur la route en est à sa 18e édition

La campagne 'En sécurité sur la route' de Transport & Logistiek Vlaanderen (TLV) a repris du service au début de cette année scolaire. Le chauffeur Erik Scharmin a également pris la route pour apprendre aux enfants à rester éloignés des zones de danger d'un camion.

texte : Veerle De Graeve

photo : Frederick Van Grootel



HIGHLIGHTS

En sécurité sur la route : théorie, film et angle mort dans la pratique avec un camion sur la cour de récréation.

La campagne 'En sécurité sur la route' en est à sa 18e année scolaire, avec le soutien de Volvo, Van Hool, Randstad, BP et TVM.

134.928 élèves de 1.838 écoles ont découvert les dangers de l'angle mort ces dernières années.

C

est impressionnant, un tel camion dans une cour de récréation. Les enfants de l'école primaire De Wassenaar à Varsenare circulent autour avec curiosité, étudient chaque détail et posent des questions très directes au chauffeur. « Est-ce que je pourrai rouler avec vous ? » La police a-t-elle déjà découvert des personnes cachées dans votre camion ? » Mais aussi : « Avez-vous déjà écrasé quelqu'un ? »

Erik a répondu à toutes les questions avec patience. Il a 43 ans, est chauffeur et travaille pour Gheeraert Transport. Selon ses propres dires, il est souvent sollicité pour des missions 'compliquées'. Des adresses difficiles à trouver ou des trajets avec beaucoup de détourne-



vite à les captiver. Surtout quand ils peuvent monter chacun à leur tour dans la cabine. Leurs amis se tiennent devant le camion et à droite de celui-ci.

Et c'est alors qu'ils en prennent conscience : ils ne les voient PAS ! Encore un pas de côté ou vers l'avant, en s'éloignant du camion, mais il n'y a toujours rien à voir... C'est seulement quand les amis sont à distance de sécurité, qu'ils peuvent se faire des signes. Et c'est ainsi que les enfants commencent à se demander à

« C'est tellement bizarre que le chauffeur ne puisse pas nous voir »

quelles distances ils doivent se tenir

pour être vus. « Si vous êtes à vélo ou à pied, restez derrière le camion », répète Erik à plusieurs reprises. <

ments. « Je me débrouille », dit Erik. C'est ce qu'on peut observer dans la cour de récréation aussi. Les enfants sont déchaînés, mais Erik arrive très



En sécurité sur la route, avec le soutien de TVM

Pour la 18^e fois déjà. Elle leur apprend comment rester en sécurité dans le trafic en présence de camions. Avec une attention toute particulière prêtée aux zones de danger. La campagne est organisée en partenariat avec des entreprises de transport bénévoles et leurs chauffeurs, les administrations des communes et villes, les zones de police et les Rotaryclubs. Elle est sponsorisée par Volvo Trucks Belgium, Van

Hool, Randstad, BP et TVM. « Cette sponsorship cadre parfaitement dans notre volonté d'améliorer la sécurité routière », explique le directeur général de TVM, Frank Van Nueten. « TVM poursuit cet objectif depuis des années, via la prévention des sinistres et la gestion des risques chez nos clients. »

1.838 écoles | 134.928 élèves

Les conseils que les enfants reçoivent d'Erik dans la cour de récréation, ils les ont vus aussi dans une vidéo avec Marijn Devalck, alias Balthazar Boma. Les enfants sont chargés d'une mission aussi. « Demandez à maman et papa de répondre également aux questions », dit Erik. « Toute personne qui a son permis de conduire devrait monter au moins une fois dans un camion pour prendre conscience des dangers. » « La répétition est tellement importante », explique mademoiselle Ingrid Standaert, de la 5C. « Nos élèves plus âgés iront bientôt à vélo dans le secondaire. Nous voulons les préparer au

mieux. C'est pourquoi notre école était demandeuse de cette initiative. Un chauffeur qui vient expliquer les choses, cela fait davantage impression que quand c'est la maîtresse. Avec un vrai camion, les choses sont beaucoup plus claires pour les enfants. Lors de la journée de la sécurité routière, organisée plus tard durant l'année scolaire, la police reviendra encore une fois sur cette problématique. Nous-mêmes partons nous promener aussi souvent que possible à vélo. C'est un moment de stress pour les professeurs, mais très utile pour apprendre aux élèves à adopter une bonne attitude à vélo. »

« Tant de miroirs, et le chauffeur ne nous voit pas toujours », s'exclament Jules et Matteo avec étonnement. « Nous devons donc faire très attention. Garder le contact visuel et rester derrière le camion. »



Fran, Josephine et Ise sont en cinquième. « C'est tellement bizarre que le chauffeur ne puisse pas nous voir », disent-ils. « Nous l'ignorions. Mais nous savions qu'un camion pouvait être très dangereux. Parfois on entend que quelqu'un est décédé suite à un accident d'angle mort. »

Werner Geens est le Chevalier d'Or de la Route 2018

Un soir de septembre, Werner Geens se préparait, comme d'habitude, pour un transport de fruits et légumes. Mais ce soir-là, rien ne s'est passé comme prévu...

texte : Veerle De Graeve

photo : Frederick Van Grootel

Originaire de Bonheide, Werner Geens a 55 ans et est chauffeur professionnel depuis plus de vingt ans déjà. Il roule pour sa propre entreprise, GP Trans. À bord de son DAF, il transporte des fruits et des légumes dans tout le Benelux. Ce soir de septembre, il se présente chez son donneur d'ordre, Andiprim à Sint-Katelijne-Waver, pour prendre un chargement. Mais au lieu de fruits et légumes, il y trouve sa femme, avec le triathlète Marc Herremans, une délégation de TVM et toute une équipe de presse. Ce soir, Werner est adoubi Chevalier d'or 2018. Mais il préfère ne pas apposer sur son camion l'autocollant avec le titre prestigieux. « Les autocollants, je trouve ça un peu marginal », dit-il, catégorique.

