

# TRANSPORT

MANAGEMENT

Le magazine du décideur

www.transportmedia.be

JUIN / JUILLET 2023

23<sup>E</sup> ANNÉE N° 120

PARAIT 5 FOIS PAR AN : JANVIER - AVRIL - JUIN - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DÉPÔT : 3000 LIEUVEN - AU TORISATION : P2A6244

TRANSPORT  
& LOGISTICS  
AWARDS 2023

30TH  
ANNIVERSARY  
EDITION

## Transportmedia réunit la crème du transport

### TRUCK

TEST RENAULT T 480  
TURBOCOMPOUND

### SPOTLIGHT

LE POINT SUR LES POLICES  
D'ASSURANCES

### PORTRAIT

PETAR, UN CHAUFFEUR DEVENU  
VELETTE DE CINÉMA



V O L V O

A high-angle, night-time photograph of a bridge in an urban setting. Three Volvo electric trucks are driving across the bridge. The city lights and a prominent tower are visible in the background under a cloudy sky. The text 'ALL READY ELECTRIC' is overlaid on the lower part of the image.

# ALL READY ELECTRIC

Charges lourdes. Zéro émissions.

Les camions Volvo FM, FMX et FH Electric éliminent les émissions de CO<sub>2</sub>, réduisent le bruit et la pollution atmosphérique et permettent d'effectuer des transports régionaux de grande capacité dans des zones où les niveaux sonores et les réglementations en matière d'émissions sont stricts. Pour simplifier la transition vers l'électromobilité, les camions sont proposés avec des solutions pour la recharge, la planification des itinéraires et de l'autonomie, le statut énergétique et plus encore.

Volvo Trucks. Driving Progress



## 36 DOSSIER

Transportmedia a réuni trois transporteurs aux profils différents, tous très concernés par l'électrification. Trois experts de John Cockerill, Volvo Trucks et Enersangi répondent à leurs questions.

## Colophon



### Éditeur responsable/Gérant

Christophe Duckers  
TRANSPORTMEDIA  
Half Daghmael 1K, 3020 Herent  
tél +32 (0)16 22 11 31  
info@transportmedia.be - www.transportmedia.be  
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

### Management Assistant

### Rédaction

#### Directeur de la rédaction

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be

#### Rédacteur en chef

Claude Yvens - claude.yvens@transportmedia.be

#### Assistante de rédaction

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

#### Photographe

Erik Duckers

#### Journalistes

Pierre-Yves Bernard, Michel Buckinx, Hendrik De Spiegelaere, Leon Goyvaerts, Arnaud Henckaerts, Michiel Leen, Jean-Michel Lodez, Erik Roosens, Philippe Van Dooren, Michaël Vandamme et Claude Yvens.

### Sales & Marketing

#### Project manager

Bram Crombez - bram.crombez@transportmedia.be  
GSM +32 (0)472 45 60 90

#### Marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

#### Abonnements

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

## 06 PANORAMA

Pour ce récit de voyage, cap sur l'Afrique du Sud, où les distances de conduite sont longues ... et les tracteurs tout blancs.

## 10 EVENT

Une super édition des Transport & Logistics Awards cette année. Grandes entreprises et acteurs plus modestes étaient à l'honneur.

## 14 PORTRAIT

Le chauffeur bulgare Petar Doychev a tenu le rôle principal dans un documentaire belge. Il parle de sa patrie et du soutien de Dieu lorsqu'il sillonne les routes.

## 16 CASE STUDY

L'entreprise familiale Vervoer Ter Vichten est active depuis de nombreuses années dans le transport grand volume. Le co-gérant Laurens D'huyvetter explique comment son frère et lui se concentrent sur les activités régionales.

## 18 RÉTRO

Plongée dans l'histoire de Transports Joseph Lecloux, une légende liégeoise. Pour les amateurs de camion MAN classiques.

## 21 SPOTLIGHT

Votre entreprise est-elle suffisamment protégée contre les calamités ? Aperçu des types d'assurance dans le transport et des sinistres qu'ils couvrent..

## 25 TOPICS

## 31 TRUCK

Peter Brock, CEO de Daimler Truck Belgium Luxembourg, explique les avancées de la marque dans le domaine de l'électrification.

## 32 TEST

Avec le Renault T 480 TC Sleeper Cab, le constructeur français a de quoi faire face à la concurrence. Le confort dans la cabine et la couchette a considérablement progressé.

### Retournez ce magazine et découvrez VAN Management



- Interview de Ted Cannis, à la tête de Ford Pro worldwide
- Avant-goût des Best of Van 2023
- Analyse des changements proposés par le monde politique



# TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

**ANTWERP  
EXPO**

**17-18-19  
OCTOBRE 2023**



**ENREGISTREZ-VOUS**

POUR VOTRE ENTRÉE GRATUITE

**avec ce code : BAAD1000**

via [www.transport-logistics.be](http://www.transport-logistics.be)

Ou scannez et  
enregistrez-vous



# QUEL PRIX POUR L'EURO 7 ?

C'est LE gros débat du moment dans les cénacles politiques européens : faut-il imposer aux constructeurs de poids lourds de dépolluer encore l'air qui sort du pot d'échappement de leurs moteurs thermiques en plus de les forcer à passer aux motorisations alternatives ? Les constructeurs n'en ont franchement pas envie et ils viennent de dégainer une arme de choc vis-à-vis de la Commission : une étude qui estime que cela va rendre les camions thermiques plus chers. Beaucoup plus chers...

## LE SURCÔÛT D'UN CAMION ESTIMÉ PAR...

### LA COMMISSION



### IGCT



### ACEA



## 1.500 FOIS MERCI !

**Que de chemin parcouru !** Les Transport & Logistics Awards ont fêté leur 30 ans. Certains d'entre vous se rappelleront peut-être que la toute première édition avait été organisée au salon Trailer à Courtrai en 1993. En comptant large, nous avions à l'époque rassemblé 80 personnes et six candidats concouraient pour un seul prix, celui de Transporteur de l'Année. A titre de comparaison, nous étions 1.500 personnes le 11 mai au Nekkerhal de Malines et 65 candidats avaient posé leur candidature pour neuf prix. Ceci dit, si l'échelle a changé, l'objectif est toujours resté le même : valoriser le secteur 'Transport et Logistique' en mettant en évidence ses représentants les plus méritants.

**L'occasion accuse le coup.** Peut-on parler de crise sur le marché du véhicule d'occasion ? Une chose est sûre, il re-gorge actuellement de véhicules. Un encombrement notamment dû à un grand nombre de contrats de leasing non achevés : des transporteurs confrontés à une baisse de l'activité ont rentré prématurément leurs camions chez leur fournisseur. Cette abondance de biens tire logiquement les prix vers le bas et on ne peut qu'espérer que la reprise économique attendue pour le deuxième semestre permettra de rééquilibrer ce marché. Faute de quoi, le marché du neuf pourrait lui aussi être impacté.

**L'énergie nous donne des ailes !** On le sait, les énergies alternatives en général et l'électricité en particulier occupent actuellement tout le champ de l'actualité. Pas un jour ne se passe sans qu'un constructeur n'annonce une commande dont l'importance va sans cesse en grandissant : 50 Mercedes e-Actros pour Jost Group, 50 DAF XD Electric pour Einride ou encore 1000 Volvo Electric pour Holcim ! Votre magazine préféré n'est évidemment pas en reste. Ainsi, découvrez-vous dans ce magazine un 'Energy Summit' par lequel nous avons donné l'occasion à trois transporteurs de poser toutes leurs questions sur le sujet de l'électrification à deux fournisseurs. S'en est suivi un échange d'idées passionnant. Sans oublier l'événement 'Zero Emission Xperience' que nous vous préparons pour le 27 septembre au Brabant de Louvain. Au programme : une journée complète consacrée aux énergies alternatives où nous donnerons l'occasion à une septantaine de grandes flottes (transporteurs, courriers express mais aussi villes et communes) de tester pendant une journée tout ce qui roule 'vert' : cargobikes, utilitaires légers, camions et tracteurs.

Bonne lecture !

**Christophe Duckers**  
(christophe.duckers@transportmedia.be)  
Directeur de la rédaction.





## LES CAMIONS D'AFRIQUE DU SUD

# UNE PLUS GRANDE VARIÉTÉ QU'EN EUROPE

**S**ur nos routes, on croise principalement des camions de marque européenne. Ce n'est pas le cas en Afrique du Sud. En plus des camions européens, des véhicules japonais, chinois et américains y circulent également. Nous avons même vu des camions Volkswagen produits au Brésil.

Erik Roosens

Le trafic n'est jamais vraiment très dense en Afrique du Sud. Les ensembles routiers y sont plus longs et lourds que chez nous avec des longueurs de plus de 22 mètres et des poids totaux de plus de 56 tonnes.

En un an - de mars 2022 à mars 2023 - 7 089 véhicules de plus de 3,5 tonnes ont été vendus dans le pays. Plus de la moitié (3804) sont des camions présentant un poids total supérieur à 16,5 tonnes. Dans le

top 5 des ventes en avril 2023 pour les véhicules utilitaires lourds (plus de 16,5 tonnes) on trouve Daimler Truck (295), Scania (233), Volvo (189), FAW (185) et UD (141). (Source : Naamsa.co.za)

### COMPARATIF

La revue spécialisée sud-africaine Focus on Transport & Logistics a réalisé en 2022 un essai comparatif avec huit véhicules (un FAW,



deux Iveco S-Way, un Mercedes Actros, un MAN TGX et trois MAN TGS). Les ensembles d'environ 56 tonnes étaient conduits par un chauffeur de la marque avec à ses côtés un observateur issu d'une marque concurrente. Le parcours d'essai consistait à faire un aller-retour entre Johannesburg et Durban, soit une distance de 1 142,5 km. Toutes les combinaisons ont reçu une charge de 36 240 kg. En tenant compte de la vitesse moyenne et de la consommation de carburant, le Mercedes-Benz Actros 2652LS/33RE s'est avéré être le plus efficace avec une consommation de 51,28 l/100 km et une vitesse moyenne de 67,8 km/h. La palme de la sobriété revient au MAN TGX 26.5106x4 BL SA GM avec une consommation de 48,63 l/100 km et une vitesse moyenne

de 63 km/h. Le FAW JH6 s'est également montré particulièrement sobre avec une consommation de 50,68 l/100 km mais avec une vitesse de 59,1 km/h il a été le plus lent des huit camions participants. Ces chiffres n'ont bien sûr rien à voir avec ceux que nous obtenons en Belgique avec des ensembles de 40 tonnes !

Une autre différence frappante avec notre pays (mais qui est clairement visible sur les photos) est que presque tous les camions sont blancs. Un choix logique, puisque le blanc est la couleur qui capte le moins la chaleur du soleil...

1. Des paysages à couper le souffle et des combinaisons de transport inhabituelles : l'Afrique du Sud vous en fait voir de toutes les couleurs. Un Volkswagen Constellation, sur le pont de la rivière Bloukan.

2. UD Trucks (autrefois filiale de Volvo Group) est très présent, notamment avec ce tracteur Quon.

---

*Les ensembles routiers ont une longueur de plus de 22 mètres et un poids total de plus de 56 tonnes.*

---



1. Un ensemble Volvo FMX à 7 essieux. | 2. Ce Mercedes-Benz aurait pourtant bien mérité de prendre sa retraite ! | 3. De temps en temps, on croise un camion américain comme ce Freightliner Argosy. | 4. On rencontre des Mercedes-Benz partout. Ce camion poubelle Arocs circule au Cap. | 5. Les FAW chinois ne font pas exception dans les rues. | 6. Scania s'est classé deuxième dans les chiffres de vente d'avril 2023 et est populaire en Afrique du Sud. | 7. Les camions de distribution Hino sont également très répandus. | 8. Les Volkswagen Constellation produits au Brésil circulent également dans le pays.

# PARCE QUE VOUS MÉRITEZ CE QU'IL Y A DE MIEUX.



Mont-Saint-Guibert

**24 & 25/06**

Découvrez MAN au Europa Truck Trial!



## Voici la gamme MAN Individual Lion S.

Si vous recherchez l'efficacité sur les longues distances, la performance sur les chantiers de construction ou si vous voulez simplement vous démarquer dans la jungle urbaine, nous avons ce qu'il vous faut. Puissant. Confortable. Impressionnant. Ce ne sont là que quelques-uns des mots qui décrivent la gamme MAN Individual Lion S. C'est parce que chaque aspect est conçu selon les normes les plus strictes, du moteur haute performance au design extérieur et intérieur révolutionnaire. Ne vous contentez donc pas de ce qu'il y a de mieux. Rencontrez votre partenaire de transport idéal avec la gamme MAN Individual Lion S. [www.man.be](http://www.man.be)

#SimplyMyTruck



TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2023

# UNE ÉDITION VRAIMENT 'SUPER'



La soprano belge Iris Hendrickx assurait les intermèdes musicaux.

Il y a eu du suspense, de l'émotion, de très beaux vainqueurs pour tous les prix et même quelques 'premières' belges du côté des camions. La 30e édition des Transport & Logistics Awards a couronné Gilbert De Clercq en tant que Super Transporteur mais elle a surtout joué pleinement son rôle de plate-forme de networking idéale.

Claude Yvens - [claud.yvens@transportmedia.be](mailto:claud.yvens@transportmedia.be)

Dès l'entrée sur le site du Nekkerhal, le ton était donné : 24 des 29 anciens vainqueurs avaient apporté un de leurs camions pour former une haie d'honneur impressionnante qui accueillait tous les visiteurs. Ce n'était que le prélude au feu d'artifice final de la cérémonie, puisque le public présent a pu voter pour un tiers du résultat final du Super Transporteur 1994 - 2023 qui a vu Gilbert De Clercq l'emporter devant H. Essers et Van Moer Logistics. Et c'est un Filip De Clercq très ému qui a dédié ce prix spécial à son père Gilbert, fondateur de la société et décédé le 7 février dernier. Ca, c'était pour la partie 'spéciale 30e anniversaire'...

## LES PME AUSSI À L'HONNEUR

Mais les Transport & Logistics Awards n'ont pas renié leurs fondamentaux en couronnant huit entreprises belges qui se sont distinguées auprès des différents jurys par leurs qualités intrinsèques. Et, comme d'habitude, si certains favoris ont remporté un prix, les PME du transport leur ont parfois damé le pion comme Decotra (12 camions) qui a remporté le Truck Safety Award 2023. Cela aussi fait partie du charme des Awards.





