

TRUCK & BUSINESS

Comprendre. Entreprendre. Surprendre.



PARAÎT 4 FOIS PAR AN : MARS, JUIN, OCTOBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DÉPÔT : 3000 LEUVEN - AUTORISATION : P205027

Verbeken gagne la 30^e édition...

... ET GILBERT DE CLERCQ ENTRE DANS L'HISTOIRE

INTERVIEW VIP AVEC UMBERTO DE PRETTO (IRU)

INTERVIEW CROISÉE ENTRE STIJN TIELENS ET MARC DE BAERDEMAEKER (MAN TRUCK & BUS)

TRANSPORTEUR VAN HET JAAR / DE L'ANNÉE 2023

#285

June 2023

NEW GENERATION DAF

DAF félicite tous les lauréats des Transport & Logistics Awards 2023



**TRANSPORT
VERBEKEN**
TRANSPORTEUR
DE L' ANNÉE

**TAILORMADE
LOGISTICS**
GREEN TRUCK
AWARD

**GILBERT
DE CLERCQ**
SUPER
TRANSPORTEUR
1994-2023

RENDAC
TRUCK FLEET
OWNER DE
L' ANNÉE

DECOTRA
TRUCK SAFETY
AWARD

Pour avoir une chance de remporter un prix, vous devez pouvoir vous fier à 100 % à un partenaire qui connaît votre business et qui sait à quel point le rendement est important pour vous. C'est pourquoi nous proposons un large éventail de services qui garantissent la disponibilité maximale des véhicules et qui sont en outre tous regroupés à une seule et même adresse : celle du concessionnaire DAF. Notre passion pour les camions se retrouve dans la moindre pièce et le moindre détail. Voilà ce qui distingue un DAF de tout autre camion. C'est grâce à cela que les chauffeurs apprécient à ce point le confort et l'utilisation inégalés du camion.

www.daf.be

TRUCK & BUSINESS

Jun 2023 #285

S O M M A I R E

Comprendre. Entreprendre. Surprendre.



13



19



22

7 CARTE BLANCHE

à Philippe Degraef (Febetra) qui était présent à la première cérémonie du Transporteur de l'Année en 1993.

9 EDITORIAL

Une législature perdue ? Rien n'a été fait depuis 2019 pour permettre aux transporteurs belges de relever les défis qui les attendent !

10 TABLEAU DE BORD - ÉCONOMIE

La LKW-Maut va presque doubler ses tarifs + interview de Steven De Bruyn (VPD) + le chiffre et le graphique du trimestre et les principales news en bref.

12 TM ONLINE.TV

Les reportages et interviews vidéo les plus intéressants réalisés par la rédaction.

13 EVENT

Retour sur une édition exceptionnelle des Transport & Logistics Awards et sur les six sociétés de transport qui ont été mises à l'honneur le 11 mai dernier.

19 DECISION MAKER

Après une remarquable campagne de communication, c'est Gilbert De Clercq qui a été élu 'Super Transporteur 1994 / 2023'. Un titre qui vient colorer une année qui avait plutôt commencé en noir pour ce transporteur familial.

22 DECISION MAKER

Transport Verbeken fête cette année ses 50 ans mais ce n'est pas cela qui lui a permis de devenir le Transporteur de l'Année 2023.

La gestion solide et l'innovation permanente ont pesé beaucoup plus lourd dans la balance.

27 DECISION MAKER

Tailormade Logistics (vainqueur du Green Truck Award 2023) se signale par des choix radicaux en matière de multimodalité, mais aussi de propulsions alternatives.

28 DECISION MAKER

C'est la première fois que le Digital Truck Award revient à deux entreprises qui travaillent ensemble, mais le projet de Getax et Heppner en valait vraiment la peine.

29 DECISION MAKER

Avec ses 11 camions, Decotra a réussi à gagner le Truck Safety Award face à des concurrents de plus grande taille.

30 INTERNATIONAL DECISION MAKER

Une visite au siège principal de Galliker en Suisse est de celles qui ne s'oublient pas... Le tout premier Transporteur de l'Année de l'histoire n'a cessé d'aller de l'avant.



DELO 600 ADF : UNE HUILE MOTEUR RÉVOLUTIONNAIRE QUI RÉDUIT LES FRAIS DE CARBURANT AINSII QUE LES COÛTS D'ENTRETIEN DU FILTRE À PARTICULES DIESEL

Chez Texaco®, notre philosophie est simple : développer en permanence des technologies et des produits qui contribuent à réduire les coûts et l'empreinte carbone de votre flotte de poids lourds et de camionnettes, sans nuire à la fiabilité ou aux performances.

Munie de la technologie brevetée *OMNIMAX* de Chevron, notre huile Delo 600 ADF offre une protection exceptionnelle au moteur et au système de post-traitement des émissions.

**Nous assurons la protection
de votre environnement.**



Delo® Let's go further.

Pour en savoir plus sur l'huile Delo 600 ADF, consultez notre site web ou contactez votre distributeur agréé Texaco Lubricants.

texacolubricants.com/Delo600ADF



TRUCK & BUSINESS

Jun 2023 #285

S O M M A I R E

Comprendre. Entreprendre. Surprendre.



33

38



49



33 VIP

Interview de Johan Schoups à l'occasion de la publication des résultats 2022/2023 de Viapass.

34 RETRO

Esser-Lennertz a toujours grandi à la même vitesse : un camion de plus tous les deux ans.

36 SHIPPER

Rendac, vainqueur du Truck Fleet Owner of the Year 2023, souffre très peu : sa spécialité nécessite en effet des connaissances très spécifiques.

38 VIP

Umberto De Pretto, le 'numéro uno' de l'IRU, a des idées bien arrêtées sur les nouvelles et futures règles qui attendent les transporteurs routiers.

42 TEST

On ne parle que des camions électriques, mais Scania prouve qu'il y a aussi de la place pour les camions hybrides.

44 VIP

Stijn Tielens a succédé à Marc De Baerdemaeker à la tête de MAN Truck & Bus Belgium. L'occasion pour les deux hommes de regarder surtout vers l'avant.

49 TRUCK

Comment le camion a-t-il évolué entre l'année du premier Transporteur de l'Année et 2023 ? Nous avons passé deux Iveco au crible pour le savoir.

53 TRUCK

En trente ans, le marché belge du poids lourds a fortement grandi, les outsiders de 1993 ont disparu mais les petits nouveaux arrivent !

55 TOOLS

Un bel exercice de digitalisation appliquée, voilà ce qui est en passe d'être réalisé chez Transport Michiels.

56 TRAILER

Mauvaise nouvelle : les semi-remorques vont devenir plus chères à cause de la nouvelle réglementation VECTO.

59 TRUCK & BUSINESS

INNOVATION CENTER

Les innovations sélectionnées par la rédaction chez Continental, Thermo King, Amogy et Ex9.

60 TABLEAU DE BORD - INDUSTRIE

Le standard de recharge MCS sera commun à l'Europe et aux USA, plus tous les chiffres du marché belge à fin avril 2023, une interview de Peter Brock (Daimler Truck) et les principales news du trimestre en bref.

62 BLOG

Une vague de consolidation va sévir. Par le Prof. Dr. Roel Gevaers (UAntwerpen & Antwerp Management School)

V O L V O



ALL READY ELECTRIC

Charges lourdes. Zéro émissions.

Les camions Volvo FM, FMX et FH Electric éliminent les émissions de CO₂, 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

C A R T E B L A N C H E

D'un petit comité à événement-phare de l'année



Lorsque la rédaction m'a dit que j'étais l'un des derniers Mohicans toujours actifs à avoir participé à la toute première édition du Transporteur de l'Année, je me suis dit : « Ce n'est pas possible ». Après un rapide fact-checking, je suis arrivé à la conclusion stupéfiante non seulement que je suis maintenant presque deux fois plus vieux qu'à l'époque, mais aussi que beaucoup de visages ont disparu au cours de ces trois décennies.

Ceux dont je me souviens encore qu'ils avaient fait le déplacement, un samedi matin hivernal, vers Courtrai où la cérémonie de remise des prix devait avoir lieu dans le cadre du défunt salon Trailer, ne sont plus là ou ont maintenant mis fin à leur carrière active. Ce n'est que lorsque l'on fait l'effort de regarder dans le rétroviseur que l'on se rend compte à quel point le temps passe vite. Le terme 'logistique', par exemple, était plutôt familier aux hommes qui avaient servi la patrie, avec plus ou moins de bonne volonté. Mais pour la plupart des transporteurs, les activités logistiques étaient encore un domaine quasi inexploré.