« Je ne peux rester calme que quand c'est une voiture avec un 'L' qui fait une bêtise »



À sept sur une route à cinq bandes

Transportant des fruits et des légumes, Werner est aussi souvent amené à circuler dans les endroits les plus fréquentés, jusqu'au cœur des villes parfois. Chaque année, il parcourt quelque 100.000 km. Pourtant, depuis dix ans, il n'a pas eu un seul accident en tort. « C'est une question de chance », dit-il, mais sa femme confie à la presse que son époux est capable de 'lire' la circulation comme personne. « Il voit tout et sait exactement ce que les autres automobilistes vont faire. » Werner n'a jamais peur non plus dans le trafic : « Sur le ring à cinq bandes autour de Milan, on roule à sept véhicules de front dans la pratique. Je fais ça comme si c'était mon lot quotidien. » Werner roule sans crainte, mais il lui arrive parfois de s'énerver dans le trafic. « Surtout lorsque les gens pensent que l'autoroute leur appartient à eux seuls. En tant qu'indépendant, je dois toujours arriver à temps chez mes clients. C'est déjà assez difficile sans devoir en plus subir des ralentissements. Lorsque des automobilistes se mettent soudainement à rouler à trente là où il est permis de monter à cinquante, il peut m'arriver de jurer dans ma cabine. Je ne suis patient que vis-à-vis des véhicules de l'auto-école. Ces jeunes automobilistes ont encore tout à apprendre. »



TVM demande aux sociétés de transport de lutter activement contre l'utilisation des smartphones au volant. Arjan Bos, CEO du groupe TVM, explique pourquoi et comment nous le faisons.

1 Pourquoi la compagnie TVM lance-t-elle cet appel aux entreprises de transport ?

Parce que passer et recevoir un appel téléphonique en conduisant multiplie par quatre le risque d'accident. Les sms et l'utilisation d'applications multiplient ce risque par 23. Les études menées par le Vias Institute ont déjà démontré qu'un téléphone mains libres constitue lui aussi une distraction et rend les conducteurs moins attentifs aux panneaux de signalisation et aux autres usagers de la route. Les estimations les plus prudentes indiquent que cinq pour cent des accidents de la route, avec blessés ou décès, sont dus à l'utilisation d'un téléphone mobile au volant. Chaque année, cette utilisation est responsable d'au moins trente morts et de 2500 blessés en Belgique.

2 Quelle est la gravité de la situation chez les chauffeurs professionnels ?

Heureusement, nous constatons que de nombreux conducteurs prennent leur responsabilité au sérieux. N'oublions pas que les conducteurs de poids lourds parviennent souvent à éviter des accidents grâce à leur capacité à anticiper. Il reste donc encore du pain sur la planche. Les conducteurs de camions sont des professionnels et doivent se comporter comme tels.

3 Comment souhaitez-vous aider les sociétés de transport à bannir le GSM au volant ?

Il n'y a pas de solution 100 % efficace. D'autant plus que les entreprises de transport, en tant qu'employeurs, n'ont pas toujours connaissance de l'utilisation d'appareils privés par leurs conducteurs. La sensibilisation et la prise de conscience sont cruciales.

4 Pourquoi cette prise de conscience est-elle si importante ?

C'est le premier pas vers un changement de comportement. L'erreur humaine joue un rôle dans plus de nonante pour cent des accidents mortels. Il y a donc beaucoup à gagner à un changement de comportement au volant. L'attention aux risques de l'usage du gsm au volant mérite la plus grande priorité.

5 Les sociétés de transport peuvent-elles faire autre chose encore pour lutter contre l'utilisation du gsm au volant ?

Il existe des outils technologiques qui empêchent l'utilisation du téléphone lorsque le véhicule se déplace. Il revient aux responsables politiques de décider de rendre obligatoire l'utilisation de ces outils, mais pour nous, rien n'est plus important que la sécurité routière. »

Promotion 2018 : 155 Chevaliers de la Route

« C'est dans la vie normale qu'on trouve souvent les plus grands héros », a dit le triathlète Marc Herremans lors de la nomination des Chevaliers de la Route, fin octobre. C'est pourquoi TVM a récompensé cette année 155 chauffeurs professionnels n'ayant pas eu d'accident : 100 chevaliers de bronze, 46 d'argent et 9 d'or.

texte : Veerle De Graeve
photo : Frederick Van Grootel

Le directeur général de TVM, Frank Van Nueten, a accueilli les chauffeurs, leurs partenaires et les entreprises de transport au Dockx Dome à Bruxelles ce soir-là. Les trois fédérations professionnelles étaient également de la partie. « Nos Chevaliers de la Route parviennent à gérer de manière intelligente, courtoise et calme la circulation sur nos routes saturées. Ce sont les ambassadeurs de notre secteur. » C'est aussi l'avis du Ministre flamand de la mobilité, Ben Weyts, qui a exprimé son admiration et son soutien aux chauffeurs professionnels dans une vidéo. « Normalement, je ne suis pas très favorable aux rois et aux princes, mais pour ces Chevaliers de la Route, je fais volontiers une exception. Avec le nombre de kilomètres que parcourent les chauffeurs professionnels, ils ont proportionnellement moins d'accidents que les autres conducteurs. Ils ne méritent pas d'être décriés : ils doivent pouvoir compter au contraire sur notre respect et notre appréciation. »

Des héros

Les Chevaliers ont reçu leur distinction des mains de Marc Herremans. Le célèbre triathlète, personnalité sportive de l'année 2002 et fondateur de To Walk Again, dit rencontrer fréquemment dans son organisation des jeunes qui ont besoin d'une revalidation toute leur vie après un accident de la route. « Heureusement, on tombe aussi sur des héros de temps en temps, comme ces chauffeurs qui parviennent à rouler trois, cinq ou dix ans sans accident : une bénédiction pour notre sécurité routière. » <