1. Une haie d'honneur de 24 camions pour accueillir les VIP à l'entrée du Nekkerhal ! | 2. Le sas d'entrée rappelait les 29 éditions précédentes et tous leurs vainqueurs. | 3. Inutile de dire que les Awards étaient 'sold-out' ! | 4. Bentley était (pour la deuxième fois) le Luxury Brand Sponsor des Awards. | 5. Imaginez la somme d'expertise de tous ces anciens Transporteurs de l'Année réunis sur un même podium...



**Transport Verbeken** est le type même de l'entreprise de transport familiale, où la deuxième génération a fait grandir et fructifier ce que la première avait créé. Ses domaines de prédilection sont la logistique de la bière et du chocolat, deux domaines où Transport Verbeken continue à innover non seulement sur le plan du matériel de transport, mais aussi des concepts logistiques qui permettent d'optimiser les opérations de ses clients tout en réduisant l'impact environnemental du transport.

- 
1. Transport Verbeken
  2. Van Egdom
  3. Frédéric 's Heeren



Avec le soutien de Daimler Truck, Chevron et A&D Trucks & Trailers



**Rendac** est une filiale du groupe Darling Ingredients, spécialisée dans la collecte et le transport de restes d'animaux qui sont ensuite valorisés selon les principes de l'économie circulaire. Un secteur peu sexy, mais dans lequel la flotte doit être gérée au millimètre près pour répondre aux exigences sanitaires et attirer suffisamment de chauffeurs. Le gestionnaire de la flotte Frank Rebandt s'y attelle avec un grand professionnalisme.

- 
1. Rendac
  2. Coca-Cola Europacific Partners
  3. Solucious



Avec le soutien de DAF Trucks, Air Products et Shell



**Decotra** est une PME spécialisée dans le secteur de la construction. Elle transporte des machines sur chantier ainsi que du béton prêt à l'emploi. Sous l'impulsion de la direction, la sécurité fait partie de l'ADN de l'entreprise, ce qui se reflète à la fois dans sa flotte de véhicules très bien équipés et très bien suivis et dans la manière dont le personnel est impliqué dans la réduction des risques. C'est ainsi, par exemple, que chaque nouveau trajet fait l'objet d'une reconnaissance préalable pour anticiper les risques éventuels.

- 
1. Decotra
  2. Tailormade Logistics
  3. Witrans



Avec le soutien de Volvo Trucks et TVM

## GREEN TRUCK AWARD 2023 by TRANSPORTMEDIA



Avec le soutien de Michelin, AS24 et Iveco

**Tailormade Logistics** augmente systématiquement la part des modes de transport alternatifs dans ses flux de transport, et ce modal shift s'accélère à mesure que l'entreprise grandit en Belgique et en Europe. Mais l'entreprise de Gand n'en oublie pas sa flotte de poids lourds, qui fait l'objet d'un suivi strict des consommations et roule partiellement au HVO. Deux stations réservées à ce biocarburant ont même été construites à Gand et à Ghlin. Un premier camion électrique est en service et un plan complet est en place pour un avenir à zéro émissions.



1. Tailormade Logistics
2. DFDS Logistics
3. B+B Logistik

## DIGITAL TRUCK AWARD 2023 by TRANSPORTMEDIA



Avec le soutien de Scania et Trimble

**Getax Logistics** et **Heppner Belgium** collaborent dans le secteur de la distribution. Leurs outils d'organisation des transports et de suivi doivent donc être parfaitement interconnectés et doivent aussi pouvoir être implémentés facilement chez de nouveaux partenaires. N'étant pas satisfaits des TMS qui leur étaient proposés, ils en ont fait développer un sur mesure. La solution a non seulement parfaitement répondu à leurs attentes mais elle est aussi devenue opérationnelle en un temps record, à tel point que sa commercialisation est aujourd'hui envisagée.



1. Getax / Heppner
2. Groupe Dufour
3. Vintra

## SUPER TRANSPORTEUR 1994-2023 by TRANSPORTMEDIA

Filip De Clercq, très fier et très ému de dédier le prix de Super Transporteur à son père, avec à sa droite Amanda Rasch (DKV, sponsor) et à sa gauche sa partenaire Ellen Van Lerberghe.



**Gilbert De Clercq** avait été Transporteur de l'Année en 1995, et il est remarquable de constater à quel point cette entreprise a continué à se développer tout en conservant son ancrage familial.

1. Gilbert De Clercq
2. H. Essers
3. Van Moer Logistics

Avec le soutien de DKV Mobility



## REVIVEZ LES AWARDS EN VIDÉO...

... avec notre aftermovie où vous retrouverez notamment au micro tous les vainqueurs d'un award.



PETAR DOYCHEV

# UN CASCADEUR DEVANT LA CAMÉRA

Petar Doychev devant son Mercedes Actros.  
Avec la plaque d'immatriculation sur mesure derrière  
le pare-brise : KASKADIORA.



Les chauffeurs de l'ancien bloc de l'Est ne sont pas toujours vus d'un bon œil dans nos contrées. Mais grâce à son rôle principal dans le documentaire *A Parked Life*, Petar Doychev a su conquérir les cœurs dans son pays comme à l'étranger.

Leon Goyvaerts - [leon.goyvaerts@transportmedia.be](mailto:leon.goyvaerts@transportmedia.be)

« Arrivé en Allemagne », lance Petar Doychev au petit matin. Les trajets du chauffeur bulgare ne traversent pas la Belgique et une séance photo nécessite dès lors une certaine coordination. La nuit précédente, Petar a pris le ferry depuis la Suède. Après 550 km d'autoroutes allemandes, il a rendez-vous avec notre photographe Erik Duckers en fin d'après-midi près de Cologne.

## A PARKED LIFE

Au téléphone, Petar semble particulièrement enjoué, mais en même temps un peu cynique : « Quand les gens vont en prison, ils sont à deux dans un espace de 6 à 7 m<sup>2</sup>, y compris les toilettes. Nous, chauffeurs, vivons seuls sur 2 m<sup>2</sup>, sans toilettes. C'est donc pire que la prison. » (rires)

Petar Doychev est le personnage central du documentaire belge *A Parked Life*. Le film de Peter Triest raconte l'histoire d'un chauffeur de poids lourd qui passe de longs mois loin de chez lui et qui voyage seul, à travers l'Europe.

Mais pas de quoi décourager Petar. Derrière le pare-brise de son poids lourd trône une plaque d'immatriculation personnalisée où l'on peut lire 'Kaskadiora'. Que signifie ce mot ? « C'est un surnom affectueux qui signifie cascadeur », explique Petar. « Pendant de nombreuses années, j'ai collaboré à des films locaux et internationaux. J'assistais le caméraman, j'étais figurant ou j'effectuais les cascades. »

Pourtant, le Bulgare n'a rien d'un casse-cou. Il se souvient encore de la première rencontre avec le réalisateur Peter Triest, au moment du

casting. « J'avais été victime d'un accident de moto et j'étais en revalidation. Mais le réalisateur m'a choisi parmi tous les candidats pour mon expérience cinématographique et mes compétences linguistiques. »

#### QUADRILINGUE

Petar a 47 ans et a grandi dans une ville portuaire. « Varna est la meilleure ville de Bulgarie », dit fièrement Petar. « Je suis diplômé du College of Tourism. La côte de la mer Noire compte de nombreux hôtels et les emplois y sont nombreux. Mais ils sont mal payés. C'est pourquoi j'ai choisi de devenir chauffeur international. »

Petar a appris à parler quatre langues au cours de son éducation. Une compétence qui lui est utile en tant que chauffeur. A-t-il une préférence pour un poids lourd en particulier ? « J'ai roulé avec presque toutes les marques européennes, mais je n'ai pas de favori », explique Petar. « Tant qu'il est neuf ! » En tout cas, Petar préfère les semi-remorques ordinaires aux semis frigidos. Ces dernières font du bruit toute la nuit, ce qui perturbe son sommeil.

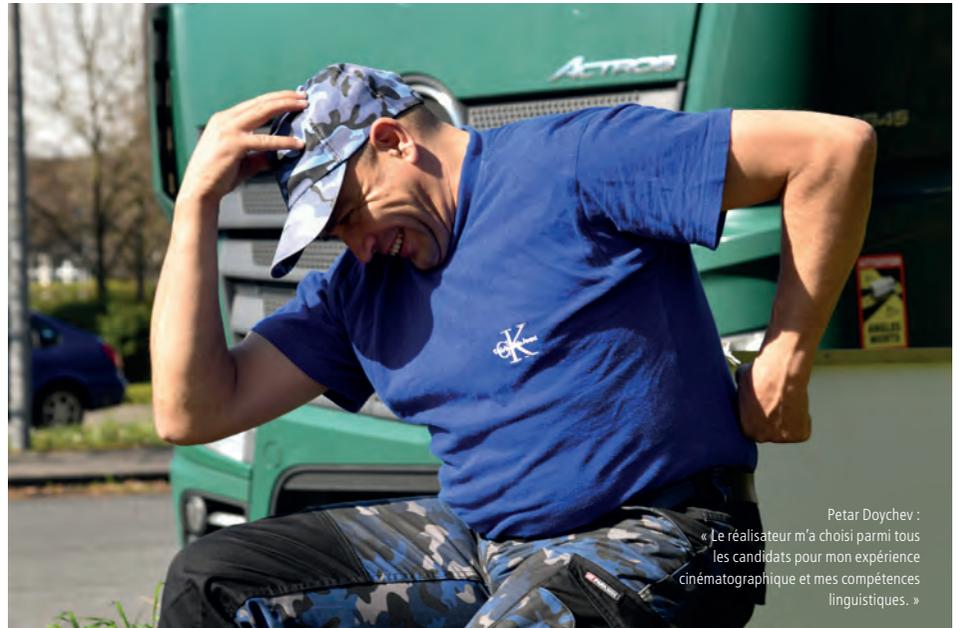
La semi universelle qu'il tracte permet à Petar de transporter toutes les marchandises. « Un jour, je transporte des tuyaux en acier, le lendemain du pop-corn ! » Cette référence aux collations que l'on trouve au cinéma rend Petar visiblement heureux. « Tu ne sais jamais ce qu'on va te confier. C'est une sorte de religion : il faut vivre dans le présent. Une fois que vous avez livré quelque chose, c'est du passé. Vous ne savez pas à l'avance ce que vous allez chercher, c'est le futur lointain. »

Via Whatsapp, il partage une photo qui le montre sur la route avec son Mercedes Actros vert pin. Sa destination - le lieu de rendez-vous - est une usine d'appareils à haute tension. Le soleil brille et la séance photo aura donc bien lieu.

*« C'est un documentaire, je ne suis pas devenu une star de cinéma. »*

#### DIEU MERCI

Jusqu'à récemment, Petar était très souvent sur la route - à chaque fois trois mois de travail, un mois à la maison - et il a perdu le lien avec sa famille. Le documentaire A Parked Life montre comment le mariage de Petar s'est progressivement détérioré. Pendant les dernières vacances de Pâques, Petar a rendu



Petar Doychev :  
« Le réalisateur m'a choisi parmi tous les candidats pour mon expérience cinématographique et mes compétences linguistiques. »

visite à son ex-femme et à son fils pendant une semaine. « Nous sommes divorcés, mais pour l'anniversaire de mon fils, nous nous retrouvons », a déclaré Petar. Il montre une photo d'eux trois sur un banc sous des ballons colorés.

Son fils Jordan a maintenant 7 ans. Le film A Parked Life nous apprend que Jordan vient du nom du fleuve Jourdain. C'est l'endroit où Jésus a été baptisé par Jean, selon la tradition écrite. Vers la fin du documentaire, Petar visite une imposante église située le long de l'autoroute et brûle un cierge à l'autel. Visite-t-il régulièrement les églises quand il est sur la route ?

Petar : « Je ne vais certainement pas à la messe tous les dimanches. Mais quand je suis dans une ville pendant le week-end et qu'il y a une cathédrale, je vais jeter un coup d'œil à l'architecture et aux peintures. » Selon Petar, le Seigneur se cache surtout dans les petites choses. « Hier, je roulais et j'étais affamé. Soudain, j'ai trouvé deux biscuits dans ma cabine. Puis j'ai remercié Dieu. Ces biscuits signifiaient beaucoup pour moi ! »

A Parked Life a reçu de nombreux prix dans des festivals de cinéma internationaux. Est-ce que les gens reconnaissent maintenant Petar partout sur la route ? « C'est un documentaire, je ne suis pas devenu une star de cinéma. Je suis resté le même, et mon travail aussi. »

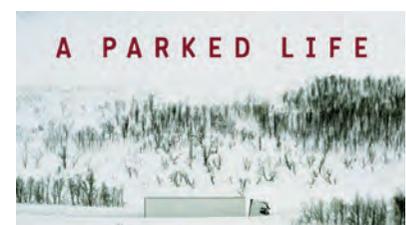
Un tel chauffeur mérite le respect. Pourtant, quelques semaines après la séance photo, nous recevons une vidéo de Petar. La bâche de son camion a été percée à plusieurs endroits par un objet pointu. « Les criminels

font cela pour voir ce qu'il y a dedans », écrit Petar. « S'il y a quelque chose de valeur dans le camion, ils agrandissent le trou et le prennent. » Espérons qu'à l'avenir, les voleurs y réfléchiront à deux fois avant d'essayer de voler quelque chose à ce sympathique cascadeur.

#### REGARDEZ A PARKED LIFE SUR VRT MAX

En 2016, le réalisateur Peter Triest a remporté un prix pour le scénario de son film sur les nombreux chauffeurs poids lourds d'Europe de l'Est présents sur nos autoroutes. A Parked Life est devenu un portrait intime de l'un d'entre eux : le Bulgare Petar Doychev. Le film, tourné entre décembre 2018 et le printemps 2020, vous emmène aux quatre coins de l'Europe. La bande-son du guitariste Bert Dockx a touché une de nos cordes sensibles, tout comme le magnifique travail de la caméra.

A Parked Life / documentaire / 2022 / 76 min.





## VERVOER TER VICHTEN

# RESTER VIGILANT

**L**a PME familiale spécialisée reste un pilier essentiel de notre secteur des transports. Vervoer Ter Vichten, spécialiste des grands volumes avec plus d'un demi-siècle d'expérience, en est un bon exemple.

Geert De Temmerman

Vervoer Ter Vichten est fondé en 1972 par les parents des dirigeants actuels Bart et Laurens D'huyvetter. Comme pour de nombreuses entreprises de transport de la région, le secteur textile est alors un important donneur d'ordres. Aujourd'hui, la flotte compte 25 ensembles grand volume principalement actifs au niveau régional avec des charges complètes et pour différents secteurs.

