

TVMM ACTUEL



Wim Pyra :

La sécurité pour moteur chez Sobe-Log

« Le Truck Safety Award n'est pas une fin en soi »

PLUS



Frank Van Nueten :
« Une équipe soudée,
ça n'a pas de prix »



Tom Van Woensel :
« L'IA est là et ne
disparaîtra pas »



Ronny Devos (Wybo) :
« Nous sommes fiers de
notre entreprise familiale »



6

LA SÉCURITÉ POUR MOTEUR : LA SUCCESS STORY DE SOBE-LOG

Sobe-Log a connu une forte évolution ces dernières années. Transport Manager Wim Pyra partage sa vision de la sécurité, de l'efficacité et de l'avenir des transports durables.



4

PITSTOP

Jelle Obus, 18 ans, élu meilleur étudiant chauffeur poids lourd.



20

RENCONTRE DES NATIONS

Une nouvelle compétition européenne pour jeunes chauffeurs routiers. Nous parlons à son fondateur, Jean Petit.



22

PORTRAIT DU CLIENT : WYBO

Ronny Devos est la deuxième génération à la tête de l'entreprise familiale Wybo Transport & Logistics.



14

L'IMPACT DE L'IA SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Professeur Tom Van Woensel partage sa vision du rôle de l'IA dans l'optimisation des processus de logistique et de transport.



28

LA RÉGLEMENTATION SUR LES DASHCAMS EN EUROPE

Les dashcams sont de plus en plus utilisées sur les routes : voici les principales règles et quelques conseils.



30

GESTION DE L'ÉNERGIE : LA CLÉ D'UNE BONNE AIRE DE RECHARGE

De plus en plus de sociétés décident de disposer de leur propre aire de recharge. Comment fonctionne-t-elle efficacement ?

TVM Actuel est une publication périodique de TVM Belgium.

Rédaction : Marie Durnez, Dirk Mertens, Veerle De Graeve et Ena Bernaers (Mindsetting)

Photos : TVM Belgium, I Shoot You, Cebeo, Tom Van Woensel, Institut Henri Maus, Wybo, Quadrant Advocaten, Filip Van Look et Gerlinde Schrijver

Maquette : Mindsetting.be

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

BCE 0841.164.105 | RPR/RPM Antwerpen/Anvers - NBB/BNB 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

Besoin d'une assistance d'urgence en cas d'accident, de panne ou de maladie ?

Appelez TVM truck & car assistance et bénéficiez de l'assistance immédiate d'une équipe de spécialistes 24h/24, 7j/7.

☎ +32 (0)78 15 11 63

Regardez la vidéo d'animation sur www.tvm.be/assistance pour un aperçu clair et rapide.

☎ +32 (0)3 285 92 00 | ✉ info@tvm.be | ✉ information@tvm.lu
🏠 www.tvm.be/fr | ✉ [@tvmbelgium](https://twitter.com/tvmbelgium)
f www.facebook.com/tvmbelgium



10

FRANK VAN NUETEN PRENDRA SA PENSION

Nous revenons ensemble sur 15 années chez TVM Belgium.



18

**PROFITEZ AU MAXIMUM
DU TVM DRIVE, ÉVITEZ
LES SINISTRES ET
RÉDUISEZ LES COÛTS**



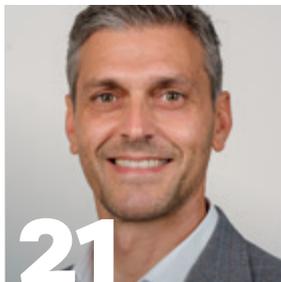
21

**NOUVEAU DIRECTEUR
GÉNÉRAL DE TVM
BELGIUM**



21

**TVM BELGIUM SOUTIEN
LE WELLBEING PLEDGE
ESPORG**



21

**5 QUESTION À
PETER LUYCKX**



24

**NOUVELLE ASSURANCE
RESPONSABILITÉ TRANSPORT**



26

**NOUVEAU LIVRE 6
DU CODE CIVIL**

AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



Cet avant-propos est un peu particulier pour moi. C'est en effet la dernière fois que je peux ouvrir notre magazine en tant que directeur général de TVM Belgium. Après une aventure incroyable longue de 15 années, je ferai mes adieux à cette formidable organisation fin septembre pour prendre ma pension.

Le regard que je porte sur toutes ces années me rend fier et me fait chaud au cœur. Ça a été un véritable privilège pour moi de pouvoir collaborer avec nos fidèles clients, nos précieux courtiers et nos fantastiques collègues. La confiance que j'ai reçue de vous a clairement embelli mon parcours chez TVM Belgium.

« C'est avec gratitude que je regarde en arrière, et avec confiance que je regarde en avant »

Je tiens aussi à adresser un merci tout particulier aux membres du conseil d'administration de TVM aux Pays-Bas. Leur soutien inconditionnel, leur confiance et la place laissée aux initiatives ont été essentiels pour la croissance de notre marque en Belgique.

C'est avec beaucoup de plaisir que je transmettrai mes connaissances et mon expérience à mon successeur, Dirk Clement, au cours des prochains mois pour garantir ensemble une transition en douceur et un avenir aussi solide que possible.

Mais en entendant, je vous propose encore un petit regard vers l'avenir, car cette édition de TVM Actuel déborde également d'histoires inspirantes de notre secteur. Nous vous présentons ainsi la jeune génération avec, par exemple, l'étudiant Jelle Obus dont l'enthousiasme montre que la relève est prête - et c'est bien nécessaire tant la demande pour de nouveaux chauffeurs reste grande.

Vous lirez aussi l'histoire de la société Sobe-Log, fière gagnante du Truck Safety Award, une performance unique au niveau des transports pour compte propre, et la preuve que sécurité et gestion efficace sont parfaitement compatibles.

Ensuite, nous donnerons la parole au professeur Tom Van Woensel, de l'Université d'Eindhoven, qui nous éclaire sur l'essor de l'intelligence artificielle dans le secteur des transports et de la logistique. L'IA n'en est certes encore qu'à ses premiers balbutiements, mais le potentiel est énorme.

Nous vous présentons aussi l'histoire inspirante de Wybo, une entreprise familiale qui a su se réinventer au fil des années pour renforcer sa position sur le marché. Enfin, vous en apprendrez plus sur notre collègue Peter Luyckx dans notre rubrique « 5 questions à... ». Peter est une figure emblématique de TVM Belgium depuis 25 ans déjà.

Bonne lecture ! Et aussi pour vous : merci pour la confiance, la collaboration et les beaux moments passés ces dernières années.

Frank Van Nueten,
directeur général



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 FONDS SOCIAL TRANSPORT ET LOGISTIQUE SOUTIENT LES FUTURS CHAUFFEURS DE POIDS LOURDS

Le Fonds social Transport et Logistique soutient les formations pour chauffeurs partout en Belgique, avec 100 % de chances de trouver un emploi. Les écoles bénéficient d'un soutien financier pour le matériel de cours, les frais d'examen, les véhicules et le carburant, un soutien grâce auquel la formation reste accessible. Nous garantissons également la qualité des formations grâce à des jurys composés de membres indépendants.

Carrière dans les starting-blocks

Jelle Obus a 18 ans et suit une formation de chauffeur poids lourd. Il a encore été élu meilleur étudiant chauffeur poids lourd du pays fin de l'année dernière. Nous donnons aujourd'hui la parole au médaillé d'or qui nous parle de ses études, de sa passion et de ses projets d'avenir.

texte : Mindsetting

photo : I Shoot You

Vainqueur des Startech Days

Lors des Startech Days, un concours pour les étudiants de 29 filières professionnelles techniques et technologiques, Jelle Obus a décroché la médaille d'or dans la catégorie chauffeurs de poids lourds. Son camarade de classe Jarne Van Hecke est également monté sur le podium. « C'est nous qui avons demandé aux professeurs de participer au concours parce que cela nous semblait être une belle opportunité pour attirer l'attention sur la profession et l'école », explique Jelle Obus. « On a eu de la chance parce que les professeurs étaient d'accord ! »

sur le podium, mais c'est bien sûr très sympa. Également pour les enseignants car cela souligne la qualité de la formation. Je suis d'ailleurs très reconnaissant envers les professeurs de pratique pour leur aide et leur accompagnement tout au long de la préparation et du concours proprement dit. Sans eux, on n'aurait jamais obtenu un tel résultat. »

Un rêve qui devient réalité

« J'ai toujours rêvé de devenir chauffeur poids lourd. Mon papa a sa propre société de transport et transporte principalement des conteneurs maritimes de et vers le port d'Anvers. Enfant, je traversais

régulièrement le pays avec lui. C'est comme ça que j'ai attrapé le virus.

Personne n'a donc été surpris quand j'ai dit à la maison que je

voulais suivre la formation de chauffeur poids lourd. Il n'y a pas beaucoup d'écoles en Flandre qui proposent une telle formation. J'ai donc cherché la plus proche et c'était Tectura à Gand. »

Formation de chauffeur poids lourd

La formation qui commence en cinquième secondaire aborde l'en-

semble du monde des transports. « Nous apprenons toute la théorie sur les poids lourds, mais avons aussi des cours sur comment planifier nos tournées de manière sûre, économique et respectueuse de l'environnement. Nous apprenons à réagir en cas d'accident sur la route, à contrôler notre véhicule, à sécuriser le chargement et à livrer les marchandises proprement à leur destination. En 6e, on se prépare aussi à l'examen pour le permis de conduire CE. Réussir le permis de conduire est vraiment la cerise sur le gâteau de la formation. »

Travailler avec papa

Après ses études cette année, Jelle aimerait travailler dans la société de son papa. « J'ai vraiment hâte de rouler pour mon père. Je n'ai à vrai dire jamais ressenti le besoin de sillonner toute l'Europe. Je trouve sympa de rester en Belgique et de pouvoir ainsi dormir dans mon propre lit le soir et le week-end. Plus tard, je rêve de développer la société et de travailler avec plus de chauffeurs. À long terme, j'aimerais beaucoup reprendre la société de mon père, quand il prendra sa pension, pour pouvoir la gérer encore plus à ma façon. Mais ce n'est pas encore pour tout de suite, j'ai encore beaucoup à apprendre (rires). » <

« Je suis très reconnaissant envers les professeurs »

La compétition a testé à la fois les connaissances théoriques et pratiques des participants. « Nous avons dû, entre autres, changer de bande de circulation, nous garer en marche arrière contre un quai de chargement, organiser une tournée, sécuriser le chargement et déteiler, ... Chaque école participante pouvait sélectionner deux élèves. On ne pensait jamais terminer tous les deux

**Vous voulez prendre le volant en mains comme Jelle ?
Scannez le code QR ci-contre.**



La sécurité pour moteur : la success story de Sobe-Log

Sobe-Log, le pôle transport du grossiste de matériel électrique Cebeo, a connu une forte évolution ces dernières années. Alors que les transports étaient auparavant sous-traités, Sobe-Log assure depuis 2017 le transport du matériel électronique chez les clients dans toute la Belgique. Wim Pyra, Transport Manager, partage sa vision de la sécurité et de l'efficacité et nous parle de l'avenir des transports durables.

texte : Mindsetting

photos : Cebeo

Distribution de matériel électrotechnique
La société Cebeo a été fondée à Courtrai en 1922. Avec plus de 100 années d'expérience, elle peut aujourd'hui se targuer d'une riche tradition dans la distribution B2B de matériel électrotechnique. Par l'intermédiaire de petits et de grands installateurs, elle livre à trois secteurs : résidentiel, industrie et tertiaire (bâtiments publics). Le matériel est aussi très varié : cela va de l'ingénierie électrique aux outils et à l'énergie renouvelable en passant par les câbles, les accessoires, l'éclairage et le hvac.