Gino Seys (argent), William Urbain (bronze) et Roger Keen (bronze) représentent l'entreprise de transport frigorifique Acutra, de Zeebrugge. Le gérant, Gino Seys, conduit encore le camion lui-même, surtout pour des trajets courts, le soir, quand ses chauffeurs ont atteint leur nombre maximal d'heures. « Il y a énormément de paramètres à maîtriser, alors je suis heureux d'avoir obtenu cette médaille d'argent. » Acutra délègue plusieurs chevaliers chaque année, et ce n'est pas un hasard selon Gino Seys. « La prévention coûte moins cher qu'un sinistre. C'est pourquoi nous avons élaboré un manuel du chauffeur de 52 pages et nous équipons tous nos véhicules d'un supplément de technologie de sécurité. » À Zeebrugge, Acutra fait également face au problème des transmigrants. « Nous transportons des denrées alimentaires. Dès que quelque chose de suspect est constaté au niveau du chargement, il est considéré comme contaminé, ce qui nous coûte beaucoup d'argent. Nous avons donc dû prendre des mesures spéciales ces derniers mois : une assurance complémentaire, des serrures en plus sur la poutre des palettes, une alarme sur nos camions et plus de publicité sur nos remorques, pour qu'il soit moins évident que nous allons en Angleterre. »





Après quelques mauvaises années en termes de sinistres, Transport Coudron-Gallant de Mouscron a délégué quatre Chevaliers cette année, et le gérant Yves Coudron en est très heureux. Christ Bouve et Peter Lux ont remporté l'argent, Stéphane Caudron et Thomas Magry le bronze. « C'est motivant en cette époque où l'organisation du transport devient plus difficile et coûteuse. Les salaires, le péage urbain, les enregistrements pour pouvoir rouler dans les villes et les tunnels... il y a de plus en plus de contraintes. »



Zeger Porteman, Jurgen Versyp, Jean-Pierre Vantorre et Lorenzo-François Verbrugge sont les quatre Chevaliers de bronze de Middlegate Europe. Leur secret pour rouler trois années consécutives sans accident ? « Prendre beaucoup de congés », plaisantent-ils, mais ce qu'ils veulent dire, en fait, c'est « Adopter une conduite défensive, faire très attention et rester calme en toutes circonstances. »

Treize Chevaliers d'argent et d'or cette année chez Vervoer Van Dievel. La photo montre Dries Van Lent (argent), Wim Frijters (bronze), Stefan Fratila (bronze) et Luc Van Oijstaeijen (bronze). Le mentor et formateur John De Vocht explique qu'il n'y a pas eu d'accident grave l'année dernière, heureusement, mais que plus de la moitié des sinistres dans l'entreprise sont consécutifs à des manœuvres et des accidents d'angle mort. « Nous misons davantage sur la prévention maintenant, en organisant des formations pour les manœuvres et l'angle mort dans notre Académie du Transport. Nous obligeons aussi nos chauffeurs à suivre trois heures de conduite défensive dans le cadre du Code 95. Pour la fin de l'année prochaine, nous voulons disposer de vingt formateurs dans notre entreprise pour promouvoir davantage la prévention et la sécurité. »

« Les chauffeurs professionnels ont proportionnellement moins d'accidents de la route que les autres conducteurs »



L'équipe TVM en charge des sinistres est totalement dédiée au transport

Chaque minute d'arrêt d'un camion sinistré fait perdre de l'argent à une entreprise de transport. TVM, l'assureur des transports, ne le sait que trop bien. Toute une équipe de spécialistes des sinistres assure donc un règlement rapide des dossiers.

texte : Veerle De Graeve
photo : Johan Van Droogenbroeck

TVM n'a pas souscrit à la convention RDR, les accords pris entre les assureurs pour régler rapidement certains sinistres automobiles. « C'est un choix », explique Lieven Brabanders, manager Sinistres chez TVM.

« Le plafond de règlement dans RDR n'est que de 8.500 euros. Les dommages aux camions sont généralement plus coûteux. Bien que nous ne soyons donc pas conventionnés RDR, nous pouvons venir en aide à nos clients tout aussi bien et rapidement, et parfois même mieux. « La différence réside dans notre expertise d'assureur de niche et dans les connaissances et l'implication de nos collaborateurs. »

Règlement rapide des sinistres

« Nos gestionnaires de sinistres élaborent des solutions avec et pour le client. Le chargement est alimentaire

et doit être transbordé rapidement ? Un tracteur de remplacement est nécessaire ? Quelle est la complexité des opérations de dépannage et quel matériel est nécessaire ? Notre spécialisation nous permet d'évaluer

« Il n'y a pas de dossiers de sinistres que nous ne puissions pas résoudre ensemble »

parfaitement ces aspects. Ce qui évite de perdre un temps précieux et permet à notre client de reprendre la route le plus vite possible. À partir de

HIGHLIGHTS

Pas besoin d'expertise en omnium pour les sinistres de moins de 2.500 euros. Un devis et quelques photos du sinistre suffisent.

L'équipe de TVM en charge des sinistres sait ce que signifie l'immobilité pour une entreprise de transport et est habituée à régler exclusivement des dossiers impliquant des camions.

Trouver une bonne solution pour nos clients est notre défi permanent, même quand le dossier prend une tournure technique ou juridique.



2019, les entreprises de transport pourront en outre s'adresser à notre propre réseau agréé de réparateurs de camions pour des réparations encore plus rapides, à des prix plus intéressants. »

Dès qu'une entreprise de transport déclare un sinistre à son courtier, si elle est assurée en omnium chez TVM, le courtier peut désigner immédiatement un expert. « Mais pour les petits sinistres – de moins de 2.500 euros – l'expertise n'est même plus nécessaire depuis peu. Le client doit seulement envoyer à son courtier le devis et quelques photos du sinistre. Si l'information est complète, nous payons le sinistre en un seul jour. »

Pour les sinistres plus importants, en revanche, un expert est bien désigné. Son rapport d'expertise est traité dans les cinq jours suivant réception chez TVM. « Lorsque notre client est totalement en droit et qu'il peut nous présenter une facture pour la réparation du camion, outre les dommages matériels (franchise comprise), nous payons également la perte d'usage dans le sens large du terme. Car lorsqu'un camion est hors service, le transporteur doit souvent engager des coûts parce que la commande est exécutée plus tardivement, ou pas du tout. Le sinistre peut impliquer une perte de salaire et des droits de stationnement, ou l'obligation de recourir à un véhicule de remplacement. »



Domages à une voiture ou un utilitaire léger?