### **TM : Dans quelle mesure Ter Vichten est-il encore tributaire du textile ?**

**Laurens D'huyvetter :** Nous travaillons toujours en étroite collaboration avec plusieurs de nos donneurs d'ordres des débuts. Mais alors qu'à l'époque nous parcourions pratiquement toute l'Europe pour eux, le rayon d'action se limite aujourd'hui à 200 km pour près de 80 % des missions.

### **NOUVEAU MATÉRIEL DE TRANSPORT**

Le type de matériel a également changé de manière significative passant de semis que les chauffeurs devaient bâcher eux-mêmes aux ensembles grand volume ultra-modernes équipés de bâches coulissantes et d'un toit relevable. La hauteur de chargement effective est désormais de trois mètres. Nous avons aussi investi dans des semi-remorques porte-conteneurs.

La clientèle s'est également diversifiée. Plusieurs ensembles roulent par exemple pour un fabricant de palettes destinées à l'industrie agro-alimentaire. Mais là aussi, les distances sont relativement limitées et le volume prévaut sur le poids. Si on veut travailler correctement à des prix conformes au marché, c'est la meilleure option pour nous.

Dans la mesure où un grand nombre de nos transports sont plutôt régionaux, il n'est pas toujours évident de trouver du fret de retour. En outre, nous constatons que de plus en plus d'entreprises travaillent avec des créneaux horaires. Bien sûr, c'est pratique pour les entreprises car elles peuvent mieux répartir leurs flux de marchandises tout au long de la journée, mais pour le transporteur, cela génère évidemment une pression supplémentaire

pour arriver partout à temps. Et les nombreux embouteillages et travaux routiers quotidiens ne jouent pas en notre faveur. Les détours que nous pourrions avoir à effectuer pour charger ou décharger quelque part du fret de retour à un moment précis ne sont donc plus toujours réalisables.

### **TM : Le déploiement des écocombis serait-il la solution ?**

**L. D'huyvetter :** Les écocombis seraient en effet idéaux pour nous, car nous transportons presque toujours des charges complètes avec beaucoup de volume et peu de poids. Si la charge administrative était moins lourde et s'il y avait moins de restrictions, cela pourrait nous être bénéfique tout en atténuant le problème des embouteillages et des émissions. Par exemple, nous avons construit notre tunnel de lavage dans l'optique de pouvoir y accueillir des écocombis.

### **TM : En plus du transport grand volume, vous proposez également du stockage ...**

**L. D'huyvetter :** Actuellement nous disposons d'une superficie de 2000 m<sup>2</sup>. Cela nous permet d'offrir à nos clients existants un service supplémentaire qui les aide à absorber

des pics temporaires dans leur volume de production et par conséquent leur activité de stockage.

L'instabilité du marché, la guerre en Ukraine, la pandémie, ... sont autant de facteurs qui expliquent pourquoi les entreprises ne sont plus toujours sûres d'un approvisionnement régulier en matières premières ou en pièces. Résultat : une plus grande fluctuation de leur production et donc un besoin de capacité de stockage. Pour le moment, nous nous concentrons toujours sur le transport grand volume, mais nous n'excluons certainement pas d'évoluer encore pour développer nos prestations logistiques.



Bart et Laurens D'huyvetter co-dirigent l'entreprise.

*« Tous les véhicules restent ici, même pendant le week-end. Cela nous fait perdre quelques chauffeurs potentiels. »*

**TM : Depuis peu, Ter Vichten exploite aussi des camionnettes...**

**L. D'Huyvetter :** À la demande d'un client pour qui nous assurons régulièrement le stockage, nous avons récemment investi dans des camionnettes afin d'amener les marchandises directement au client privé. Nous offrons ainsi un paquet global : grand volume - stockage - distribution.

#### **MAINTENIR LE CONTACT AVEC LA RÉALITÉ**

**TM : Inévitablement, il faut parler de la pénurie de chauffeurs...**

**L.D'Huyvetter :** Trouver des chauffeurs compétents est plus difficile qu'avant. En outre, notre politique d'entreprise veut que tous les véhicules doivent rester ici aussi bien pendant la semaine qu'au cours du week-end. Cela nous fait perdre un certain nombre de chauffeurs potentiels.

Cependant, notre entreprise est très ancrée localement, ce qui permet à un grand nombre de nos collaborateurs de venir travailler à vélo. Mon frère et moi prenons encore régulièrement le volant. Bien sûr, c'est utile pour combler les 'trous', mais cela nous permet aussi de garder un contact étroit avec les clients et de ressentir les conditions dans lesquelles notre personnel doit travailler au quotidien. La numérisation fait en sorte que nous n'avons plus à être présents en permanence au bureau. Mais nos chauffeurs savent que nous sommes toujours joignables en cas de problème.



Le transport national avec des ensembles grand volume constitue la spécialité de Transport Ter Vichten.

**TM : Autre sujet brûlant : la transition énergétique liée aux émissions. L'entreprise y est-elle sensible ?**

**L. D'Huyvetter :** Ce serait un peu irréaliste de ne pas réfléchir aux différents systèmes présents aujourd'hui sur le marché. Mais je pense que la plupart des entreprises de notre taille sont toujours en attente parce que nous ne pouvons pas répercuter le surcoût actuel des systèmes disponibles. Dans la plupart des cas, les entreprises qui utilisent déjà des chaînes cinématiques alternatives sont de grandes sociétés qui sont aussi sensibles, en partie, au prestige.

**TM : Souhaitez-vous continuer à grandir ou pas ?**

**L. D'huyvetter :** Nous tournons autour des 25 véhicules depuis de nombreuses années et cela semble toujours être le meilleur choix pour nous aujourd'hui. Cette taille permet de tout garder sous contrôle sans renoncer au caractère familial de l'entreprise. La situation économique actuelle requiert aussi une certaine prudence. Nous avons grandi au

rythme de nos clients et ils déterminent en partie notre avenir, mais nous devons rester vigilants et attentifs aux opportunités qui se présentent.

#### **TRANSPORT TER VICHTEN EN BREF**

- Création : 1972
- Direction : Bart et Laurens D'Huyvetter
- Siège : Anzegem - Vichte
- Spécialité : FTL - transport grand volume
- Entrepôts : 2.000 m<sup>2</sup>
- Flotte : 16 tracteurs dont 13 mégas, 10 ensembles grand volume, 31 semi-remorques et 3 camionnettes

TRANSPORTS JOSEPH LECLOUX

# UNE LÉGENDE DU TRANSPORT BELGE

C'est à l'âge de 23 ans, en 1945, que Joseph Lecloux décide d'acheter une ancienne entreprise de transports qui comptait 9 chevaux et 52 chariots. Il s'achète d'abord un vieux camion Reo pour offrir ses services en région liégeoise. Ainsi débute l'histoire des transports Lecloux de Chênée.

Jean-Marie Becker

Douze mois plus tard, il achète deux autres Reo, puis un Seddon et un MAN. L'activité économique en région liégeoise est particulièrement florissante et les besoins en transports se développent rapidement. Très vite, Lecloux devient l'une des entreprises mythiques de la région. Ses camions arborent une couleur rouge foncé et la dénomination de l'entreprise se retrouve sur la portière, sur un fonds blanc en forme de demi-lune. Derrière l'entreprise, il y a l'homme, respectable et respecté, dégagant une grande chaleur humaine malgré un handicap qui lui complique la vie. Ceux qui l'ont connu se souviennent de l'éternelle pipe accrochée à ses lèvres et de sa passion pour le transport. Au départ, les semi-remorques bâchées sont les plus nombreuses, mais l'entreprise se développe surtout dans le transport de carburant pour des FINA ou BP Trading. Ensuite, ce sont des semi-remorques bennes qui viennent s'ajouter au parc. Enfin, Joseph Lecloux se lancera aussi dans le transport frigorifique.

Joseph Lecloux a noué une relation forte avec Jean Hocke, alors importateur de plusieurs marques dont MAN en particulier. A part quelques Seddon (aussi importés par Hocke), la flotte est donc presque entièrement MAN. Elle comptera jusqu'à 44 véhicules moteurs et Lecloux achètera plus de 200 MAN. Après les premiers 'long nez' 835, Lecloux devient adepte des cabines à capot, dont les célèbres 10.212 et 13.230. Ce sont souvent des tracteurs avec des semi-remorques citerne LAG pour le transport de carburant. Sur la fin, les transports J. Lecloux achèteront aussi des MAN F8 et F90 à cabine avancée. Joseph Lecloux construit aussi un premier, puis un second hall à Chênée. Le premier abrite quatre rangées de huit camions et le second les bureaux et le garage pour six mécaniciens, en plus de la place pour de très nombreux camions. Les enfants de Joseph Lecloux (son fils Jean-Marie et sa fille Anne) auraient pu prendre sa succession, mais le déclin économique de la région liégeoise porte un coup fatal à la société, qui doit arrêter ses activités.



Joseph Lecloux, l'une des légendes du transport belge.

Une des deux installations (hyper-modernes pour l'époque) à Chênée.

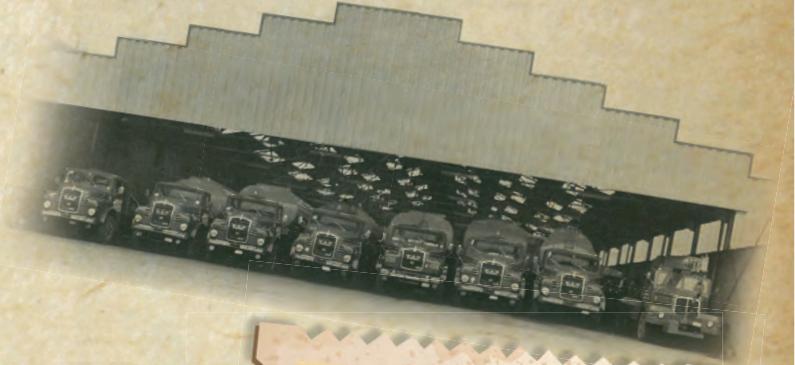


Le MAN 13.230, livré par Hocke, avec une des premières semi-remorques frigorifiques.

Un porteur MAN 1080 avec citerne LAG aux couleurs de Thermo Fina.



Huit MAN 13.215 et 13.230 de front, dans le second hall de l'entreprise. La plupart tractent des semi-remorques citernes.



Livraison des tracteurs 49 et 50 : ce sont des MAN 10.212 H.



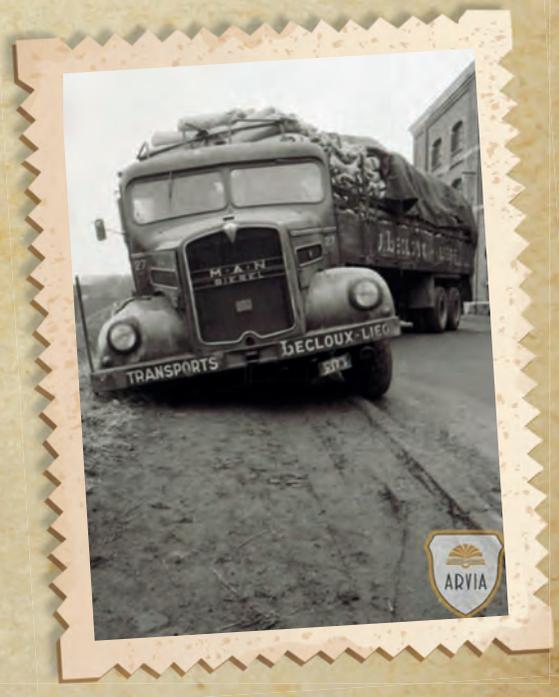
Ce porteur MAN 835 a parcouru 940.000 km lors de la prise de la photo en 1967. A l'époque, c'était assez exceptionnel.

Le tracteur n° 35 est un MAN 10.212 typique de chez J. Lecloux, avec une semi-remorque citerne LAG aux couleurs de Trading.



Un des seuls camions de la flotte qui ne soit pas un MAN. C'est un Steyr 586 avec citerne LAG.

Le tracteur MAN 27 est en fâcheuse position, avec une semi-remorque chargée de centaines de sacs. (archives Arvia)



Jean-Marie Becker, avec des documents de Lode Goossens et des photos de Walter Ceulemans.

# Le spécialiste pour l'assurance et la formation en transport

TVM Belgium est un assureur de niche, spécialiste de la logistique et du transport pour tout ce qui concerne l'assurance, le conseil, le service et la formation. L'entreprise s'efforce de fournir des solutions intégrées pour les besoins uniques de chaque client. Nous veillons à ce que vos chauffeurs soient en sécurité sur la route et à ce que vos transports soient correctement assurés.

TVM Belgium est une filiale de la société néerlandaise TVM verzekeringen et s'adresse spécifiquement à toutes les entreprises de transport et de logistique. D'une manière générale, on distingue trois types d'entreprises :

- Les transporteurs professionnels pour compte de tiers
- Les entreprises qui utilisent des véhicules utilitaires et des équipements de travail, mais où l'activité de transport est accessoire. On y retrouve aussi des indépendants.
- Les entreprises qui disposent de matériel roulant ou non, nécessaires à l'exercice d'activités professionnelles spécifiques et qui sont la propriété de l'entreprise.

## Beaucoup d'atouts

Avec TVM, les clients ont la certitude que, si un incident survient, cela ne se terminera pas par un désastre financier. Les principaux atouts de l'entreprise sont sa petite structure organisationnelle, le contact personnel, l'expertise et la recherche de solutions en commun.

Grâce à sa petite structure organisationnelle et à des lignes de communica-

tion courtes, TVM Belgium entretient un contact personnel avec ses courtiers et ses clients.

L'expertise et la satisfaction du client sont des priorités absolues pour TVM. Pour ce faire, TVM s'appuie sur une connaissance fine du marché et une grande implication dans le secteur, mais aussi sur une communication claire et conviviale. En collaboration avec le client, TVM recherche des solutions sur mesure pour son entreprise. Grâce à cette grande implication et à ce savoir-faire, TVM vous donne la vision la meilleure et la plus claire possible de toutes les situations et évolutions du marché, afin d'élaborer la solution appropriée.

Par ailleurs, TVM Belgium propose d'autres produits et services :

### • Gestion du risque

TVM Belgium rend le transport plus sûr en identifiant et en prévenant les risques. Notre département Prévention et gestion des risques s'engage pleinement à fournir ces services à nos clients, de manière à les soulager davantage sur la voie de la continuité et de la sécurité.

### • Formations et workshops

Avec la création de TVM solutions, notre centre de formation pour le secteur du transport et de la logistique, TVM Belgium propose un large éventail de formations et d'ateliers. Vous pouvez également vous adresser à nous pour des audits et des programmes de coaching spécifiques, tant pour les dirigeants que pour les chauffeurs. Nos formations et nos services complémentaires garantissent un changement de comportement positif et durable chez nos participants. Ainsi, nous contribuons ensemble à un environnement routier plus sûr et nos clients réalisent des économies en réduisant leur charge de sinistres.