Les transports ont longtemps été sous-traités jusqu'à la constitution de Sobe-Log en 2017. « L'acquisition de deux concurrents et d'un sous-traitant ayant tous leur propre flotte était une belle opportunité de prendre le transport en main », explique Wim Pyra, Transport Manager. « Nous avons commencé

petit mais ces dernières années, notre croissance a été exponentielle. Pendant la crise du coronavirus, nous avons voulu maintenir nos propres chauffeurs au travail et avons renoncé à faire appel à plusieurs partenaires externes. Et en février 2024, nous avons aussi pris les 15 derniers pour cent de transport en gestion propre. Nous continuons toutefois à collaborer avec quelques partenaires qui roulent exclusivement pour Cebeo. »

Valeur ajoutée pour le client

Les chauffeurs de Sobe-Log partent de quatre hubs répartis dans le pays : Courtrai, Hamme, Willebroek et Charleroi. Et avec notre partenaire Vincent Logistics, nous avons aussi

un hub hybride à Liège. Le choix d'assurer les transports en interne présente de nombreux avantages selon Wim Pyra : « Nous avons plus de contrôle, nous pouvons réagir de manière plus flexible aux demandes des clients et les relations entre nos

« Le transport en gestion propre offre plus de contrôle, plus de flexibilité et plus de confiance »

chauffeurs et les clients sont plus fortes. Nos chauffeurs travaillent toujours dans les mêmes régions et les clients ont donc l'habitude de voir les mêmes visages, ce qui permet de nouer de vraies relations. Cela renforce la confiance et la valeur de notre service. Et s'il y a >



Wim Pyra,
Transport Manager
Sobe-Log



un problème, les plaintes nous parviennent plus rapidement, ce qui nous permet aussi de traiter le problème plus vite et d'assurer un meilleur suivi. »

Parc automobile en pleine croissance

Le parc automobile de Sobe-Log se compose aujourd'hui de 3 tracteurs,

26 camions, 26 camionnettes et 7 semi-remorques. Avec 65 chauffeurs et un total de 101 collaborateurs au niveau du département Transport, la société ne cesse de grandir. « Nous voulons engager encore plus de chauffeurs à l'avenir », explique Wim Pyra. « En investissant dans du matériel de qualité, des formations et de bonnes conditions de travail,

comme les week-ends et jours fériés libres, nous parvenons à attirer et conserver des chauffeurs. Nous voyons aussi que nos chauffeurs proposent eux-mêmes d'autres candidats. On peut en être fier car c'est la preuve que nous faisons bien notre travail et que nos collaborateurs se sentent bien chez nous. »

La sécurité comme priorité absolue

Sobe-Log a encore remporté le Truck Safety Award 2025 en mars, une reconnaissance pour les entreprises qui excellent en termes de sécurité routière. « Investir dans la sécurité commence par la formation », explique Wim Pyra. « En plus des formations code 95 obligatoires, nous prévoyons par exemple cette année des workshops sur le réglage des rétroviseurs et le constat d'accident européen. »

La technologie joue aussi un rôle important dans la politique de sécurité. « Nous avons acheté récemment des nouvelles camionnettes avec caméras d'angle mort et tous nos camions sont équipés de caméras à 360°. Cela nous aide non seulement à prévenir les accidents, mais nous permet aussi d'analyser les incidents et d'en tirer des leçons. »

Sobe-Log encourage également une culture ouverte de la sécurité. « Tous les lundis sur chaque site, nous organisons un « briefing de 5 minutes »

« Le Truck Safety Award est une belle reconnaissance, mais ce n'est pas une fin en soi »





avec tous les chauffeurs pour discuter des consignes de sécurité, des incidents et des accidents. Les chauffeurs sont aussi encouragés via un programme d'incentives à veiller activement à la prévention et à proposer des idées et améliorations. La sécurité routière est très importante dans notre équipe et cela se voit clairement dans la baisse des statistiques de sinistres. Et c'est d'autant plus remarquable que le nombre de kilomètres à risque a fortement augmenté. »

Défis actuels

Les investissements et les efforts au niveau de la sécurité portent leurs fruits puisque Sobe-Log a obtenu récemment la certification ISO 45001 (norme internationale pour la santé et la sécurité au travail). « Cette certification représente une reconnaissance importante de notre politique de sécurité et confirme que nous sommes sur la bonne voie », déclare Wim Pyra. « Nos chauffeurs sont sur la route tous les jours avec du matériel lourd et ont une grande responsabilité – pas seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres usagers de la route. La sensibilisation reste donc essentielle. » Malgré cela, des défis subsistent. « La circulation est de plus en plus complexe et la réglementation change en permanence, surtout dans les zones urbaines avec des plans de

circulation et de nouvelles limitations. Il y a aussi de moins en moins de compréhension pour les poids lourds sur la route alors qu'ils jouent un rôle crucial dans l'approvisionnement des entreprises et des magasins. »

Rendre les transports plus durables

Outre la sécurité, le développement durable représente aussi un pilier important au sein de Sobe-Log. « Nous voulons rendre nos transports plus verts, mais de manière réfléchie », explique Wim Pyra. « Notre première camionnette électrique a été livrée et une autre est en commande. Investir dans un camion électrique n'est pas encore intéressant pour nous à ce stade. Le prix d'achat est 2,5 fois plus élevé qu'un camion conventionnel, alors que les prix au niveau des camionnettes sont plus ou moins identiques. Même si nous aimerions aussi passer au zéro émission pour nos camions, cela n'est pas encore faisable économiquement parlant. Nous suivons attentivement les développements sur le marché pour pouvoir électrifier notre parc où et quand cela sera réaliste. »

L'entreprise étudie aussi d'autres manières de réduire ses émissions de CO₂. « Nous avons lancé un projet de

vélo cargo pour les livraisons en ville à Bruxelles et nous faisons appel à la navigation fluviale pour un transport plus efficace des marchandises au départ du port d'Anvers jusqu'à notre centre de distribution. Nous suivons aussi le développement de carburants alternatifs comme l'Huile végétale hydrotraitée (HVO), mais il n'y a pas encore suffisamment d'infrastructures de recharge à proximité de nos hubs. »

Regard sur l'avenir

Sobe-Log est devenu en très peu de temps un acteur innovant dans le secteur des transports. « Nous allons continuer à investir dans la sécurité, la prévention et le développement durable », conclut Wim Pyra. « Le

« Nous allons continuer à investir dans la sécurité, la prévention et le développement durable »

Truck Safety Award est une belle reconnaissance, mais ce n'est pas une fin en soi. Nous n'existons que depuis 8 ans et il y a encore beaucoup d'opportunités devant nous. La voie que nous avons empruntée me semble être la bonne et nous allons continuer à la suivre. » <

Frank Van Nueten revient sur ses 15 années chez TVM Belgium

Après 15 ans à la barre de TVM Belgium, le directeur général Frank Van Nueten passera le relais cet automne. Le 1er octobre en effet, ce sera l'heure pour lui de prendre sa pension. Son passage aura marqué un chapitre déterminant dans l'histoire de TVM Belgium. Nous revenons ensemble sur une riche carrière, une croissance impressionnante et une approche qui a placé TVM Belgium sur la carte des assurances en Belgique en tant qu'acteur de niche.

texte : Mindsetting
photos : I Shoot You

S





De pionnier à acteur de niche

TVM Belgium était encore un petit acteur quand Frank est arrivé. Avec une gamme de produits limitée et une petite équipe, l'organisation avait un grand potentiel de croissance, mais aussi beaucoup de défis à relever.

« Les premières années ont été consacrées à apprendre à connaître les gens, à gagner la confiance et à professionnaliser les processus. TVM avait un grand esprit d'entreprise et une énorme motivation, mais il fallait aussi une structure. » Avec le directeur commercial Jan van Waterschoot et une équipe motivée, Frank a entamé un impressionnant parcours de croissance.

« Nous avons réalisé énormément de choses au fil des années. Nous sommes passés de 30 à 90 collaborateurs, nous avons multiplié notre chiffre d'affaires par cinq à 125 millions d'euros et nous nous sommes positionnés comme acteur de niche. Aujourd'hui, les courtiers ne peuvent plus nous ignorer quand il s'agit d'assurances transport, ce qui n'a pas toujours été le cas. »

Partenariats solides

Frank souligne l'importance de la collaboration avec TVM Nederland. « Cette croissance n'aurait jamais été possible sans le soutien de nos collègues néerlandais au début. Nous avons aussi gagné leur confiance grâce aux bons résultats et aux bons choix. Aujourd'hui, nous sommes beaucoup plus autonomes, mais le lien est resté fort. »

U ne carrière inattendue dans les assurances

A priori, rien ne prédestinait Frank Van Nueten à devenir un jour directeur général d'un assureur. Après son service militaire, il s'est retrouvé dans le monde maritime. « J'ai commencé chez CMB, un armateur anversois, où j'étais chargé de trouver des chargements en provenance et à destination de l'Afrique de l'Ouest. C'est de là qu'est venue pour la première fois ma passion pour la navigation et les transports. »

Sa carrière l'amènera ensuite chez des expéditeurs et des sociétés portuaires, avant de se retrouver dans le secteur des assurances. « Au départ, je n'étais absolument pas

intéressé par les assurances. Quand Naviga, la société sœur de CMB, m'a posé la question, ma réponse a été claire : « Ce n'est pas pour moi. » Mais quelques années plus tard, j'étais dans le métier. »

Après des passages par les assureurs Nautica (filiale de Baloise), Zurich et Vivium, Frank atterrit finalement chez TVM Belgium en 2010. « Le poste était vacant depuis un certain temps déjà et j'ai été contacté par un cabinet de sélection. Et peu de temps après, je prenais la direction de Hoogeveen où se trouve le siège néerlandais de TVM. J'ai tout de suite été séduit. L'ambiance, la taille raisonnable, la mentalité, je me suis senti chez moi. »

« Chez TVM, nous faisons bien plus qu'assurer »

C'est la même philosophie que TVM Belgium applique dans ses relations avec les courtiers. « Nous travaillons exclusivement avec des courtiers. Cela reste notre modèle. Nous les voyons comme des partenaires, et cette confiance réciproque est la base de tout. »

Partenaire de connaissances pour les transporteurs

Sous la direction de Frank, TVM Belgium est passé du statut d'assureur traditionnel à celui de partenaire impliqué pour les sociétés de transport et les sociétés logistiques.