QUE DEVEZ-VOUS FAIRE ?



RENDEZ-VOUS AUPRÈS D'UN DE NOS RÉPARATEURS AGRÉÉS ET... DÉTENDEZ-VOUS !

TVM travaille avec les réparateurs agréés de Go Smart et Carglass Carrosserie (tous affiliés auprès de l'asbl Réparer durablement). Ces réparateurs offrent divers avantages :

- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** Réparations sûres et de qualité et bon service 
- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** Pas besoin de désigner un expert ! L'expertise et les réparations se font en même temps, ce qui représente un précieux gain de temps.
- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** **€** Réduction de 150,- € sur la franchise en cas de smart repair ou de réparation traditionnelle. + Pas de franchise en cas de spot repair.
- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** Véhicule de remplacement gratuit pendant toute la durée des réparations. 
- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** Facture payée directement par TVM. Votre client doit seulement payer la franchise (le cas échéant) à l'entreprise de réparation. Les assujettis à la TVA doivent aussi régler la TVA.
- ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ ⋮ **+** Enlèvement et restitution gratuits à l'endroit convenu de la voiture (nettoyage compris) en cas de smart repair ou de réparation traditionnelle.

EN RÉSUMÉ

POUR LES CLIENTS ASSURÉS EN OMNIUM

Domages inférieurs à 2.500 € ?

Pas de désignation d'expert, mais photos claires + devis. Sur la base de ceci : paiement direct

En droit ? TVM paie tout au client (dommages + franchise)

En tort ? TVM paie l'indemnisation au client, mais le client doit payer la franchise lui-même

Perte de jouissance ? TVM paie, uniquement après réception de la facture des réparations, la perte de jouissance en cas de SINISTRE EN DROIT (pas de perte de jouissance prévue en cas uniquement d'indemnisation en omnium).

POUR LES CLIENTS AVEC PJ, MAIS PAS ASSURÉS EN OMNIUM

Toujours déclaration auprès de l'assureur PJ

En droit ou si contestation en tort/ en droit ? Le courtier ou TVM peuvent désigner un expert PJ dans certains cas.

Si en droit ? Euromex avance : le principal + la TVA non récupérable. Ne sont pas payés : les frais de location + la perte de jouissance

En tort ? Pas de règlement possible

POUR LES CLIENTS SANS OMNIUM NI PJ

pas de règlement possible

Une équipe sinistres très motivée

TVM dispose d'une équipe de gestionnaires de sinistres motivés, habitués à régler des cas impliquant des camions et à gérer des dossiers plus complexes.

Els Vanleene est assistante de département. « En raison de la croissance de TVM et de notre département sinistres, nous avons besoin de quelqu'un qui suive et résolve diverses questions pratiques. Ce défi me va comme un gant, car j'adore m'attaquer à quelque chose et obtenir des résultats en finale. Je résous les problèmes IT, j'encadre les stagiaires, j'établis les listes de permanence, je surveille la progression de nos dossiers de sinistres, etc. »

Irene Van Staey, Natascha Van der Veer et Elena Weyts veillent à ce que tous les mails, courriers et appels entrants arrivent chez le bon gestionnaire de dossier. « Chaque semaine, nous assumons chacun à notre tour une tâche différente, comme distribuer les nouveaux sinistres aux gestionnaires des dossiers. Cela met de la variété dans notre job. »

« Boulot ou pas boulot : ici, on peut toujours rigoler », affirment les gestionnaires de sinistres Nadine Stoop, Wendy Vercammen, Hilde Kestelyn et Elke Theeus. « L'ambiance est bonne, nous nous aidons mutuellement et prenons en charge le travail de nos collègues quand le nôtre est terminé. Les dossiers ne restent pas en rade quand un collaborateur est en vacances. Cette bonne ambiance se répercute aussi dans nos contacts avec les courtiers. »

Myriam Meskens, Lies Van Reusel et Inge Wijnen aiment la spécialisation de leur travail. « Les sinistres sont bien plus variés que chez un assureur général et les solutions proposées davantage sur mesure. »

« Il n'y a pas de dossiers de sinistres que nous ne puissions pas résoudre ensemble », expliquent les gestionnaires de sinistres Mieke Mols, Evelyn Carleer, Inge Jerusalem et Alexey Tairian. « Trouver une bonne solution pour nos clients est toujours un défi. Chaque situation est différente, jamais noire ou blanche. Certains dossiers prennent parfois une tournure très technique ou juridique, mais quand nous les réglons ensemble, cela nous procure beaucoup de satisfaction. » <



1. Nadine Stoop 2. Elke Theeus 3. Alexey Tairian 4. Lies Van Reusel
5. Myriam Meskens 6. Els Vanleene, Lieven Brabanders en Inge Jerusalem
7. Evelyn Carleer 8. Elena Weyts 9. Inge Jerusalem en Inge Wijnen
10. Mieke Mols 11. Irene Van Staey 12. Natascha Van der Veer
13. Wendy Vercammen et Hilde Kestelyn

Cauchemar

« Sais-tu quel est mon pire cauchemar dans la circulation ? », m'a demandé récemment une amie. J'ai immédiatement pensé aux embouteillages, ou à une poursuite par la police, pour avoir oublié d'utiliser les clignotants. Mais ce n'était pas ça. « Mon pire cauchemar, c'est le démarrage en côte », m'a-t-elle avoué, un peu gênée.

Comme si c'était quelque chose dont il faut avoir honte... Mais je la comprends très bien. Mieux encore : c'est mon cauchemar aussi. Il faut savoir que nous avons grandi dans la campagne flamande. Entre les polders, plats comme des billards, où dans le pire des cas, il y a juste un petit pont à franchir avec la voiture. Alors démarrer en côte, nous ne l'avons jamais vraiment appris. Encore moins l'occasion de nous y exercer.