### Aussi à l'international

Les clients peuvent compter sur le même service et la même qualité TVM partout en Europe. Ceux qui souhaitent ouvrir ou développer une succursale à l'étranger peuvent également s'adresser au TVM international desk. Ce service TVM informe sur tous les risques locaux et les solutions d'assurance pour chaque situation spécifique.

### Service dégâts TVM

Chaque minute où un véhicule est immobilisé fait subir une perte à l'entreprise. C'est pourquoi TVM Belgium assure un traitement rapide et efficace des sinistres. Pour une assistance urgente, le client peut toujours appeler la ligne d'urgence de TVM truck and car assistance. Si le véhicule doit être réparé, nous l'envoyons immédiatement chez un réparateur agréé par TVM.



## POLICES D'ASSURANCE

Le risque zéro n'existe pas, mais on peut s'en rapprocher.

# TOUT PART D'UNE BONNE ÉVALUATION

**E**ntre les transporteurs qui paient trop cher leurs primes d'assurances et ceux qui se font surprendre au premier accident parce qu'ils sont mal couverts, tous les cas de figure sont possibles. En matière d'assurances, il faut surtout appliquer la sentence de Socrate (« Connais-toi toi-même ») et évaluer correctement son profil de risque. Un calcul qu'un bon courtier doit pouvoir faire avec son client.

Claude Yvens - [claud.yvens@transportmedia.be](mailto:claud.yvens@transportmedia.be)

Dans le cadre de cet article, nous ne mettrons pas l'accent sur la nécessité d'une bonne politique de prévention des risques, mais bien sur les points spécifiquement liés aux polices d'assurance elles-mêmes.

Chaque entreprise de transport devrait, dans un monde idéal, procéder à une analyse de son profil de risque et adapter ses polices

d'assurance en fonction de ce profil. Une telle analyse doit être réalisée pour chaque type d'activité et être régulièrement mise à jour. Il existe plusieurs méthodes pour le faire, dont la méthode Kinney. En tout état de cause, l'assureur et/ou le courtier disposent de l'expertise nécessaire, mais il est important de bien leur faire comprendre comment fonctionne l'entreprise. Celui qui considère l'assureur comme un mal nécessaire ne doit pas s'attendre à une couverture idéale.

## PRÉVOIR LES CAS SPÉCIFIQUES

Quel que soit le type de police, c'est en effet toujours dans les détails que se cache le diable. Prenons la RC Véhicules. « Le dépannage et l'assistance, par exemple, sont des matières peu appréciées des assureurs parce qu'elles nécessitent beaucoup d'énergie », expliquait Baudouin Poncelet (Mercurius

Insurance Brokers) devant un panel de transporteurs réunis par l'UPTR. « Nous insistons donc auprès de nos assureurs partenaires pour avoir des systèmes d'assistance efficaces, même en cas de panne. » Le courtier professionnel saura, en fonction du matériel de transport plus ou moins spécifique, comment compléter les conditions générales ou particulières pour qu'aucun risque ne soit oublié (un basculement de benne ou un 'effet berlingot' dans une citerne par exemple). « Selon le cas, le problème pourra être évité soit au titre de dommage accidentel dans la police omnium, soit via une assurance 'bris de machine' spécifique », explique Baudouin Poncelet.

Le même phénomène peut se produire dans le cas de l'assurance CMR. Bien sûr, cette assurance couvre le transporteur pour les dommages subis par la marchandise, mais les

droits de tirage spéciaux (DTS, soit 11,6 EUR/kg) sont souvent insuffisants par rapport à la valeur de la marchandise transportée. « Si vous transportez par exemple de manière exceptionnelle des marchandises de plus grande valeur et que vous n'avez pas fait modifier votre police d'assurance CMR en conséquence, vous ne serez pas suffisamment indemnisé en cas de dégât à la marchandise », explique Gérald Beauduin (Mercurius). Un tel cas de figure peut pourtant se présenter régulièrement, notamment dans le cas de frets de retour trouvés via l'une ou l'autre place de marché.

Autre cas de figure : les opérations de chargement et de déchargement qui ne sont pas systématiquement couvertes. Baudouin Poncelet conseille donc de vérifier qu'il n'existe aucune zone floue entre la CMR et l'assurance RC Exploitation : « Il faut être extrêmement précis : « Si vous chargez une benne basculante alors que le véhicule ne bouge pas, vous ne pouvez être couvert que par votre RC Exploitation parce que

l'assurance CMR ne vous couvre que pendant que le véhicule est en mouvement. »

#### LA RC EXPLOITATION

Les contrats en responsabilité civile sont souvent plus complexes et doivent être adaptés à la fois au type de marchandises transportées et aux relations que l'entreprise entretient avec des tiers. « Avant de proposer un produit d'assurance, nous allons toujours poser beaucoup de questions au transporteur sur les aspects juridiques des conventions qu'il entretient avec certains de ses clients et / ou avec ses sous-traitants. », explique Baudouin Poncelet.

Il cite notamment le secteur du recyclage où il est devenu très difficile depuis quelques années de trouver une couverture correcte : « Les assureurs détestent ce secteur parce que les statistiques y sont désastreuses. Si vous transportez des effluents agricoles destinés à être valorisés mais que votre camion perd son chargement et que les boues que vous transportez causent un dommage

## IMPACT SUR LES CHAUFFEURS

Le montant de la franchise peut avoir un impact sur le comportement des chauffeurs. Si chaque sinistre fait l'objet d'une déclaration auprès de la compagnie d'assurance, il est plus facile de systématiser un moment de debriefing avec le chauffeur. Si l'entreprise couvre certains sinistres elle-même (et / ou si elle effectue les réparations elle-même), le risque existe que l'incident ne soit pas analysé et donc qu'un éventuel comportement à risque du chauffeur ne soit pas repéré. Dans tous les cas, il convient donc d'organiser un debriefing de chaque sinistre avec le chauffeur.

Il faut éviter les zones grises entre la convention CMR et l'assurance en responsabilité civile exploitation, notamment pour tout ce qui se déroule au chargement ou au déchargement.



**Nous assurons votre entreprise en nous appuyant sur le même savoir-faire et sur la même expertise.**

Votre façon d'entreprendre inspire la nôtre.



Baloise Belgium SA | Entreprise d'assurances agréée sous le n° de code BNB 0096 |  
Baloise est le nom commercial de Baloise Belgium SA |  
Siège: City Link, Posthofbrug 16, 2600 Antwerpen, Belgique | Tél.: +32. 3 247 21 11 |  
info@baloise.be | www.baloise.be  
ER: Baloise, City Link, Posthofbrug 16, 2600 Antwerpen, Belgique





Baudouin Poncelet et Gérald Beauduin (Mercurius Insurance Brokers).

environnemental, vous n'êtes pas couvert par l'assurance CMR puisque celle-ci ne vise que la marchandise elle-même. Il faudra donc pouvoir se reposer sur une police RC Exploitation bien écrite qui couvrira le nettoyage et les conséquences sur l'environnement. Si votre contrat ne prévoit pas la couverture des ces dégâts, vous pouvez mettre la rentabilité de votre entreprise en grand danger en cas de sinistre. » En fonction des produits transportés, il s'agira donc d'adapter les contrats avec les extensions de couverture nécessaires.

**RISQUES LIÉS AUX PERSONNES**

Mais une entreprise de transport, c'est avant tout un groupe d'humains qui réalisent un certain nombre de tâches. Les chauffeurs, en particulier, sont soumis à des contraintes physiques particulières qui sont génératrices de problèmes de santé particuliers (maux de dos p.ex.) ou de dangers spécifiques comme la descente de la cabine ou la manipulation d'outils de chargement. Ces risques sont couverts par des assurances obligatoires (accidents du travail pour le personnel ouvrier et employé), mais le grand oublié du système est souvent le patron lui-même. Que se passe-t-il par exemple en cas d'accident survenu en privé qui génère une incapacité de travail temporaire ou permanente ? Il s'agit alors à la fois de garantir la continuité de l'entreprise et la continuité des revenus pour l'entrepreneur.

« Il faut également ne pas oublier la responsabilité de l'entrepreneur en tant qu'administrateur de société. Certains actes de gestion, comme un licenciement, peuvent être constitutifs d'une faute », poursuit Gérald Beauduin, qui cite également le cas d'un contrat non rentable qui mettrait l'avenir de l'entreprise en danger, mais surtout un cas beaucoup plus fréquent qu'il n'y paraît :

*Plus le transporteur implique l'assureur / courtier dans son analyse de risque, mieux il sera couvert.*

lorsqu'il apparaît que l'entreprise n'a pas suffisamment formé un chauffeur à l'accomplissement de certaines tâches et que le chauffeur a eu un accident lié à ces tâches. Dans ce cas, il s'agit dans un cas extrême de protéger son patrimoine privé (ce que peut faire une police d'assurance spécifique), mais surtout de travailler en amont à la prévention du risque.

**NOUVEAUX RISQUES**

Enfin (et sans entrer dans le cas des entreprises de transport qui réalisent aussi du stockage, ce qui nécessite des polices tout à

fait particulières pour couvrir le patrimoine), de nouvelles formes de risque sont apparues ces dernières années, à commencer par les risques électroniques et informatiques. Plus le secteur se digitalise, plus les entreprises de transport deviennent 'à risque' : un fichier clients, des informations sur les tarifs, mais surtout les données à caractère personnel sont des proies tentantes.

De nouvelles polices 'tous risques informatiques' existent, mais autant le dire tout de suite : les assureurs se montrent aussi de plus en plus exigeants quant aux mesures de prévention à mettre en place. Rien de neuf sous le soleil donc puisque c'est exactement ce qu'il se passe pour les polices d'assurances classiques.

**LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE TRANSPORT EN BELGIQUE 110,8 MILLIONS EUR**

C'est le montant total des primes d'assurances payées en 2021 en Belgique au titre de l'assurance transport.

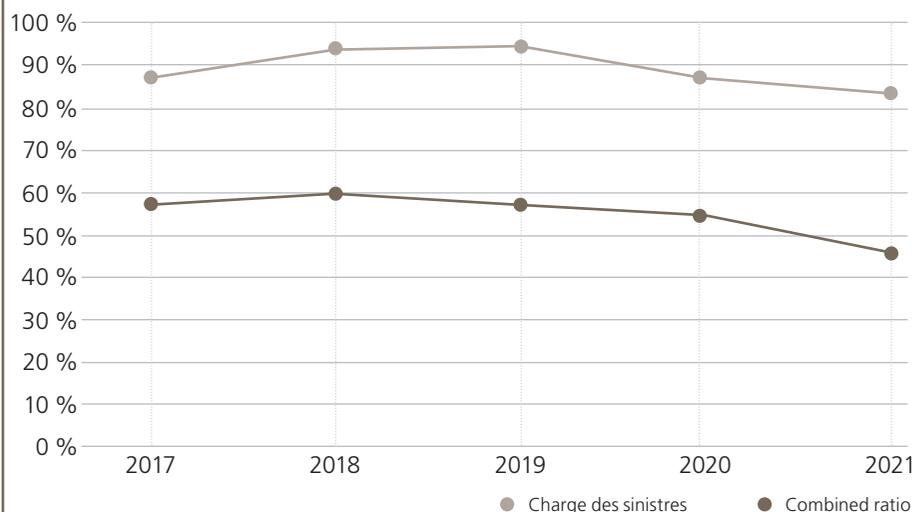
de prévention des accidents a permis de réduire la sinistralité. Pour voir ses primes d'assurance baisser, il conviendra cependant de faire baisser ce chiffre plus fort ou plus vite que la moyenne nationale !

**CHARGE DES SINISTRES ET COMBINED RATIO**

La tendance à la baisse de la charge des sinistres résulte de plusieurs facteurs : les véhicules sont de plus en plus équipés de systèmes de sécurité active et passive qui aident à prévenir les accidents et/ou à en mitiger les effets, et (dans les meilleures entreprises), une réelle politique

- Notes :
- La charge des sinistres représente (grosso modo) le pourcentage des primes versées aux assureurs qui est payé par les assureurs au terme d'une année
  - Le ratio combiné est un indicateur de rentabilité d'une compagnie ou d'un produit d'assurance. Un ratio inférieur à 100 % signifie que les assurances vendues sont rentables.

Source : Mercurius



# TRANSPORT TOPICS

## TAURUS : L'AUSTRALIE SE LANCE DANS LA COURSE À L'HYDROGÈNE

La société australienne Pure Hydrogen se lance à son tour dans la course au camion à pile à combustible. Elle a présenté son premier prototype appelé Taurus au salon de Brisbane le 18 mai. Outre son mode de propulsion zéro émissions, le Taurus a ceci d'intéressant qu'il possède une cabine à mi-chemin entre les cabines européennes et les cabines américaines à long nez. Voilà donc à quoi auraient pu ressembler les futurs camions européens si les constructeurs et les législateurs s'étaient mis d'accord sur une révision plus ambitieuse de la directive sur les masses et dimensions...

Quant au Taurus, il est évidemment adapté aux conditions routières locales et pourra tracter des convois de 70 tonnes. Dans une configuration plus classique, ses concepteurs estiment pouvoir promettre une autonomie de 500 kilomètres. PepsiCo Australia s'est porté volontaire pour utiliser le premier Taurus en conditions réelles. On se réjouit de voir si le résultat sera meilleur qu'avec les premiers Tesla Semi aux Etats-Unis...



## MINIATURES

### LA SAGA DES 'LONGS NEZ'

Texte Les camions du type 'long nez' se font rares sur les routes d'Europe. Certes certains roulent encore au quotidien tandis que d'autres sortent lors des concentrations et autres événements de chauffeurs. Dans le monde des modèles réduits, cela devient un casse-tête pour en trouver. On peut ainsi considérer quatre marques, dont une seule (Scania) permet à tout le monde de trouver son bonheur. Pour ce qui est des trois autres (Volvo, Iveco et Mercedes), la rareté des modèles est une réalité. S'en procurer est donc un sport et les détenteurs ne lâchent presque jamais ces précieuses pièces de leur collection. Scania est clairement au-dessus du lot dans le domaine. Que ce soit chez Tekno ou WSI, il y en a par dizaines et des modèles continuent à être annoncés. Toute l'histoire de la marque y passe et c'est simple d'alimenter sa collection. Même les modèles récents transformés 'hors usine' par des transporteurs passionnés, existent déjà au 1/50°. Il faut juste être sur la balle lors du lancement car c'est vite épuisé. Au niveau de Mercedes, NZG propose l'unique modèle disponible, à savoir le Zetros. Peu de choix, mais cela a le mérite d'exister. Chez Iveco, il s'agit du Strator, lui aussi fruit d'une transformation 'hors usine' et qui n'est plus disponible à la vente. Seul WSI a produit quelques tracteurs, parfois aux couleurs de transporteurs comme Monjean ou Ingo Dinges. Enfin, chez Volvo, le NH a été produit à son époque par Universal Hobbies, mais en si petites quantités qu'en trouver un est peu probable.

