

TVM ACTUEL



« Pas question d'hésiter »

Peter Van Delm

PLUS



Jan van Waterschoot :
« Nos assurances navigation sont un service supplémentaire »



Christophe Duckers :
« La qualité de l'information est essentielle »



Gijs Derks van Renewi :
« Le tri à la source est un drame logistique »



6

Pas question d'hésiter

« Terminer une étape de dunes dans le noir a quelque chose d'à la fois très stressant et magique. » Peter Van Delm, gérant de la société de transport du même nom dans le port d'Anvers, à propos de sa participation au Rallye Dakar.



24

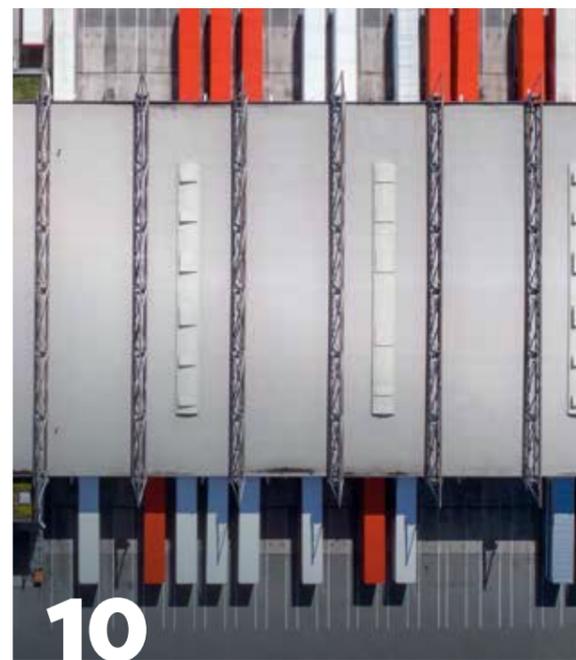
Conduite sans rétroviseurs

Depuis début 2019, il est possible de remplacer les rétroviseurs principaux par des caméras. Mercedes-Benz est le premier constructeur à proposer des caméras en option à la place des rétroviseurs sur ses camions. Principal argument évoqué, d'importantes économies de carburant et de CO2 grâce à une meilleure pénétration dans l'air. Premier test.

TVM actuel est une publication périodique de TVM Belgium
 Rédaction finale : Marie Durnez
 Rédaction : Marie Durnez, Veerle De Graeve (Mindsetting)
 Photographie : Filip Van Look, Frederick Van Grootel, Gerlinde Schrijver
 Mise en page : Mindsetting.be
 Adresse de la rédaction : TVM Belgium | Berchemstationstraat 78 | B-2600 Berchem

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

Vous avez un accident ?
 Vous pouvez appeler nos numéros de TVM assistance 24/7.
TVM Truck assistance / 24/7 ☎ +32 (0)78 151 163
 Appel en cas d'accident (pas de panne) en Europe dans les limites des garanties assurées en omnium et C.M.R. du Package camion pour les camions, tracteurs, remorques, semi-remorques et camionnettes
TVM Car assistance / 24/7 ☎ +32 (0)800 24 690
 Appel en cas d'accident ou de panne en Belgique, au G-D de Luxembourg et 30 km au-delà des frontières (facultativement aussi en Europe) dans les limites de la garantie assurée assistance du Package voiture de société pour les voitures particulières
 ☎ +32 (0)3 285 92 00 | ✉ info@tvm.be | ✉ information@tvm.lu
 🌐 www.tvm.be | 🐦 @tvmbelgium
 📘 www.facebook.com/tvmbelgium



10

VIL LANCE CAMBION

Le projet Cambion de VIL étend l'économie collaborative au monde du matériel roulant. Ses collaborateurs Filip Van Hulle et Karen Simons nous expliquent le projet.



4

TRANSPORTMEDIA

La qualité des informations est essentielle



20

DÉCHETS VALORISABLES

Renewi trouve une application utile pour des matériaux issus des flux de déchets.

AVANT-PROPOS

DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



La haute saison de la navigation de plaisance approche à grands pas. L'occasion aussi pour TVM Belgium d'ouvrir un nouveau chapitre. Spécialisés dans les transports et la logistique, nous avons en effet aussi décidé de proposer des solutions pour la navigation de plaisance et la navigation intérieure.

Le secteur des transports cherche des alternatives aux interminables files qui frappent les transports sur route et mise notamment sur les péniches pour le transport de marchandises. Comme TVM évolue avec ses clients, nous assurerons donc désormais aussi ce volet de leur activité. Expertise et conseils de prévention compris ! Car si nos assurances navigation sont bien neuves pour la Belgique, ce n'est assurément pas le cas pour notre groupe. Le groupe TVM est en effet aussi un assureur renommé depuis de nombreuses années pour la navigation et notre réseau de courtiers spécialisés nous permet aujourd'hui de mettre cette expérience au service de nos clients belges. Avec un secteur aussi dynamique que le nôtre, nous assistons aussi çà et là à l'apparition d'autres initiatives pour une utilisation optimale du personnel et des moyens. Cambion du VIL (Institut flamand pour la logistique) par exemple est dans les starting blocks. Ce projet introduit l'économie collaborative dans le monde du matériel roulant et je suis curieux de voir si le secteur est prêt à partager des remorques pour éviter les temps d'immobilisation et utiliser au maximum le potentiel de ses bons chauffeurs. Car si toute nouveauté suscite çà et là quelques réticences, il faut aussi oser sortir de temps en temps de sa zone de confort. Et c'est précisément ce que fait le transporteur Peter Van Delm à sa manière, lui qui a convaincu Ford Turquie de construire des camions de course et a participé en début d'année au rallye Dakar. Aujourd'hui plus riche de nombreuses expériences, il se prépare déjà en vue d'une nouvelle participation. Le parfait exemple de tout ce qu'il est possible de faire quand on a la passion. La passion du métier est aussi ce qui anime TVM et que nous voulons également traduire dans nos assurances navigation avec une expertise approfondie et un excellent service.

Bonne lecture et profitez bien du soleil tout au long de l'été.

Frank Van Nueten, directeur général



13

NOUVEAU

TVM lance son guide de prévention pour le transport de marchandises.



18

AIRES DE RÉGLAGE

L'année passée, TVM a installé onze nouvelles aires de réglage des rétroviseurs.



14

TVM ASSURE AUSSI LES BATEAUX

TVM évolue toujours plus du statut d'assureur « de roues » à celui d'assureur logistique pour proposer une solution intégrée à ses clients, avec désormais aussi des assurances pour la navigation intérieure et la navigation de plaisance.



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.

Transport & Logistics Awards et bien plus encore

TRANSPORTMEDIA est une valeur sûre des communications dans le secteur des transports et de la logistique. « La qualité des informations est essentielle pour les décideurs, mais aussi pour l'image de notre secteur auprès du grand public. » Entretien avec Christophe Duckers, Managing Director.

texte : Veerle De Graeve
photo : Filip Van Look

Quelle est l'importance des informations dans le secteur des transports et de la logistique ?

« La qualité des informations sur le secteur aide les dirigeants d'entreprise à prendre les bonnes décisions pour leur organisation. Des communications régulières sont par ailleurs nécessaires pour corriger la perception plutôt négative qu'a le grand public par rapport à notre

secteur. Enfin, les transports et la logistique représentent un pilier de l'économie belge, tant en termes de produit intérieur brut que d'emploi. Il est important de le rappeler régulièrement. »

Quelle est la devise qui se cache derrière vos communications ?

« La qualité de l'information est essentielle. Notre rédacteur en chef

Claude Yvens possède déjà plus de 25 années d'expérience dans le métier et est entouré par une solide équipe de journalistes internes et free-lance tous sélectionnés pour leur spécialisation dans un domaine bien déterminé. »

Quel rôle jouent les annonceurs pour vos publications ?