« Nous avons développé des produits qui répondent aux vrais besoins des transporteurs. Pas question avec nous de solutions standard. Nous proposons des packs intelligents, une analyse des risques et des outils qui aident les entreprises à avancer. »

« Fêter les grands comme les petits événements, c'est ça qu'il faut faire »

Un bon exemple dans ce cas est TVM Solutions. « Grâce à notre propre centre de formation, nous pouvons encore mieux servir et guider nos clients en matière de prévention. Nous pensons avec eux et essayons de les soulager autant que possible. Nous faisons bien plus qu'assurer. » Cela se traduit aussi par des initiatives en matière de sécurité et de bien-être. « À travers des partenariats avec des organisations comme ESPORG et des efforts pour le bien-être des chauffeurs, comme les Chevaliers de la Route, nous voulons aider le secteur des transports à avancer d'une belle manière durable. »

Un leadership qui rassemble

Comment se décrirait-il comme dirigeant ? « Je ne suis pas du genre à tout diriger. Je suis plutôt quelqu'un qui rassemble. Ma porte est toujours ouverte. J'ai un peu tâtonné au début parce que j'avais soudain la respon-

sabilité finale. Mais avec les années, vous apprenez à relativiser, à réfléchir et à prendre des décisions au bon moment. »

Frank croit résolument en la confiance. « Une équipe soudée, ça n'a pas de prix. Vous devez laisser de l'espace aux gens, les laisser faire des erreurs. J'ai toujours essayé de rester accessible, humain et honnête, y compris dans les moments difficiles. C'est ce que j'appelle un leadership authentique. »

Une longue liste de moments marquants

La liste des moments marquants est longue, mais certains resteront gravés à jamais. « L'événement le plus marquant reste quand nous avons atteint pour la première fois la barre des 100 millions d'euros de chiffre d'affaires. Quand vous savez d'où vous venez et tout ce qu'il a fallu franchir pour y arriver, c'est vraiment une performance incroyable. »

Frank n'oubliera jamais non plus les événements du personnel. « Comme la fois où nous sommes allés à Bâle avec un vieux bus à impériale. Ou notre légendaire voyage d'anniversaire à Hambourg. TVM est une entreprise qui sait comment fêter les succès. C'est important car cela montre votre reconnaissance pour le travail fourni par tous les collaborateurs. »

Perspectives d'avenir

Frank envisage l'avenir avec confiance. « TVM Belgium a des bases solides, une équipe forte et une vision claire. Notre prochain défi réside dans la digitalisation et l'automatisation, le développement de nos activités en Allemagne, le renforcement de notre rôle de conseiller et de partenaire et l'élargissement de notre offre de produits. Les opportunités ne manquent pas. »

Plus personnellement, une nouvelle vie s'ouvre à lui. « Que va-t-il se passer le 1er octobre ? Aucune idée. Pour la première fois depuis des années, il n'y a rien au planning. Et c'est ça qui est beau. Je veux plus profiter du moment présent, de ma petite-fille et de ma famille. Après une carrière de 42 ans, je pense que j'y ai droit. »

« Créer du lien, c'est ça qui compte »

Un conseil pour le successeur

Pour conclure, quel conseil Frank donnerait-il à son successeur, Dirk Clement ? « Rester proche des gens. Rassembler, que ce soit au niveau de l'équipe, des courtiers ou des collègues aux Pays-Bas. TVM Belgium repose sur les relations. Il faut les préserver et les renforcer. Et surtout, il faut profiter. Ça en vaut vraiment la peine. » <



Merci, Frank !

Avec son engagement sans limite, sa personnalité chaleureuse et sa vision stratégique, Frank Van Nueten a contribué à faire de TVM Belgium l'acteur stable et ambitieux qu'il est aujourd'hui. Son histoire est une histoire de croissance, de confiance et de connexions. Au nom de toute l'équipe, merci Frank, et profite bien de ta pension amplement méritée !



Vous voulez remercier Frank ou lui adresser un message personnel ?

Scannez le code QR et laissez un message dans le livre d'or en ligne.

L'impact de l'IA sur le secteur des transports

L'intelligence artificielle (IA) peut modifier radicalement le secteur des transports, mais où en sommes-nous en 2025 ? Tom Van Woensel, professeur en transport de marchandises et logistique à la Eindhoven University of Technology, partage sa vision du rôle de l'IA dans l'optimisation des processus de logistique et de transport. Quels sont les opportunités, les risques et les questions éthiques en jeu ? Découvrez-le dans notre entretien avec Tom Van Woensel, qui jette un regard clair sur l'avenir de l'IA dans le secteur des transports.

texte : Mindsetting

photos : Tom Van Woensel, TVM Belgium

ts



Applications d'IA dans le secteur des transports

L'IA est souvent utilisée comme un concept fourre-tout. Le site web du Parlement européen définit l'IA comme « la possibilité pour une machine de reproduire des comportements liés aux humains, tels que le raisonnement, la planification et la créativité. Les systèmes d'IA sont capables dans une certaine mesure d'adapter leur comportement en analysant l'effet de leurs actions antérieures et en travaillant de manière autonome. »

Mais quel est l'impact de l'IA dans le secteur des transports ? Selon le

professeur Tom Van Woensel, l'IA n'est pas encore très avancée dans ce secteur. « Nous utilisons certes tous ChatGPT ou CoPilot, mais en matière de planification et d'organisation des transports, l'impact est encore limité. Il n'y a pas encore, à ce stade, beaucoup de systèmes logiciels qui utilisent efficacement l'IA pour rendre les flux de transport plus efficaces. »

Optimisation des processus de transport

« Les systèmes d'IA que nous voyons aujourd'hui

sont dans un certain sens les pires versions que nous ayons jamais vues. Ils ne peuvent devenir que plus puissants et plus intelligents », explique Tom Van Woensel. « Dans mon groupe de recherche, nous travaillons actuellement sur des algorithmes capables de générer de meilleurs itinéraires, de réfléchir sur le transport multimodal, les >

« La force réside dans la combinaison entre l'homme et la machine »

transports longue distance et la gestion des entrepôts. Il est clair que le potentiel pour l'IA est énorme. »

Il existe donc plusieurs domaines dans lesquels l'IA peut apporter une valeur ajoutée significative :

- **Planification, gestion des tournées et flux de transport**
Grâce à des algorithmes avancés et à une analyse en temps réel des données, l'IA peut calculer les meilleurs itinéraires en tenant compte de la densité du trafic, des conditions météorologiques et des priorités de livraison. Cela peut rendre les flux de transport plus souples et permettre une combinaison plus efficace des chargements. Le résultat ? Moins de trajets à vide et une meilleure utilisation de la capacité de transport.
- **Réduction des coûts**
Avec des processus de planification plus intelligents et automatisés, les entreprises peuvent prendre des décisions plus rapidement, réduire le nombre d'erreurs humaines et optimiser le déploiement de leur personnel. Il en résulte une diminution directe

des frais d'exploitation, y compris à long terme.

- **Réduction de la consommation et des émissions de CO₂**

Les systèmes contrôlés par l'IA peuvent analyser le comportement sur la route et donner des recommandations aux chauffeurs pour rouler de manière plus économique. L'IA peut aussi aider à choisir les itinéraires les plus écologiques ou à prédire le moment idéal pour l'entretien pour de meilleures performances des véhicules. En diminuant le nombre de kilomètres parcourus et en optimisant la consommation d'énergie, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ diminuent.

De la recherche à la mise en œuvre

Le champ de la recherche évolue rapidement avec des expériences avec l'IA à différents niveaux. « Les entreprises et les chercheurs sont en train de voir comment ils peuvent appliquer la logique de l'IA à différents problèmes de décision, de l'optimisation des itinéraires à la prévision de la demande », explique Tom Van

Woensel. Cela tourne souvent autour de modèles d'apprentissage qui analysent d'énormes quantités de données pour faire de meilleures prévisions. « Dans la dernière phase

« L'IA est là et ne disparaîtra pas »

du processus de livraison, comme la livraison de colis à domicile, nous examinons par exemple des centaines de jours de données. À partir de là, nous pouvons prédire plus précisément le meilleur itinéraire pour de nouvelles livraisons ». Les universités collaborent pour cela avec des entreprises qui fournissent des données pour entraîner les modèles. « Dans le même temps, une sorte de « Far West » émerge autour des start-up de l'IA : de jeunes entreprises essaient de percer avec leurs propres modèles et sont souvent rachetées par de grands acteurs. Il se passe beaucoup de choses et il est fascinant de voir comment la science et la pratique tentent constamment de se maintenir au même niveau. »





À la recherche de nouveaux profils

L'IA va-t-elle rendre certains emplois superflus dans le secteur des transports ? « C'est l'éternelle question », répond Tom Van Woensel. « La réponse doit être nuancée. Nous allons en effet avoir besoin de moins de personnes pour les rôles classiques de planification, mais dans le même temps, de nouvelles fonctions apparaissent. Nous avons besoin de planificateurs qui comprennent l'IA et qui sont capables d'interpréter les résultats et de gérer les exceptions. »

Selon Tom Van Woensel, cette intuition humaine est essentielle. « L'IA peut très bien optimiser les itinéraires standard, mais si un client a une demande urgente, si le canal de Suez est bloqué ou si un pont s'effondre, il faut de vraies personnes. Le système d'IA n'a pas de référence dans ce cas et ne peut donc pas s'adapter. La force réside dans la combinaison entre l'homme et la machine. Il est donc très important

moins de flexibilité et de plaisir au travail. »

Tom Van Woensel voit pourtant aussi des opportunités : « Grâce à l'IA, les plannings pourront être mieux adaptés à la satisfaction des chauffeurs. Pensez aux tournées qui se terminent plus près de leur domicile ou demandent moins de nuits à l'extérieur. Cela peut contribuer à rendre la profession plus attractive. »