Comparée aux Transport & Logistics Awards que nous connaissons aujourd'hui, la première édition était relativement confidentielle. Pas de présentateur professionnel, un seul award ou plutôt un seul prix (les mots anglais n'étaient pas encore à la mode), à peine une centaine d'invités et finalement une modeste réception vers midi. Cela ressemblait davantage à une 'réunion en petit comité' qu'à un événement au sens propre du terme.

**La logistique était
encore un domaine quasi
inexploré pour la plupart
des transporteurs.**

Le mot 'réseautage' n'ayant pas encore été inventé, les participants se contentaient de bavarder autour d'un bon verre. Les choses étaient également beaucoup plus calmes pour les candidats. Ils ne devaient pas soumettre un dossier à un jury professionnel strict, mais équitable. Les lecteurs du magazine Mini Maxi Truck utilisaient un bulletin de vote en papier pour déterminer qui pourrait revendiquer le titre de Transporteur de l'Année pendant un an.

Toujours plus professionnels et imposants, tels sont les qualificatifs qui résument le mieux les TLA. J'ai vu cette réunion en petit comité, organisée avec des moyens modestes par une poignée de passionnés, devenir rapidement l'événement-phare de l'année pour la communauté belge des transports. Aujourd'hui, la cérémonie des TLA est le rendez-vous annuel incontournable de tous ceux qui soutiennent le secteur des transports. Une nouvelle preuve que celui qui croit en son concept, qui va de l'avant et ajoute régulièrement de nouveaux ingrédients à sa recette de base, peut occuper une place de choix sur le marché.



Philippe Degraef
Directeur Febeta.



HVO



LNG



CNG

Faites le plein d'énergies !

TotalEnergies vous accueille sur l'ensemble du territoire grâce au réseau le plus dense de Belgique.



TotalEnergies



Contactez TotalEnergies pour plus d'informations:
totalenergies.be

TRUCK & BUSINESS

Comprendre. Entreprendre. Surprendre.

E D I T O

UNE LÉGISLATURE PERDUE !

La sixième réforme de l'état, qui a saucissonné les compétences en matière de mobilité, est un échec.

Jamais une législature n'aura été placée sous le signe d'autant de changements dans le monde du transport. Pensez donc : elle a débuté avant le Covid, à une époque où le camion électrique était encore une vague perspective. Or, en quatre ans, il ne s'est strictement rien passé en Belgique. Quelques efforts de la part de la Flandre pour soutenir l'acquisition de deux camions à zéro émissions par entreprise, et puis plus rien !

Aujourd'hui, le transporteur belge est dans l'impossibilité de se positionner sur les marchés logistiques de demain. La faute, en grande partie, à un total manque d'intérêt de la part des différents niveaux de pouvoir pour le secteur, voire d'un mépris dicté par le dogmatisme le plus virulent. Le ministère fédéral de la mobilité n'a d'yeux que pour le train (de voyageurs s'entend), les régions encaissent les recettes de la perception kilométrique mais ne se parlent pas ou plus et l'instance qui devait traiter des thèmes d'intérêt commun entre le fédéral et les régions soit ne se réunit plus soit n'accouche de rien de concret.

A côté de cela, il faut voir les fédérations néerlandaises se réjouir d'être écoutées par leurs instances responsables, il faut assister à la mise en place de plans de soutien forts en Allemagne, il faut constater que la France investit massivement dans ses infrastructures de recharge et dans le futur écosystème de l'hydrogène. Je vous l'accorde, il ne se passe pas grand-chose au Luxembourg non plus mais c'est une consolation très mince.

A un an des prochaines élections législatives, régionales et européennes, le bilan est donc catastrophique. Et le constat est amer : la sixième réforme de l'état, qui a saucissonné les compétences en matière de mobilité, est un échec. On ne compte plus les manquements wallons et bruxellois en matière de formation continue, les frictions au contrôle technique pour des véhicules immatriculés dans une autre région et les tracasseries administratives inutiles pour les entreprises. Mais surtout, c'est l'apathie générale qui se dégage de l'ensemble, au moment où il s'agirait de frapper juste, vite et fort, qui irrite. Les instances représentatives du secteur réussiront-elles à s'entendre pour le faire savoir, à l'heure où les partis sont déjà en campagne pré-électorale ?



@ClaudeYvens
be.linkedin.com/in/claudeyvens

CLAUDE YVENS,
RÉDACTEUR EN CHEF.

Colophon

ÉDITEUR RESPONSABLE / MANAGING DIRECTOR Christophe Duckers - TRANSPORTMEDIA - HalfDaghmael1K, 3020 Herent - tél +32 (0)16 22 11 31 - info@transportmedia.be - www.transportmedia.be
 • RÉDACTION: RÉDACTEUR EN CHEF Claude Yvens - claude.yvens@transportmedia.be • ASSISTANTE DE RÉDACTION / MANAGEMENT ASSISTANT Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be
 • FONDATEUR Jean-Marie Becker • COLLABORATEURS Frédéric Willems, Arnaud Henckaerts, Erik Roosens, Hendrik De Spieghelare, Philippe Van Dooren, Michel Buckinx, Jean-Michel Lodez, Pierre-Yves Bernard, Michaël Vandamme, Michiel Leen et Leon Goyaerts • PHOTOGRAPHIE Erik Duckers, Jeroen Peeters • SALES & MARKETING: PROJECT MANAGER Bram Crombez - tél +32 (0) 16 22 11 31 - GSM +32 (0)472 45 60 90 - bram.crombez@transportmedia.be • MARKETING Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be
 • DESIGN Effective Media nv - www.effectivemedia.be

La LKW-Maut va presque doubler ses tarifs



Le gouvernement fédéral allemand a finalement approuvé la proposition de loi du ministre des Transports Volker Wissing : à partir du 1er décembre 2023, les tarifs de la LKW-Maut vont fortement augmenter suite à l'application d'une taxe CO₂ portée à 200 euros par tonne. Cette cotisation CO₂ plus élevée aura pour effet de pratiquement doubler le tarif de la LKW-Maut. Les modalités pratiques ne sont toutefois pas encore connues. Le sort des véhicules roulant au biodiesel ou au biométhane est par exemple incertain, alors que les véhicules à zéro émissions resteront totalement exemptés de LKW-Maut jusqu'à la fin 2025. Par la suite, ils bénéficieront encore d'un tarif réduit. Volker Wissing voudrait également appliquer la Maut à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

PERSONNALITÉ DU TRIMESTRE



Sven Pieters (49 ans) a été nommé CEO d'ECS. Il avait rejoint ECS en octobre 2022 en tant que directeur général Supply Chain et il succède à Philippe Mathieu, qui occupait temporairement le poste de CEO depuis avril 2022.

LE RENDEZ-VOUS DU TRIMESTRE

La Febetra remet le couvert le 14 décembre 2023 avec la troisième édition de la **Journée du Routier**. Les entreprises (transporteurs mais aussi chargeurs ou fournisseurs) sont invitées à s'inscrire et à préparer une action sympa à l'adresse des chauffeurs routiers.

EN BREF

- La **LKW-Maut** va pouvoir doubler de prix en Allemagne
- DP World** simplifie la réservation des créneaux horaires à Anvers
- Ninatrans** roule pour DHL et la Formule 1
- Transuniverse Forwarding** s'associe à Salvat Logistica en Espagne
- La **nouvelle bretelle du tunnel Kennedy** vers l'E17 est ouverte
- Dematra** reprend De Sloover
- Tailormade Logistics** déploie ses premiers camions électriques
- Vanbever-Heymans** est repris par Bos Logistics
- Euro-Trafic** reprend Transports Raux
- La Flandre veut exempter les **véhicules à émission zéro** de la taxe kilométrique
- Corneel Geertstransportgroup** reprend Sinex
- Michel Logistics** devient partenaire de Raben en Belgique
- Prélèvement kilométrique** : la Wallonie (à nouveau) condamnée pour sa politique d'amendes
- D'hooghe Lifting & Transport** a repris Mootrans
- TB Logistics** reprend Euro Snel Transport
- Contargo** acquiert Transport Clynhens J.
- Port of Antwerp-Bruges** ouvre un parking pour camions sur la rive gauche
- Hamann** s'allie à Streck en Suisse
- H. Essers** perd un procès contre un ex-chauffeur
- Vervoer Willaert** racheté par Dekker Arslan Groep

DÉCOUVREZ TOUS CES
INFOS AUSSI SUR
WWW.TRANSPORTMEDIA.BE



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

TRUCK&BUSINESS : QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DE CE TROPHÉE AU SEIN DE L'ENTREPRISE ?

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 logistique. 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.

T&B : PENSEZ-VOUS QUE L'IMAGE DE VPD DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET AU-DELÀ A CHANGÉ ?