« Comme nous ne fonctionnons pas avec des abonnements, les

annonceurs représentent le cœur de notre modèle d'activité. D'un autre côté, nous leur offrons la possibilité d'être vus par un large public, à condition bien sûr que les informations soient suffisamment intéressantes pour nos lecteurs. »

Comment définissez-vous les sujets à aborder ?

« Nous nous concentrons principalement sur deux aspects : l'actualité économique avec des études conjoncturelles et des portraits d'entreprises par exemple, et des informations techniques sur de nouveaux modèles. À cela s'ajoute aussi un peu de lifestyle parce que nous voulons de plus en plus nous adresser aux chauffeurs. C'est notre manière à nous de contribuer à une solution face à la pénurie à laquelle nos lecteurs sont confrontés. Nous mettons donc plus de chauffeurs à l'honneur. »

Quels sont les principaux canaux qu'utilise TransportMEDIA pour diffuser des informations ?

« Nous utilisons tous les canaux, excepté la radio. Nous avons depuis toujours trois magazines papier : TRUCK & Business pour les grandes sociétés de transport, TRANSPORT Management pour les PME et

LINK2LOGISTICS Management pour les décideurs dans le secteur de la logistique. Avec TRANSPORT&VAN.TV, LOGISTICS.TV et BOUW.TV, nous avons également dix émissions d'une demi-heure par an sur Canal Z. Cela nous permet de toucher non seulement les décideurs du secteur, mais aussi le grand public. Les émissions de Canal Z sont également diffusées sur notre propre chaîne YouTube où elles sont vues plus de 100.000 fois. Notre site internet attire en moyenne 50.000 visiteurs uniques par mois et notre lettre d'information consacrée à l'actualité est envoyée chaque jeudi à quelque 12.000 personnes. Sur les réseaux sociaux, nous sommes actifs sur Twitter où nous sommes le compte le plus suivi du secteur des transports et de la logistique. Nous avons aussi plus de 1.000 abonnés sur LinkedIn. Nos activités sur Facebook s'étendent systématiquement ces derniers temps, le but étant une fois encore de toucher toujours plus de chauffeurs. »

Vous organisez aussi les Transport & Logistics Awards depuis 27 ans. En quoi cet événement est-il important ?

« Avec 1.500 participants, cette cérémonie est devenue l'événement de

réseau par excellence et un beau moment de reconnaissance pour notre secteur. Les awards qui sont remis attirent beaucoup d'attention et font

« La qualité de l'information est essentielle »

connaître des entreprises remarquables au grand public. L'évaluation professionnelle des candidats par un jury de spécialistes renforce la crédibilité. »

Comment les Transport & Logistics Awards ont-ils évolué ces dernières années et quels sont les projets à l'avenir ?

« Le rôle toujours plus important que jouent la sécurité et l'environnement dans notre secteur transparait aussi dans notre événement. Nous remettons ainsi aussi désormais un Green Truck Award et le Safety Award, dont TVM est le fidèle sponsor depuis des années. En 2020, la soirée-spectacle sera complétée par un symposium durant l'après-midi avec des exposés de spécialistes nationaux et internationaux, de quoi mettre ainsi encore plus l'accent sur la qualité que vise TRANSPORTMEDIA dans tous ses canaux. » <



« Pas question d'hésiter sinon c'est direct la pelle pour désensabler »

Nous sommes allés à la rencontre de Peter Van Delm, gérant de la société de transport du même nom dans le port d'Anvers et qui compte aussi deux participations au Rallye Dakar. « Terminer une étape de dunes dans le noir a quelque chose d'à la fois très stressant et magique. »

texte : Veerle De Graeve
photo : Photos Dakar.com

« M a passion a commencé il y a 25 ans sur un circuit automobile. J'ai participé à des compétitions comme les 24

« Une fois que vous êtes arrivé en haut d'une dune, vous devez toujours la redescendre de l'autre côté. Pas forcément très facile... »

heures de Zolder et le Belcar, mais aussi à des courses de camions. C'est là que j'ai commencé à fantasmer sur le Dakar et j'ai eu la chance d'y participer une première fois en 2009 avec l'équipe MAN. La crise a ensuite fait son apparition et il a fallu se battre jour et nuit pour garder la tête hors de l'eau. Envolé le rêve de rallye.

Enfin, pas tout à fait. Parce qu'en 2015, Peter s'est associé à son vieux camarade de rallye et ingénieur Ford Yves Rutten. Ensemble, ils ont convaincu Ford Trucks en Turquie de construire des camions de course pour le Dakar. « Ford s'est tout de suite montré très enthousiaste, mais la signature du contrat a pris beaucoup de temps. Il a ensuite encore fallu patienter deux ans pour construire deux camions et deux camions d'assistance à partir d'une page blanche. »

Une véritable course contre la montre. Les membres de l'équipe privée de Peter et Yves - VDR Truck Racing - ont travaillé jour et nuit. Ford Turquie a développé le moteur et a aussi apporté un précieux soutien technique en matière de refroidissement, de transmission, de suspensions, etc. « Rien n'est standard pour le Dakar. Il s'agit uniquement de prototypes. On part certes d'un camion de base homologué parce qu'on a besoin d'un numéro de châssis, mais à partir de là, tout est transformé avec des pièces

disponibles librement dans le commerce, comme le prévoit le règlement du Dakar. Pratiquement chaque pièce doit être adaptée sur mesure. Le modèle de départ du camion et le résultat final n'ont absolument rien à voir. »

Dunes imprévisibles

Un mois et demi avant le départ, l'organisateur du rallye expédie le matériel de tous les participants par bateau en Amérique du Sud. Quelques semaines plus tard, l'équipe de Peter atterrit à son tour au Pérou pour les contrôles administratifs et techniques et aussi pour préparer les camions en vue de la compétition. Le 6 janvier 2019 enfin, la caravane se met en branle...

« Les dunes du Pérou sont encore plus capricieuses qu'en Afrique », explique Peter. « Rouler dans un paysage de dunes n'a absolument rien à voir avec la conduite sur route, même en montagne. Il faut avant tout apprendre à lire les dunes. Comment sont-elles formées et comment se déplacent-elles selon que vous roulez vent de face ou de dos. Cela était encore moins prévisible en Amérique

Le moteur du camion Ford de Peter Van Delm a été développé en Turquie alors que le camion proprement dit a été assemblé à Opglabbeek.



HIGHLIGHTS

La 41e édition du Rallye Dakar s'est courue exclusivement au Pérou avec 10 étapes extrêmement exigeantes, pour un total de 5.000 km.

En 2020, le Rallye Dakar se déroulera pour la première fois au Moyen-Orient avec 12 étapes en Arabie Saoudite.