Camions sans chauffeur

Les camions sans chauffeur ne semblent pas encore pour tout de suite. Il y a certes déjà des véhicules sans chauffeur aux États-Unis, mais uniquement dans des environnements contrôlés. « Est-ce que nous voulons ça aussi avec des poids lourds ? C'est toute la question », explique Tom Van Woensel. « Il y a beaucoup d'expériences avec des systèmes comme le « platooning », où les camions roulent les uns derrière les autres comme un petit train pour économiser du carburant. Ce n'est pas forcément très pertinent pour la distribution

en ville, mais cela peut être extrêmement intéressant pour les transports longue distance. »

Défis d'intégration

L'intégration de l'IA dans les systèmes logistiques existants n'est guère évidente. « Le respect de la vie privée et la cybersécurité représentent de gros défis », explique Tom Van Woensel. « L'IA comme ChatGPT fonctionne bien parce qu'elle a analysé des quantités de données gigantesques mais dans la logistique, ces données sont souvent morcelées. Une entreprise n'a bien souvent pas assez de données disponibles et la collaboration est un sujet sensible. Il y a des limites en termes de protection de la vie privée,

de formation de cartels et de concurrence. »

Selon Tom Van Woensel, il y a là encore un grand défi. « Il n'y a pas de cadre clair dans le transport comme dans la recherche médicale. Or, nous avons précisément besoin d'une collaboration à grande échelle pour développer des systèmes plus intelligents. »

Appel aux dirigeants d'entreprise

Pour les dirigeants d'entreprise qui douteraient encore de l'utilité de l'IA, le message de Tom Van Woensel est clair : « L'IA est là et ne disparaîtra pas. Elle ne va faire que gagner en puissance. La question est donc : dans quelle mesure êtes-vous prêt à l'utiliser ? »

Tom Van Woensel plaide pour une attitude critique mais aussi curieuse. « Vous devez avoir dans votre équipe des personnes qui comprennent ce que fait l'IA et qui savent comment l'appliquer et à quoi il faut faire attention. Cette force de réflexion et cette créativité sont essentielles. »

L'avenir de l'IA dans le secteur des transports

L'IA n'en est encore qu'à ses premiers balbutiements dans le secteur des transports, mais le potentiel est énorme. Pour Tom Van Woensel, le tout sera de trouver le bon équilibre entre technologie et compréhension humaine : « L'IA peut soutenir et optimiser des processus, mais l'être humain reste essentiel pour comprendre et appréhender les exceptions et les nuances dans les transports. Ce qui change, c'est la manière dont nous organisons tout. Les grandes entreprises planifieront toujours plus intelligemment et deviendront donc encore plus grandes. Les entreprises de taille moyenne n'auront pas d'autre choix que de suivre alors que les petits acteurs continueront surtout à opérer dans des niches. » <

« L'IA change notre manière d'organiser les transports »

que les personnes que nous formons aujourd'hui comprennent l'IA et soient capables d'utiliser efficacement les outils. La question n'est pas de savoir si nous allons avoir besoin de nouvelles personnes, mais où et pour quelles tâches. »

Rendre la profession plus attractive

Les planificateurs et chauffeurs humains auront donc toujours un rôle important à jouer. « L'autonomie des chauffeurs va probablement diminuer dans la mesure où les systèmes d'IA pourront imposer des plannings plus stricts. Cela pourra conduire à moins d'embouteillages et à une utilisation plus efficace des moyens de transport, mais aussi à

Retirez le maximum de TVM Drive

TVM Drive permet aux sociétés de transport d'accéder à un excellent service de prévention en ligne. La plateforme vous aide à identifier les risques et points à améliorer au niveau de votre entreprise de manière à pouvoir établir un plan de prévention efficace. Objectif ? Prévenir les sinistres et réduire les coûts. Cet aperçu vous fera découvrir tous les outils de la plateforme clients TVM Drive.

texte : Mindsetting
photos : TVM Belgium

1. Outil de réduction des coûts

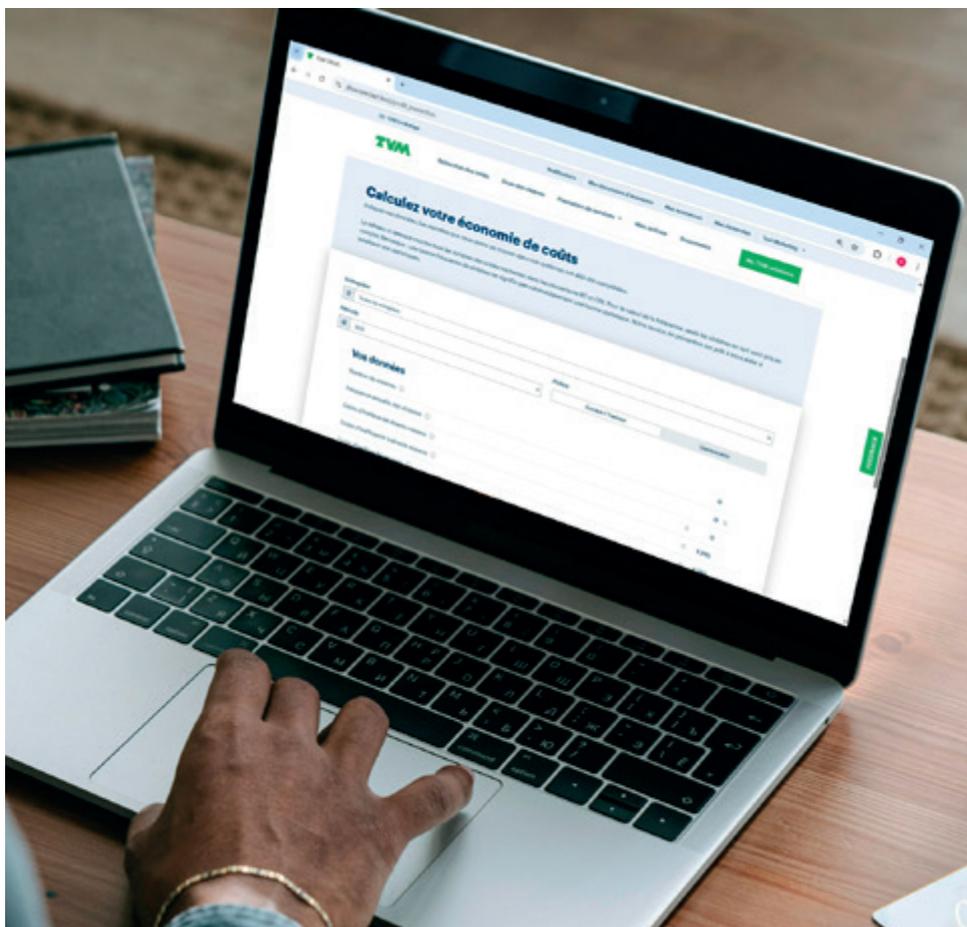
Grâce à l'outil de réduction des coûts, vous calculez en quelques secondes le montant que vous pouvez économiser en misant activement sur la prévention. L'outil combine diverses données sur votre entreprise issues de différents systèmes de TVM pour calculer un potentiel d'économies précis.

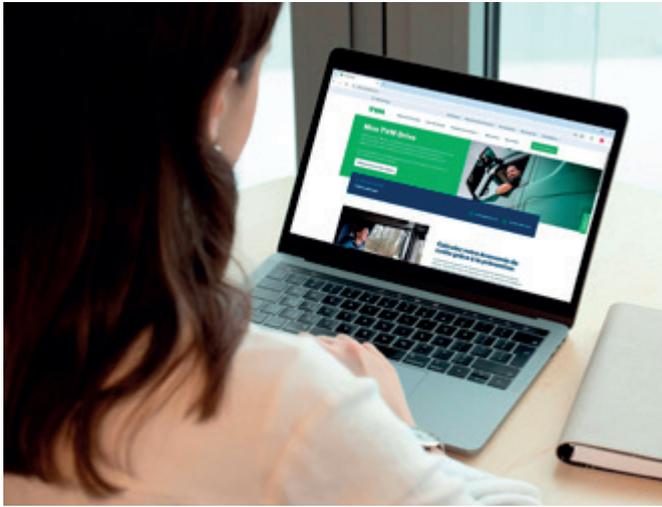
2. Scan des risques

À partir d'un questionnaire, vous identifiez clairement les risques et points à améliorer au sein de votre entreprise. Directement après avoir complété le questionnaire, vous recevrez des recommandations et des points d'action concrets sur mesure pour votre entreprise.

3. Plan d'approche digital

Après le scan des risques, vous pourrez passer aux recommandations de prévention. Établissez un plan d'approche digital et ajoutez les mesures de prévention proposées à votre ligne du temps personnelle. Les sinistres et coûts pourront ainsi être traités immédiatement et efficacement. La ligne du temps donnera un aperçu clair des actions clôturées, en cours et à venir. Vous,





votre conseiller en prévention chez TVM et votre courtier connaîtrez ainsi en un clin d'œil les actions terminées et celles qui doivent encore être exécutées.

4. Matériel de campagne prêt à l'emploi

La plateforme propose une bibliothèque avec du matériel de campagne prêt à l'emploi ainsi que des documents de prévention en quatre langues (français, néerlandais, anglais et allemand). Vous pouvez les télécharger ou demander un envoi par la poste. Vous y trouverez aussi des livres verts et des vidéos d'instructions sur l'utilisation d'une aire de réglage des rétroviseurs par exemple.