Pierre-Yves Bernard



## ÉCONOMIE



### DEMATRA REPREND DE SLOOVER

Dematra Group, spécialisé dans les services logistiques et la distribution à maillage fin dans le Benelux, a repris la société de transport De Sloover. Cette société opère aujourd'hui une flotte de 25 véhicules, principalement dans le Benelux et le nord de la France. Elle vient élargir la gamme de services de Dematra avec le transport de lots complets. Tous les employés de De Sloover seront intégrés dans le groupe Dematra.

### EURO-TRAFIC REPREND TRANSPORTS RAUX

La société Euro-Trafic de Heppignies a repris la société Transports Raux de Momignies. Cette entreprise familiale est spécialisée dans le transport de produits verriers et de boissons, avec un rayon d'action qui s'étend à la Belgique et à la France. Elle emploie aujourd'hui quinze personnes dont 12 chauffeurs. Concrètement, Transports Raux reste installé à Momignies, tout près de la frontière française, et restera dirigé par Renaux Raux. L'entière responsabilité du parc roulant et du personnel est évidemment reprise tandis qu'Euro-Trafic verra son chiffre d'affaire gonfler d'environ 1,7 million d'euros.



### VANBEVER-HEYMANS EST REPRIS PAR BOS LOGISTICS

La société de transport Vanbever-Heymans, spécialisée dans le transport de fret aérien, a été reprise par le groupe néerlandais Bos Logistics, qui possède une filiale à Machelen et qui renforce ainsi sa position à l'aéroport de Bruxelles. Vanbever-Heymans emploie une vingtaine de personnes et possède une flotte de 20 véhicules. La société réalise un chiffre d'affaires stable d'environ 2,2 millions d'euros. Bos Logistics, de son côté, s'est installé en Belgique en 2008 et s'est stabilisé ces dernières années autour d'une quarantaine de personnes avec une flotte de 25 véhicules.

### TB LOGISTICS REPREND EURO SNEL TRANSPORT

Depuis le 1<sup>er</sup> avril, les activités de la société Euro Snel Transport sont intégrées à celles de TB Logistics. Avec ses 5 camions, Euro Snel Transport transporte des lots partiels vers et en provenance du port d'Anvers, ce qui est aussi une des spécialités de TB Logistics. L'ensemble du personnel, tout comme Peggy Palinckx (administratrice d'EST) sera désormais actif à partir du siège social de TB Logistics à Ranst.

TIS-Web  
'Start'

VDO

## ZÉRO RISQUE

Lors d'un contrôle social

- Remote Download
- Hosting 24/7 carte société
- TIS-Web® 'Start' (Archivage)

02 240 09 00 [www.rauwers.be](http://www.rauwers.be)

Smart solutions for mobility and road safety

## INDUSTRIE

### IVECO SEUL MAÎTRE À BORD DE SES CAMIONS ÉLECTRIQUES

Iveco Group va devenir le seul propriétaire de la joint-venture qu'il a créé en Europe avec Nikola Corporation. Cela signifie que les véhicules nés de cette collaboration seront vendus exclusivement par Iveco sur le continent européen et que le constructeur italien en poursuivra seul le développement. Quelques jours plus tard, Iveco a d'ailleurs dévoilé un prototype de S-Way électrique... de course, destiné à des démonstrations dans le cadre du championnat européen de courses de camions ETRC. Et ce véhicule arbore bien un badge Iveco...



### KÄSSBOHRER ÉTEND SA GAMME INTERMODALE

Kässbohrer ne cesse de perfectionner sa gamme de semi-remorques pour le transport intermodal. En témoigne notamment la plus large gamme de caisses mobiles de 45 pieds, qui comprend la caisse mobile la plus légère du marché (K.SWAU CL, 3900 kg seulement), la toute première caisse mobile pour bobines de 45 pieds (K.SWAU CC, développée en partenariat avec Move Intermodal) et la caisse mobile standard de 45 pieds grand volume (K.SWAU C+) qui permet de transporter 34 euro-palettes avec une hauteur intérieure de 2.850 mm. Notons aussi le châssis porte-conteneur léger K.SHG L dont le poids à vide n'est que de 3960 kg et peut accueillir à la fois des conteneurs et des caisses mobiles allant de C45 à C55.



### MAN INAUGURE SON USINE DE MOTEURS 'TRATON'

C'est MAN qui fabriquera les nouveaux moteurs de 13 litres communs aux camions MAN et Scania. « Ce moteur commun devrait être le dernier moteur à combustion interne que nous développerons à partir d'une feuille blanche » explique Christian Levin, président du conseil d'administration de Traton. Le hall de production du nouveau moteur à Nuremberg représente un investissement de 170 millions d'euros et s'étend sur 23.000 m<sup>2</sup>. Il emploiera plus de 160 collaborateurs qui travailleront en trois équipes à partir de 2024.

## EN BREF

- Le Port de Zeebruges sera bientôt doté d'une station publique de ravitaillement en hydrogène pour poids lourds. C'est **Air Products** qui installera la station et l'exploitera, tandis que la société Aers Energy exploitera le parking sécurisé, la supérette et le restaurant attenants.
- Une plateforme pédagogique dédiée à la décarbonation, voilà ce qu'est la **Decarbonisation Academy** qui vient d'être mise en ligne par Renault Trucks. On y trouve des réponses à la plupart des questions que se posent les professionnels du transport qui s'engagent sur la voie de l'électrification sous la forme de contenus pédagogiques
- Stijn Tielens** a succédé à Marc de Baerdemaeker au poste de directeur général de MAN Truck & Bus Belgium. Il en était jusqu'à présent le COO. Marc De Baerdemaeker, quant à lui, a pris sa retraite.



- Dès le printemps 2024, un tableau de bord entièrement digital remplacera les tableaux de bord classiques sur les camions **Scania**. Le Smart Dash offrira entre autres une gamme de nouvelles fonctionnalités de sécurité et sera directement connecté aux applications Scania.
- Ron Borsboom**, qui dirigeait le département Global Powertrain Development chez DAF Trucks à Eindhoven, est décédé subitement à l'âge de 61 ans. Il travaillait chez DAF Trucks depuis 2000.



- En Belgique, **TotalEnergies** va céder ses stations-service au travers d'une joint venture 40/60 à créer avec le groupe canadien Alimentation Couche-Tard, spécialiste des magasins de proximité. Cela ne concerne pas le réseau AS24 pour les poids lourds qui reste la propriété de TotalEnergies.

## LIVRAISONS

- Tailormade Logistics met ses premiers **Volvo FM Electric** au sein de la nouvelle Business Unit Van Hove & Co, récemment intégrée au groupe gantois. Ces véhicules effectueront des navettes 'last mile' avec des cabines de camions Volvo dans le port de Gand.



- Après Anvers, c'est à Gand que Coca-Cola Europacific Partners effectuera désormais ses livraisons 'last mile' en mode électrique. Les trois premiers **Renault Trucks D E-tech** viennent d'être mis en service au centre de distribution local. Ils seront suivis par neuf autres véhicules du même type.

- Einride et DAF ont signé une lettre d'intention pour la livraison de 50 **DAF XD Electric**. Les premiers camions seront livrés au cours de cette année. Tous les véhicules seront assortis de contrats de réparation et d'entretien DAF. L'entretien sera assuré par le réseau de concessionnaires DAF.



- Solucious, le grossiste alimentaire en ligne du groupe Colruyt, a mis en service cinq camions électriques. Les deux **Scania P230** et les trois Volvo FE Electric sont équipés d'un système de réfrigération, d'armoires d'isolation et d'un hayon élévateur fournis par Gradius. Par ailleurs, Colruyt Group met également un Volvo FM Electric en service.

- L'agence Bruxelles Propreté a reçu les clés de son premier **Volvo FE Electric** équipé d'une installation de compactage VDK et d'un système de caméras de sécurité Brigade Electronics.

- La société Wim Claes Transport & Logistiek (Diepenbeek), spécialisée dans la distribution et les livraisons urgentes, a commandé son tout premier camion électrique **Mercedes-Benz eActros**.

### EN BREF

- **Contargo** vient de réaliser sa deuxième opération de croissance externe en cinq mois en Belgique avec Transport Clynhens J., une petite société de transport de conteneurs (5 camions) qui est désormais intégrée à Contargo Berry BV avec l'ensemble de son personnel.
- **NDQ**, spécialisé dans les expéditions vers le Royaume-Uni, a ouvert un nouvel entrepôt embranché rail dans le port de Zeebrugge. Avec ses 12.000 m<sup>2</sup>, il permet le stockage et le transbordement des marchandises à destination de l'Angleterre et de l'Irlande.
- Le gouvernement flamand a annoncé son intention d'exempter les camions à émissions nulles de la **taxe kilométrique**. Il s'agit toutefois d'une exemption temporaire qui sera progressivement supprimée. Par ailleurs, le réseau taxable sera étendu en 2024, d'une part pour décourager le 'trafic furtif' et d'autre part pour encourager le transfert modal.
- Corneel Geertstransportgroup a l'intention de reprendre la société **Sinex** (Berlare), spécialisée dans les transports de marchandises générales, ADR et sous températures contrôlées vers l'Espagne et le Portugal et exploite actuellement une flotte de 13 véhicules.



## STEVEN DE BRUYN (VPD) : « TRANSPORTEUR DE L'ANNÉE, UN IMPACT CONSIDÉRABLE »

### Quel a été l'impact du trophée de Transporteur de l'Année ?

**Steven De Bruyn** : « Plus grand que je ne le pensais. Tout le monde était fier, heureux et enthousiaste car, après tout, c'est la plus haute distinction que l'on puisse obtenir dans le secteur. C'est aussi la preuve que nos valeurs, à savoir la qualité, la durabilité, l'innovation et la flexibilité, sont respectées. Elles sont plus que jamais pertinentes et nous sommes sur la bonne voie. Nous avons donc célébré ce titre avec le personnel et leurs familles et avons reçu de très belles félicitations de la part de nos clients. »

### Le titre a-t-il débouché sur de nouvelles opportunités commerciales ?

**Steven De Bruyn** : « C'est difficile de distinguer la cause et l'effet. Le fait est que tout le monde a su qui nous étions, et cette visibilité et cette reconnaissance du nom ont en tout cas eu un impact positif. Nous avons remarqué qu'il y avait soudainement plus de visiteurs sur notre site web et plus de followers sur nos réseaux sociaux. Les prospects nous contactent également plus souvent parce qu'ils ont retenu notre nom. »

### Le titre vous a-t-il ouvert des portes inattendues ?

**Steven De Bruyn** : « Absolument. Nous avons souvent été contactés par des organisations qui gravitent autour de la durabilité. Tout d'un coup, un public plus large a compris ce que VPD faisait en matière de développement durable. C'est très agréable d'être considéré comme un pionnier et un précurseur. »



**Pensez aux  
générations  
futures.**

**Pour garder la conscience nette et l'environnement propre, faites collecter les huiles usagées de votre entreprise et découvrez votre prime.**

Les huiles usagées sont des déchets dangereux. Des règles strictes s'appliquent donc à leur stockage, leur transport et leur élimination. Vous êtes légalement obligé de les faire collecter par un collecteur agréé. Ainsi, vos huiles usagées sont traitées de manière écologique, ce qui est bien mieux pour la planète et donc aussi pour les générations futures. Si vous faites appel à un collecteur homologué par Valorlub, vous avez droit à une prime sous certaines conditions.

**DECouvrez VOTRE PRIME ET LES COLLECTEURS SUR [VALORLUB.BE](https://www.valorlub.be)**

**VALORLUB**

# Nouvelles installations en vue Truck Supply vise l'excellence !



**Concessionnaire principal Iveco en provinces de Liège et - partiellement - de Luxembourg, Truck Supply entame cette année la construction de son nouveau garage sur son site liégeois. Des installations qui lui permettront à la fois d'intervenir sur les camions, les utilitaires légers, les bus et les véhicules blindés tout en offrant une structure d'accueil digne des standards de l'automobile.**

La future concession de Truck Supply  
aux Hauts-Sarts.

Le groupe Hocké était parmi les premiers à s'installer dans le zoning des Hauts-Sarts (Herstal) à sa création dans les années 60. Depuis, ses installations ont été rénovées à plusieurs reprises. Rebaptisé Truck Supply pour le redynamiser au sein du groupe, c'est cette fois une refonte totale qui attend le concessionnaire Iveco. Un permis de bâtir a été délivré pour construire dès la fin de cette année de toutes nouvelles installations. Elles seront érigées à côté du garage actuel qui sera quant-à-lui réaménagé pour accueillir une activité de préparation, conversion et entretien de véhicules militaires, Hocké SRL étant représentant Iveco Defence Vehicles pour toute la Belgique.

## **Tour du propriétaire**

« Pourvu de 22 portes, le nouveau bâtiment comprendra un atelier de 1800 m<sup>2</sup> doté de 10 travées avec ponts pour utilitaires ou véhicules blindés, 90 mètres de fosses, deux ponts roulants de 5 tonnes et une zone de travail de 30 mètres avec pistons élévateurs dédiés aux interventions sur les bus, se réjouit Robert Hocké. Une ligne sera dédiée au contrôle technique et un banc à rouleaux pour tachygraphes sera installé à l'extérieur. »

L'atelier abritera également un espace de 350 m<sup>2</sup> pour la préparation des véhicules neufs et d'occasion ainsi que des zones spécifiques pour travailler en toute sécurité sur les véhicules CNG, LNG, hydrogène et électriques. Enfin, en prise directe avec l'atelier, le nouveau magasin de 500 m<sup>2</sup> sera réparti sur deux étages tout comme la partie bureaux sur 600 m<sup>2</sup>. Le tout sera opérationnel début 2025.

## **Diversification et professionnalisation**

« Ces installations vont nous permettre d'être très pertinents et efficaces à la fois sur les fronts de l'utilitaire léger, du poids lourd, du véhicule blindé et du bus qui est une nouvelle activité pour nous, poursuit Robert Hocké.