© Victor Eleuterio



© Duda Bairros

« Nous allons faire plus de tests en configuration rallye au Maroc. »

Peter Van Delm



1. A acheté son premier camion pour le transport de conteneurs voici trente ans.
2. Sa société envoie en moyenne 140 camions (dont 80 véhicules propres) sur la route chaque jour au départ du siège dans le port d'Anvers et du site en Slovaquie.
3. Emploie 10 employés et 35 chauffeurs.
4. Chaque nouveau trajet est d'abord testé par Peter pour bien évaluer la situation.
5. A la chance d'avoir des clients et des collaborateurs fidèles.
6. Est heureux que de bons accords et un bon service sont les raisons pour lesquelles les clients restent.

du Sud qu'au Maroc par exemple. La peur est toutefois un très mauvais copilote. Parce que celui qui a peur au volant bloque au sens propre comme au sens figuré. Quand vous

« En 2021, nous voulons être encore mieux préparés pour prendre le départ du Rallye Dakar en Arabie Saoudite. »

arrivez en haut d'une dune et que vous ne voyez que du bleu devant vous, vous devez simplement vous laisser descendre. Un seul moment de doute et vous vous retrouvez sur le flanc ou désespérément ensablé. Et cela peut alors prendre des heures

avant de pouvoir repartir. Tout est encore plus stressant la nuit parce que vous roulez alors presque totalement à l'aveugle. Mais dans le même temps, c'est aussi fantastique et incroyablement magique. »

On n'a pas le temps d'admirer le paysage dans le désert tellement tous les participants sont très concentrés pour se frayer un chemin à travers ce paysage accidenté. « Mais inconsciemment, vous ressentez aussi toute la grandeur de la nature

qui vous entoure. »

Deux petites heures de sommeil

Il y a aussi la fatigue. « Plus vous avez de pannes, plus les étapes sont longues. Mais la compétition n'attend

pas et vous devez donc souvent vous contenter de deux petites heures de sommeil. Sur le moment, vous ne sentez rien grâce à l'adrénaline. Mais quand arrive la journée de repos, vous ne pensez plus qu'à une chose, dormir. »

La fatigue, les dunes, le sable, ... n'ont pas été le plus dur pour Peter. « Nous avons très vite été confrontés à des problèmes techniques. C'était à prévoir dans la mesure où nous n'avions eu qu'un an pour préparer nos camions et pas assez de temps donc pour les essayer de manière approfondie. Au début, on est naïf et on espère pouvoir terminer le rallye. Mais une fois en route, on se rend compte que ça va être très difficile et qu'il est important de bien tester le matériel à l'avance. La panne que nous avons eue était bien sûr regrettable, mais nous avons aussi beaucoup appris pour la prochaine fois. De toute manière, cette édition du Dakar a été très dure pour tout le

monde. Sur les 44 camions qui ont pris le départ, 11 seulement ont franchi la ligne d'arrivée. »

Rien ne sera laissé au hasard en 2021.

En 2020, la caravane du Dakar prendra la destination d'un autre continent et plus précisément de l'Arabie Saoudite. Mais Peter et son équipe ont décidé de passer une année. « Nous avons décidé avec Ford d'adopter une approche encore beaucoup plus professionnelle la prochaine fois et surtout de prendre plus de temps pour tester minutieusement tout le matériel. Nous allons aussi faire plus de tests en configuration rallye au Maroc. Nos expériences au Pérou nous ont appris qu'il y avait encore beaucoup de travail sur les camions - une toute nouvelle ligne de transmission est par exemple nécessaire - mais nous voulons être parfaitement prêts d'ici 2021 pour, qui sait, terminer le Rallye Dakar. »



© Duda Bairros



Cambion : quand l'économie collaborative s'étend aux remorques

VIL, la plateforme d'innovation flamande pour le secteur logistique, lance Cambion et fait ainsi entrer l'économie collaborative dans le monde des remorques. Ses collaborateurs Filip Van Hulle et Karen Simons nous expliquent le projet.

texte : Veerle De Graeve
photo : iStock

Partager des biens ou des produits qui ne sont temporairement pas utilisés ou qui sont excédentaires : tel est le principe de l'économie collaborative. Il peut s'agir d'une voiture, d'une chambre ou même de temps libres pour effectuer des petits travaux ou donner des cours de rattrapage. L'économie collaborative est facilitée par des plateformes de partage en ligne sur lesquelles les parties intéressées entrent en contact et règlent les détails pratiques de leurs arrangements.

Le phénomène fonctionne non seulement pour les particuliers, mais aussi pour les entreprises. Le partage d'espaces d'entreposage est par exemple déjà bien répandu dans le secteur logistique.

Utilisation plus efficace des remorques

Une grande capacité reste toutefois sous-utilisée dans les sociétés de transport. En période creuse par exemple, quand l'offre de transport est plus grande que la demande, les remorques sont souvent tout simplement à l'arrêt. Les périodes de pic et

de creux peuvent du reste varier fortement d'une société à l'autre. Ensuite, il est essentiel pour toutes les sociétés de transport, en période de pénurie, d'employer les bons chauffeurs qu'elles trouvent de manière optimale. Ce sont ces deux objectifs - rentabiliser au maximum le matériel et le personnel - que la plateforme VIL entend faciliter à travers le projet Cambion qui étend l'économie collaborative au monde du matériel roulant. « L'idée est née au sein des membres du VIL à partir de leur objectif d'optimisation des bénéfices », explique Filip Van Hulle. « Notre conseil consultatif et notre Conseil d'administration nous ont donné le

feu vert pour lancer ce projet innovant. Dix sociétés de transport reconnaissent le problème et y travaillent également. » Quatre sociétés vont aussi tester le système prochainement : Eutraco, Remitrans, Transport Lux et Snel Logistics (voir encadré). La société Suivo gère quant à elle le matériel track-en-trace. De son côté, TVM fournit l'expertise sur les assurances en matière de fleet sharing (voir encadré). Enfin, la partie juridique a aussi été étudiée soigneusement par le VIL et plus particulièrement Me Borghijs. Il en a résulté un accord-cadre solide reprenant les droits et obligations de toutes les parties.

Assurances

Qu'en est-il de l'indemnisation des dommages causés pendant la sous-traitance d'une remorque ? Il s'agit là, selon la spécialiste produits de TVM Katrien Raeymakers, du principal point d'attention en matière de partage de remorques. « Il est important pour toutes les parties d'avoir une idée précise de qui est assuré pour quoi. Pour la partie qui utilise temporairement une remorque d'un autre transporteur, TVM peut proposer des assurances responsabilité et omnium pour répondre à ce besoin. »

HIGHLIGHTS

Le projet Cambion étend l'économie collaborative au monde du matériel roulant.

Cambion apporte une solution à la sous-utilisation temporaire des remorques suite à un manque de missions ou de chauffeurs.

L'échange de remorques est géré via une plateforme internet et un système track-and-trace.

D'une pierre deux coups

Comment fonctionne concrètement Cambion ? Filip Van Hulle : « Imaginez qu'un chauffeur transporte son chargement de la province de Liège vers le Hainaut, rate son créneau et

confrère-concurrent, ce sont deux sociétés qui y trouveront leur compte : la société qui peut employer son chauffeur de manière optimale en effectuant rapidement une petite mission entre-temps et la société qui

couvre le coût d'immobilisation à ce moment-là en partageant sa remorque. »

« Les deux parties s'accordent d'abord au téléphone pour voir comment elles peuvent s'aider », explique Karen Simons. « La suite se fait sur une plateforme internet où elles se sont

déjà connectées à l'avance dans un groupe. Toutes les informations sur le chauffeur et la mission sont enregistrées dans le système et les deux parties reçoivent un mail de confirmation. Au moment où le chauffeur prend la remorque, il signe, avec le propriétaire de la remorque, un formulaire de contrôle qui répertorie les éventuels dommages existants. Le chauffeur reçoit aussi un traceur relié à la plaque d'immatriculation de la remorque sur la plateforme internet. Pour des raisons de respect de la vie

privée, le traceur arrête d'émettre des signaux une fois que la remorque a été ramenée à son propriétaire. »

Meilleure utilisation du matériel

Les entreprises qui « sous-traitent » une remorque à un confrère-concurrent reçoivent 25 euros, soit le coût moyen d'une journée d'immobilisation et du traitement administratif de la transaction. « Cambion n'a pas pour ambition de devenir une nouvelle société de location de remorques », dit Filip Van Hulle. « Il n'y a pas de troisième partie intéressée dans ce concept de partage. Seules les deux sociétés directement impliquées en retirent un avantage. Cambion facilite tout simplement la collaboration entre deux parties avec pour objectif ultime d'augmenter la flexibilité des transporteurs et de réduire les temps d'immobilisation. La meilleure utilisation du matériel et le partage des frais peuvent aussi réduire les périodes d'amortissement et donner ainsi accès à du matériel roulant plus moderne et durable. À terme, des hubs de remorques pourraient aussi apparaître un peu partout en Belgique. » <