5. Planifiez un rendez-vous avec votre conseiller en prévention

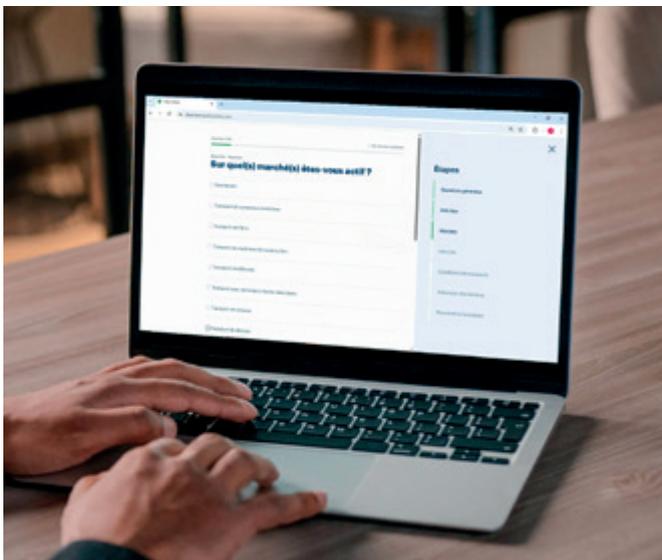
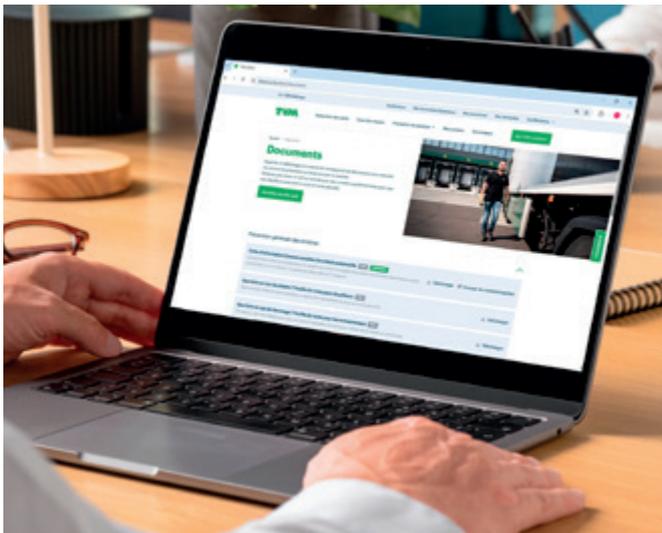
Avec la plateforme clients TVM Drive, vous bénéficiez à tout moment d'une aide et d'un accompagnement digital à portée de main. Dans le même temps, nous conservons aussi notre caractère personnel. Vous pouvez ainsi vous inscrire gratuitement à nos ateliers de prévention pour camions et camionnettes sur TVM Drive. Vous y trouverez aussi les données de contact de nos conseillers en prévention. Ils se feront toujours un plaisir de vous rendre visite.

6. Téléchargez vos documents d'assurance

Sur TVM Drive, vous trouverez un aperçu pratique de vos assurances auprès de TVM Belgium. Vous aurez aussi accès aux documents d'assurance comme votre police et les notes d'assurance. Vous pourrez ainsi consulter toutes les informations nécessaires partout et tout le temps.

7. Découvrez l'offre de formations de TVM solutions

TVM Drive propose également un aperçu clair de l'offre de formations de TVM solutions. Grâce au lien avec My TVM solutions, la plateforme en ligne de TVM solutions, vous pouvez vous inscrire rapidement et facilement aux formations code 95, workshops et masterclasses. <



Aidez-nous à améliorer la plateforme clients

Nous développons sans cesse TVM Drive pour répondre toujours mieux à vos besoins. Votre feed-back est dans ce cas essentiel ! Vous estimez qu'il manque un outil de prévention spécifique sur TVM Drive ? Ou vous avez une idée pour améliorer la plateforme ?



Scannez le code QR et faites-le-nous savoir !

Rencontre Des Nations



Jean Petit est professeur à l'Institut Henri Maus d'Éghezée. Avec un collègue, il a fondé l'asbl Responsible Young Truckers. En avril dernier, ils ont organisé pour la première fois la compétition Rencontre Des Nations qui a vu s'affronter des élèves chauffeurs routiers venus de toute l'Europe.

texte : Mindsetting

photos : Institut Henri Maus

Pourquoi avez-vous créé l'asbl *Responsible Young Truckers* ?
« J'ai toujours travaillé dans le secteur des transports. Suite à des problèmes de santé, je suis entré dans l'enseignement il y a une dizaine d'années et avec un collègue, nous avons eu l'idée d'organiser un événement où les jeunes suivant la formation de Chauffeur routier pourraient montrer leurs connaissances et compétences à un large public.

De tels événements existent déjà à l'étranger mais ne franchissent jamais les frontières. On s'est donc dit que ce serait sympa d'organiser une compétition européenne où les élèves de différents pays européens pourraient s'affronter. »

D'où est venue l'idée de la Rencontre des Nations ?

« On voulait vraiment organiser une compétition européenne pour permettre aux élèves d'entrer en contact avec des élèves d'autres pays et d'échanger leurs expériences. Cette première édition a réuni 19 écoles de Belgique et de France. J'en suis très content, mais nous espérons à l'avenir pouvoir aussi convaincre des écoles d'autres pays européens de

participer, même si nous comprenons bien qu'il n'est pas forcément évident pour une école du Danemark ou de Croatie, par exemple, de venir en Belgique pour participer à une compétition, avec les frais d'inscription et bien sûr aussi les frais de déplacement. Nous sommes donc encore en train de nous interroger sur la fréquence à laquelle nous voulons organiser la compétition. Nous voulons toucher un maximum d'écoles et de pays et éviter qu'ils ne renoncent pour des raisons pratiques. »

En quoi consiste la compétition ?

« Plusieurs sociétés de transport et concessionnaires ont mis des véhicules à disposition et ainsi permis à 38 participants de réaliser une série d'épreuves pratiques d'une durée de 15 minutes environ visant à tester leur capacité de réaction, leurs connaissances, leur précision et leur prudence. Moins ils prenaient de points de pénalité, plus ils avaient des chances d'être bien classés. Il y avait même quelques camions électriques. C'était très sympa pour les participants de découvrir les réactions spécifiques et le matériel présent sur ces

camions électriques et d'en apprendre plus sur l'avenir des transports. »

Que visez-vous avec les Rencontres des Nations ?

« C'est vraiment incroyable de voir à quel point ces jeunes sont doués. Cette compétition leur permet de montrer leurs talents au monde extérieur et de dissiper les préjugés sur les jeunes chauffeurs. Nous voulons toucher un large public pour pouvoir faire la promotion de la profession. Nous espérons attirer de nouveaux étudiants intéressés par la formation. »

Quel message voulez-vous encore faire passer aux jeunes ?

« Que tout est possible à condition de faire preuve de patience et de persévérance. J'aimerais aussi attirer l'attention sur les femmes. Elles ont énormément de potentiel et méritent d'être reconnues dans un secteur principalement dominé par les hommes. Les femmes sont du reste souvent plus prudentes et plus précises que les hommes, ce qui est un gros plus dans la profession. Les femmes ne doivent donc pas hésiter à se lancer, c'est vraiment un métier accessible à tout le monde. » <



Nouveau directeur général de TVM Belgium

Dirk Clement entrera en fonction le 1er août 2025 en tant que nouveau directeur général de TVM Belgium. Il succède à Frank van Nueten, qui partira à la retraite.

Âgé de 56 ans, Clement est un dirigeant expérimenté qui possède une grande connaissance du marché belge de l'assurance. Il travaille actuellement comme directeur chez Sedgwick, un prestataire international de services dans le domaine de la gestion des sinistres et des réclamations. Il a précédemment occupé des postes chez CED Group, Vanbreda et AON.



À partir du mois d'août, il assurera la direction quotidienne de TVM Belgium, conjointement avec Jan van Waterschoot, qui, en plus de son rôle actuel de directeur commercial, deviendra également directeur opérationnel.

Dans notre prochaine édition, nous vous présenterons Dirk Clement en détail.

TVM Belgium soutient le Wellbeing Pledge ESPORG

ESPOG œuvre pour des places de parking sûres et sécurisées dans le but d'améliorer le bien-être des chauffeurs de poids lourds. L'organisation européenne a lancé récemment le Wellbeing Pledge, une initiative qui appelle les entreprises à se mobiliser pour le bien-être des chauffeurs de poids lourds. Chez TVM Belgium, la sécurité et le bien-être des chauffeurs occupent une place centrale depuis de nombreuses années déjà. C'est donc avec conviction que nous avons souscrit à cet engagement.

Nous reconnaissons ainsi l'importance cruciale de chauffeurs en bonne santé, tant physiquement que mentalement. Et nous resterons engagés sur cette voie via la sensibilisation et la formation car un chauffeur bien reposé qui se sent bien dans sa peau conduit aussi de manière plus sûre.

En signant cet engagement, nous confirmons notre volonté d'œuvrer activement pour :

- La sensibilisation et l'éducation sur le bien-être dans le secteur ;
- La promotion de la santé mentale et physique des chauffeurs ;
- La reconnaissance du bien-être comme pilier essentiel d'une croissance économique durable ;
- Des investissements dans des initiatives qui contribuent au bien-être des chauffeurs ;
- Le renforcement d'un secteur des transports et d'une société plus sains.

Votre entreprise adhère aussi à ce plaidoyer ?
Surfez alors sur wellbeingpledge.eu.



5

QUESTIONS



En 2024, Peter Luyckx a fêté ses 25 ans de travail chez TVM Belgium. L'occasion de revenir sur sa carrière et de se pencher aussi sur ce que l'avenir réserve encore à notre responsable commercial régional.

1 Comment êtes-vous arrivé chez TVM ?

Après mes études, j'ai travaillé chez un assureur pas loin de chez TVM Belgium. Quand Jan van Waterschoot a eu l'opportunité de devenir commercial sur la route, il m'a demandé de le remplacer. Le défi était tentant parce que les transports m'intéressaient beaucoup. Je n'avais pas encore d'expérience dans les assurances transport, mais j'ai eu la chance d'être très bien accueilli par Mark Massa qui m'a beaucoup appris. Peu de temps après, j'ai aussi été rejoint par Mark Braspennincx. On était jeunes et motivés, on travaillait beaucoup, mais on prenait aussi énormément de plaisir.

TVM Belgium était à l'époque une petite compagnie familiale qui cherchait encore sa place sur le marché belge des assurances. Ce n'est que petit à petit que nous sommes devenus la success story qu'est aujourd'hui TVM Belgium. Et c'est très agréable d'avoir pu faire partie de cette croissance. Aujourd'hui, tous les rêves que nous avions au début ont été plus que réalisés, mais l'ambition de faire toujours mieux subsiste.

2 Comment a évolué votre fonction ces dernières années ?

L'intitulé de ma fonction est depuis de nombreuses années responsable commercial régional ou account manager. Au début, notre équipe commerciale se composait de trois personnes. Je m'occupais alors de nos clients dans les régions d'Anvers, du Limbourg et du Brabant flamand. Aujourd'hui, nous sommes six et je suis responsable de plusieurs gros courtiers dans la région d'Anvers, une fonction que je cumule depuis quelques années avec la fonction de coordinateur d'équipe. Je prépare les réunions de vente mensuelles et je suis les actions et les projets internes. C'est varié et c'est ça qui me plaît.

3 Qu'est-ce qui rend le travail si agréable ?

Tisser des liens avec les courtiers est très sympa, mais ce sont surtout les collègues qui rendent le travail ici si agréable. Au début, TVM Belgium était vraiment comme une petite famille. Aujourd'hui, notre équipe compte environ 100 collaborateurs, mais l'ambiance familiale est restée. On ne peut se sentir chez soi que si l'on est entouré de collègues sympas. Nous regardons tous dans la même direction et on fait toujours du bon travail. En tant qu'account manager ou coordinateur, je suis aussi en contact avec tout ce qui se passe dans l'équipe et c'est passionnant.