A cette diversité s'ajoutera un soin particulier accordé à l'expérience client. Notre structure d'accueil ultra-moderne sera comparable à ce que l'on trouve dans les réseaux automobiles, ce qui n'est pas courant dans le secteur de l'utilitaire. »

Cette évolution majeure de Truck Supply doit aller de pair avec un renforcement de ses effectifs. Le personnel d'atelier est recruté sur base d'une transmission de compétences entre le personnel senior et des apprentis. Le concessionnaire liégeois engage également des magasiniers, service advisors et agents administratifs soucieux de venir s'épanouir dans cette nouvelle structure. Avis aux amateurs.trices !

## **Truck Supply**

Rue de Hermée 170 - 4040 Herstal

Tél : 04 264 45 00 · Email : [administration.herstal@truck.supply](mailto:administration.herstal@truck.supply)

Horaires : Du lundi au vendredi : 08:00 - 18:00 / Samedi : 08:00 - 12:00

## DAIMLER TRUCK BELGIUM

# COMMENT ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉLECTRIQUE ?

Comme tous les constructeurs, Daimler Truck s'impose des objectifs ambitieux en termes de vente de camions électriques. Mais le constructeur sait qu'il ne peut pas compter seulement sur sa gamme de camions pour y parvenir. C'est tout un écosystème qui est à réinventer.

Claude Yvens - [claude.yvens@transportmedia.be](mailto:claude.yvens@transportmedia.be)

Pour l'instant, l'offre électrique de Daimler Truck comporte les porteurs eActros, avec 336 ou 448 kWh de capacité de batterie. La version tracteur arrive pour les tâches de distribution régionale mais les regards se tournent vers le futur eActros LongHaul dont l'entrée en production est planifiée à la mi 2024. Rappelons que l'eActros est pour l'instant le seul camion (en attendant l'arrivée du Nikola Tre chez Iveco) à utiliser un essieu moteur électrique et non un moteur électrique relié à des essieux plus ou moins classiques.

## UN GROS IMPACT SUR LE RÉSEAU

Comme l'explique Peter Brock, qui dirige la marque à l'étoile en Belgique, le passage à la mobilité électrique exige cependant des changements beaucoup plus profonds de la part des clients, mais aussi de sa propre organisation : « Un camion électrique ne se vend pas comme un camion diesel. Cela nécessite en amont toute une préparation qui s'assimile à de la consultance. Il s'agit non seulement de configurer le véhicule en fonction de l'utilisation que le client en fera, mais aussi de faire en sorte que le véhicule soit utilisé au maximum de ses possibilités et que son Total Cost of Ownership reste aussi bas que possible. »

Très souvent, les clients intéressés se posent aussi beaucoup de questions sur la disponibilité de l'électricité et sur l'infrastructure de recharge. Dans ce domaine, Daimler Truck a noué des partenariats avec Siemens Smart Infrastructure et avec Engie.

Il va aussi de soi que l'électrification aura aussi un impact majeur sur le réseau. Cela fait des années que Peter Brock réduit systématiquement le nombre de contrats de distribution en Belgique. Le dernier exemple en date est la cession du groupe Vereenooghe à Van Mossel. « Ce mouvement n'est pas achevé car nous avons besoin dans tout le pays de partenaires qui pourront réaliser de lourds investissements pour accompagner leurs clients vers la mobilité électrique d'abord et à hydrogène ensuite », avertit Peter Brock. Il est donc certain que des huit partenaires actuels, au moins un perdra son statut dans les années à venir.

Par contre, il n'est toujours pas question de réduire le nombre de points de contact physiques avec les clients, d'autant plus que la vente directe (sans passer par le concessionnaire) est à ce stade exclue. Daimler Truck marque ainsi sa différence avec son ex-sœur Mercedes-Benz Vans où la vente directe fera partie intégrante de la stratégie d'électrification. Toutes ces évolutions doivent donc se mettre en place en bonne harmonie pour permettre à Daimler Truck d'atteindre son objectif de ne plus vendre un seul camion à moteur diesel en 2040.

Les groupes de concessionnaires forts (comme ici Van Mossel) sont à même d'investir pour accompagner leurs clients vers la mobilité électrique.



« Un camion électrique ne se vend pas comme un camion classique. »

(Peter Brock)

## MILENCE

Pour assurer un ravitaillement en électricité pour les futurs camions long-courriers, Daimler Truck s'est allié à Volvo Group et à Traton pour créer Milence, une joint-venture qui investira dans un réseau de 1700 points de charge rapides le long des grands axes de transport européens d'ici 2027.



Les progrès enregistrés à l'intérieur de la cabine sont plus profonds que l'évolution esthétique.

## RENAULT T 480 TC SLEEPER CAB

# CONFORTABLES PERFORMANCES !

Depuis le renouvellement complet de ses gammes en 2013, Renault leur avait apporté quelques changements en 2021 sur les plans du confort à bord et de l'aérodynamisme. Cette fois, c'est de la mécanique qu'il est question avec une nouvelle réduction de la consommation à la clé.

Texte : Pierre-Yves Bernard, photos : Erik Duckers

De meilleures performances tout en consommant encore moins, tel est le pari du moteur DE13 équipé du système TurboCompound, déjà en place chez le cousin suédois.

**Cabine.** Le modèle actuel se reconnaît à ses optiques, plus petites et qui libèrent une plus grande surface de carrosserie peinte dans la partie. En parallèle s'ajoute la nouvelle calandre en nid d'abeilles, qui permet d'afficher une certaine agressivité positive et augmente donc la personnalité du camion. Enfin, le

logo de la marque a pris de l'ampleur en augmentant sa taille de 30 %.

### CONFORT EN HAUSSE

Renault Trucks a résolu (enfin) les différents bémols dont les chauffeurs se plaignaient. Premier exemple, la nouvelle colonne de direction offre des possibilités de réglage sur trois axes. Elle est maintenant complètement relevable, « comme les meilleurs à ce niveau » diront les puristes. C'est un sérieux 'mieux' au niveau de la position de conduite. Toujours au même chapitre, le chauffeur dispose à présent de nouveaux sièges et d'une offre modulaire en termes de réglages, de choix de combinaisons et d'options. Le constructeur a également développé de nouveaux textiles, conçus pour résister aux nombreuses montées et descentes quotidiennes. A droite du volant, le chauffeur dispose d'un support pour son smartphone qui pourra même accueillir une tablette si l'option de

l'écran additionnel n'est pas de mise. Deux prises USB-C sont également présentes. Plus bas, en partie centrale, le nouveau tiroir permet de ranger, même fermé, des documents de format A4. A droite, côté passager, deux espaces de rangement d'une capacité totale de 7 litres (dont un espace réfrigéré de 2 litres) attendent le chauffeur lors des pauses ou repos. Au total, le volume de rangement augmente de 10 %.

Enfin, et cela devrait plaire, une tablette escamotable fait son apparition. Son bras est fixé sur la planche de bord et elle est utilisable de partout dans la cabine : depuis le siège chauffeur ou le siège passager, mais aussi de la couchette. C'est simple mais ingénieux pour la vie à bord.

Depuis l'avènement du T, les couchettes n'étaient pas encore tout à fait au niveau de la concurrence. Le pas est franchi avec un matelas d'une meilleure épaisseur (+ 13 %) et deux fois plus de ressorts qui assurent



De nombreux artifices aérodynamiques permettent aussi d'abaisser la consommation.



La nouvelle grille de calandre en nid d'abeilles.



L'ergonomie du poste de conduite est en nette hausse.

un meilleur maintien grâce à une meilleure répartition du poids du corps. Deux prises USB-C ont également été ajoutées à ce niveau. Enfin, le choix de Renault Trucks s'est porté sur le fabricant français Focal pour assurer la qualité sonore dans la cabine.

**Sécurité.** Les feux LED de série permettent au conducteur de mieux percevoir les contrastes et les couleurs. Cela se remarque surtout la nuit. D'autres LED sont également positionnées à l'intérieur des portières afin d'optimiser l'éclairage de l'embarquement. L'application d'urgence du frein de parc intervient lorsque le chauffeur quitte la cabine, via une activation automatique du blocage des roues pour immobiliser le camion, ce qui réduit le risque de mouvement inopiné du véhicule. Au niveau de la quiétude du chauffeur, un dispositif mécanique anti-intrusion (safety door-lock) est prévu.

**Impressions au volant.** Sur notre modèle d'essai, trois marches suffisent pour un accès sécurisé à bord contrairement à la version T High à plancher plat. Le démarrage se fait simplement via un bouton Start sans la clé tandis que le réglage du volant passe par une commande au pied. C'est un bon choix car un réglage avec les deux mains sur le volant et un verrouillage instantané garantissent à la fois précision et sécurité.

Sous le volant, il y a une molette à gauche pour le Cruise Control et une à droite pour l'accès aux menus. À droite du volant, le commodo principal reprend les fonctions principales liées à la boîte de vitesses automatisée : modes, passage en manuel, rapport en plus ou en moins. Légèrement en

retrait prend place une autre manette, plus fine, qui reprend les commandes des freins auxiliaires. Renault Trucks maintient donc son choix de deux manettes contrairement aux concurrents.

### *Renault Trucks a fortement revalorisé le poste de conduite et la couchette du T.*

#### LE TURBOCOMPOUND CONVAINC

**Performances & consommation.** Au menu de ce test, il y avait une version 480 ch (1250 / 1600 tr/min) qui délivre un couple de 2700 Nm, disponibles dès 900 tr/min et ce jusque 1250 tr/min. Ces valeurs contrastent avec celles du moteur classique : la même puissance est disponible 150 tours plus vite et le couple 50 tours plus vite. Mais comment fonctionne ce système ? Tout simplement en récupérant la chaleur qui devait normalement être 'perdue'. Le Turbocompound convertit cette énergie thermique en une énergie mécanique qui est délivrée sur le vilebrequin, augmentant ainsi le couple moteur et les performances à bas régime : la recette pour une consommation diminuée. Enfin, au niveau freinage, nous disposons d'un Optibrake+ d'une retenue de 430 kW (585 ch) au régime de 2300 tr/min.

Pour une fois, notre test s'est déroulé dans de très bonnes conditions. Nous avons activé le régulateur de vitesse prédictif Optivision et le Turbocompound, comme chez son cousin suédois, a prouvé sa pertinence puisque nous avons obtenu une moyenne de 26,1 l/100 km

pour une vitesse de croisière de 84,2 km/h. C'est 1,6 litre de gagné par rapport au premier T Euro 6 que nous avons testé !

**Conclusion.** Depuis l'avènement des modèles T, Renault Trucks a proposé des évolutions permanentes afin de rester au contact des meilleurs. Avec la version TC, le T abaisse à nouveau sa consommation de carburant tout en améliorant sérieusement le confort à bord. Que demander de plus ?

#### FIGE TECHNIQUE

- **Cabine :** Sleeper Cab
- **Moteur :** DE13 TC
- **Cylindrée :** 12.8 litres
- **Puissance :** 480 ch (1250 - 1600 tr/min)
- **Couple :** 2700 Nm (900 - 1250 tr/min)
- **Niveau Euro :** Euro 6 E
- **Boîte de vitesses :** Optidriver AT 2812
- **Frein moteur :** Optibrake+ / 430 kW / 2300 tr/min

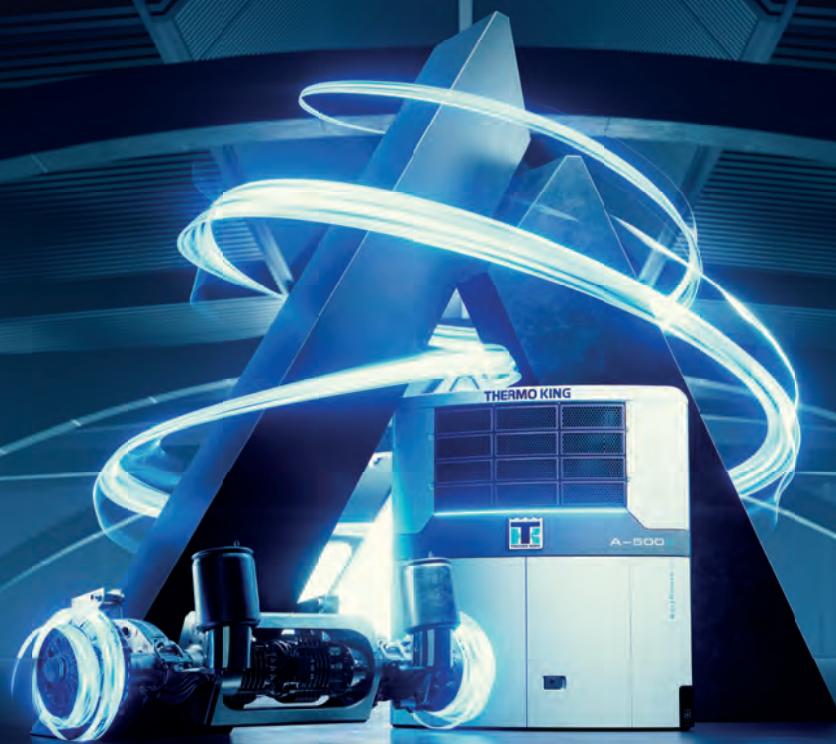
#### BON À SAVOIR

- Evolution positive du look
- Confort de vie à bord et ergonomie en hausse
- Une consommation record avec le TurboCompound

# A D V A N C E R <sup>TM</sup>

## A X L E P O W E R

P O W E R E D B Y T H E R O A D



## Récupérez votre énergie.

L'AxlePower de Thermo King est un **système de récupération d'énergie** permettant d'alimenter votre groupe frigorifique avec une énergie durable. Le système capture et stocke l'énergie générée par le fonctionnement normal de votre tracteur, vous donnant une réserve énergétique pour faire fonctionner électriquement votre groupe frigorifique.

Conçu par Thermo King en partenariat avec BPW, l'AxlePower est une **solution flexible et durable** pour un avenir plus vert – et une facture de carburant réduite.



POUR EN SAVOIR PLUS SUR L'AVENIR DE LA  
RÉFRIGÉRATION DURABLE, RENDEZ-VOUS SUR  
[www.TKadvancer.com](http://www.TKadvancer.com)



# « Penser aux e-trucks, c'est par définition se tourner vers l'avenir »

Qui doute que l'e-mobilité soit l'un des grands enjeux de demain ? Relever ce défi nécessite des connaissances approfondies dans la production d'énergie, les solutions de charge et la technologie des batteries, sans parler de la gestion intelligente. Chacun de ces domaines est utilisé par John Cockerill pour proposer à ses clients des solutions à réelle valeur ajoutée.