« Cambion n'a pas pour ambition de devenir une nouvelle société de location de remorques »

doive attendre cinq heures pour pouvoir décharger son camion. Deux possibilités s'offrent alors à lui : soit tout simplement attendre, soit rebrousser chemin et risquer de se retrouver dans les embouteillages. Avec Cambion, une troisième solution est possible : il peut détacher sa remorque pleine chez le client et atteler dans les environs une autre remorque d'une autre société de transport membre de Cambion. En exécutant entre-temps une petite mission avec une remorque d'un

Gert Snel : « Moins de kilomètres, c'est à la fois positif pour le rendement et l'environnement »

Gert Snel, de Snel Logistics, fait partie des transporteurs qui soutiennent le projet Cambion. « Il faut encourager les innovations et non les voir comme une menace. Nous en faisons une question de principe dans notre société. Nous voulons donc aussi donner toutes ses chances à ce projet d'économie collaborative. Il peut nous arriver d'avoir tantôt trop, tantôt pas assez de remorques parce que de plus en plus de clients considèrent notre parc de remorques comme un moyen d'entreposer temporairement leurs stocks. La demande est capricieuse et en tant que transporteur, vous avez alors le choix entre trois choses : faire de gros investissements, louer mais cela fait alors surtout un autre heureux, ou partager avec vos collègues ».

Selon Gert Snel, les sceptiques verront alors surtout des problèmes avec la location, l'assurance, le matériel, etc. ou auront peur que les clients n'aillent au

concurrent si celui-ci se présente avec leur remorque. « Soyons honnêtes : est-ce qu'on peut appeler client celui qui va voir ailleurs dès que c'est moins cher ? Les vrais clients sont ceux qui n'accordent aucune importance à la couleur de la remorque pourvu que leurs marchandises soient transportées rapidement et à un prix raisonnable. Les sociétés de transport n'ont du reste pas vraiment besoin du projet Cambion pour savoir qui sont les clients de leur concurrent. Elles le savent pertinemment bien. »

« Il y a bien sûr un risque que nous ayons tôt ou tard une mauvaise expérience avec le partage de remorques. Mais cela n'est rien par rapport au fait que nous pouvons réduire les kilomètres parcourus, avec un impact positif sur notre rendement et l'environnement. Avec Cambion, nous éliminons un maximum d'obstacles et proposons un modus operandi qui peut fonctionner de manière optimale. »

Guide de prévention pour le transport de marchandises

TVM a une longue tradition de conseils en prévention pour le secteur des transports et de la logistique. Nous rassemblons ainsi nos meilleurs conseils dans des guides de prévention aussi clairs que possible, dont le tout nouveau Guide de prévention pour le transport de marchandises.

texte : Veerle De Graeve
photo : TVM

Le transport de marchandises suppose de penser à tout un tas de choses. Avant même de pouvoir prendre la route, le chauffeur doit si possible adopter la routine suivante : 1. vérifier le tracteur, la remorque et l'espace de chargement ; 2. contrôler les lettres de voiture et les documents de douane ; 3. vérifier l'état et la sécurisation des marchandises ; 4. inspecter les scellés et les cadenas ; 5. vérifier les instructions particulières.

Pendant l'exécution de sa mission, trois phases sont essentielles : le moment où il prend réception des marchandises, le trajet en lui-même (retards, stationnement, pauses et nuits) et enfin le moment où il livre les marchandises. Pour chacune de ces trois phases, le Guide de prévention contient des conseils très concrets faciles à appliquer par tout chauffeur.

Le Guide de prévention consacre également un chapitre à la sécurisation du chargement, à la lettre de voiture CMR et à la manière de la compléter, ainsi qu'aux conséquences financières d'un sinistre. Il explique également comment réagir en cas de vol et de sinistre. Enfin, le Guide de prévention contient une check-list bien pratique pour aider le chauffeur à parcourir un à un tous les conseils de prévention.

Les guides de prévention de TVM

- Guide de prévention camion
- Guide de prévention voiture
- Guide de prévention chargement
- Guide de prévention navigation intérieure
- Guide de prévention navigation de plaisance (à paraître)



Vous avez une garantie Responsabilité transport chez TVM Belgium ?

Demandez alors simplement votre Guide de prévention chargement en envoyant un mail à cmr@tvm.be, avec mention du numéro de votre police TVM et du nombre d'exemplaires souhaités.

5 QUESTIONS



Au sein du département sinistres de TVM, les sinistres matériels sont désormais réglés par un front et un back-office. Lieven Brabanders, manager sinistres, nous en explique les avantages.

1 Combien de dossiers de sinistres matériels traitez-vous en moyenne par an ?

L'année dernière, nous en avons traité 18.000 au total et nous en étions déjà à 5.050 fin avril. TVM grandit d'année en année et cela transparait aussi dans le nombre de sinistres que nous avons à traiter.

2 Pourquoi avoir scindé le département sinistres en un back-office et un front-office ?

Malgré le nombre croissant de dossiers, nous voulons continuer à garantir à nos clients un règlement rapide de leurs sinistres. La nouvelle organisation vise à garder la maîtrise de la charge de sinistres : certains sinistres qui arrivent au front-office sont par exemple traités sur la base de photos et d'un devis et ne nécessitent plus l'intervention d'un expert. Nous voulons du reste aussi réduire les temps de traitement - en moyenne de deux à un mois - et encore améliorer la satisfaction des clients.

3 Quel est l'impact de la nouvelle organisation sur les collaborateurs ?

Les changements leur ont été très bien expliqués à l'avance. Les collègues qui aiment le changement et la rapidité dans leur travail ont intégré le front-office. Les collaborateurs qui préfèrent se plonger dans des dossiers plus complexes avec des sinistres à l'étranger, des recours, des vols ou des soupçons de fraude travaillent pour leur part dans le back-office. Dans tous les cas, le travail qu'effectuent les deux équipes a la même valeur. Car toutes les deux contribuent à nos objectifs.

4 Le client perçoit-il ce changement ?

En ce qui concerne les sinistres « simples », nous voyons un changement en ce sens que nous devons désormais plus souvent attendre des informations du client que le client n'en attend de nous. Les sinistres complexes sont gérés de manière bien plus approfondie et professionnelle, avec un suivi plus proactif. On tâtonne certes encore un peu, mais nous sommes sur la bonne voie.

5 Et si le client ou le courtier n'est pas satisfait ?

Honnêtement, il n'y a pas véritablement de plaintes. Nous essayons d'entretenir de bonnes relations avec les courtiers, avec une grande ouverture par rapport aux mécontentements et problèmes. Cette approche proactive nous permet de vrai dire de devancer les plaintes.