Steven De Bruyn : Je pense que oui. C'était surtout la meilleure occasion de mettre en avant notre qualité, notre flexibilité, notre caractère innovant et, surtout, notre vision de la du-

rabilité auprès d'un public très large, car ce titre a une grande portée. Quoi qu'il en soit, ce titre est une sorte de marque de qualité.

T&B : LE TITRE A-T-IL DÉBOUCHÉ SUR DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS COMMERCIALES ?

Steven De Bruyn : C'est difficile

de dire ce qui est la cause et l'effet aujourd'hui. 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.



LE CHIFFRE DU TRIMESTRE

15

Si le compromis passé entre le Parlement Européen et le Conseil est définitivement validé par toutes les parties, la Belgique devra s'engager à installer ou à faire installer quinze stations de ravitaillement en hydrogène d'ici 2030. Pour les Pays-Bas, l'objectif est de 27 stations.

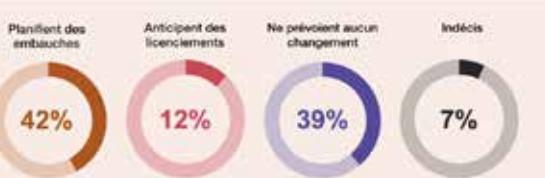
LE GRAPHIQUE DU TRIMESTRE

42 % des employeurs du secteur Transport et Logistique sondés par ManpowerGroup en avril déclarent qu'ils envisagent d'embaucher du personnel supplémentaire. C'est moins qu'à la même époque en 2022, mais c'est beaucoup plus qu'au trimestre précédent. la Prévision Nette d'Emploi) est en hausse de de 13 points par rapport au trimestre précédent. Elle est supérieure de 7 points à la moyenne de tous les secteurs économiques en Belgique.

**Prévision Nette d'Emploi
Transport, Logistique & Automotive
Q3 2023**

Prévision désaisonnalisée de :

+30%



Source : ManpowerGroup



Le meilleures vidéos de Transportmedia



Transport & Logistics TV #5

Anne-Laure Macq part cette fois à la découverte de Frédéric 's Heeren à Hannut, le troisième lauréat du Transporteur de l'Année 2023. Un autre lauréat wallon des Awards est aussi à l'honneur avec Proximus et son centre de distribution de Courcelles. On découvre aussi Sud-Fresh à Aubange, un reportage au salon Municipalia à Marche-en-Famenne et une nouvelle table ronde 'Super' chez Scania.



RENDEZ-VOUS EN SEPTEMBRE

Après les vacances d'été, nos présentateurs Virginie Claes et Christophe Stienlet reviennent pour un nouvel épisode de **Transport & VAN.TV**. Une émission qui sera consacrée à l'événement Zero Emissions Xperience, une nouvelle initiative de Transportmedia.

Scannez le QR-code pour voir la vidéo

Les vidéos de la rédaction

Serge Gregoir (Eutrac)
"Concentrons-nous sur notre croissance organique"
(NL)



Bertrand Deny
"A chacun son métier"
(NL)



Tailormade Logistics met en service un nouveau site le long du Canal Albert
(NL)



Van Mieghem a son premier camion électrique
(FR)



Le focus du trimestre



Dans le cadre de l'émission Transport & Logistics TV 5, nous avons réuni quatre experts autour du biométhane, à l'initiative de Gas.be (FR)



www.transportmedia.be/video



Présent, passé et futur

Le Nekkerhal était à nouveau en fête !



Le jeudi 11 mai, Transportmedia a organisé les Transport & Logistics Awards annuels. Cette cérémonie existe depuis 30 ans et méritait bien une célébration à la hauteur de l'événement à Malines.

Le museau tourné vers le Nekkerhal, les camions des anciens Transporteurs de l'Année formaient à l'extérieur une haie d'honneur. Cette année, le Super Transporteur a été choisi parmi tous ces lauréats couronnés de 1994 à 2022. Qui est l'heureux élu ?

VPD n'est pas le seul à avoir surpris avec une première belge.

PRIMEURS

Le Transporteur de l'Année 2022, VPD, avait amené un tout nouveau Volta Zero pour l'événement. Ce camion à l'allure futuriste se démarquait nettement des véhicules plus traditionnels présents sur le parking. Mais VPD n'est pas le seul à avoir surpris avec une première belge. Galliker, le Transporteur de l'Année 1994 et 2000, a dévoilé un tracteur électrique de Designwerk Group tandis que Ninatrans présentait le nouveau look de ses camions.

VAINQUEURS

A l'intérieur du Nekkerhal, les animateurs Christophe Stienlet et Virginie Claes ont alternativement annoncé les catégories de prix. Les sponsors ont eu le privilège d'appeler les champions sur le podium.

À la fin de la soirée, les 1.400 participants ont été invités à scanner le code QR sur leur badge et à voter pour l'élection de Super Transporteur 1994-2023. Un ordinateur a compté les votes et c'est Gilbert De Clercq qui a remporté la palme.

LEON GOYVAERTS

EVENT



24 anciens Transporteurs de l'Année étaient présents.



Galliker a fait venir ce poids lourd électrique de Suisse.



L'événement était une fois de plus sold-out.



Vpd a reçu son premier Volta Zero le matin même !



Une prestation impressionnante de la soprano belge Iris Hendrickx.

AVEC LE SOUTIEN DE

Sponsor principal



Partenaire stratégique



Luxury brand sponsor



Event sponsors





Le **Super Transporteur** était davantage un concours basé sur la popularité et la réputation. Le résultat final a été calculé en combinant trois tours de scrutin différents, dont les deux premiers ont eu lieu avant les Transport & Logistics Awards : le vote des lecteurs de Transportmedia (plus de 6.000 votants !), le vote de 30 experts et celui des 1400 VIP présents dans la salle. **Gilbert De Clercq** a décroché la timbale grâce à une excellente campagne de communication.

AUTRES LAURÉATS

- 2e place : H.Essers
3e place : Van Moer Logistics

[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.19](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



Transport Verbeken incarne l'entreprise de transport familial, avec une deuxième génération qui a renforcé et développé ce que la première a créé. Transport Verbeken continue d'innover, non seulement dans le domaine des moyens de transport, mais aussi au niveau des concepts logistiques qui optimisent la gestion de ses clients tout en réduisant l'impact environnemental du transport.

AUTRES LAURÉATS

- 2e place : Van Egdom
3e place : Frédéric 's Heeren

[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.22](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



Tailormade Logistics augmente systématiquement la part des modes de transport alternatifs dans ses flux, et ce transfert modal s'accélère à mesure que l'entreprise se développe en Belgique et en Europe. Mais la société gantoise n'en néglige pas pour autant sa flotte de poids lourds, qui est soumise à un contrôle strict de la consommation et fonctionne en partie au HVO. A Gand et à Ghlin, deux stations ont même été construites pour ce biocarburant. Un plan global pour un avenir sans émission est sur la table, dans lequel l'hydrogène jouera un grand rôle.

AUTRES LAURÉATS

- 2e place : DFDS Logistics
3e place : B+B Logistik

[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.27](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



DIGITAL TRUCK AWARD 2023



Getax Logistics et Heppner Belgium collaborent dans le secteur de la distribution. Leur organisation de transport et leurs outils de suivi doivent donc être en parfaite harmonie et faciles à implémenter chez de nouveaux partenaires. Insatisfaits du TMS qui leur était offert, ils ont fait développer un TMS sur mesure. La solution a non seulement parfaitement répondu à leurs attentes, mais est également devenue opérationnelle en un temps record, à tel point qu'elle est maintenant lancée sur le marché.

AUTRES LAURÉATS

2e place : Groupe Dufour
3e place : Vintra

[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.28](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



TRUCK SAFETY AWARD 2023



Decotra est une PME spécialisée dans le secteur de la construction. Elle transporte du béton prêt à l'emploi et des machines sur les chantiers de construction. La sécurité fait partie de l'ADN de l'entreprise et de son management. Cela se reflète à la fois dans la flotte bien équipée et bien suivie et dans la manière dont le personnel est impliqué dans la réduction des risques. Chaque nouveau trajet fait l'objet d'un repérage préalable pour anticiper les risques potentiels.

AUTRES LAURÉATS

2e place : Tailormade Logistics
3e place : Witrans

[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.29](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



TRUCK FLEET-OWNER OF THE YEAR 2023



Rendac est une filiale du groupe Darling Ingredients spécialisée dans la collecte et le transport de restes d'animaux. Ceux-ci sont ensuite recyclés selon les principes de l'économie circulaire. Ce secteur n'est pas très sexy, mais nécessite une flotte strictement contrôlée afin de respecter la sécurité de la chaîne alimentaire et d'attirer suffisamment de chauffeurs. Le gestionnaire de parc Frank Rebandt s'acquitte de cette tâche avec beaucoup de professionnalisme.