« C'est la panique quand je dois enchaîner tous ces tunnels générateurs de claustrophobie à Bruxelles. »

Jusqu'à ce que nous arrivions à Bruxelles en auto, et soyons obligées d'enfiler un tunnel après l'autre, avec une sensation de claustrophobie totale. Cela n'est pas un problème quand 'ça roule bien', mais quand est-ce le cas à Bruxelles ? Et tandis que vous avancez au pas dans ce tunnel, surveillant anxieusement le plafond, qui

peut s'effondrer à tout moment, la panique s'empare de vous. Car à la sortie du tunnel, vous allez devoir redémarrer sur cette 'énorme' côte. Cette idée seule vous met déjà les nerfs à vifs. Et au moment fatidique, vous n'y arrivez pas évidemment. Vous donnez trop de gaz, vous relâchez l'embrayage trop tôt. Et vous restez bloquée, avec toute une file de voitures qui klaxonnent derrière vous. On serait traumatisé à vie pour moins que cela.

« Il est même déjà arrivé que mon passager soit obligé de prendre le volant, parce que je n'arrivais vraiment pas à remonter la pente », rajoute encore mon amie, qui semble avoir décidé de se mettre totalement à nu. « Un homme, bien sûr, pour aggraver encore la situation. » Cela nous traumatise encore plus que les hommes semblent n'avoir aucune difficulté à démarrer en côte. Ils se fient à la technique, ne réfléchissent pas trop et le font, tout simplement. Et nous regardent, nous les femmes, avec pitié et ironie. Femmes au volant... Et c'est ainsi que mon amie et moi confirmons le cliché qui veut que les femmes ne sachent pas conduire une auto.

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



Pourtant, il est comme beaucoup de clichés : il ne correspond pas à la réalité ! Quelques jours après son aveu, mon amie m'a envoyé un article du VIAS. « Cela m'a fait penser à toi... », a-t-elle ajouté. Le titre de l'article : 'Les femmes au volant : moins d'amendes, moins d'accidents graves'. Les femmes sont meilleures que les hommes sur toute la ligne dans la circulation : moins de blessés, moins de morts, moins d'amendes, moins d'alcootests positifs, moins d'utilisation du gsm au volant, etc. Bref, les femmes prennent moins de risques dans le trafic et ont donc une conduite plus sûre. Et vlan !

C'est bien agréable de remettre de temps en temps les hommes à leur place, en riant. Mais la problématique des accidents de la route est trop grave, en fait, pour en parler avec légèreté. Alors, mettons-nous d'accord : messieurs, prenez, tout comme nous, un peu plus vos responsabilités dans la circulation, soyez un peu moins téméraires et roulez plus prudemment. Mesdames, écoutez tous les bons conseils de ces messieurs. Et achetez une voiture que vous pouvez faire démarrer facilement en côte et que vous êtes capable de garer vous-même. Problème résolu !

PS pour l'amie : ne laisse plus jamais tes passagers masculins se moquer de tes talents de conductrice. Au moment où j'écris ceci, tu mets ton deuxième enfant au monde. Pas besoin d'en dire plus.



Les forces tranquilles de la Formule 1

Ce sont les chevaux de trait de la Formule 1, ils sillonnent l'Europe des journées entières, avec leur précieux chargement, à la fois chauffeurs, monteurs et gardiens. Les truckies sont des forces tranquilles, indispensables dans la Formule 1. « Mes amis trouvent que je fais le plus beau métier du monde. »

texte : André Venema (rédacteur en chef de Formule 1-magazine)

photo : Peter van Egmond

On voit briller l'imposant parc automobile de loin dans tous les Grands Prix européens : des centaines de camions éclatants envahissent les circuits chaque année quand la caravane de la Formule 1 vient en visite. L'époque où quelques semi-remorques pour transporter le matériel des équipes de course suffisaient est révolue. Le sport de vitesse a évolué, il est devenu plus commercial et sous la houlette de l'ancien détenteur des droits, Bernie Ecclestone, il est devenu un business qui pèse des milliards. Le transport de fret pour le montage des motorhomes, du garage et des espaces mobiles pour les ingénieurs et les coureurs nécessite beaucoup de main-d'œuvre et de chevaux-vapeur.

Prenons l'équipe F1 Mercedes-AMG Petronas, qui définit les tendances et a été quatre fois championne du monde, chez les coureurs comme chez les constructeurs, depuis l'inauguration de l'ère hybride, en 2014. Pour chaque événement en Europe - dix cette année - l'écurie a besoin de 27 camions complets pour transporter tout le matériel requis à destination, en plus d'un grand nombre de petits bus pour

le transport du personnel. Neuf camions transportent 45 tonnes d'équipements de course, dix-huit le matériel pour le motorhome de trois étages qui sert d'abri de luxe temporaire à Mercedes lors des Grands Prix sur le vieux continent.

Un chargement précieux

Andrew Tait est le truckie du RT3, Race Truck 3, de l'écurie de course. Cet Anglais de 45 ans est, selon ses propres dires, « l'un des premiers » à prendre la route depuis le port d'attache à Brackley. « Je suis seul dans le camion » explique le Britannique, qui transporte un chargement précieux (des équipements pour le garage), qu'il traite avec mille précautions, comme une relique. Certains camions d'équipes collègues ont deux chauffeurs, mais lui conduit sa remorque en solo tout l'été. « C'est un métier qui peut être très solitaire », affirme Andrew Tait. Avant d'ajouter avec un sourire : « On a beaucoup de temps pour réfléchir. »

« Mais c'est le job de ma vie », poursuit Andrew Tait. « Je suis l'une des rares personnes qui aime vraiment son travail, qui a fait de son

hobby un métier. Cela fait maintenant 25 ans que je suis chauffeur de camion, mais quand je suis arrivé dans la Formule 1 il y a sept ans, c'était le paradis pour moi. Notre entreprise a remporté un contrat pour le transport des équipes et on m'a demandé si cela m'intéressait : bien sûr ! Et c'est ainsi que tout a commencé. »

Le vrai travail

« S'il faut avoir un caractère spécial pour ce travail ? « Non, je ne pense pas », répond Andrew Tait. Mais je dois dire qu'on en demande un peu plus à un truckie dans la Formule 1. Conduire un camion de A à B, tout le monde peut le faire. Mais dans notre cas, c'est lorsqu'on est arrivé à B que commence le vrai travail : il faut monter le garage. Un truckie dans la Formule 1, c'est bien plus qu'un chauffeur de camion. Non pas que nous soyons meilleurs que d'autres chauffeurs de camion, mais le travail est différent, il implique beaucoup plus de choses. Prenez l'un de nos nouveaux trailers, avec un espace médical et des coins privés pour les coureurs. Il a coûté environ un million



d'euros. Nous devons faire en sorte qu'il arrive en parfait état à destination. »

Dans la communauté de la Formule 1, la grande armée de truckies est une entité très appréciée. Les truckies sont les forces tranquilles. Des gros bras, des maillons indispensables. Ils transportent non seulement le matériel, mais montent aussi les garages et les motorhomes.