TVM assure aussi les bateaux

TVM évolue toujours plus du statut d'assureur « de roues » à celui d'assureur logistique pour proposer une solution intégrée à ses clients, avec désormais aussi des assurances pour la navigation intérieure et la navigation de plaisance.

texte : Veerle De Graeve

photo: Gerlinde Schrijver en Paul van der Heyde

« Les sociétés de transport sont de plus en plus multimodales », déclare le directeur commercial Jan van Waterschoot. « Elles ne transportent plus seulement des marchandises par la route, mais aussi par le rail et par bateau. Nous voulons les soutenir dans toutes leurs activités avec des solutions spécialisées, dont désormais aussi des assurances pour péniches et bateaux de plaisance. »

Une longue expérience

Les garanties spéciales pour la navigation sont nouvelles pour TVM Belgium, mais pas pour le groupe TVM qui assure déjà ces risques depuis près d'une décennie et son expertise remonte même à bien plus loin, expliquent Alex Jansen et Marco van der Wal, tous deux gestionnaires de relations navigation chez TVM assurances. « Le savoir-faire vient de deux assureurs navigation - Noord Nederland schepenverzekering et Schepen Onderlinge Nederland (SON) – que TVM a acquis en 2012. La division navigation représente

aujourd'hui une branche bénéficiaire au sein de TVM, avec un accroissement sain des primes et un joli rendement. »

Alex Jansen : « Les deux anciens labels se sont toujours concentrés exclusivement sur les assurances navigation. Nous connaissons donc parfaitement la matière et le groupe cible. Toute notre organisation est focalisée sur l'offre d'un produit très solide et d'excellents services. »

« Parce que c'est ainsi que nous voyons notre offre navigation : comme un service supplémentaire pour nos clients », dit Jan van Waterschoot. « Nos collègues néerlandais possèdent le savoir-faire et nous avons un réseau de six cents courtiers actifs qui présentent les produits à nos clients transporteurs. »

Service irréprochable et prévention

L'offre pour la navigation de plaisance et la navigation intérieure se compose d'assurances omnium, responsabilité et chargement. Comme nos clients



HIGHLIGHTS

Quelque 1.250 péniches circulent dans notre pays, dont 250 environ sont déjà assurées auprès de TVM.

TVM entend proposer une solution intégrée à ses clients actifs dans les transports multimodaux, assurances navigation intérieure comprises.

L'assurance omnium de TVM pour péniches va jusqu'à une valeur assurée de 7,5 millions d'euros. Des montants plus importants sont possibles sur demande.

transporteurs y sont déjà habitués, ils peuvent aussi compter pour nos assurances navigation sur une gestion rapide de leur dossier et un suivi rigoureux en cas de sinistre. Alex Jansen : « Pour la navigation de plaisance, nous avons un outil en ligne qui permet de calculer directement des offres. Mais nous pouvons aussi remettre une offre dans les 24 heures pour la navigation intérieure, qui demande toujours un travail sur mesure. Les sinistres peuvent être déclarés 24h/24, 7j/7. »

Outre un service irréprochable, les transporteurs connaissent aussi très bien les conseils en prévention de TVM. Marco van der Wal : « Nous étendons également ces conseils aux assurances navigation. Nous donnons ainsi des conseils pour l'entretien préventif, enregistrons l'entretien des moteurs et émettons des alertes en cas de menace de tempête. Les propriétaires de bateaux de plaisance reçoivent aussi régulièrement des conseils pour préparer leur bateau avant la haute saison et aussi avant l'hiver. Comme pour les camions, nous

avons enfin aussi un Guide de prévention pour péniches et bientôt aussi pour bateaux de plaisance. »

Potentiel multimodal pour le secteur des transports belge

Selon les chiffres du SPF Mobilité et Transports, la navigation intérieure représentait en 2016 14,6 % du transport de marchandises dans notre pays. Pour 2017, Eurostat évalue ce chiffre à 15,6 %. À titre de comparaison, le transport de marchandises sur rail et les transports sur route ont, sur la même année, représenté respectivement 10,7 et 73,3 %. En termes de navigation intérieure, la Belgique arrive en quatrième position en Europe, derrière les Pays-Bas, la Roumanie et la Bulgarie.

Au cours du deuxième trimestre 2018, plus de 52 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur les voies navigables intérieures belges selon les chiffres de Statbel. Soit 5,6 % de plus par rapport au premier trimestre 2017. Le transport de conteneurs par péniches a lui

atteint 9,3 millions de tonnes, soit une progression de 2,25 % sur base annuelle.

Marco van der Wal : « En fonction du type – du « spits » au « grand rhéna » - un bateau peut remplacer entre 14 et 160 camions. Un petit porte-conteneur peut transporter 16 conteneurs et un porte-conteneur standard environ 100. Cela permet non seulement de désencombrer les routes, mais aussi d'augmenter sensiblement la capacité des sociétés logistiques. »

« Les transports sur l'eau représentent aussi une composante essentielle de l'économie en Belgique. Liège est par exemple le troisième plus grand port intérieur d'Europe. D'importants investissements sont du reste effectués dans le développement du canal Albert. Il existe par contre encore relativement peu de services financiers pour la navigation intérieure et encore moins de prestataires de services spécialisés », explique Alex Jansen. Jan van Waterschoot est convaincu que TVM a un beau rôle à jouer dans ce cas. <



Jan van Waterschoot :

« Nous voyons surtout nos assurances navigation comme un service supplémentaire pour nos clients. »



Marco van der Wal :

« Comme les clients en ont pris l'habitude avec nous, nous donnons aussi des conseils de prévention pour la navigation. »



Alex Jansen :

« Pour la navigation de plaisance, nous avons un outil d'offres en ligne. Mais nous sommes aussi en mesure de remettre une offre pour la navigation intérieure dans les 24 heures. »



Preventiewijzer

Tips voor onderweg

Les informations sur nos produits navigation sont uniquement disponibles en néerlandais.

Aperçu des garanties Navigation intérieure

- omnium
- responsabilité avarie
- protection & indemnity (P&I)
- assistance

Garanties en option

- couverture moteur étendue
- protection juridique
- assurance accidents des personnes à bord
- assurance responsabilité exploitation

Aperçu des garanties Navigation de plaisance

- responsabilité légale
- omnium

Garanties en option

- protection juridique
- assurance accidents des personnes à bord
- protection & indemnity (P&I)
- assistance

Le Guide de prévention pour la navigation intérieure contient notamment :

- la procédure pour le règlement de petites avaries sans partie tierce.
- cinq règles d'or pour la cabine de pilotage.
- cinq règles d'or pour un bateau prêt à naviguer par mauvais temps ou sur de grandes voies navigables.
- les conséquences financières d'un sinistre.
- informations sur la fatigue et la consommation d'alcool.

Onze nouvelles aires de réglage des rétroviseurs en un an

Voici un an, TVM donnait le coup d'envoi de sa campagne pour les aires de service pour le réglage des rétroviseurs. Si la première aire a été aménagée chez Vervoer Transmet NV à Boutersem, le compteur en est aujourd'hui à 11.

texte : Veerle De Graeve
photo : Frederick Van Grootel

Assureur spécialisé dans les transports, TVM estime qu'il est aussi de son devoir de contribuer à des transports routiers plus sûrs. Un des points d'action concrets dans ce cadre est l'aménagement d'aires de réglage des rétroviseurs chez nos clients.

Une telle aire doit de préférence être aménagée à un endroit bien dégagé et facilement accessible, et occupe une superficie de 27 m de long sur 18 m de large. L'aire de réglage se compose de

lignes et de cases dessinées sur le sol. Le chauffeur entre dans ces cases de manière perpendiculaire, se met dans la bonne position et vérifie alors l'un après l'autre son grand rétroviseur droit, le rétroviseur grand angle, le rétroviseur de trottoir et le rétroviseur du pare-brise de cabine. Dès qu'il peut voir totalement la case correspondante dans chaque rétroviseur, il peut avoir la certitude que ses rétroviseurs sont parfaitement réglés.

Panneau d'instructions et manuels

L'année dernière, TVM a aménagé onze aires de réglage des rétroviseurs. Chez les clients qui en avaient déjà une, nous avons placé un panneau d'instructions pour les chauffeurs et offert des manuels à ces mêmes chauffeurs. Un manuel est également mis à la disposition des sociétés de transport, avec les points auxquels elles doivent faire attention si elles souhaitent aménager une aire de réglage des rétroviseurs et quelques conseils de mise en place.