AUTRES LAURÉATS

2e place : Coca-Cola Europacific partners
3e place : Solucious

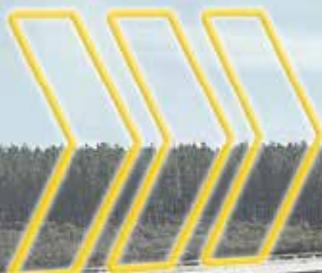
[DÉCOUVREZ LE REPORTAGE COMPLET EN P.36](#)



AVEC LE SOUTIEN DE



LA CARTE SHELL GNL VOUS OFFRE LE PLUS VASTE RÉSEAU EUROPÉEN



**SHELL FÉLICITE TRANSPORT
VERBEKEN POUR SON TITRE DE
TRANSPORTEUR DE L'ANNÉE 2023**

**Réseau d'acceptation
de plus de 165*
stations GNL Shell
et partenaires**

**Shell
LNG**

Uniquement disponible
dans les stations GNL Shell

**Shell
BioLNG**

Uniquement disponible dans les
stations GNL Shell aux Pays-Bas



* Chiffres au 1^{er} mai 2023

**SUR LA ROUTE
DE LA DURABILITÉ**

SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT

Pour plus d'informations
ou être contacté
par un expert en GNL



www.shell.be/fr/lng

Vous mettez des piles et batteries sur le marché ? Affiliez-vous à Bebat !

Saviez-vous qu'en tant que producteur ou importateur de camions et bus électriques en Belgique, vous êtes soumis à l'obligation légale de reprise ?



ÊTES-VOUS SOUMIS À L'OBLIGATION DE REPRISE ?

L'obligation de reprise s'applique à toute personne qui importe ou produit des piles et batteries (seules ou intégrées) et qui les vend, loue, met en leasing ou met à disposition en Belgique. Vous ne savez pas si vous êtes soumis à l'obligation de reprise ? Faites le test et tout sera clair !

DÉCOUVREZ LES 7 OBLIGATIONS LÉGALES

Derrière la notion 'obligation de reprise', se cachent 7 tâches légales obligatoires que vous devez mettre en ordre.

- Vous enregistrer : auprès des 3 autorités régionales en Belgique.
- Faire la déclaration : quelles piles et batteries vous mettez sur le marché belge.
- Sensibiliser et prévenir : autour de l'utilisation des piles et batteries.
- Organiser la collecte : transport conforme à l'ADR vers des collecteurs agréés.
- Recycler : les piles et batteries usagées deviennent de nouvelles matières premières.
- Prouver l'efficacité de recyclage : faire traiter les piles et batteries par des entreprises de recyclage agréées.
- Faire le reporting : aux autorités.

Pour satisfaire à toutes ces obligations, vous pouvez soumettre votre propre plan individuel d'obligation de reprise ou de prévention et de gestion des déchets aux autorités régionales pour approbation. Mais il y a aussi une manière plus simple : s'affilier à Bebat.

LA SOLUTION SIMPLE : BEBAT!

La manière la plus simple pour respecter votre obligation de reprise ? C'est de vous affilier à Bebat ! Que vous reste-t-il encore à faire ?

- Déclarer les piles et batteries que vous avez vendues sur la plateforme MyBatbase.
- Payer les cotisations nécessaires.

Pour les batteries défectueuses ou mises au rebut de plus de 20 kg, nous proposons une solution sur mesure.

FAITES LE TEST





Gilbert De Clercq

« La croissance grâce à l'intégration du transport et de la logistique »



Filip De Clercq : « Cet award n'est pas seulement l'hommage ultime à mon père, mais aussi un couronnement pour le dévouement de tous nos collaborateurs. »

Gilbert De Clercq, fondateur de la société éponyme en 1957, est décédé à 90 ans au début de cette année. Il a dirigé l'entreprise jusqu'en 2007 avant de la confier à son fils Filip De Clercq en 2014. « C'était un véritable entrepreneur qui travaillait dur, n'abandonnait jamais et surtout 'agissait'. Il n'aimait pas regarder en arrière et n'évoquait pas souvent le passé. Après sa mort, je me suis plongé dans l'histoire de l'entreprise pour mieux comprendre notre ADN », explique Filip De Clercq.

DES DÉBUTS COMME CHAUFFEUR INDÉPENDANT

« Il débute comme chauffeur indépendant en 1957 et roule pour un client de Hamme sur Rotterdam et retour. L'entreprise se développe lentement mais régulièrement. Une première expansion majeure a lieu à la fin des années 1960, avec un nouveau siège à Sint-Niklaas où l'entreprise est restée jusqu'en 2007. Dans les années 1980, mon père mise davantage sur la spécialisation, en particulier dans la chimie et le transport grand volume », précise-t-il.

Durant cette période, l'entreprise fait également ses premiers pas dans la logistique. « Cette combinaison du transport et de l'entreposage a été décisive dans la croissance », dit-il. Une évolution récompensée en 1996 par le titre de Transporteur de l'Année. À l'époque, l'entreprise comptait 52 personnes et 50 poids lourds. Gilbert De Clercq a connu d'autres tournants importants comme le début du transport sous température contrôlée en 1999. « En 2002, nous avons ouvert une filiale en Espagne pour un client chimique. J'étais tout jeune et j'ai pu la mettre en place



Filip De Clercq : « Nous misons davantage sur les secteurs pharmaceutique et de la santé. L'emplacement de nos sites s'y prête parfaitement. »

moi-même en partant de zéro. J'ai beaucoup appris là-bas. En 2006, une filiale en Slovaquie a suivi pour mieux servir les clients en Europe centrale. Ces trafics Est-Ouest augmentent toujours. »

TRANSPORT ET LOGISTIQUE

En 2007, l'administration de Gilbert De Clercq déménage à Temse. En 2012, Un nouveau siège est mis en service le long de l'E17. Les années suivantes voient l'ouverture de plusieurs sites logistiques : un à Temse, deux à Bornem, trois à Puurs et deux à Sint-Niklaas. « Tous ces bâtiments sont situés dans le triangle d'or Anvers-Bruxelles-Gand, ce qui nous permet de traiter différentes spécialisations. Une nouvelle expansion s'imposera à court terme compte tenu de la forte croissance de nos activités logistiques », ajoute F. De Clercq.

Filip est le plus jeune de quatre enfants. Ses trois sœurs ont rejoint l'entreprise dans les années 1990 et lui-même en 2000. Mais en 2014, il a complètement repris Gilbert De Clercq. La stratégie a été adaptée, en mettant davantage l'accent sur une approche

intégrée, les activités logistiques, le transport durable – avec notamment 15 poids lourds LNG et deux écocombis – et l'innovation. Tout cela s'est traduit par un rebranding en 2016.

PROJETS DANS LA SANTÉ ET LE PHARMA

En 2022, Gilbert De Clercq réalise un chiffre d'affaires de 65 millions € et compte environ 300 véhicules moteurs, 350 collaborateurs et un total de 125.000 m² de bâtiments logistiques. Un tiers du chiffre d'affaires est réalisé dans le transport grand volume (leader du marché en Belgique), un tiers dans le transport frigorifique et un tiers dans le transport bâché. Les secteurs importants sont les FMCG, la chimie, la construction (de l'isolation aux clinkers), l'alimentation, les matériaux d'emballage et les déchets.

« A l'avenir, nous voulons nous concentrer davantage sur les secteurs pharmaceutique et de la santé. L'emplacement de nos sites est idéal pour cela, à proximité de diverses sociétés pharmaceutiques et de soins de santé. Un de nos entrepôts est déjà certifié GDP et nous disposons de la



Filip De Clercq prévoit une nouvelle expansion des activités logistiques à court terme, car elles continuent de croître fortement.

capacité et du savoir nécessaire. Dans le domaine de la santé, la logistique devient de plus en plus complexe et, grâce à notre approche intégrée, nous pouvons mieux soulager les établissements tels que les hôpitaux et les centres de soins pour personnes âgées », explique F. De Clercq.

AUTOSUFFISANTE EN ÉNERGIE

Autre décision stratégique : la durabilité. « Avec nos bâtiments logistiques, nous sommes déjà positifs en CO₂ grâce aux panneaux solaires et à une éolienne, mais nous voulons devenir totalement autosuffisants et mettre en place un approvisionnement énergétique stabilisé et garanti. Les batteries joueront un rôle important à cet égard. Nous menons actuellement une étude sur ce point. Objectif supplémentaire : connecter les différents sites énergétiquement, mais la réglementation actuelle complique les choses. » F. De Clercq n'envisage pas d'acheter des véhicules électriques pour le moment, compte tenu de l'autonomie limitée. « L'évolution de la technologie des batteries se poursuit à une vitesse fulgurante, de sorte que nous



Gilbert De Clercq fonde son entreprise en 1957. En 1996, il est élu Transporteur de l'Année. Il dirige l'entreprise jusqu'en 2007 et la confie en 2014 à son fils Filip, sur cette photo encore très jeune au volant.