‘Lorsque nous arrivons à destination, le véritable travail ne fait que commencer pour nous’

Tout cela bien avant que le quartier des coureurs ne soit envahi par le reste du personnel de l'équipe, les médias et les coureurs, les stars du spectacle. Les truckies font le sale boulot, par tous les temps, et toujours avec des échéances très serrées.

Atteindre l'objectif

La caravane se met en mouvement dans la semaine qui précède le Grand Prix, selon la destination et le fait qu'il s'agit d'une 'stand-alone race' ou d'une 'double ou tripleheader'. Le déchargement et le montage s'effectuent dès que les camions arrivent sur le circuit. Ensuite, les véhicules sont nettoyés.

« Peu importe comment, mais notre objectif doit être atteint pour le mercredi », explique Andrew Tait. « Le mercredi matin, nous entamons le montage du garage de l'équipe, qui doit être totalement prêt à l'emploi le soir. Notre équipe ne doit pas, ne peut pas échouer. C'est aussi simple que cela. On ne peut pas se permettre de dire à Toto (Wolff, le patron de l'équipe Mercedes, réd) que le matériel va arriver un peu plus tard, cette fois. C'est absolument impensable. »

Très difficile

Le transport dans le cadre des Grands Prix européens est un énorme casse-tête logistique. Surtout lorsque deux courses se succèdent ou qu'il y en a trois en trois semaines de temps, comme

cela a été le cas cette année pour la première fois dans l'histoire de la Formule 1. La caravane a d'abord planté ses tentes dans la Sud de la France (Circuit Paul Ricard), puis a pris la route le lundi matin à toute allure pour un voyage de 14 heures vers le Red Bull Ring à Spielberg, en Autriche, et a terminé sa tournée de trois semaines après un autre trajet de 24 heures, sans arrêts, en Angleterre, sur le circuit de Silverstone.

« Cette période a été très difficile pour nous », se souvient Andrew Tait. « La plupart des circuits ne sont pas si difficiles, en fait. Mais honnêtement, ce tripleheader est l'un des jobs

les plus difficiles que j'ai dû accomplir ces cinq dernières années. Car peu importe comment : nous devons toujours prendre la route à temps. » Pour octroyer aux chauffeurs le repos nécessaire, beaucoup de personnel supplémentaire a été embauché. Tant pour le montage que pour conduire les camions, sinon nous n'y serions pas arrivés. Les camions ne peuvent pas s'arrêter une minute en route, le temps est précieux. « Mais la circulation en Europe est bien meilleure qu'en Angleterre », selon Andrew Tait. « Moins de trafic. Donc ça s'est bien passé. »

Toujours avec plaisir

C'est la liberté dont il jouit en route et la camaraderie régnant entre les collègues qui rendent son travail si beau et unique, selon le Britannique. « Nous travaillons toujours avec plaisir », affirme Andrew Tait. « La relation avec les autres truckies est très bonne. Car vous savez, nous sommes tous ici pour la même raison : peu importe que l'on travaille pour Mercedes, Ferrari ou Force India. On fait tous le même job, on a tous le même but. La lutte se passe sur le circuit, et pas en dehors. Quand une autre équipe a besoin de quelque chose, nous l'aidons naturellement. Nous formons une grande famille, une communauté soudée. Nous passons autant de temps avec les collègues des autres équipes qu'avec les nôtres. Nous prêtons du matériel, parfois nous en empruntons à une autre équipe. Quand un compresseur est en panne chez nous, on en emprunte un de Ferrari ou Force India. Et inversement. Je me sens privilégié de pouvoir faire ce travail », explique Andrew Tait. Pas parce que je travaille pour le champion du monde, Mercedes, mais parce que je fais partie de cette grande famille. Mes amis trouvent que je fais le plus beau métier du monde. »

Il est du même avis. <



Kintrans : du transport de fleurs au transport d'automobiles

« Si c'est pour travailler tout le temps, autant devenir indépendant. » C'est avec cette idée en tête que le père, Daniël Kint, a acheté en 1970 un camion pour transporter du mazout et du bitume. Ses fils, Danny & Herman, avaient alors onze et huit ans.

texte : Veerle De Graeve

photo : Filip Van Loock

« Je me souviens que mon père partait vers une heure du matin. Pendant les vacances, je l'accompagnais toujours dans le camion. » Pourtant, Herman n'est pas devenu directement chauffeur de camion plus tard. Ne trouvant pas immédiatement du travail, une fois son diplôme d'éducation physique en poche, il a fini par choisir le transport, après quelques pérégrinations dans l'horticulture et un job de représentant en conserves de légumes. Un an plus tard, son frère Danny est également entré dans l'affaire. Il avait étudié la mécanique automobile, mais les premières années, il a également conduit le camion.

automobile constitué seulement de véhicules aménagés pour les fleurs. Et puis Volvo semblait un très gros 'poisson' pour notre petite entreprise. Mais quoi qu'il en soit, nous avons senti que nous ne pouvions pas laisser passer cette demande. Et donc nous sommes allés discuter avec Volvo. Et l'affaire a été vite réglée... »