À la télé

Outre ces installations concrètes chez ses clients, TVM souhaite également sensibiliser un maximum sur l'importance de rétroviseurs bien réglés. Nous sommes donc aussi visibles cette année dans la chronique « Parole d'expert » de l'émission Transport & Van sur Canal Z. De nouvelles aires de réglage des rétroviseurs sont par ailleurs encore prévues dans les prochains mois. Enfin, TVM souhaite étudier bientôt la possibilité d'aménager des aires publiques de réglage des rétroviseurs en Wallonie. <



Aires de réglage des rétroviseurs TVM en Belgique



ÉDITO

En bateau

J'habite un village au bord de l'Escaut. Peut-être pas le village le plus idyllique, mais le fleuve y dessine un élégant méandre dans le paysage et y est enjambé par un pont de 343 mètres dessiné par Gustave Eiffel. Le pont est une fois de plus en réparation depuis quelques jours - et encore pour quinze mois ! - ce qui provoque bien entendu de frustrants et interminables embouteillages. Ce village en bord d'Escaut plie sous le trafic incessant des automobilistes qui - sans succès - tentent de contourner les embouteillages. Ce village en bord d'Escaut est totalement congestionné.

Les embouteillages sont toujours l'occasion d'un spectacle insensé. Des conducteurs qui collent obstinément au pare-choc qui les précède, empêchant d'autres de s'insérer dans la file. Des automobilistes qui ne se soucient absolument pas des

piétons ou des cyclistes en roulant à toute allure dans les zones 50 dans l'espoir de prendre quelques minutes d'avance. Des chauffeurs qui accélèrent à l'orange pour finalement se retrouver bloqués en plein

« Voir ces gros bateaux avancer avec leurs moteurs ronronnants à quelque chose de majestueux »

carrefour. Des coups de klaxon, des doigts d'honneur et autres poings menaçants... Vous avez sans aucun doute vous aussi déjà connu ce genre de situation et peut-être bien plus encore dans les bouchons.

Mais revenons au fleuve qui traverse donc mon village. Il ne s'émeut pas des files et des travaux sur le pont. Il évolue au gré des marées, change de couleur avec la lumière. Un vrai personnage tout gris, qui poursuit sa route courageusement.

Cela vous semblera peut-être bizarre, mais jusqu'il y a quelques années, j'ignorais que le fleuve était aussi un important axe de circulation. Comment tout cela est-il possible ? Alors voilà : le village a pendant des années entretenu une sorte de relation amour-haine avec le fleuve. Au point de cacher l'eau derrière un grand mur gris et un parking encore plus laid. Ce n'est qu'avec l'aménagement d'une voie piétonne et cyclable avec terrasses que le village a enfin semblé adopter le fleuve. Et c'est alors que j'ai vu - pour la première fois donc - tous ces bateaux défilant en direction du port d'Anvers. Et les petits bateaux de plaisance qui accostent l'été dans cette bonne humeur propre

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.



aux vacances.

Je trouve ça beau, toute cette agitation sur l'eau. Plus beau que sur la route en tout cas. Voir ces gros bateaux avancer avec leurs moteurs ronronnants à quelque chose de majestueux. Je suis toujours fasciné par le fait qu'ils sachent précisément comment éviter les bancs de sable insidieux et passer sans encombre sous le pont. Peut-être que l'image que j'en ai est trop romantique, mais la vie de batelier m'inspire. D'un autre côté, il y a bien sûr aussi des inconvénients : pas toujours facile ainsi de laisser les enfants à quai pendant une semaine et de travailler de longues journées, parfois en solitaire, pour gagner sa vie. Car cela fait aussi longtemps que l'on n'échappe plus sur l'eau à la pression de la société. La cargaison doit être chargée et déchargée à temps. Parce qu'ici aussi, le temps c'est de l'argent. À ce niveau-là, le batelier et le chauffeur de poids lourd ont selon moi beaucoup de points communs. Une vie en perpétuel déplacement, avec ses inconvénients, mais aussi sa liberté.

J'aimerais bien passer du temps sur une péniche. Je ferais alors signe aux files sur le pont et je monterais à bord pour une belle promenade sur l'Escaut. Le vélo sur le pont et le pavillon flottant au vent. Bon voyage !

Un monde merveilleux rempli de déchets valorisables

La société « waste-to-product » Renewi souhaite devenir un maillon essentiel de l'économie circulaire où un maximum de matériaux issus des flux de déchets doivent trouver une application utile. Entretien avec Gijs Derks, directeur commercial de Renewi Nederland, sur un monde merveilleux rempli de déchets valorisables.

texte : Gerard den Elt, retravaillé par Veerle De Graeve
photo : Francois Wieringa



Avec environ 1.700 camions sur lesquels figure le logo de Renewi, Gijs Derks est sûr que son entreprise fait partie des plus grands transporteurs des Pays-Bas. Dans tous les cas, la société spécialisée dans le traitement des déchets est parmi les plus grandes aux côtés d'autres multinationales comme DHL. « Les entreprises qui possèdent un parc automobile plus important ne sont pas légion », dit-il en regardant les données logistiques de l'entreprise qui emploie environ 8.000 collaborateurs et possède 200 sites dans le Benelux ainsi que dans six autres pays.

La société met actuellement la dernière touche à un énorme rebranding après la fusion de Shanks et Van Gansewinkel en février 2017. Tous les conteneurs de ramassage, les camions-poubelles et le matériel doivent afficher les mêmes couleurs bleu et vert et cela ne se fait pas en un clin d'œil.

Collaboration avec la concurrence

Le nouveau nom de la société est déjà relativement bien assimilé. Le logo de l'entreprise est visible partout sur les routes. Faire s'imbriquer parfaitement tous les maillons de la chaîne est par contre plus compliqué. Avec tant de sites, de lignes de tri et de processus de production, il s'agit d'opérer le plus intelligemment possible.

De nombreuses voitures vont et viennent sur différents sites, notamment pour apporter des déchets de bois. La concurrence est également la bienvenue. Tout tourne autour du respect de l'environnement et Renewi et d'autres sociétés de traitement des déchets font donc de leur mieux pour des déplacements les plus efficaces possibles. Gijs Derks : « Nous sommes bien sûr concurrents, mais nous utilisons les installations les uns des autres. Cela vaut pour Suez et d'autres entreprises. »

La collaboration est selon lui

indispensable pour éviter les kilomètres inutiles. « Mettez en pratique ce que vous prêchez », dit-on chez Renewi. La collaboration est inévitable si nous voulons atteindre nos objectifs environnementaux.

Retour à la maison

Le bois apporté est transformé en copeaux par Renewi et ensuite évacué par bateau. Les copeaux de bois sont ensuite livrés à des sociétés actives dans les panneaux agglomérés. Et c'est ainsi que les déchets de bois se retrouvent dans les maisons sous forme de matière première pour de nouveaux meubles. C'est le cœur de ce que fait Renewi : trier un maximum de déchets possibles pour que tout ou presque trouve une nouvelle destination ou application. Environ 66 % des déchets collectés sont recyclés et trouvent une deuxième vie. Comme le papier qui peut être recyclé jusqu'à sept fois.

Gijs Derks loue la manière dont le

verre est recyclé, notamment par la filiale spécialisée Maltha Glasrecycling. « Le verre est le produit le plus circulaire qui soit. Vous pouvez le recycler à l'infini. »

D'autres matières de la chaîne des

année », explique Gijs Derks.

À condition toutefois que tous les déchets soient aussi propres que possible. Le tri à la source, comme dans les conteneurs spéciaux pour le verre blanc, vert ou brun, mais aussi pour le papier et le plastique, est la meilleure garantie pour un recyclage de qualité.