Un tiers du chiffre d'affaires est réalisé dans le transport grand volume.

achèterons nos premiers BEV en 2024 ou 2025. Je préfère agir par étapes pour accumuler un savoir. Nous expérimentons actuellement beaucoup dans le domaine de la gestion de l'énergie, notamment via notre parc de voitures électriques. Aujourd'hui, 30 % de cette flotte est électrique et d'ici trois ans elle le sera à 100 %. Nous essayons d'utiliser autant que possible l'électricité autoproduite pour la recharge, mais sa gestion est complexe. Le logiciel concerné est crucial, c'est la clé du succès. Dès que nous aurons suffisamment d'informations sur la technicité de l'infrastructure de recharge, nous investirons dans des poids lourds électriques », déclare-t-il. « Cela étant, nos collaborateurs sont un maillon super important dans la future transition énergétique : leur souplesse sera mise à l'épreuve. Dans cette transition, le rôle du chauffeur et du planificateur sera encore plus important. Nous continuerons non seulement à faire du coaching, mais aussi à mettre en œuvre des programmes de formation plus individualisés pour obtenir les meilleurs résultats », conclut-il.

UN INTERVIEW DE PHILIPPE VAN DOOREN

ECOCOMBI : LE PARCOURS DU COMBATTANT

Filip De Clercq exploite deux écocombis dans le port d'Anvers. Il aimerait en mobiliser davantage, mais regrette que cela reste un parcours du combattant en Flandre.

- Les approbations pour de nouvelles routes ont maintenant un an et demi de retard.
- Les routes approuvées peuvent être rejetées à tout moment. La formation des chauffeurs doit encore avoir lieu aux Pays-Bas.
- Il s'agit toujours d'un projet pilote, qui n'offre aucune sécurité juridique.
- La longueur hors tout ne tient toujours pas compte de la nouvelle législation européenne, qui autorise des cabines plus longues.

LE LNG ET LE HVO PAS HORS JEU

Filip De Clercq : « Les camions électriques seront une partie importante de notre flotte à l'avenir, mais nous ne pouvons pas faire une croix sur des alternatives telles que le bio-LNG et le HVO. Bientôt, nous utiliserons le HVO pour deux clients. C'est 35 % plus cher que le diesel aujourd'hui, mais pour certaines entreprises, ce surcoût pèse moins lourd que les certificats ETS verts qu'elles doivent acheter. Le prix plus élevé n'est donc pas forcément insurmontable. »

« Le LNG est toujours une solution intermédiaire possible. Nous avons 15 camions LNG en Belgique et 2 en Slovaquie et il y a encore de la place pour investir dans ce domaine. Pas en grand nombre, mais tout de même : ils émettent jusqu'à 20 % de CO₂ en moins, la technologie est maintenant mature et l'infrastructure de ravitaillement bien présente. Le prix du gaz naturel constituait un défi en 2022, mais il est maintenant retombé à un niveau acceptable ».

Transport Verbeken

Plus belge que ça tu meurs !



Le transport de produits liquides représente l'unique spécialité du Transporteur de l'Année 2023.

Transport Verbeken coche toutes les cases d'un beau Transporteur de l'Année en Belgique : c'est une entreprise familiale qui a toujours misé sur l'innovation, elle est très bien gérée... et elle s'appuie sur deux piliers on ne peut plus 'belges' : le transport de la bière et du chocolat !

Jo Verbeken, qui a repris les rênes de l'entreprise à son père Jos, revient sur les débuts de l'entreprise et sur ses perspectives de développement.

L'INNOVATION DANS LE SANG

Truck & Business : D'où vous vient cette volonté d'innover ?

Jo Verbeken : Cela fait partie de notre ADN et ça nous vient de mon père. Mon grand-père Jozef exploitait déjà des bus et des taxis, mais mon père Jos a commencé à travailler avec un

camion pour une usine de papier. Puis sont arrivés des clients dans le domaine alimentaire comme Amylum, puis Callebaut.

La première innovation qu'il a fait développer a été une semi-remorque citerne équipée d'un système de pompage spécial qui permettait de transporter des sirops légers ou plus denses avec le même véhicule, là où Amylum avait besoin de citernes différentes pour chaque produit. Cela a marqué le début de notre collaboration avec Van Hool.

Ensuite, il y a eu un conteneur-citerne adapté pour le transport de chocolat. Le problème avec le chocolat, c'est qu'avec le temps le beurre de cacao remonte à la surface et la masse retombe au fond. Mon père a donc pensé à un mélangeur placé à l'intérieur de la citerne qui permettait de conserver l'homogénéité du chocolat. C'était il y a trente ans. Ces citernes ont été brevetées

et elles ont vraiment fait la différence pour nous.

T&B : De quelle innovation êtes-vous le plus fier ?

J. Verbeken : Je suis particulièrement fier d'avoir réussi à installer une éolienne sur notre site. Cela a pris dix ans, et nous avons dû surpasser toutes les difficultés possibles, entre les demandes de permis, les objections des voisins et même la faisabilité financière du projet. Au départ, c'est Engie qui devait financer l'éolienne, mais le projet a pris tellement de retard et les sub-sides étaient en train de baisser, de sorte qu'Engie estimait que le rendement ne serait pas suffisant. De notre côté, nous avions le terrain et les permis de bâtir et nous avons décidé d'investir dans cette éolienne nous-même avec le soutien des banques. Et c'est finalement Engie qui l'a construite pour nous.

TRANSPORT VERBEKEN EN BREF

- **Spécialité :** transport de produits liquides et visqueux
- **Implantations :** Dendermonde (siège central), Aachen (DE) et Bratislava (SK)
- **Flotte :** 105 tracteurs, 4 utilitaires légers, 197 semi-remorques et 286 conteneurs-citernes
- **Personnel :** 155 (dont 120 chauffeurs)
- **Chiffre d'affaires consolidé 2022 :** 29,3 millions EUR
- **Investissements 2022 :** 4 millions EUR
- **EBITDA consolidé 2022 :** 7,8 millions EURs

www.verbekentrans.be



Jo Verbeken représente la deuxième génération à la tête de l'entreprise familiale.

UN CAMION À HYDROGÈNE EN 2025 ?

T&B : A quoi utilisez-vous l'électricité que vous produisez ?

J. Verbeken : Notre première priorité était de produire de l'énergie verte, mais récemment ce projet est venu en renforcer un autre. Nous avons développé un nouveau concept logistique pour les brasseries en transformant un entrepôt en une salle chaude à 25°C constants pour que les bières de fermentation haute trouvent les conditions idéales pour refermenter en bouteille. L'éolienne (et nos panneaux solaires qui sont devenus opérationnels en mai 2023) alimentent aussi nos installations de lavage.

T&B : Mais le but n'est pas de fournir de l'électricité à une flotte de camions électriques ?

J. Verbeken : Non. Pour nos voitures de société, par contre, c'est certain, mais même si nous avons réduit le rayon d'action de notre flotte (notamment en ouvrant une filiale à Aachen), la capacité des batteries n'est pas encore suffisante pour nous qui roulons toujours à 40 ou 44 tonnes.

T&B : Sur quelles technologies comptez-vous alors pour décarboner vos activités de transport ?

J. Verbeken : D'abord sur le transport multimodal. Chaque fois qu'un client émet un nouvel appel d'offres, nous envisageons l'option multimodale. Nos conteneurs-citernes brevetés s'y

prêtent parfaitement. Nous utilisons déjà le transport multimodal vers les pays scandinaves, mais cela marche beaucoup moins bien vers le sud de l'Europe. Et avec du chocolat liquide transporté sous température contrôlée, vous ne pouvez pas prendre de risque.

Ensuite, nous avons testé toute une série de carburants alternatifs comme l'huile de colza au tout début, ou le B30 plus récemment, mais c'était trop cher et les clients n'étaient pas prêts à payer plus. Je trouve d'ailleurs que les biocarburants posent problème. Ce n'est probablement pas pour rien qu'Oxfam les rejette et que l'ONU les traite même de crime contre l'humanité. Néanmoins, nous roulons maintenant au B100 pour un client et ce carburant est produit à partir des déchets de ce client. Par la suite, je crois beaucoup à l'hydrogène. J'espère que nous pourrons faire rouler un premier camion à hydrogène en 2025.

T&B : Est-ce que vos clients commencent à vous mettre la pression dans ce domaine ?