Kintrans a alors loué à toute vitesse deux nouveaux camions et s'est lancée dans le shunting, c'est-à-dire le transport de véhicules depuis le site Volvo vers d'autres endroits dans le port de Gand. Six mois plus tard, l'entreprise comptait déjà quatre camions et lorsque Volvo nous a demandé de lancer le 'pool transport'

aux Pays-Bas aussi, Kintrans a acheté huit exemplaires en une fois. « À ce moment, notre papa a quitté l'entreprise. Il ne voulait plus courir le risque de ce lourd investissement. »

Mais ce saut dans l'inconnu s'est bien terminé en fin de compte. « Chaque année, nous transportons 350.000 véhicules des bateaux jusque dans les yards et nous sommes le distributeur pour les concessionnaires de

Belgique et du Luxembourg. Nous faisons partie des plus petits transporteurs de Volvo, mais nous avons l'un des plus gros contrats. La recette ? La flexibilité – nous avons totalement accordé nos systèmes aux leurs – jamais de négligence et une grande

implication. Dans le secteur floral, nos clients étaient aussi nos amis, mais le monde de l'automobile, est plus formel. Pourtant, nous n'avons pas changé : nous sommes aussi motivés et impliqués qu'à l'époque, avec les floriculteurs. Et nous sommes très appréciés pour ça dans le secteur plus 'dur' qu'est l'automobile. »

Herman et Danny ne conduisent plus eux-mêmes les camions depuis un moment déjà. Danny est le responsable du garage, avec ses deux fils. Herman s'occupe des finances et du volet commercial de Kintrans. Son épouse Katty se charge de la comptabilité, des rémunérations et de la qualité. Ensemble, ils dirigent leur entreprise, qui est aujourd'hui une société de transport avec 2 employés, 1 dispatcher, 44 chauffeurs et 43 camions, des Volvo évidemment.

« Le 'pool transport' est une véritable niche. Ces dernières années, nous avons eu beaucoup de demandes pour d'autres choses, mais non avons dit 'non' dans beaucoup de cas. Nous sommes bons dans ce que nous faisons et voulons le rester. D'ailleurs, ce n'est pas si facile de trouver du personnel motivé. Auparavant, les collaborateurs étaient plus impliqués dans l'entreprise de leur patron et c'était agréable de travailler ainsi. J'ai toujours été fier de pouvoir donner du travail à des gens, mais j'ai malheureusement un peu perdu ce sentiment. L'année prochaine, Kintrans fêtera son cinquantième anniversaire. L'étape suivante, ce sera de faire peu à peu en sorte que l'entreprise puisse tourner sans nous. Nous y travaillons. » <

« Si nous pouvions également transporter des autos en Italie ? Avec quatorze véhicules aménagés pour les fleurs, c'était difficile, mais nous l'avons pourtant fait »

« Au début, nous transportions des fleurs et des plantes vers l'Italie. Mais à un moment, les voisins d'Esdic (Volvo Cars Gent) nous ont demandé si nous pouvions aussi amener des voitures dans le sud. Ce n'était pas simple évidemment, avec un parc



Les frères Herman (l.) et Danny Kint

'Fake carriers' aiment les bourses de fret numériques

Au moins 8,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires sont perdus chaque année en Europe à cause des vols dans le cadre des transports. Les transporteurs dits 'fantômes' ou fake carriers continuent de frapper avec inventivité. « Ils commettent des vols assis à leur bureau. Les bourses de fret numériques leur facilitent encore la vie », expliquent Wim et Frederik Dekeyser.

texte : Veerle De Graeve

photo : Filip Van Loock





Le chiffre des 8,3 milliards d'euros de vols dans le cadre des transports, date déjà de dix ans, mais c'est l'une des rares données disponibles en Europe », selon le père et le fils Dekeyser. Peu de statistiques concernant cette problématique sont tenues au niveau européen. Le bureau Dekeyser, spécialisé dans les enquêtes concernant les vols et les fraudes pour le secteur des transports, récolte des chiffres depuis des années déjà. « On voit que les cas de vol dans le cadre des transports augmentent partout en Europe. Le problème est énorme, surtout en France, en Allemagne et en Europe de l'Est. Rien qu'en Allemagne, les pertes de l'année dernière sont estimées entre 1,3 et 2,2 milliards d'euros. »

La délocalisation et la numérisation, du pain bénit pour les fake carriers

En Belgique, 8 % des cas de vol importants résultent de fraudes commises par des fake carriers. « Ce pourcentage baisse dans notre pays grâce à une prise de conscience accrue des transporteurs et assureurs. Les listes d'organisations suspectes circulent parmi les planificateurs et le nombre d'entreprises belges allant à la faute se réduit. Mais les transporteurs fantômes continuent de représenter un problème difficile à éradiquer en raison de la délocalisation et de la numérisation du transport. Auparavant, on connaissait l'entreprise à laquelle un transport était sous-traité, aujourd'hui ce n'est plus toujours le cas. Et même lorsqu'elle est connue, cette entreprise peut confier le transport à un autre sous-traitant, dans un autre pays. Il devient ainsi difficile de savoir qui effectue le transport, en finale. »

Les bourses de fret numériques comme Teleroute, Timocom ou Wetrans.net constituent un terrain d'action facile pour les transporteurs fantômes. « Ces bourses sont l'Ebay du transport », explique Dekeyser. « Toute personne ayant un compte peut proposer ou se charger d'un transport. Les bourses prétendent que grâce à leurs contrôles approfondis,

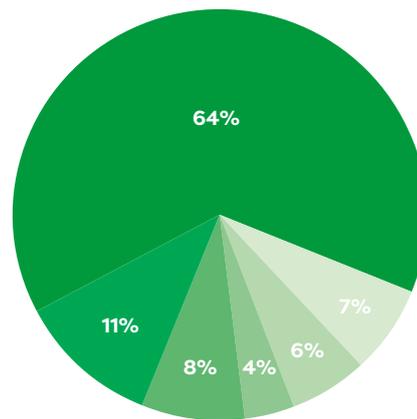


elles sont devenues beaucoup plus sûres ces dernières années, mais ce n'est pas le cas dans la pratique. Car on ne peut pas tout contrôler. Auparavant, les fraudeurs utilisaient les données d'entreprises de transport existantes. Avec un peu de bon sens, il était facile de voir qu'une lettre avait été ajoutée à leur adresse e-mail, qu'un numéro fixe avait été remplacé

par un numéro mobile ou que les documents avaient été falsifiés. Aujourd'hui, les fraudeurs opèrent de façon beaucoup plus subtile.