Applications toujours plus intelligentes

« D'un point de vue logistique, cela est bien sûr dramatique », concède aisément Gijs Derks. « Plusieurs

camions sont nécessaires pour collecter du verre, du papier et d'autres déchets collectés en un même lieu. Mais pour des raisons de qualité, les autres solutions logistiques restent peu nombreuses. Le papier dans une poubelle normale ne peut à vrai dire

« La collaboration est inévitable si nous voulons atteindre nos objectifs environnementaux »

déchets trouvent une application utile et sont par exemple utilisés comme combustible pour la production d'électricité. Au total, 89 % des déchets collectés trouvent une application utile. « Notre ambition est d'améliorer ce pourcentage chaque

Un financement lié aux performances vertes

Renewi est une des premières entreprises à être récompensée pour ses propres performances écologiques. Plus le nombre d'objectifs verts atteints est grand, moins la société paie ainsi des intérêts sur un emprunt qu'elle a conclu auprès des banques en mai 2018. Un « Green Loan Deal » a ainsi été conclu avec un consortium international de banques. Si les objectifs de durabilité convenus sont atteints, les intérêts sur un emprunt de 500 millions d'euros sont alors revus à la baisse. Les accords portent notamment sur « l'écologisation » du parc automobile et l'augmentation du pourcentage de recyclage des déchets collectés. Renewi dit être une des premières et des plus grandes entreprises à organiser son financement sur cette base. Philips a aussi conclu des accords comparables. À travers ces accords, Renewi dit vouloir montrer que la recherche de durabilité est « le cœur de l'entreprise et a une valeur importante dans tout ce qu'elle fait. »

HIGHLIGHTS

Renewi est née en 2017 de la fusion entre l'entreprise britannique Shanks Group et la société de traitement des déchets Van Gansewinkel.

Renewi se veut résolument confiante et entrevoit un grand avenir pour l'économie circulaire. Nous n'en sommes encore qu'au tout début en matière de recyclage.

plus être recyclé. Tout doit être aussi propre que possible. »

Le monde merveilleux du recyclage

« Le tri à la source est ce qu'il y a de mieux, mais c'est bien sûr un drame d'un point de vue logistique »

n'en est encore qu'à ses premiers balbutiements. C'est à des entreprises comme Renewi, leader du marché, de trouver des applications toujours plus intelligentes pour le recyclage.

Un bon exemple est le biodiesel. Quel automobiliste aurait pu imaginer il y a vingt ans que sa voiture roulerait en partie aujourd'hui grâce à de la graisse de friture recyclée ? Ou que la

graisse, de par son rendement calorifique, serait aussi utilisée comme biocarburant pour la production d'énergie ou dans la serriculture ?

Les possibilités de recyclage sont innombrables. Il s'agit juste de trouver une bonne base économique. Gijs Derks fait référence aux supermarchés où les clients peuvent verser leur jus d'orange frais dans des petites

bouteilles. Une entreprise, Peel Pioneers, transforme les peaux d'oranges en huiles éthériques et en pulpe d'agrumes qui sont notamment utilisées comme ingrédients pour le savon, les produits d'entretien et la nourriture pour bétail. Selon la petite société, avec laquelle collabore Renewi, 250 millions de peaux d'agrumes sont jetées chaque année.

Autant de déchets valorisables donc.

Le matériel d'incontinence jeté par les établissements de soins et les couches ont également beaucoup de valeur. Quelque 400 kilotonnes de couches usagées sont ainsi jetées chaque année. Renewi s'est lancé pour défi avec d'autres partenaires de les recycler en partie en extrayant la cellulose qui peut alors être réutilisée comme « nouvelle » matière première. Mais il y a aussi des problèmes : les couches d'incontinence des personnes âgées contiennent aussi des médicaments qui doivent être retirés soigneusement des matériaux résiduels, ce qui complique bien évidemment le recyclage.

Pratique

« Cela n'a absolument rien de sorcier », dit Gijs Derks en parlant de la collecte et du tri des flux de déchets. « Mais cela peut aussi être très complexe et il s'agit de se

montrer très pratique. »

Un autre exemple ? Chaque année, 700.000 kilotonnes de matériaux de construction et de démolition sont triés par des sociétés spécialisées : pierre, plastique, métaux, matériaux d'isolation, bois, papier, carton et verre.

D'un point de vue logistique, cela nécessite un grand nombre de camions pour transporter les déchets et autres matériaux usagés. Dès qu'un remplacement doit être effectué, le parc automobile est adapté aux dernières normes d'émissions comme Euro6. N'attendez du reste pas d'expériences irréflechies de Renewi avec des camions électriques.

« Nous avons déjà fait plusieurs expériences par le passé et elles ne se sont pas avérées très concluantes », explique Gijs Derks. « Nous avons ainsi testé des petits camions-poubelles électriques pour les villes, les Binkeys, et nous avons connu pas mal de maladies de jeunesse comme l'absence de bonnes infrastructures pour recharger les véhicules. »

Pour le moment, les alternatives électriques sont chères et pas encore intéressantes d'un point de vue économique. Renewi est assurément pour la durabilité et réfléchit à des transports alternatifs à l'hydrogène



par exemple, mais cela nécessite aussi de bonnes infrastructures et des stations de recharge suffisantes. « Regardez les Binkeys : nous étions trop tôt. »

Pourtant, Gijs Derks se dit très confiant et entrevoit un grand avenir pour l'économie circulaire. « Chaque fois que nous avons de la visite, les visiteurs n'en reviennent pas. Et nous n'en sommes encore qu'au début en

ce qui concerne le recyclage. C'est à notre secteur de boucler la boucle de cette économie circulaire. Cette activité ne fait que grandir. »

Donc : « Vous savez ce qui est beau ? Nous sommes confrontés chaque jour à de vrais problèmes environnementaux. On apprend chaque jour et on voit que notre approche a vraiment un impact sur la problématique environnementale. » <

Renewi donne une seconde vie aux déchets

Le nom Renewi a à peine deux ans, mais il est déjà bien connu dans le domaine du traitement et du recyclage des déchets (industriels). La société est née officiellement le 28 février 2017 suite à la fusion entre l'entreprise britannique Shanks Group et la société de traitement des déchets Van Gansewinkel. Le nouveau nom Renewi fait référence à la fois au recyclage et au fait de faire du neuf avec du vieux. Renewi ambitionne d'être à la pointe de la transformation de déchets industriels en nouveaux produits, dans le cadre d'une société circulaire où les matières premières retrouvent une

nouvelle vie ou une nouvelle application. Ce que l'on appelle le « Waste-to-product » en anglais. Sur les 14 millions de tonnes de déchets que Renewi traite chaque année, 89 % sont recyclés ou utilisés dans la production d'énergie. À titre d'exemple, la société parle de la transformation des téléphones mobiles. Renewi a en ainsi traité 200 dont il a extrait suffisamment d'or pour réaliser des médailles de patinage. « Un téléphone mobile n'est donc pas un déchet pour nous. C'est un produit qui contient de nombreuses matières premières très précieuses. Nous faisons donc tout pour collecter ce

genre de produit et réutiliser les composants à travers le recyclage », souligne Renewi. « Pour nous, un téléphone mobile n'est pas un déchet mais bien un produit précieux. » Cette valorisation se fait avec de nombreux flux de déchets, comme le verre, les déchets de construction et de démolition, le papier et le carton, la graisse de friture et les déchets végétaux, comme les légumes, les fruits, les plantes et les arbres. Des entreprises comme Renewi cherchent en permanence des pistes de recyclage de produits usagés. Plus ils sont recyclés, moins ils atterrissent dans la chaîne des déchets.