J. Verbeken : Non, la pression est pour l'instant surtout sur les entreprises qui transportent des produits finis. Nous sommes encore dans des flux B2B. Dans ce contexte, l'initiative viendra de nous. Je pense que nous commencerons par les navettes que nous effectuons pour Barry Callebaut.

T&B : Comment voyez-vous votre mix énergétique dans cinq ans ?

J. Verbeken : Ce sera une combinaison entre le diesel, avec des moteurs qui consommeront encore moins, de la propulsion électrique et de l'hydrogène. Dans cinq ans, il y aura certainement davantage de stations à hydrogène accessibles. Mais je pense aussi que l'on pourrait résoudre 20 % du problème de CO₂ avec une mesure simple : augmenter la massa maximale à 48 ou 50 tonnes. Il suffirait d'utiliser des tracteurs 6x2 et un essieu de plus sur la semi-remorque. Au lieu de cela, nous ne pouvons officiellement toujours pas traverser la frontière vers la France avec des 44 tonnes...

« Que ce soit avec la bière ou le chocolat, nous voulons toujours faire plus que du simple transport routier. »

Jo Verbeken

**COLLABORATIONS
INTERNATIONALES****T&B : Comment Transport
Verbeken devrait-elle encore
évoluer ?**

J. Verbeken : En Belgique, nous avons la taille idéale et nous occupons une position très forte. A l'échelle européenne, nous sommes moins forts, or nous travaillons pour de grandes multinationales qui sont présentes dans tous les pays.

**T&B : Collaborez-vous avec
d'autres transporteurs sur le
plan international ?**

J. Verbeken : Oui, nous travaillons avec une entreprise néerlandaise pour laquelle nous effectuons tous les transports dans un rayon de moins de 300 kilomètres autour d'Alost.

**T&B : Comment se passent
actuellement les discussions
avec les clients ?**

J. Verbeken : Je remarque que l'an dernier ces grands clients étaient prêts à allonger la durée des contrats, parfois jusqu'à quatre ans. Mais cette année ils font déjà marche arrière !

Notre force, c'est que nos clients comprennent que nous avons développé une réelle expertise avec

leurs produits et que nous pouvons par conséquent les aider à être plus efficaces. L'exemple de notre chambre chaude pour la refermentation des bières en est un bon exemple. Ca leur fait tout simplement gagner de l'argent.

**T&B : En dehors des aspects
techniques, quelle règle
voudriez-vous voir changer
dans le transport ?**

J. Verbeken : Ce serait bien si l'Europe imposait des délais de paiement similaires dans tous les pays...

**T&B : Finalement, quel regard
portez-vous sur cette soirée
du 11 mai, où vous avez été élu
Transporteur de l'Année ?**

J. Verbeken : J'étais extrêmement fier. Jusqu'à présent, nous n'avions jamais voulu nous mettre en avant mais depuis deux ans nous avons commencé à mettre en place les différentes pièces du puzzle, notamment en constituant un conseil d'administration avec des administrateurs indépendants, donc le moment était peut-être venu de tenter notre chance. Et puis on n'a pas tous les ans 50 ans...

CLAUDE YVENS



L'éolienne sert à alimenter en électricité une chambre de refermentation pour les bières et l'installation de lavage des citernes.



Transport Verbeken s'est toujours distingué par son matériel de transport spécifique aux produits transportés.

« Je remarque que l'an dernier les grands clients étaient prêts à allonger la durée des contrats, parfois jusqu'à quatre ans. Mais cette année ils font déjà marche arrière ! »
Jo Verbeken

Nouvelle technologie de moteur ; jusqu'à 10% d'économie d'essence et de CO₂



RENAULT TRUCKS T
Turbo Compound

Prenez dès à présent contact avec
votre concessionnaire Renault Trucks.

renault-trucks.be



**RENAULT
TRUCKS**

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 m² 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 éléveurs dédiés aux in-

terventions 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 abrira également un espace de 350 m² 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 m² sera réparti sur deux étages tout comme la partie bureaux sur 600 m². 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 • administration.herstal@truck.supply

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



Tailormade Logistics

Vision 'green' holistique

C'est le groupe gantois Tailormade Logistics qui a remporté le Green Truck Award 2023 pour sa toute première participation à un award. Cette récompense, Tailormade Logistics la doit à un recours de plus en plus affirmé au transport multimodal et à des choix très fermes en faveur de certaines formes de carburants ou de propulsions alternatives.

Tailormade Logistics a la réputation d'une entreprise visionnaire, et elle la doit en grande partie à la personnalité de son fondateur Bert Vandecaveye. Depuis quelques années, l'entreprise gantoise a structuré sa politique de durabilité, en créant par exemple un poste de Sustainability Manager.

PROMOTION ACTIVE DU HVO

Le premier pilier de la stratégie de Tailormade Logistics est la réduction des kilomètres routiers, et il s'appuie à la fois sur des hubs régionaux qui permettent de réduire les distances 'last mile' et sur le recours intensif aux modes de transport alternatifs. En 2021, ce sont ainsi 9000 conteneurs qui ont été retirés de la route, et l'objectif est de faire progresser ce chiffre de 20 % par an d'ici 2030, notamment grâce à un planning semi-automatisé des opérations de transport, y compris intermodales.

Mais cela ne suffit pas pour faire un vainqueur du Green Truck Award. Tailormade Logistics applique évidemment les principes de saine gestion que sont une flotte récente, le suivi strict des consommations et du style de conduite (via le TML Excellence Center), mais envisage aussi les



Tailormade Logistics a mis en service deux camions électriques dans sa filiale Van Hove & Co.

propulsions alternatives de manière décidée.

Bert Vandecaveye n'a jamais cru au LNG mais a réellement investi dans le HVO puisque deux stations exclusivement consacrées à ce biocarburant fonctionnent à Gand et à Ghlin et qu'une troisième est prévue à Westerlo. La consommation de HVO doit progresser de 20 % par an.

Tailormade Logistics a aussi mis en service deux camions électriques au sein de la flotte de sa filiale Van Hove & Co en

avril 2023. Ils sont utilisés pour transporter des cabines Volvo Trucks vers l'usine gantoise du constructeur suédois. Et parce que Tailormade Logistics développe une vision holistique des choses, sa propre production d'électricité doit atteindre 6700 mWpeak en 2026. Et l'hydrogène ? Bert Vandecaveye y croit, mais il mise cependant sur un soutien public et sur une infrastructure suffisante avant de lancer ses premiers investissements.

CLAUDE YVENS

Tailormade Logistics
est un des rares
transporteurs belges à
publier un rapport de
durabilité annuel.

TAILORMADE LOGISTICS EN BREF

- **28 sites** répartis dans 8 pays
- **1283 collaborateurs**
- **Chiffre d'affaires 2022** : 175 millions EUR
- **Investissements 2022** : 24 millions EUR
- **Flotte** : 325 tracteurs, 130 porteurs, 100 VUL et 1100 (semi-)remorques

Getax / Heppner

Un TMS développé en commun

Le prestataire logistique Getax a fait développer un module TMS au sein d'une solution ERP existante. Le projet a été mené à bien en collaboration avec son partenaire Heppner et avec le fournisseur de logiciels Puntoo.

La collaboration est payante, comme le prouvent cette année les lauréats du Digital Truck Award. Filip Vanderstraeten et Dimitry De Koker qui dirigent, respectivement, Getax et Heppner Belgium (anciennement DINA Logistics) ont reçu le prix conjointement.

LIBÉRÉ DU CARCAN

« Nous nous appuyons sur de nombreuses années d'expérience dans le monde de la distribution et, donc, dans le domaine des solutions TMS », explique F. Vanderstraeten. « Mais aucun de ces systèmes n'offrait les capacités d'expansion et la flexibilité dont nous avions besoin pour poursuivre notre croissance. »

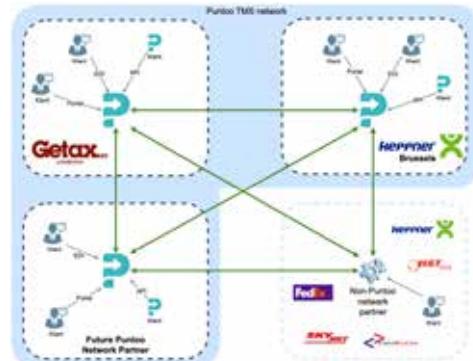
Selon ses propres dires, F. Vanderstraeten a souvent dû faire face à des systèmes obsolets qui étaient difficiles à associer à ceux de partenaires externes. Il avait le sentiment d'être coincé dans un carcan.