Chez John Cockerill Energy, ces compétences ont été rassemblées au sein de l'Integrated Renewable Solutions (IRS). « Nous développons des solutions sur mesure pour nos clients qui veulent minimiser les factures énergétiques et l'empreinte carbone », explique Dieter Hasevoets, Senior Vice President IRS. « Nous avons le savoir-faire nécessaire en matière de panneaux solaires et d'hydrogène, mais la technologie des batteries et notre système de gestion de l'énergie sont aussi des spécialités que nous appliquons depuis 2018 dans MiRIS (voir encadré), ainsi que dans divers projets externes. Notre EMS combine des fonctionnalités puissantes pour verdir le secteur des transports et les sites industriels, en combinant des prévisions, l'écrêtement des pics, des services de réseau et d'équilibrage de charge. »

*« Les défis dans le domaine de l'e-mobilité doivent être intégrés dans une réflexion plus large sur l'énergie. »*

(Dieter Hasevoets, Senior Vice President IRS)



## Penser de manière globale

Chaque situation est différente. Déterminer les besoins est le début de toute collaboration. « Notre solution va au-delà de simples produits », déclare Dieter Hasevoets. « Lorsqu'un client frappe à notre porte, nous commençons par un examen approfondi. Quelles sont ses activités ? Quels sont ses besoins énergétiques et de quel type de raccordement au réseau dispose-t-il ? Nous prenons aussi en compte les possibilités techniques ainsi qu'en matière d'investissements. Parfois, on nous demande quelle est la première étape à franchir sur la voie de la décarbonation et des économies d'énergie. C'est une approche sous-optimale. Car il ne s'agit pas juste de panneaux solaires, puis de batteries, suivies de camions électriques et autres. Il est vrai que le travail peut se faire par phases, mais l'approche et l'étude doivent être globales. Nous arrivons ainsi à des solutions évolutives et nous comparons les différents scénarios techniques avec le client sur la base d'un business plan. »

Le projet développé pour WDP en est une illustration, plus précisément la décarbonation du site de VPD Transport & Logistics à Zellik : 3336 panneaux solaires (1,5 MWp) y ont été installés, ainsi qu'une batterie de 800 kW, mais aussi 20 bornes de recharge, dont la moitié en courant continu (60 et 150 kW),

destinées aux e-trucks. « L'utilisation optimale de tout cela est assurée par le système de gestion de l'énergie que nos ingénieurs ont développé en interne. » L'achèvement de ce projet est prévu pour l'été de cette année. Des projets semblables sont également en cours en Wallonie, notamment chez Joskin à Soumagne.

## MiRIS

C'est non sans fierté que Dieter Hasevoets fait visiter MiRIS (Micro Réseau Intégré Seraing), le centre de recherche de l'entreprise où la connaissance des PV, des systèmes de batterie, de l'EMS et des (super) chargeurs pour l'e-mobilité et bien plus, est encore affinée. « Penser à l'énergie est par définition une réflexion à long terme », dit-il. « C'est pourquoi nous ne mettons pas tous nos œufs dans le même panier : à côté des batteries Li-ion, nous utilisons aussi d'autres technologies, comme le Redox Flow et le Sodium-Soufre... Nous pouvons ainsi fournir la meilleure solution en fonction des besoins du projet et de l'évolution future des prix. Aujourd'hui et demain. »





L'autonomie et les infrastructures de recharge sont souvent perçues comme les principaux obstacles sur la voie de l'électrification.

TRANSPORTMEDIA ENERGY SUMMIT

## « LE CAMION ÉLECTRIQUE GAGNE DU TERRAIN ÉTONNAMMENT VITE »

Répertorier les questions que se posent les transporteurs en matière d'électrification et y faire répondre des spécialistes. Voilà l'objectif du Energy Summit organisé par Transportmedia. Et si l'événement s'est tenu sur le site de John Cockerill à Seraing, ce n'est pas un hasard : l'entreprise possède un savoir-faire impressionnant en ce qui concerne l'encadrement technique de l'électrification.

Michaël Vandamme

Trois transporteurs ont été invités. Différents par la taille et leurs activités, ils représentaient particulièrement bien l'ensemble du secteur. Et ce qui est frappant, c'est que tous se sont déjà engagés dans la voie de l'électrification, bien qu'avec les réserves nécessaires. « Nous avons fait un essai routier et avons décidé d'acheter un camion électrique », explique Wim Claes de la société de transport du même nom. « Nous avons également effectué un test de deux semaines et considérons le camion électrique comme idéal pour notre distribution locale », déclare quant à

lui François-Xavier Modave d'Ekiris. « Nous avons décidé d'acheter deux véhicules », intervient enfin Bart Verbeek, coordinateur de la flotte de Group-GTS. « Ce choix n'est pas accidentel. Au début de l'année dernière, nous avons également créé une nouvelle unité commerciale 'solutions and sustainability'. Les choses bougent, cela ne fait aucun doute. »

### DES PIERRES D'ACHOPPEMENT RELATIVES

On le sait, l'autonomie est le point qui pose le plus question. Quelles sont les progrès dans ce domaine ? La réponse peut être quelque peu surprenante. « C'est parfait pour nos projets », déclare Roel Smets (COO de Group-GTS). « Et comme l'évolution se poursuit, ce n'est pas un problème pour nous. » Les deux autres sont également sur la même ligne. « Comment cela va-t-il continuer à évoluer ? », s'interroge Wim Claes. « Dans une certaine mesure, un tel achat reste un pari. Jusqu'où pourrions-nous conduire ? » A quel point le prix est-il une pierre d'achoppement ? « Il reste extrêmement élevé (rires),

mais heureusement, on peut compter sur des subventions », rassure Wim Claes. « Cela fait la différence. Vous pouvez en fait comparer cela avec la phase initiale des panneaux solaires. » « En 2021, j'ai fait une première étude de marché », enchaîne Bart Verbeek. « En termes de prix, la situation n'est pas très différente aujourd'hui, mais techniquement, beaucoup de choses ont changé. Vous obtenez plus de valeur pour votre argent. »

*Bientôt, l'autonomie ne sera plus un problème.*

### UNE HISTOIRE VERTE

On peut prendre des initiatives, calculer les choses avec précision, mais il y a aussi un facteur externe important : les clients. « Nous avons reçu cette question directement d'un client », poursuit François-Xavier Modave. « L'élément vert devient une partie de plus en plus importante au sein d'une collaboration, et va souvent jusqu'à déterminer si un contrat

sera conclu ou non. » « Nous devons réfléchir avec nos clients », souligne Roel Smets. « Chaque entreprise est mise au défi, ce qui n'est pas facile en logistique car nous sommes souvent la solution de facilité. » « Les clients ont leurs exigences, mais une relation client peut être éphémère », ajoute Bart Verbeek. « En achetant un camion, vous prenez une décision avec des répercussions à long terme qui vont au-delà de la relation avec ce client. » Dernier point : l'infrastructure de recharge. « C'est un point d'attention crucial, surtout pour les petits acteurs, souligne François-Xavier Modave. « C'est un investissement majeur, c'est pourquoi la mise en œuvre concrète est si importante. Trouver des partenaires ? D'autres entreprises qui peuvent en partie utiliser le courant ? » Pour Bart Verbeek, il est très important de pouvoir surmonter la question de l'électrification d'une flotte de camions : « L'électrification a de nombreuses applications. Vous avez vos voitures, vos bureaux, et vous pouvez partager l'électricité. Aborder les choses le plus largement possible me semble être la leçon la plus importante. »



John Cockerill propose des solutions complètes pour la production, le stockage et la fourniture d'électricité, y compris l'interaction avec le réseau.

## TROIS TRANSPORTEURS AU PROFIL TRÈS DIFFÉRENT

- **Ekiris** est une jeune entreprise créée en 2015 pour proposer des solutions de transport « de l'enveloppe au conteneur ». Basée à Louvain-la-Neuve, elle se développe rapidement (elle a même remporté un Gazelle Transport & Logistiek en 2020 dans la catégorie 'petite entreprise') mais reste une PME avec sa propre flotte de 7 camions.



François-Xavier Modave de la société Ekiris

- **Wim Claes Transport en Logistiek** est aussi une jeune entreprise en forte croissance, mais avec une flotte de 68 véhicules, elle a passé le stade de la PME. Située à Diepenbeek, l'entreprise a commencé par le transport rapide. Elle étend maintenant ses activités à la distribution et à l'entreposage.



Wim Claes de Wim Claes Transport en Logistiek

- **Group-GTS** est devenu l'un des acteurs les plus importants dans le domaine du transport et de la logistique en Belgique après l'acquisition de plusieurs sociétés de transport. Il dispose d'une flotte de 700 tracteurs et 850 semi-remorques qui sont principalement utilisés pour le transport de conteneurs, mais aussi de plus en plus pour le transport de marchandises générales en combinaison avec des services de stockage.



Bart Verbeek (Fleet Coordinator) de Group-GTS

## QUAND ARRIVERONS-NOUS AU MOMENT OÙ PLUS AUCUN CAMION DIESEL NE SERA VENDU ?

**Aldo Peeters :** « Ce point de basculement se produira lorsqu'il sera tout simplement plus intéressant de passer à l'électrique. Si vous considérez notamment l'application, l'autonomie requise et le prix et que tout est ok, alors vous pouvez franchir le pas. Dans un certain nombre de cas, je pense que le Diesel durera encore facilement dix à vingt ans, précisément à cause de ces facteurs à prendre en considération. Cependant, pour une grande majorité d'entreprises, j'estime que le passage à l'électricité se fera dans la seconde moitié de cette décennie, au plus tard dans la première moitié de la prochaine. »



## NOS TROIS EXPERTS

- **Dieter Hasevoets:**  
Senior Vice President IRS chez John Cockerill (voir aussi en p.37)
- **Philippe Jacquemyns:**  
Product Manager chez Volvo Trucks Belgique (voir aussi en p.41)
- **Aldo Peeters:**  
Managing Partner Enersangi

## QUESTION PERTINENTE POUR LES PETITS TRANSPORTEURS POUR QUI LES INVESTISSEMENTS VONT BIENTÔT PESER PLUS LOURD : QUE FAIRE EN PREMIER ?

**Philippe Jacquemyns:** « Ce n'est peut-être pas la réponse que vous attendez, mais prévoyez des gaines pour câbles électriques, surtout si vous devez faire des travaux. Le coût est minime, alors que si vous devez faire des ajustements de l'infrastructure ultérieurement, cela aura un coût élevé. Ne vous contentez pas de prendre en compte vos propres besoins. L'électrification d'un parc s'inscrit dans une démarche plus large. Vous produisez également de l'électricité pour vos voitures particulières, vos bureaux, mais aussi pour la partager avec d'autres entreprises et utilisateurs. C'est le meilleur moyen de récupérer votre investissement. »



## QU'EN EST-IL DE LA QUALITÉ DES BATTERIES ? NOTE-T-ON UNE ÉVOLUTION ?

**Philippe Jacquemyns:**  
« L'inquiétude est justifiée. C'est pourquoi nous proposons une durée de vie de batterie de 8 ans / 800 000 km, avec un changement de batterie au moment opportun dans le cadre de l'achat du véhicule. En tout cas, c'est une technologie en plein développement. Cela prendra du temps, mais dans quelques années nous pourrions proposer une nouvelle génération de batteries. »



**Aldo Peeters:** « Il existe aujourd'hui des batteries qui durent toute la vie d'un camion et garantissent une autonomie de 500 km. Ceci est également lié à une durée de vie de 1,2 million de kilomètres. »

**Dieter Hasevoets:** « Mobiles tant qu'elles équipent un camion, les batteries ont souvent aussi un avenir en tant que batteries stationnaires. Une batterie qui est tombée à environ 70 % de sa capacité originelle peut encore être parfaitement utilisée comme batterie stationnaire pendant douze ans, voire pour certains modèles pendant vingt ans. »

# "Nous accompagnons la transition vers les camions électriques"

Le passage à un camion électrique s'accompagne de nombreuses questions. "Répondre à ces questions est notre première tâche", déclare Volvo Trucks. "Souvent, ces questions sont basées sur des malentendus ou sur une certaine ignorance. Une fois ces questions éclaircies, nous nous profilons comme le partenaire le plus large possible pour nos clients."

"Nous pensons que les camions électriques représenteront jusqu'à la moitié des ventes de Volvo Trucks en Europe d'ici 2030", explique Philippe Jacquemyns, Product Manager chez Volvo Trucks Belgium. "C'est une prévision à l'échelle européenne, mais nous sommes conscients qu'il y aura toujours des différences entre les pays. Dans des pays comme la Norvège ou les Pays-Bas, la part sera plus élevée, mais je pense qu'en Belgique, nous nous situons en milieu du peloton. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un point de départ sur lequel nous alignons notre offre."

## Mettre les points sur les i

La décision de passer ou non aux camions électriques soulève de nombreuses questions. D'un point de vue technique, mais aussi certainement d'un point de vue commercial. Où en est l'autonomie ? Combien de temps faut-il pour recharger un véhicule ? Et puis-je trouver sur le marché un modèle qui réponde à mes besoins ? "Ce sont des questions typiques qui sont posées à juste titre", déclare Philippe Jacquemyns. "Et ce qui est frappant, c'est que l'on est souvent surpris par les réponses qui suivent (rires). Aujourd'hui, et je parle de notre offre, une autonomie de 300 km est réaliste. A l'heure actuelle, environ 45% des trajets en Europe se situent dans cette fourchette et peuvent donc être effectués par la gamme électrique de Volvo Trucks."

Le temps de charge est un autre problème. Il faut environ 90 minutes pour atteindre 80 % de la capacité totale. Dans la pratique, l'astuce consiste à faire coïncider au mieux ces temps de charge avec les périodes de repos. Volvo Trucks propose aujourd'hui cinq modèles, dont le plus lourd atteint 44 tonnes. La technologie progresse rapidement et nous souhaitons jouer un rôle actif dans ce domaine. Par exemple, nous assemblons déjà les batteries à Gand et, à l'avenir, nous y assemblerons également les modules composés de cellules. Le plus petit élément constitutif, à savoir les cellules, sera fabriqué en Suède. Tout cela correspond au désir de concentrer davantage de technologies en Europe. Les gens veulent des chaînes plus courtes entre l'élément de base et le produit final. La poursuite du développement du camion électrique est une excellente occasion de mettre cela en pratique".

## Décharger des soucis

"Nous accompagnons le client intéressé tout au long de son processus de conversion", poursuit Philippe Jacquemyns. "Cela signifie que nous lui fournissons des informations spécialisées, mais aussi que nous l'aidons à élaborer son plan d'entreprise. Cela implique beaucoup de choses. Combien de kilomètres un véhicule doit-il parcourir, et de quelle manière ? Où peut-il être chargé ? Ce sont autant de paramètres à prendre en compte. En ce qui concerne la batterie, le contrat d'entretien et de réparation soulage l'utilisateur en garantissant la capacité souhaitée pendant toute la durée du contrat. Le cas échéant avec un changement de batterie au cours du contrat."