4 Quels ont été les moments les plus marquants en 25 ans de présence chez TVM Belgium ?

Question difficile. Le plus marquant pour moi, vraiment, c'est tout le parcours que j'ai pu effectuer ici en 25 ans. C'est agréable de repenser à tout ce que nous avons réalisé en tant qu'équipe et de voir où nous sommes aujourd'hui avec TVM Belgium.

5 Comment voyez-vous votre avenir chez TVM Belgium ?

Si je peux encore retirer quinze années de satisfaction de mon travail et être régulièrement mis au défi, j'en serai déjà très heureux. L'équipe sales travaille bien sûr toujours dans une optique de croissance de la société. Nous nous fixons des objectifs et nous essayons de les atteindre. Il y a deux ans, nous avons fêté un chiffre d'affaires de 100 millions d'euros. Ce serait bien de pouvoir viser les 150 millions d'ici quelques années. Ça serait à nouveau une grande étape pour TVM Belgium.

Une entreprise familiale avec une vision d'avenir

Leona Wybo a fondé « Wybo Transport » en 1970. Plus de cinquante ans plus tard, l'entreprise est devenue un acteur logistique majeur avec quatre implantations en Belgique et en France. Désormais dirigée par le fils Ronny Devos, elle reste une entreprise 100 % familiale, à la fois ancrée dans la tradition et tournée vers l'innovation et le développement durable.

texte : Mindsetting

photos : Wybo Transport & Logistics

Un riche passé

L'histoire de Wybo Transport remonte aux années 30.

« Michel Wybo, mon grand-père, transportait déjà à l'époque des lapins et de la volaille », explique pour commencer Ronny Devos. « Ses filles, dont ma mère Leona, ont repris

transports longue distance en Italie, notamment dans les régions de Bari et Brindisi et en Sicile. »

En 1993, un grand changement a eu lieu. « Beaucoup de sociétés ont alors opté pour le train plutôt que pour le camion pour le transport des marchandises. Nous avons perdu

beaucoup de clients, ce qui nous a contraints à nous réorienter. Et c'est comme ça que nous nous sommes aussi

tournés vers les transports régionaux et les activités d'entreposage en Belgique et dans le Nord de la France. C'est d'ailleurs toujours notre cœur de métier aujourd'hui. »

Depuis tout petit dans la société

« Tout petit déjà, je devais donner un coup de main le week-end et pendant les vacances avec mes frères et mes sœurs. À 15 ans, j'ai commencé à

m'occuper du planning. Et dès que j'ai pu, je suis aussi parti sur la route.

J'aimais beaucoup rouler, mais avec le développement de la société et mes responsabilités de plus en plus grandes, j'ai dû rester plus au bureau. J'ai dû m'habituer un peu au début, mais c'était une suite logique. »

La force de la famille

Le lien familial fort qui existe au sein de l'entreprise est un point d'ancrage essentiel de l'histoire de Wybo Transport : « Notre nom en lettres blanches sur des bâches vertes sur les camions était une idée de ma mère et ça ne changera jamais. « Nous sommes fiers de notre entreprise familiale et nous voulons le montrer. »

Mais Ronny Devos sait aussi que le caractère familial est de plus en plus difficile à préserver à mesure que l'entreprise grandit. « Notre croissance ces dernières années a été énorme. Nous ne sommes plus une petite entreprise et ça se sent », dit-il.

« Nous sommes fiers de notre entreprise familiale »

le flambeau dans les années 60. En 1970 ma mère a poursuivi l'aventure seule sous le nom de Wybo Transport, avant d'être rejointe par mon père. »

Ils ont ensuite décidé de se développer et il y a alors eu des transports pour une grande brasserie aux Pays-Bas. « On transportait de la bière dans le Sud de la France et on remontait avec les vidanges. Quelques années plus tard, nous nous sommes spécialisés dans les





Cette croissance demande aussi une autre approche. Si Ronny faisait tout lui-même avant, il délègue davantage depuis quelques années. « Lâcher prise ne va pas de soi. Ça se travaille tous les jours. Mais je sais que les gens qui m'entourent veulent aussi le meilleur pour la société. »

« Toute nouveauté suppose des défis »

La logistique comme moteur de croissance

Ce qui a commencé par une frustration chez un client s'est transformé en un réseau logistique stratégique d'envergure internationale : « À la fin des années 1990, nous allions régulièrement chercher des chargements dans une brasserie. On devait toujours y attendre longtemps, ce qui n'était pas très rentable. Nous avons donc proposé au client d'utiliser un entrepôt comme étape intermédiaire. » Aussitôt dit, aussitôt fait : Wybo a construit un premier entrepôt à Poperinge. Dans les années 2000, un autre entrepôt est aussi venu s'ajouter dans le Nord de la France. Aujourd'hui, l'entreprise compte quatre entrepôts dont un centre logistique flambant neuf de 10.000 m² et qui peut accueillir 16.000 palettes à Poperinge.

« Ce service logistique nous permet de proposer un package complet à nos clients. On va chercher les marchandises au niveau de la production, on les stocke dans notre entrepôt et le client décide si c'est nous qui nous chargeons du transport ou s'il le fait lui-même. Cette flexibilité est importante : ils nous passent un coup de fil et nous nous occupons de tout. »

Gestion intelligente des entrepôts

L'automatisation des entrepôts a été mûrement réfléchi. « Nous travaillons avec des chariots pour allées

étroites plutôt qu'avec des chariots élévateurs classiques », explique Ronny Devos. « Cela nous fait gagner de la place et nous pouvons stocker plus de palettes par mètre carré. Mais le conducteur du chariot peut toujours monter et descendre avec son chariot. Cela améliore la visibilité et augmente considérablement la sécurité.

Nous voulons clairement aller encore plus loin au niveau de l'automatisation ces prochaines années, mais le but n'est pas de tout automatiser. Il est important de toujours pouvoir intervenir si nécessaire. Nous visons donc un entrepôt multifonctionnel, avec une équipe capable de s'adapter aux besoins du client. »

Flotte imposante

Avec 50 camions et 180 remorques, Wybo Transport & Logistics possède une flotte impressionnante. La prochaine étape ? L'électrification ! « En plus de 12 nouveaux camions diesel moins polluants en CO₂, nous avons acheté récemment deux camions électriques qui seront livrés en septembre », déclare Ronny Devos. « Il y a un intérêt des clients, mais c'est surtout par conviction personnelle que nous avons franchi le pas. Il faut oser faire le grand saut, même s'il y a encore beaucoup d'incertitudes. L'effet sur notre planning reste un gros point d'interrogation. Définir l'emplacement des bornes de recharge pour recharger les camions le plus efficacement possible n'est pas non plus facile au niveau des infrastructures de recharge. Mais toute nouveauté suppose des défis. C'est juste une question de trouver des solutions. »

Vers plus de durabilité

Le passage à l'électrification n'est pas le seul effort de Wybo Transport & Logistics en matière de développement durable. « Les toits de tous nos

entrepôts sont entièrement recouverts de panneaux solaires pour pouvoir être totalement neutres en CO₂. Nous utilisons aussi des chariots élévateurs électriques depuis 2012 et tentons de parcourir le moins de kilomètres possible à vide grâce à une planification intelligente. Si on voit qu'il n'y a pas assez de marchandises au retour, on cherche activement de nouveaux clients pour éviter les camions vides sur la route. Nous participons aussi depuis quelques années au programme de développement durable Ecovadis. Nous avons encore obtenu une médaille d'argent en 2024. Nous en sommes très fiers, mais notre objectif est clair : nous voulons l'or ! »

Regard sur l'avenir

Wybo Transport & Logistics investit de plus en plus dans ses véhicules et ses bâtiments avec une vision claire : « Nous voulons rapprocher toujours plus transports et logistique. Nous misons par exemple sur des camions diesel plus économes en carburant, qui consomment jusqu'à quatre litres de moins aux 100 kilomètres, et nous construisons de nouvelles infrastructures de part et d'autre de la frontière franco-belge », déclare Ronny Devos. Les nouveaux entrepôts seront opérationnels sept jours sur sept, un sérieux atout sur un marché où tout va toujours plus vite.

« Nous restons les deux pieds sur terre »

Nous envisageons l'avenir avec ambition, mais aussi réalisme : « Nous avons déjà réalisé beaucoup de choses, mais nous restons les deux pieds sur terre. D'abord terminer ce que nous avons commencé, et ensuite grandir. Nous voulons continuer à développer Wybo, mais à notre manière : étape par étape. Notre histoire est loin d'être terminée. » <



Plus de sécurité avec une nouvelle assurance responsabilité transport

TVM Belgium lancera bientôt une nouvelle assurance responsabilité pour transports routiers et entreposage. Une assurance plus claire et mieux adaptée aux vrais besoins du secteur des transports et de la logistique. Découvrez ici ce que peut vous apporter concrètement cette solution.

texte : Mindsetting

photos : TVM Belgium

Chargement et déchargement

Case

Imaginez un bon client confronté à un manque temporaire de personnel dans son entrepôt, qui demande à votre chauffeur d'effectuer le déchargement lui-même. Mais pendant celui-ci, les marchandises sont endommagées et une discussion commence. Selon les conditions de transport, vous n'êtes pas responsable, sauf mention écrite. Mais comme vous ne voulez pas compromettre vos bonnes relations avec votre client, vous remboursez les sinistres.

La solution de TVM Belgium

« Avec les nouvelles conditions, ce problème ne se posera plus », explique Matthijs Prudhomme van Reine, spécialiste produit. « Les dommages au chargement et déchargement seront désormais assurés d'office si vous les effectuez vous-même. Cela correspond mieux à la manière dont les transports sont exécutés aujourd'hui et offre une plus grande tranquillité d'esprit aux chauffeurs qui doivent exécuter ces activités eux-mêmes. »

La couverture peut même être étendue. Normalement, elle s'arrête dès que les marchandises sont déchargées « à proximité du camion », mais avec l'extension, vous resterez assuré lorsque votre chauffeur, pour des livraisons de nuit par exemple, déposera les marchandises dans l'entrepôt de votre client.



ouvelle ansport

Une lettre de voiture bien complétée peut faire toute la différence en matière de responsabilité.

« Nous n'insisterons jamais assez sur l'importance de bien compléter la lettre de voiture », déclare Matthijs Prudhomme van Reine. « Et aussi de noter les éventuelles réserves à la réception (rubrique 9) si des marchandises ne sont pas conformes. Cela évitera bien des discussions et fera toute la différence entre responsabilité ou non dans de nombreux sinistres.