« Un système conçu pour nous nous permet de conserver le contrôle, tant au niveau du service d'assistance que du développement ultérieur », explique F. Vanderstraeten. Le fait que notre partenaire de distribution Heppner partage la même vision n'a fait que faciliter le choix d'un TMS sur mesure.

Getax collabore avec le fournisseur d'ERP Puntoo depuis de

nombreuses années. Getax et DINA Logistics étant sur la même longueur d'onde, ils ont rencontré Puntoo en septembre 2021 et Puntoo TMS a été créé. Il s'agit donc d'un module TMS supplémentaire qui complète un ERP existant, à utiliser en combinaison avec les autres modules ERP de Puntoo.

En 2021, DINA Logistics est intégré au groupe français Heppner. Le projet de collaboration a ensuite été présenté à Paris et, avec l'accord du CEO de Heppner Jean-Thomas Schmitt, le module TMS a été développé, non seulement pour la



Le système de Puntoo permet à Getax et Heppner de se connecter entre eux et avec les fournisseurs.

Belgique, mais également comme solution logicielle pour toutes les filiales étrangères du groupe. Cette idée à l'origine belge sera donc également déployée ailleurs. Un joli succès à l'international !

LEON GOYVAERTS

GETAX EN BREF

- **Siège social :** Ham
- **Direction :** Filip Vanderstraeten
- **Effectif :** 85 personnes
- **Chiffre d'affaires :** 22 millions € (2022)
- **Spécialités :** distribution nationale et internationale de colis et de palettes, transport dédié, entreposage

www.getax.be

HEPPNER BELGIUM EN BREF

- **Siège social :** Ternat
- **Direction :** Dimitry De Koker
- **Effectif :** 38 personnes
- **Chiffre d'affaires :** 12 millions € (2022)
- **Spécialités :** distribution 24h/24 dans le Benelux de colis, palettes et autres marchandises pour groupage

www.heppner-group.com



Decotra

Une question de volonté, pas de taille

Il est toujours rassurant (au-delà du caractère sympathique de la chose) de voir une PME remporter un Award. Le cas de Decotra est, à cet égard, exemplaire : cette entreprise familiale a su convaincre le jury du Truck Safety Award avec un dossier où la sécurité apparaît vraiment comme la priorité, loin d'un éventuel 'safety-washing'.



Decotra gère une flotte de 11 véhicules.

Decotra est une PME spécialisée dans le transport de machines sur chantier ainsi que de béton prêt à l'emploi. Généralement, ces opérations de transport nécessitent des manipulations particulières, et donc une grande expertise. La sécurité fait vraiment partie de l'ADN de l'entreprise. « Le succès de notre entreprise dépend de plusieurs facteurs, dont le bien-être des employés et notre capacité à toujours livrer en toute sécurité et dans les délais », explique le directeur général Danny De Coninck. Et cette préoccupation se traduit à tous les étages de l'entreprise.

Il y a les points classiques, comme une flotte très bien équipée et très bien suivie, une excellente politique de formation continue ou une saine collaboration avec l'assureur (TVM dans ce cas), mais Decotra se distingue par plusieurs initiatives qui vont au-delà de ce qui est strictement nécessaire.

UN ARRIMAGE EXEMPLAIRE

Ainsi, Decotra implique fortement les chargeurs dans la sécurité : d'une part leur responsabilité est systématiquement rappelée en matière de surcharge, mais

Decotra insiste aussi pour que chaque client fournis au chauffeur des instructions d'arrimage claires pour chaque chargement. De son côté, l'entreprise s'engage à appliquer ces instructions à la lettre, mais elle garantit aussi que toute sa flotte est parfaitement équipée selon la norme Eumos 40511. Chaque véhicule, en plus du système de mesure de charge à l'essieu, est équipé d'un système spécial de calcul du centre de gravité. Ceci permet d'éviter les situations critiques, d'autant plus que la direction fait aussi effectuer une reconnaissance de chaque nouveau trajet pour anticiper les risques.

Pour couronner le tout, le chauffeur doit remplir avant chaque mission un 'Safety Order Form' spécifique à la marchandise qu'il va transporter et aux lieux de chargement et de déchargement. Chaque maillon est ainsi conscientisé, et le résultat est une statistique de sinistralité exemplaire. Non, vraiment, Decotra peut reprendre à son compte le slogan publicitaire que Renault avait inventé pour sa première Twingo en 1993 : « Elle a tout d'une grande ! »

CLAUDE YVENS

En matière de sécurité, Decotra n'a rien à envier aux plus grands.

DECOTRA EN BREF

- **Siège central :** Tielt
- **Chiffre d'affaires :** 2,55 millions EUR (2022)
- **Investissements :** 677.000 EUR (2022)
- **Personnel :** 11
- **Flotte :** 11 tracteurs, 4 VUL et 21 (semi-)remorques

Galliker

Un transporteur toujours à la pointe



En Suisse, Galliker est un partisan convaincu du transport multimodal.

Premier Transporteur de l'Année de l'histoire, Galliker a récidivé en 2000. Le groupe suisse est toujours présent en Belgique, mais une visite à son siège social d'Altishofen est un incroyable révélateur de sa recherche perpétuelle de perfection.

UNE INNOVATION D'AVANCE

T&B : C'est une manière de garder une avance sur la concurrence ?

R. Galliker : Nous essayons toujours d'être les premiers à proposer un nouveau service. C'est possible quand on est une société familiale d'une certaine taille, avec des lignes de décision très courtes.

T&B : Quand avez-vous commencé à utiliser des camions à propulsion alternative ?

R. Galliker : Nous avons lancé un projet avec des camions à hydrogène en 2019, en collaboration avec le constructeur Hyundai, les fournisseurs d'hydrogène et des clients. C'était une grande première. Nous avons aussi aidé la start-up Designwerk qui fabrique des camions électriques pour des applications particulières, avec des batteries de 900 kW, et qui

a été reprise ensuite par Volvo Group. Nous avons par exemple réussi à obtenir deux tonnes de plus et un mètre de plus en Suisse pour les camions à batterie et les camions à hydrogène.

T&B : La confédération soutient donc les camions électriques, il n'y a pas eu d'opposition des écologistes ?

R. Galliker : Nos politiciens sont pragmatiques. Même les Verts comprennent qu'il faut décarboner le transport routier. Nous avons aussi obtenu une exemption de la taxe kilométrique, ce qui nous fait gagner 0,8 euros par kilomètre et permet de compenser le surcoût à l'achat. Par contre, nous n'avons pas de prime à l'achat.

T&B : Quel est votre premier bilan après avec ces camions à hydrogène ?

R. Galliker : Il y a évidemment eu quelques maladies de jeu-

Truck & Business : Comment définir Galliker aujourd'hui ?

Rolf Galliker : Notre cœur est toujours dans le transport, mais nous nous sommes beaucoup développés dans les activités à valeur ajoutée. Cependant, tout reste lié au début ou à la fin au transport. Dans le transport de voitures, par exemple, nous stockons les véhicules, nous les préparons avant livraison, nous les récupérons en fin de leasing, nous les remettons en état et nous avons même commencé à réparer des batteries de voitures électriques.

GALLIKER EN BREF

- **Siège social :** Altishofen (Suisse)
- **Filiales en Belgique :** Milmort, Messancy
- **Personnel :** +3500
- **Flotte :** 1165 poids lourds, 1180 semi-remorques, 115 utilitaires légers
- **Spécialités :** FMCG, transport de véhicules, pharma, températures contrôlées

www.galliker.com

« En Suisse,
Galliker est considéré par l'état comme une
entreprise systémique. Si nous ne livrons pas,
le pays a un problème. »



C'est Rolf Galliker qui a mis sur pied la filiale belge du groupe au début des années '90.



Les camions électriques font aujourd'hui partie du quotidien de Galliker en Suisse. 20 exemplaires supplémentaires rejoignent la flotte en 2023.

nesse, mais elles sont terminées. Aujourd'hui, nos camions à hydrogène fonctionnent comme n'importe quel autre camion, en parcourant 400 à 450 kilomètres par jour. Nous avons déjà 10 stations à hydrogène en Suisse, mais le seul problème est que la production d'hydrogène vert permet de faire rouler tous les camions suisses actuels, mais pas d'étendre la flotte. Par conséquent, nous achetons davantage de nouveaux camions électriques.

T&B : Quel est votre objectif en matière de décarbonation ?

R. Galliker : Nous voulons livrer dans toutes les villes sans émissions de CO₂ en 2030 et avoir au minimum 50 % de la flotte sans émissions de CO₂ en 2040. Nous pourrions aller plus vite, mais nous aurons besoin de camions à hydrogène pour le transport sur longues distances d'ici 2030.

LA BELGIQUE, UNE PLAQUE TOURNANTE

T&B : Quel est le rôle actuel de votre site belge ?