En Europe de l'Est, de nombreuses petites entreprises de transport rencontrent des difficultés financières. Les fraudeurs reprennent ces entreprises pour une bouchée de pain et disposent ainsi d'un numéro de

Modus operandi 2017



- Open Parking Area 64%
- Closed Compound 7%
- Warehouse 6%
- Hijacking 4%
- Fake Carrier Fraud 8%
- Discoupled Trailers 11%

HIGHLIGHTS

Les entreprises belges sont conscientes des risques que représentent les bourses de fret numériques, mais les fake carriers opèrent avec de plus en plus de subtilité.

Rien qu'en Allemagne, les pertes dues aux vols dans le cadre des transports sont estimées entre 1,3 et 2,2 milliards d'euros.

La fraude via les bourses de fret numériques ne pourra jamais être totalement exclue. Les entreprises doivent faire preuve de bon sens.

TVA valide, d'une police CMR et d'un compte pour les bourses de fret numériques. Au moment où la reprise est inscrite dans le registre du commerce ou quand la fraude est constatée, les fraudeurs ont déjà liquidé la petite entreprise et en reprennent une autre pour poursuivre leurs activités de vol de fret. En restant tranquillement assis à leur bureau, sans même devoir cambrioler des camions, sur les aires de repos des autoroutes. »

Une entreprise belge n'a ainsi remarqué qu'après un bon moment que des chargements de cuivre disparaissaient de temps en temps.

« Sous-traiter à la légère des transports via les bourses de fret numériques, cela revient à donner vos clés de voiture à un parfait inconnu »

Pourquoi ? Parce que l'entreprise de transport avec laquelle elle travaillait depuis longtemps avait été reprise sans aucune publicité. Depuis lors, la plupart des chargements sont arrivés à bonne destination, mais certains ont quand même échoué chez le ferrailleur. Mais tout cela s'est fait très

discrètement, et n'a été révélé que grâce au tracking GPS sur les camions de location. Ces transporteurs fantômes volent tout et n'importe quoi. Ils essaient d'abord de gagner la confiance de leurs donneurs d'ordre et passent à l'acte dès qu'il y a un chargement intéressant. »

Responsabilité des bourses de fret

« Quoi que prétendent les bourses de fret, elles peuvent difficilement repérer les transporteurs fantômes parce qu'il leur est impossible de contrôler en permanence toutes les informations. Pourtant, c'est bien le modèle business que les bourses de fret avancent. Elles promettent un contrôle approfondi de tous les comptes. Fin 2014, nous avons déjà fait une proposition afin de prévoir une compensation financière lorsque la fraude est consécutive à un screening défectueux. Mais cet appel est resté sans réponse, sinon qu'une

bourse de fret numérique nous a menacés de porter plainte pour atteinte à sa réputation. Entre-temps, c'est nous qui avons entamé une action en justice contre une bourse dans le cadre d'une affaire spécifique d'escroquerie. Elle prétendait également avoir soumis l'entreprise



concernée à un contrôle approfondi, mais il suffisait d'aller vérifier l'adresse via Google Street View pour constater que cette affirmation n'était pas exacte. La procédure belge contre la bourse de fret est encore pendante, mais en France, la Cour d'appel de Lyon, suivie par la Cour de cassation française, a totalement cautionné notre raisonnement dans une procédure similaire et a estimé que la bourse de fret numérique incriminée était responsable. »

Du bon sens

Wim et Frederik Dekeyser savent bien que les fake carriers représenteront toujours un problème. « Nous savons comment ça marche : le vendredi après-midi, une mission urgente arrive au planning. Et comme il y a déjà un problème de capacité, le planificateur subit une pression énorme et doit trouver une solution très vite. La bourse de fret numérique offre alors une belle issue, à bon prix en plus. Mais cela revient à donner vos clés de voiture à un inconnu. Les fraudeurs connaissent bien les faiblesses du secteur et en profitent avidement. Il s'agit en outre le plus souvent de bandes de criminels bien organisés, ayant parfois des liens aussi avec la mafia, des trafiquants de drogue et d'armes, et même des terroristes.

Malheureusement, ce type de fraude n'est pas une priorité en Europe. Par manque de moyens, de personnel et de collaboration internationale, 99 % des plaintes n'aboutissent pas. » Il ne reste donc plus aux entreprises qu'à être très attentives. « On ne confie pas à n'importe qui un chargement de cuivre ou de champagne. C'est une question de bon sens. » <





5 conseils de TVM pour les missions via les bourses de fret numériques

1. Ne proposez pas de marchandises de catégorie trois via des bourses de fret numériques. Les conséquences en cas de vol peuvent être énormes et démesurées par rapport aux marges sur le transport.
2. Vérifiez soigneusement le nom du transporteur, par exemple à l'aide d'un moteur de recherche comme Google.
3. Vérifiez le site web du transporteur sur la plateforme et vérifiez l'adresse. Si le transporteur n'a pas de site web propre, c'est une raison de faire preuve d'une vigilance accrue. Il peut s'agir d'un commissionnaire-transporteur ou d'un expéditeur ne possédant pas de véhicules propres. Dans la plupart des cas de vol/détournement intervient un commissionnaire-transporteur/expéditeur qui reçoit ses missions de la plateforme et les répercute à des transporteurs, qui ne se doutent souvent de rien.
4. Demandez toujours les données d'enregistrement (par ex., le numéro BCE ou une autre preuve d'inscription au registre du commerce local), ainsi qu'une copie du permis de transport.
5. Soyez davantage vigilant à l'égard des parties qui trouvent des contrats sur la plateforme et qui cherchent le contact direct, en dehors des voies appropriées.

Vous trouverez d'autres conseils sur www.tvm.be sous la rubrique **Nouvelles**

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

LE PRINCIPAL ENNEMI EN MATIÈRE DE MANŒUVRES EST LA ROUTINE.



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.