Immobilisation

Case

Alors que votre chauffeur est déjà en route, le client vous appelle pour vous dire qu'il ne sera pas encore possible de décharger. Vous décidez qu'il est préférable que votre chauffeur passe la nuit sur un parking d'autoroute, mais le lendemain matin, il apparaît que les marchandises ont été volées.

La solution de TVM Belgium

En cas d'immobilisation, vous serez assuré pendant 7 jours, à condition de prendre les mesures organisationnelles pour protéger le mieux possible le camion et le chargement pendant l'immobilisation. « Nous ne faisons pas de distinction entre une immobilisation volontaire et involontaire car ces définitions prêtent souvent le flanc à des interprétations diverses. »

Errors & omissions

Case

Alors que vous avez donné une mauvaise date de livraison à un transporteur substitué, celui-ci arrive un matin devant un entrepôt fermé à l'étranger. Il doit attendre un jour avant de pouvoir décharger les marchandises. Le transporteur substitué facture les frais pour le séjour et les heures supplémentaires du chauffeur.

La solution de TVM Belgium

C'est un exemple de dommages ne relevant pas de la convention CMR. Avec l'extension de garantie errors & omissions, vous serez couvert dans ce cas pour les recours liés à l'organisation du transport.

Transport sous-traité

Case

Vous devez agir rapidement pour un client et confiez le transport du chargement à un transporteur substitué par le biais d'une bourse de fret numérique. Les marchandises se volatilisent et il s'avère que la partie à laquelle vous avez fait appel ne disposait pas d'une licence valable.

La solution de TVM Belgium

« Nos conditions fixent des obligations claires pour le contrôle des transporteurs substitués, surtout via des bourses de fret. C'est plus important que jamais vu l'augmentation des pratiques malhonnêtes et ça nous permet de protéger nos clients ».



Écarts de stock

Case

Vous proposez aussi à vos clients un service d'entreposage dans votre dépôt mais lors de l'inventaire annuel, vous constatez qu'il manque des marchandises dans le stock d'un client.

La solution de TVM Belgium

Si le client peut démontrer que la valeur seuil convenue a été dépassée, le manque sera assuré. <

L'impact du nouveau livre 6 du Code civil sur les transports routiers et la logistique

Les règles du Code civil concernant la responsabilité extracontractuelle ont changé le 1er janvier 2025. Un changement qui a aussi des conséquences pour les transports sur route et la logistique. Mais en quoi consiste exactement ce changement et quel est l'impact sur les transporteurs routiers et les prestataires de services logistiques ? C'est ce que nous avons demandé à Patrick Rubens, avocat et partenaire chez Quadrant Advocaten.

texte : Mindsetting

photos : Quadrant Advocaten, TVM Belgium



En quoi consiste exactement ce nouveau livre 6 ?
« Le Code civil date de 1804 et fait l'objet d'une modernisation depuis 2020. Le « nouveau » code sera divisé en dix livres, dont le livre 6 traite spécifiquement de la responsabilité extracontractuelle. »

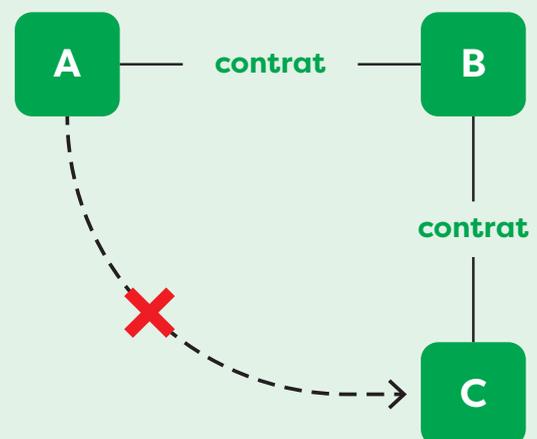
Qu'est-ce que la responsabilité extracontractuelle ?

« La responsabilité extracontractuelle signifie qu'une personne peut être déclarée responsable pour des dommages, même s'il n'existe aucune relation contractuelle entre les parties concernées. Imaginez qu'un chauffeur de poids lourd provoque un accident et cause des dommages à un autre véhicule. Même s'il n'y a aucun contrat entre le chauffeur et le propriétaire de l'autre véhicule, le chauffeur qui aura provoqué l'accident devra rembourser les dommages. »

Pourquoi fallait-il des changements ?

« Avant, il arrivait souvent qu'il ne soit pas possible de récupérer les dommages contractuels et extracontractuels auprès d'une même partie. C'est ce qu'on appelle « l'interdiction de cumul ». Bien souvent, les donneurs d'ordre ne pouvaient pas non plus tenir un sous-traitant/ un auxiliaire directement responsable (la « quasi-immunité de l'agent d'exécution »). Tout cela conduisait parfois à des situations injustes. »

Exemple : imaginez que l'entrepreneur principal (B) fasse faillite. Il ne pourra alors pas payer les dommages au donneur d'ordre (A) et le donneur d'ordre ne pourra pas récupérer les dommages auprès du sous-traitant/de l'auxiliaire qui aura causé les dommages en première instance.



Chapitre 6 Transports

Patrick Rubens,
avocat et partenaire
chez Quadrant Advocaten



Qu'est-ce qui change ?

« La restriction qui empêchait de poursuivre une personne à la fois sur le plan contractuel et extracontractuel a été supprimée. Il sera aussi plus simple de tenir un sous-traitant/auxiliaire directement responsable. La situation du donneur d'ordre semble donc plus favorable, mais les sous-traitants/auxiliaires pourront, en cas de dommages, invoquer non seulement des limitations ou exclusions de responsabilité dans leur propre contrat (B-C) mais aussi celles du contrat de l'entrepreneur principal avec le donneur d'ordre (B-A). »

Exemple : imaginez qu'un sous-traitant/auxiliaire (C) cause des dommages. Son contrat avec l'entrepreneur principal (B) prévoit une limite de responsabilité à 750,- €, alors que le contrat entre le donneur d'ordre (A) et l'entrepreneur principal prévoit une limite de 500,- €. Dans ce cas, le sous-traitant/auxiliaire pourra invoquer la limite la plus faible de 500,- €.

Quel est l'impact de ces changements sur les transports routiers et la logistique ?

« Pour les transporteurs routiers, l'impact reste limité dans la mesure où leur responsabilité est déjà réglée par la convention CMR. Cette convention est contraignante et il ne

peut donc pas y être dérogé contractuellement. La convention CMR protège déjà le transporteur routier lorsque sa responsabilité extracontractuelle est engagée. Ensuite, la jurisprudence permettait déjà au donneur d'ordre (A) de poursuivre directement le transporteur substitué (C). Les sociétés actives dans l'expédition, l'entreposage et le conditionnement courent plus de risques dans la mesure où elles pourront plus vite être tenues responsables par le donneur d'ordre (A), même si elles ont exclusivement un contrat avec l'entrepreneur principal (B).

Il y a aussi un point d'attention pour les administrateurs de sociétés : si un administrateur d'une société (B) est aussi considéré comme auxiliaire (C), il pourra désormais être tenu personnellement responsable par le donneur d'ordre (A). »

Que pouvez-vous faire pour protéger votre société ?

« Les nouvelles règles peuvent avoir des conséquences néfastes, mais il y a moyen de limiter les risques :

- Vérifiez et actualisez vos contrats et vos conditions générales.
- Fixez des limites de responsabilité claires.
- Fixez des accords clairs avec les sous-traitants/auxiliaires.

En faisant preuve de proactivité, vous pourrez vous armer contre les conséquences juridiques non souhaitées et mieux protéger votre entreprise. » <



La réglementation sur les dashcams en Europe

Les dashcams sont de plus en plus utilisées sur les routes. Elles sont aussi très appréciées des chauffeurs de poids lourds. Les images donnent à leurs collègues au bureau une meilleure idée de la situation sur la route et peuvent aider à déterminer la responsabilité en cas d'accident. Il n'existe pas encore de législation européenne générale sur les dashcams. Les règles varient donc fortement d'un pays à l'autre. Voici les principales règles par pays, ainsi que quelques conseils d'ordre général.

texte : Mindsetting
photo : Filip Van Look

Utilisation de dashcams par pays

Certaines organisations de sécurité routière et les fabricants de dashcams publient des aperçus de pays où les dashcams sont autorisées. Ces aperçus sont parfois contradictoires et surtout destinés aux particuliers. Nous avons donc demandé aux juristes locaux d'étudier les règles en matière

d'utilisation des dashcams dans différents pays européens.

La règle générale est que le conducteur ne peut pas être distrait par l'utilisation de la dashcam et ne peut pas manipuler la caméra en conduisant. La législation sur le respect de la vie privée doit aussi toujours être respectée.

✓ **Belgique** : L'utilisation de dashcams est autorisée. Les images peuvent être communiquées à la police, à la justice et aux compagnies d'assurance, mais pas publiées publiquement. Pour que l'enregistrement soit recevable en droit, les personnes filmées doivent être informées directement après un accident que l'enregistrement sera utilisé dans une procédure. Dès qu'il apparaît que les images ne sont plus nécessaires, elles doivent être effacées. C'est le parquet et au final le juge de police qui décideront si les images sont valables et pertinentes pour déterminer la responsabilité.

✓ **Pays-Bas** : L'utilisation de dashcams est autorisée. Les images peuvent être communiquées à la police, à la justice et aux compagnies d'assurance, mais pas publiées publiquement. C'est le juge qui décide si les images peuvent ou non servir de preuves.

✗ **Luxembourg** : L'utilisation de dashcams est interdite. L'amende en cas d'utilisation d'une dashcam est sévère et vous pouvez même être poursuivi. Vous pouvez être en possession d'une dashcam, mais vous ne pouvez pas l'utiliser. Il n'y a en effet pas de distinction entre le fait de filmer avec une dashcam et celui de filmer des personnes sans autorisation dans un espace public.

✗ **Allemagne** : Il est explicitement interdit d'utiliser des dashcams filmant en continu, sous peine d'amendes pouvant aller jusqu'à 300.000,- €. Il est par contre autorisé d'utiliser des dashcams qui n'enregistrent que des fragments (jusqu'à 60 sec.), avec activation et désactivation automatique de la caméra, par ex. en cas de freinage brutal. Dans des cas exceptionnels, un juge pourra autoriser l'utilisation d'images après prise en compte des différents intérêts.

✗ **Autriche** : L'utilisation de dashcams est interdite et même passible de lourdes amendes.