Conduite sans rétroviseurs

Depuis le 1er juillet 2018, la loi autorise l'homologation de véhicules neufs équipés de caméras en lieu et place des rétroviseurs traditionnels. Depuis début 2019, il est aussi possible de remplacer rétroactivement les rétroviseurs principaux par des caméras. Premier test.

texte et image : lep van der Meer
retravaillé par : Veerle De Graeve

Mercedes-Benz est le premier constructeur à proposer des caméras en option à la place des

rétroviseurs sur ses camions. Principal argument évoqué, d'importantes économies de carburant et de CO2 grâce à une meilleure pénétration dans l'air. Mais un autre point peut-être plus important encore est la disparition en grande partie du tristement célèbre angle mort. Les grands rétroviseurs ne barrant plus la vue directe, le chauffeur a une bien meilleure visibilité sur son environnement. L'introduction de ce système peut donc être qualifiée d'avancée majeure pour la sécurité. Dans le même temps, la vue à l'arrière est aussi excellente grâce aux caméras. Curieusement, Mercedes a toutefois fait le choix de ne pas remplacer le rétroviseur de trottoir et le rétroviseur du pare-brise par des caméras. Un choix d'autant plus surprenant que cela est désormais aussi possible avec le système « Cornereye » d'Orlaco, approuvé par l'Europe.

Les écrans étant montés sur les montants A, la manière de regarder du chauffeur est comparable à la manière de regarder dans un camion équipé de rétroviseurs conventionnels. Les images sont nettes et les écrans ont été installés à un endroit évident. Quand on lui pose la

question, Mercedes répond ne pas encore avoir opté pour le système « Cornereye » pour l'angle mort direct à droite à côté et devant le véhicule parce que cela suppose encore un écran supplémentaire. Mercedes veut d'abord voir ce que cela fait au niveau de la manière de regarder du chauffeur. Le constructeur allemand propose toutefois un signalétique actif des usagers faibles de la route dans l'angle mort.

Rétroviseurs

Dès que quelque chose apparaît dans la zone de danger à droite, à côté ou juste devant le camion, un triangle orange ou rouge apparaît à l'écran et un coup de klaxon retentit. C'est important car il est impossible pour un chauffeur de regarder constamment dans les rétroviseurs. Il doit en effet aussi être attentif à la circulation et à la situation sur la route. Il peut ainsi arriver que juste après avoir regardé l'écran, quelque chose apparaisse subitement dans l'angle mort. L'Actros le signale alors.

Une autre fonction intelligente des caméras sur l'Actros est la fonction espion. De sa couchette, le chauffeur peut allumer le système et voir ainsi tout ce qui se passe autour de son camion, même la nuit. Les écrans sont installés de manière à ce que le rideau tombe derrière.



Impossible de manquer le grand écran au volant de l'Actros.

La conduite avec systèmes de caméras a été rendue possible légalement en Europe le 1er juillet 2018. C'est aussi ce jour-là que nous avons pris la route pour la première fois avec un autocar sans rétroviseurs. Le Neoplan que nous avons utilisé pour notre première expérience avec un tel système était encore un prototype. Comme sur le nouvel Actros, deux petits spoilers équipés de caméras remplacent ici les rétroviseurs. Sur un tel autocar, ces rétroviseurs sont jusqu'à présents montés sur les bras qui ressortent du car. Les avantages sont évidents : le système de caméras est beaucoup plus compact. Le système utilisé était celui de la société française Vision Systems, un des systèmes homologués depuis. La qualité de l'image est correcte, même si la netteté, notamment, pourrait être améliorée. Il y a par ailleurs un filtre orange. Le système fonctionne toutefois parfaitement et se maîtrise très vite. Il excelle à vrai dire dans l'énorme autocar. L'estimation de la largeur est aussi excellente sur les routes plus étroites bordées de nombreux arbres. Faire marche arrière et manœuvrer demande un petit temps d'adaptation, mais la vision de nuit avec les caméras infrarouges, notamment, est bien meilleure qu'avec des rétroviseurs conventionnels.

Filtres

Le système sur l'Actros de Mercedes-Benz possède aussi un filtre de couleur, mais l'image est bien plus nette - comme pour le système Orlaco - que celle donnée par le produit français. L'honnêteté nous commande du reste de dire qu'il s'agissait aussi d'un prototype. Le système Orlaco chez DAF permet de choisir entre différents filtres selon les circonstances. Pour commander le système, Orlaco a développé une belle console qui permet aussi d'adapter l'orientation des caméras. Caractéristique unique, les ailes Orlaco avec les

caméras peuvent même être rabattues électriquement. Très pratique par exemple sur le bateau, le train ou dans

« De sa couchette, le chauffeur peut voir tout ce qui se passe autour de son camion »

le truck-wash. Les ailes du Mercedes peuvent aussi être rabattues, mais seulement manuellement, ce qui n'est pas très pratique par contre.

Le système Orlaco n'était pas encore équipé d'un signalétique actif





dégâts. À titre de comparaison, le système Orlaco n'avait pas cette fonction et la conduite en marche arrière était bien plus naturelle.

Réticence dans les rangs des chauffeurs

Les chauffeurs se sont montrés particulièrement réticents par rapport aux nouveaux systèmes et c'est logique. Les rétroviseurs représentent un dispositif de sécurité important et tout changement demande toujours un petit temps d'adaptation. Les avantages sont toutefois grands, même si le contact direct avec les usagers faibles de la route reste un point délicat. La technique « Si vous voyez le chauffeur, alors il vous voit aussi » ne fonctionne pas avec les caméras et c'est la raison pour laquelle un signalement actif avec radar ou capteurs est important. Ces systèmes ont bien sûr aussi un coût, mais selon Mercedes-Benz, le remplacement d'un bras avec caméra n'est pas plus cher que celui d'un rétroviseur complexe. D'autres fabricants devraient selon toute vraisemblance se situer aux alentours du même niveau de prix. <

d'objets et de personnes dans l'angle mort, mais les concepteurs y travaillent.

Un autocar est un véhicule d'une seule pièce, tout comme un utilitaire léger. La majorité des camions sont toutefois du type tracteur-remorque, ce qui change les exigences au niveau du système. Les petites lignes à l'écran qui indiquent où se trouve l'arrière de la remorque sont pratiques au moment de la mise à quai, mais aussi

en cas de dépassement. Avec le système Mercedes, l'image dans les virages bouge avec la remorque. Cela méritait d'être signalé car cela permet de toujours garder l'arrière à l'écran. Mais cela a visiblement aussi un inconvénient. Si nous voulons manœuvrer en arrière vers la droite, l'arrière reste à l'image mais le chauffeur perd alors ses repères sur la manière dont il doit braquer. Un vrai point à noter car il peut faire des

1. Le camion Orlaco sur une aire estompée de réglage des rétroviseurs.
2. On voit clairement ici la différence au niveau de la vision directe lorsqu'il n'y a plus de rétroviseurs.
3. Les caméras Orlaco se commandent au moyen d'une unité de tableau de bord bien pensée.
4. Cet autocar est équipé du système français Vision.
5. Écran sur le montant A avec aussi, sur ce camion, les rétroviseurs traditionnels.
6. Bras rabattable électriquement avec caméra Orlaco.
7. On s'habitue très vite au volant du Neoplan.
8. MAN teste lui aussi des systèmes de caméras à la place des rétroviseurs.
9. Le nouvel Actros, toujours avec le rétroviseur frontal, mais sans les rétroviseurs latéraux.

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

AVEC NOTRE **DERNIER GUIDE DE PRÉVENTION CHARGEMENT**,
NOUS SOMMES HEUREUX DE VOUS DONNER DES CONSEILS.



GUIDE DE PRÉVENTION TVM POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES MAINTENANT DISPONIBLE.



Le transport de marchandises est très complexe. Par exemple, à quoi devez-vous faire attention lors de la réception de marchandises ? Quels contrôles de charge effectuez-vous lors d'une escale ? Et comment compléter correctement une lettre de voiture CMR ? Avec notre dernier guide de prévention, nous sommes heureux de vous donner des astuces et des conseils spécifiquement sur ce thème.

Vous avez une garantie Responsabilité transport chez TVM Belgium ?

Demandez alors simplement votre Guide de prévention chargement en envoyant un mail à cmr@tvm.be, avec mention du numéro de votre police TVM et du nombre d'exemplaires souhaités.