Les quatre participants sont d'accord :  
le biogaz est une solution mature et immédiatement disponible  
pour décarboner le secteur des transports.



### DÉBAT SUR LES PROPULSIONS ALTERNATIVES

## UNE VISION PLUS LARGE S'IMPOSE

**E**n collaboration avec Gas.be, Transport-media a organisé un débat sur les modes de conduite alternatifs dans le transport routier. Pour ce faire, quatre spécialistes belges ont accepté de s'asseoir autour de la table avec nous.

### Quelle est la situation aujourd'hui après l'explosion des prix du gaz en 2022 ?

D. Hendrickx : 2022 a été une année vraiment difficile. Aujourd'hui, le prix est tombé à 1,5 euro le kilo de LNG, soit 3 à 4 fois moins qu'il y a un an. Les choses avancent à nouveau dans la bonne direction, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. On constate aujourd'hui une certaine stabilisation. Nous espérons que de telles fluctuations ne se reproduiront plus à l'avenir.

### Bio-CNG et bio-LNG s'inscrivent dans les objectifs climat. Une bonne raison de s'y intéresser ?

D. Hendrickx : Entre autres alternatives, et dans les dix prochaines années au moins. L'avantage des Bio-CNG et Bio-LNG est qu'ils sont disponibles, également en Belgique. Donc pour décarboner les

transports, on peut déjà miser sur ces biogaz aujourd'hui.

### Comment voyez-vous le développement de l'hydrogène ?

D. Hendrickx : L'hydrogène est certainement une option d'avenir, mais l'infrastructure reste à construire. Un camion à hydrogène est beaucoup plus cher qu'un camion au CNG ou au LNG et il faut aussi rester réaliste, le développement d'un nouveau carburant met 10 à 15 ans pour arriver à maturité. L'hydrogène fait partie de la solution du futur, mais n'est pas pour autant LA solution.

### DES EXPÉRIENCES POSITIVES AVEC LE LNG Benny, le secteur du transport croit-il encore au CNG/LNG ?

B. Smets : Pourquoi pas ? La technologie est mature. Notre expérience nous apprend que

## ILS ONT PARTICIPÉ AU DÉBAT

- **Didier Hendrickx**  
Responsable du développement 'gas market' chez Gas.be.
- **Benny Smets**  
Président de Febetra et également CEO de la société de transport Ninatrans.
- **Mathieu Vander Paelt**  
CEO de Transport Denecker, Transport Mattheeuws et Romac Fuels.
- **Olivier Fossion**  
Business Director chez Iveco Benelux.



les véhicules au LNG peuvent être utilisés tout aussi efficacement que ceux fonctionnant au diesel. Les conducteurs n'y voient pas d'objection à condition qu'ils soient correctement formés. Ils aiment conduire les véhicules au LNG. Par ailleurs, ce type de véhicule ne complique plus la tâche des planificateurs car le réseau de stations est suffisant. Nous avons vendu nos premiers véhicules après des années d'utilisation et nous avons été agréablement surpris par leur valeur résiduelle. Cela dit, nous avons été confrontés à un problème avec les prix extrêmement élevés du carburant. Le fait d'avoir continué à rouler avec nos véhicules gaz n'était pas économiquement une bonne idée mais cela s'inscrivait aussi dans le cadre de nos investissements d'avenir pour parvenir à une réduction du CO<sub>2</sub> et nous voulons continuer dans cette voie. Nous avons d'ailleurs immatriculé cinq véhicules supplémentaires fin 2022. Nous devons nous battre pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et je suis convaincu que le passage au Bio-LNG est une solution.

### La transition énergétique maintient le secteur du transport en éveil. Mais qu'implique-t-elle réellement ?

B. Smets : Le diesel reste le carburant le plus répandu et le plus pratique à utiliser. La volonté d'utiliser une énergie alternative est là, mais il faut rester réaliste. Notre secteur ne dégagne que de très petites marges et il faut que les nouvelles technologies soient rentables. D'un autre côté, les nouvelles technologies doivent encore faire leurs maladies

de jeunesse. Quoi qu'il en soit, il y a toujours des pionniers, là où d'autres entreprises seront plus attentistes. En fait, c'est un peu la carotte et le bâton : les autorités doivent nous accompagner vers cette transition et doivent également subventionner ceux qui veulent faire les premiers pas. En revanche, tant que la nouvelle technologie n'est pas totalement mature, ces mêmes autorités ne doivent pas pénaliser les entreprises qui ne veulent pas encore franchir le pas.

### Le gouvernement est-il conscient de la situation dans le secteur des transports ?

B. Smets : La Belgique n'est pas vraiment aux avant-postes. Dans les pays voisins, il y a plus d'initiatives pour soutenir les nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne les subventions. En Belgique, tout prend beaucoup plus de temps. Un mouvement de rattrapage est nécessaire pour ne pas laisser le secteur belge des transports à la traîne. Car c'est une transition à laquelle l'ensemble du marché européen des transports doit faire face. Si nous ne réagissons pas rapidement et ne soutenons pas le secteur, nous affaiblirons notre position.

### PAS DE RECUIL POUR LE CNG/LNG

#### Comment se portent les ventes de LNG et de CNG depuis que les prix se sont à nouveau stabilisés ?

M. Vander Paelt : Depuis janvier, on voit que les transporteurs ont remis les camions en route. Les volumes sont donc à nouveau en hausse. Nous sommes maintenant revenus



« Nous devons maintenant nous asseoir à la table et examiner la certification du Bio-LNG et Bio-CNG. »

(Didier Hendrickx)

aux volumes que nous exploitons avant la guerre en Ukraine et nous avons gagné de nouveaux clients.

### Quelle est votre analyse TCO après dix ans ?

M. Vander Paelt : Elle est positive, notamment parce que nous avons effectivement reçu des subventions de l'Europe et en Belgique. Mais que se passera-t-il dans les dix prochaines années ? Cela dépend un peu de l'évolution des prix. S'ils restent stables, ce sera certainement positif mais s'ils ne le sont pas, ce sera plus difficile.



« Nous avons immatriculé cinq véhicules LNG supplémentaires à la fin de l'année dernière. »

(Benny Smets, Ninatrans)

### Y a-t-il suffisamment de stations en Europe ?

M. Vander Paelt : *Oui. Il y a toujours des solutions de secours pour les chauffeurs. Nous avons développé une carte avec laquelle on peut faire le plein partout en Europe. Nous n'entendons plus de plaintes de la part des chauffeurs, ils peuvent parfaitement rouler tant au niveau national qu'international.*

### Travaillez-vous déjà avec le Bio-LNG ?

M. Vander Paelt : *Le Bio-LNG est en effet un sujet brûlant et nous espérons que nous pourrions continuer à investir dedans. Ensuite, bien sûr, il doit y avoir une capacité suffisante étant donné que le marché européen s'y intéresse de près. Pour nous, c'est l'un des piliers de l'avenir pour que l'avenure du gaz reste viable.*

B. Smets : *L'avantage du Bio-LNG, c'est que pour le chauffeur, au moment de faire le plein, il n'y a aucune différence.*

M. Vander Paelt : *Au début, il y avait quelques hésitations mais nous formons tous les nouveaux chauffeurs. On voit maintenant venir chez nous des chauffeurs qui ont déjà roulé au gaz dans une autre société. Ça commence à devenir normal.*

### IVECO, LEADER DU MARCHÉ EUROPÉEN

#### Olivier, Iveco est le leader européen du LNG. Combien de véhicules avez-vous vendu ?

O. Fossion : *Sur l'ensemble de la gamme, nous avons aujourd'hui livré environ 55.000 véhicules en Europe, aussi bien au LNG qu'au CNG. Dans le segment lourd,*

Iveco est le leader du marché du LNG en Europe.



*nous en sommes environ à 20.000, soit environ 50 % de parts de marché.*

### Y a-t-il de nouveaux développements à venir ?

O. Fossion : *Au début de l'année, lors de la scission entre CNH Industrial et le groupe Iveco, le motoriste FTP est resté dans le groupe Iveco. FTP a présenté l'année dernière un nouveau moteur à l'IAA, un moteur multi-carburant pouvant fonctionner au diesel, au gaz et à l'hydrogène. Les versions diesel et à gaz seront sur le marché l'année prochaine. Un prototype de la version à hydrogène a déjà été livré au début de cette année pour une déneigeuse en Autriche. Le même bloc moteur sera utilisé pour différents carburants et cela s'annonce très bien pour l'avenir.*

### QUID DU TCO ?

#### Un véhicule LNG est en moyenne 30 % plus cher qu'un véhicule Diesel. Comment gérez-vous cela ?

O. Fossion : *Le prix d'achat est effectivement élevé, mais cet écart s'est un peu réduit grâce à l'évolution de la technologie et des volumes. Cela dit, il y aura toujours une différence de prix car certains composants sont plus chers. Un véhicule LNG est par exemple équipé d'un réservoir en aluminium tandis qu'un véhicule diesel se contente d'un réservoir en acier. Mais si*

*nous examinons le TCO de ces véhicules, nous sommes compétitifs.*

### LE CARBURANT DE L'AVENIR

#### Quel est le carburant du futur pour le transport routier ?

D. Hendrickx : *Le LNG/CNG a un rôle important à jouer dans les dix prochaines années. Cela permettra de décarboner le secteur (grâce aux Bio-LNG/Bio-CNG), car les autres alternatives ne peuvent pas mûrir aussi vite. Le Bio-LNG et le Bio-CNG sont déjà disponibles aujourd'hui. Il existe plus de 600 stations LNG et plus de 4000 stations CNG dans toute l'Europe. Chaque transporteur peut donc facilement faire le plein en Europe.*

*L'hydrogène et l'électricité n'arriveront à maturité que dans dix à quinze ans. Donc il conviendrait de prioriser le Bio-LNG/Bio-CNG. Mais cela ne veut pas dire que les autres carburants n'ont pas d'avenir. Il faut diversifier les solutions. Or, je pense qu'actuellement, on met trop l'accent sur l'électricité en Europe.*

B. Smets : *Ce sera effectivement une combinaison de différentes possibilités. Le concept du CNG/LNG est arrivé à maturité et nous allons certainement continuer à y investir via le Bio-LNG et le Bio-CNG, mais il y a aussi l'électricité, qui pose d'autres questions en lien avec le développement des camions, les infrastructures de recharge*



« Pour nous, le biogaz est l'un des piliers de l'avenir. »

(Mathieu Vander Paelt)

et la disponibilité de l'électricité. Ensuite, il y a l'hydrogène. A l'avenir, cela dépendra du TCO pour le transporteur, de même que le type de propulsion sera choisi en fonction de l'utilisation du véhicule.

M. Vander Paelt : La législation doit permettre ce choix. Ils ne peuvent pas nous catégoriser : un transporteur devrait passer à l'électrification tandis qu'un autre devrait opter pour le LNG ? Dans notre cas, par exemple, un véhicule électrique est tout simplement inexploitable.

O. Fossion : D'une part, il est essentiel que le législateur ait une vision à long terme claire et qu'il ne donne pas au transporteur l'impression que tout peut changer du jour au lendemain. Dans ce cas, tous les investissements seraient inutiles. Cela fait défaut aujourd'hui. Nous devons aussi adopter une vision moins étroite que celle que nous avons actuellement, exclusivement concentrée sur l'électrification, avec, à plus long terme, l'hydrogène. Si nous voulons vraiment aller très

vite, le biogaz est déjà prêt. Avec lui, nous pourrions réaliser des gains à court terme.

M. Van der Paelt : Laissons toutes les solutions ouvertes et laissons le marché décider. Supposons positivement qu'il existe des alternatives, mais ne misons pas tout sur l'électrification.

D. Hendrickx : Les Bio-LNG et Bio-CNG sont reconnus comme carburants alternatifs par la directive Renewable Energy Directive II, applicable en Belgique. Mais dans la réglementation européenne sur le CO<sub>2</sub>, ce n'est pas le cas. C'est contradictoire au niveau européen. Nous voulons une solution rapidement.

#### CERTIFICATION BIOGAZ

Un autre point est que si les objectifs climatiques des régions ont été approuvés, il faut maintenant les traduire dans la réalité. Les belles phrases doivent être accompagnées de mesures concrètes, et le soutien reste l'un des points importants. L'hydrogène et l'électricité bénéficient d'un soutien. Il devrait en être de même pour le Bio-LNG et le Bio-CNG. Cela ne signifie pas que nous devons couvrir tous les coûts, mais il faut traiter le marché sur un pied d'égalité afin de soutenir toutes les technologies.

Il faut par exemple examiner la certification du Bio-LNG. Il y a déjà eu de nombreux échanges d'idées, mais il existe des obstacles entre les régions ainsi qu'entre la Belgique et l'Europe. Le système européen n'est pas encore prêt, donc il y a beaucoup de travail à faire.

O. Fossion : Un autre point pour le gouvernement est de faire preuve d'un peu moins de méfiance à l'égard des acteurs de ce secteur. Il doit engager beaucoup plus de dialogues, aussi bien avec les transporteurs qu'avec les constructeurs, afin de

rechercher ensemble une solution multidimensionnelle plutôt que d'imposer quelque chose qui a été copié d'un secteur qui n'est pourtant pas vraiment comparable, comme celui du transport de personnes.

M. Vander Paelt : Les transporteurs doivent également savoir dans quelle mesure ces décisions seront encore soutenues dans dix ans. Nous constatons maintenant que le Bio-LNG est moins soutenu, c'est aussi un danger. Nous voulons que toutes les alternatives soient soutenues à long terme, afin que chacun puisse investir dans la solution qui lui convient le mieux.

#### Je perçois une certaine crainte...

M. Vander Paelt : Certainement, parce que nous nous attendions à ce que, lorsque les prix du gaz ont augmenté au début de l'année dernière, il y ait plus de soutien pour ces entreprises qui étaient toutes des pionnières, comme cela s'est produit dans certains pays et je pense que c'est dommage.



« Le même bloc moteur sera utilisé pour différents carburants. »

(Olivier Fossion)

#### Didier, tout le monde ici regarde dans la même direction. Est-ce aussi le cas pour nos politiciens ?

D. Hendrickx : La crise énergétique de l'an dernier, comme la crise pétrolière des années 1980, nous a appris qu'il ne fallait pas miser sur un seul type d'approvisionnement. Il existe une large gamme de solutions et il y a des gens qui utilisent déjà ces solutions au quotidien. Il faut donc accorder plus de confiance à ceux qui sont sur le terrain, et ce ne sont pas les exemples qui manquent.