✗ **Suisse** : La dashcam proprement dite est légale et n'est pas assortie d'amendes, mais le fait de filmer en permanence dans l'espace public constitue une violation de la loi sur le respect de la vie privée. Seules les dashcams enregistrant des images après un incident et écrasant d'autres données sont autorisées.

✓ **France** : L'utilisation d'une dashcam est autorisée. La loi sur le respect de la vie privée est toutefois toujours d'application et c'est le juge qui déterminera si certaines images peuvent être utilisées ou non comme preuves. Un enregistrement ne sera valable que si les personnes présentes dessus sont directement informées après un accident et donc avant l'utilisation de l'enregistrement dans une procédure.

✓ **Italie** : Les dashcams sont autorisées à condition qu'elles ne gênent pas la vue. Les images peuvent être communiquées à la police, à la justice et aux compagnies d'assurance, mais pas publiées publiquement. La loi sur le respect de la vie privée doit toujours être respectée.

✓ **Espagne** : Les dashcams sont autorisées à condition qu'elles ne gênent pas la vue et ne soient pas manipulées en conduisant. Il y a toutefois des règles spécifiques en matière de protection des données et l'accord des passagers est requis. Ce sont les autorités qui décideront si les images peuvent être utilisées comme preuves en cas d'incident.

✗ **Portugal** : La loi interdit l'utilisation de caméras pour filmer sur la voie publique. Les images ne peuvent pas non plus être utilisées comme preuves dans la plupart des cas dans la mesure où elles n'ont pas été obtenues légalement.

✓ **Royaume-Uni** : L'utilisation de dashcams est autorisée sous réserve des conditions suivantes :

- le délai de conservation des images doit être fixé à l'avance ;
- la cabine ne peut pas être filmée ;
- la vue ne peut pas être gênée ;
- seuls des fragments de courte durée peuvent être sauvegardés ;
- les images peuvent être communiquées à la police, à la justice et aux compagnies d'assurance, mais pas publiées publiquement.

Conseils d'utilisation

- Utilisez des dashcams qui enregistrent uniquement de courts fragments et qui ne filment pas durant tout le trajet.
- Veillez à ce que les fragments soient enregistrés automatiquement sur un disque dur ou un serveur externe, sans que le chauffeur ne doive faire quoi que ce soit pour cela (en conduisant). Appliquez aussi des délais de conservation. Une conservation illimitée sans objectif précis n'est pas autorisée au regard de la loi sur le respect de la vie privée.
- Informez les chauffeurs sur l'utilisation et le fonctionnement de la dashcam pour qu'ils puissent expliquer le fonctionnement au moment du chargement et déchargement. Filmer sur des terrains militaires est par exemple interdit.

- Le partage ou la diffusion des images doit avoir un objectif et un fondement. Évitez que des fragments ne soient publiés en ligne (par ex. sur les réseaux sociaux). Ne partagez les images qu'avec des parties comme la police, la justice, des assureurs et d'autres acteurs impliqués dans un sinistre. Cela permettra de respecter le caractère privé des éventuelles personnes et plaques d'immatriculation filmées.
- Indiquez lors du premier contact avec la partie adverse que des images de dashcam vont être utilisées.
- Veillez à ce que les images de dashcam ne soient pas coupées ou modifiées. Seules les images originales seront valables comme preuve (supplémentaire).
- En cas de doute, vérifiez les dernières directives et la réglementation la plus récente sur les sites web des instances officielles du pays en question.

Envie d'en savoir plus ? Prenez alors contact avec notre département Prévention et Gestion des risques via www.tvn.be/contact.

Gestion de l'énergie : la clé d'une bonne aire de r

Les transports zéro émission sont en vogue et de plus en plus de sociétés de transport disposent de leur propre aire de recharge. Mais comment faire en sorte qu'une telle aire de recharge soit non seulement opérationnelle, mais aussi efficace et rentable ? Une enquête montre qu'une gestion intelligente de l'énergie représente le facteur déterminant dans ce cas. Mais en quoi consiste la gestion de l'énergie et pourquoi l'envisager ? Découvrez-le ici.

texte : Mindsetting

beeld: Gerlinde Schrijver



Qu'est-ce que la gestion de l'énergie ?

«La gestion de l'énergie est aussi appelée « **smart charging** ». Cela signifie que la consommation d'électricité est gérée, influencée et contrôlée de manière intelligente pour utiliser l'électricité disponible de la manière la plus efficace possible. Un système de gestion de l'énergie (SGE) joue un rôle essentiel dans ce cadre. Ce système, composé d'éléments hardware et software, mesure et analyse la consommation d'énergie et gère la demande d'électricité. Les sociétés de transport peuvent ainsi non seulement optimiser leurs aires de recharge, mais aussi réduire les coûts et soulager le réseau électrique.

À quoi sert la gestion de l'énergie ?

Pour atteindre les objectifs climatiques de l'Europe et réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des transports, de plus en plus de sociétés passent aux camions électriques. Mais si une borne de recharge peut suffire pour un ou deux camions, un plus grand parc de véhicules demande l'aménagement d'une vraie aire de recharge. Même si les bornes de recharge publiques peuvent offrir une alternative, recharger sur son propre terrain est souvent plus avantageux et flexible.

L'aménagement d'une aire de recharge suppose toutefois plusieurs défis :

- **Pic de consommation** : Beaucoup de camions doivent être rechargés au même moment, ce qui conduit à une forte demande d'électricité à certains moments.
- **Exploitation limitée de l'énergie solaire** : La plupart des camions

roulent de jour, moment précis où l'énergie solaire produite est la plus importante. Pas simple dans ces conditions d'utiliser l'électricité auto-produite de manière optimale.

- **Capacité du réseau** : Dans de nombreuses régions, l'extension du réseau n'est pas possible immédiatement et peut prendre des années.
- **Coûts d'investissement élevés** : L'installation de bornes de recharge, le renforcement du réseau et la construction des infrastructures nécessaires demandent des moyens financiers considérables.

Avec une gestion intelligente de l'énergie, les sociétés de transport peuvent surmonter ces obstacles. Une bonne gestion de l'énergie permettra une utilisation optimale de la capacité de courant disponible, une réduction des pics de consommation et une maîtrise permanente des coûts.

Avantages de la gestion de l'énergie

Une recharge économe en énergie n'offre pas seulement une solution à la congestion du réseau, mais présente également des avantages directs en termes d'exploitation et de maîtrise des coûts pour les sociétés de transport.

- **Continuité du parc automobile** : Une recharge économe en énergie répartit le courant disponible de manière optimale, ce qui permet de recharger tous les véhicules à temps sans surcharger le réseau. Cela évite l'immobilisation de coûteux camions zéro émission.
- **Organisation plus efficace** : Contrairement aux véhicules diesel, dont le plein influence à peine le

planning, la recharge des camions électriques fait partie intégrante de la planification des tournées. Un système de gestion de l'énergie (SGE) peut aider les planificateurs en permettant une recharge intelligente. Cela signifie que les véhicules sont rechargés exactement au bon moment et avec la bonne quantité d'énergie, ce qui minimise les temps d'immobilisation et permet d'éviter les tarifs en heure de pointe. Un SGE donne en outre de précieuses informations sur la consommation d'énergie et les besoins d'entretien, ce qui permet aux sociétés de transport d'améliorer encore leurs processus.

- **Réduction des coûts** : Une recharge économe en énergie permet de lisser les pics de consommation, ce qui permet de reporter ou d'éviter les frais de renforcement du réseau. Un SGE utilise par ailleurs des tarifs variables, où la recharge est adaptée aux moments où l'électricité coûte le moins cher, comme la nuit ou l'après-midi. Cela peut permettre de réaliser des économies significatives sur les frais opérationnels.
- **Développement durable et entreprise socialement responsable** : Avec une consommation plus intelligente de l'énergie et une utilisation optimale de l'énergie verte autoproduite, la gestion de l'énergie contribue à des activités plus durables. Cela correspond parfaitement aux objectifs des sociétés de transport en matière d'entreprise socialement responsable et aide à réduire l'empreinte écologique.

Gestion de l'énergie dans la pratique

Beaucoup de systèmes de gestion de

recharge



l'énergie (SGE) tournent dans le cloud et ne nécessitent donc pas d'installation sur place alors que les mises à jour se font très facilement sur Internet. Ces systèmes sont le plus souvent proposés sous forme d'abonnement. Un transporteur paie un montant mensuel par service utilisé, allant des fonctions de base comme le load balancing (ou répartition de charge) à des options supplémentaires comme l'intégration de panneaux solaires, des batteries stationnaires ou une liaison avec la planification des tournées et les installations de recharge externes.

Pour les entreprises qui veulent réagir en temps réel à la variation des besoins d'énergie et des conditions du marché, un contrôleur local est essentiel. Celui-ci collectera les données de tous les points de mesure, comme les bornes de recharge, les raccordements principaux et les installations d'énergie solaire, et les transmettra à la plateforme SGE. Celle-ci associera alors ces informations à des données externes comme la planification des transports, les prix du marché de l'énergie et les prévisions météorologiques. Des calculs intelligents seront alors effectués et le SGE renverra ensuite des signaux au hardware sur place pour optimiser la répartition de l'énergie. De quoi assurer non seulement des recharges plus efficaces, mais aussi garantir une flexibilité maximale et permettre une réduction des coûts. <



Envie d'en savoir plus sur la gestion de l'énergie ?

Lisez alors le greenpaper sur notre site
(actuellement disponible qu'en néerlandais).

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



@TVMBelgium



info@tvm.be



@TVMBelgium



www.tvm.be



@TVMBelgium

Vous trouverez 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



Matthias Vercammen

Représentation commerciale pour Flandre Occidentale, Flandre Orientale

+32 (0)474 43 61 46

m.vercammen@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

+32 (0)78 15 11 63

Accident ou panne ?

Appelez d'abord TVM
truck et car assistance

Un tiers de nos clients omnium paient inutilement une franchise lors d'un dépannage. Vous pouvez facilement l'éviter : en cas de panne ou d'accident, appelez d'abord notre service d'assistance. Vous évitez ainsi des frais supplémentaires et bénéficiez immédiatement de notre aide.

Un seul numéro, de nombreux avantages :

- **assistance directe 24/7** : nos spécialistes sont à votre disposition jour et nuit, même à l'étranger.
- **prise en charge totale** : TVM est le seul assureur qui s'occupe de tout, du remorquage au rapatriement. Sans frais cachés.
- **rapide et fiable** : Grâce à notre réseau renouvelé, un dépanneur agréé est toujours à proximité.



Plus d'informations
www.tvm.be/fr/assistance



TVM Belgium

Berchemstationstraat 78 | BE-2600 Berchem
+32 (0)3 285 92 00 | info@tvm.be | www.tvm.be

TVM