R. Galliker : C'est notre plaque tournante pour les trafics internationaux, mais l'augmentation du coût salarial en Belgique nous pose un vrai problème. On a pu penser que la différence avec les pays de l'est allait se résorber, mais la dernière indexation salariale replace la Belgique dans une position défavorable, même quand les salaires augmentent plus fort là-bas et même en tenant compte des effets positifs du Mobility Package.

T&B : Etes-vous préoccupé par la pénurie de chauffeurs ?

R. Galliker : Oui, mais c'est aux transporteurs à investir dans la formation, pas à l'état. L'état doit nous soutenir sur le plan du coût salarial, pour rendre le métier plus attractif.



INTERVIEW VIP

T&B : Y aura-t-il encore des chauffeurs chez Galliker en 2040 ?

R. Galliker : J'en suis persuadé ! Les camions auront des système plus intelligents et plus sûrs pour soutenir les chauffeurs lors de la conduite, mais il y aura toujours un chauffeur dans chaque camion ! Peut-être qu'aux Etats-Unis ou en Suède des véhicules pourront un jour rouler de manière autonome, mais dans notre métier le chauffeur restera indispensable.

T&B : Est-ce que le métier de chauffeur est mieux valorisé en Suisse qu'en Belgique ?

R. Galliker : Oui. Chez nous, un jeune chauffeur routier gagne plus qu'un jeune commercial !

T&B : Pourriez-vous réinvestir en Belgique ?

R. Galliker : C'est compliqué pour la partie transport, un peu moins pour la partie logistique, où nous travaillons pour le secteur pharma. Mais pour l'instant nos investissements se réalisent en Suisse et au Portugal. Cette nouvelle ligne vers le Portugal va cependant bénéficier indirectement à la filiale belge.

T&B : Vous n'utilisez plus le transport intermodal en Belgique ?

R. Galliker : Non. Pourtant c'était une activité importante en 1990 quand on a repris Cobetra. Mais la qualité du service n'y était pas. C'est plus une question de précision que de vitesse et le chemin de fer est redevenu plus cher avec l'arrivée des pays de l'est en Europe.

T&B : Et pourquoi développez-vous encore le transport par fer en Suisse ?

R. Galliker : Parce que la taxe kilométrique a rendu le transport routier plus cher, que nous ne pouvons pas rouler la nuit... et que tous les trains sont à l'heure ! Ils roulent la nuit, il n'y a donc pas de concurrence avec le transport de passagers.

Quelle personne admirez-vous le plus ?

R. Galliker : Mon père. Il est un exemple qui m'a appris beaucoup. Il a connu beaucoup de réussite mais est toujours resté les pieds sur terre.

Et dans le monde sportif ?

R. Galliker : A l'époque c'était Michael Schumacher, que j'ai d'ailleurs rencontré. Il était assez maniaque, un peu comme moi !

Quel autre métier auriez-vous aimé faire ?

R. Galliker : J'aurais pu travailler dans le design ou l'architecture, je crois que j'ai l'œil pour créer des choses, je visualise vite une idée.



Le siège belge de Galliker à Milmort sert de plaque tournante pour tous les transports internationaux.

T&B : A quelles conditions pourriez-vous utiliser des camions électriques en Belgique ?

R. Galliker : Idéalement, il faudrait que nous puissions obtenir une longueur et un poids supplémentaire comme en Suisse, mais cela passera par la directive européenne sur les poids et mesures. Ensuite, je préférerais un subside à l'achat qu'un tarif réduit pour la taxe kilométrique parce que notre flotte roule à l'international. Ou alors il faudrait que tous les pays accordent une réduction de la taxe kilométrique.

Nous allons néanmoins voir s'il est possible de faire le trajet Belgique-Suisse avec nos camions électriques Designwerk : l'idée serait de faire le trajet de la Suisse jusqu'à Messancy où nous avons un entrepôt, d'accoupler un autre tracteur qui ferait Messancy-Bruxelles et retour et de repartir vers la suisse avec le premier tracteur. Il me

faut juste une station de 360 kW à Messancy où le camion se rechargea en plus ou moins trois heures et demi.

UN RÔLE SOCIÉTAL

T&B : Comment voyez-vous l'avenir à long terme de l'entreprise ?

R. Galliker : Nous resterons une entreprise à 100 % familiale. Les nouvelles générations sont déjà impliquées pour que cela se passe de manière fluide. En tant que famille, nous avons aussi une responsabilité car l'état nous considère comme une entreprise 'system relevant' : si Galliker ne livre pas, la Suisse a un problème. Donc nous devons continuer à vivre pour la société et non pas de la société. Par exemple, nous avons une responsabilité particulière pour amener la société à être neutre en CO₂ d'ici 2050 et nous voulons faire partie des pionniers qui arriveront à cet objectif.

 CLAUDE YVENS

Johan Schoups (Viapass)

Vers un nouveau contrat DBFMO

En marge de la présentation du rapport annuel de Viapass, nous avons interrogé Johan Schoups, administrateur général de Viapass, sur les grandes évolutions que devra subir le système belge de prélèvement kilométrique.



Johan Schoups, administrateur général de Viapass.

Truck & Business : Que va-t-il se passer lorsque le contrat passé avec Satellic expirera ?

Johan Schoups : Le contrat DBFMO passé avec Satellic court jusqu'au 31 mars 2028, mais il pourrait théoriquement être prolongé de trois fois un an. Il faudra de toutes façons préparer un nouveau contrat en fonction de ce que nos toll chargers voudront réaliser. Cela devrait prendre minimum trois ans. En outre, le système actuel a été développé en 2012/2013, ce qui en termes informatiques nous fait remonter à Jurassic Park. En sept ans, nous avons amassé une grande expertise qui nous aidera à mieux cibler certains points du futur contrat DBFMO. Mais les Régions devront donc se mettre autour de la table dès le début de la prochaine législature.

T&B : La Flandre veut moduler ses tarifs en fonction du niveau d'émissions des véhicules, comment cela peut-il se faire techniquement ?

J. Schoups : Tout d'abord, il faut savoir que la Belgique ne sera obligée d'appliquer la nouvelle directive en matière de tolling CO₂ qu'en 2028. Ensuite, si on veut stimuler le verdissement du transport, on ne peut pas rester les bras croisés. Le potentiel du système actuel a atteint son plafond, puisqu'il n'y a plus que 3,2 % des poids lourds sous la norme Euro 5. Maintenant, chaque région peut modifier la structure de ses tarifs en informant Viapass et les deux autres régions avec quatre mois de préavis, ensuite il nous faut environ six mois pour implémenter la structure tarifaire et encore deux ou trois mois au

maximum pour la tester. De notre côté, nous faisons tout pour que les régions travaillent de manière plus ou moins harmonisée.

T&B : On parle aussi de réaliser d'autres missions avec les données du prélèvement kilométrique, comme le contrôle de certains pans du Mobility Package...

J. Schoups : Techniquement ce serait possible, mais il faudrait d'abord que les trois régions nous en donnent le mandat. Ensuite, il faudra régler une question juridique : la finalité du système actuel est de générer des recettes de péage, pas de procéder à des contrôles. Et il faudrait évidemment mettre tout cela en ordre avec le règlement GDPR.

CLAUDE YVENS

APPLIQUER LE PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE À D'AUTRES VÉHICULES ?

La question revient régulièrement au centre de l'actualité, mais selon Johan Schoups, si c'est techniquement possible, il faudrait d'abord analyser si le jeu en vaut la chandelle sur le plan financier, puisqu'il y aurait beaucoup plus de véhicules soumis au prélèvement mais avec des tarifs probablement inférieurs.

« Les Régions devront se mettre autour de la table dès le début de la prochaine législature. »

Transports Esser & Lennertz

Transition, inondations... mais le succès continue !

Cette fois, c'est une "jeune histoire que nous vous racontons. L'histoire d'un rêve, celui de Georges Esser, qui en 1999 à l'âge de 45 ans, décide de lancer sa propre entreprise, avec comme associé Freddy Lennertz. Un rêve qui aurait pu se briser sur deux dates funestes.

Compétence professionnelle en transport et en négoce, voilà déjà ce qui différencie l'entreprise Esser & Lennertz de Limbourg. Car dès le départ, après un premier ensemble tracteur et semi-remorque tribenne et l'arrivée d'un deuxième véhicule, la société ne gère pas seulement du transport mais s'établit comme négociant en sables et matériaux.

16 DÉCEMBRE 2010

Très vite, l'entreprise a grandi de manière saine et régulière, dans un secteur qui n'est pas évident tous les jours. Tous les deux ans, un nouveau véhicule s'ajouter à la flotte, et tout se passe pour le mieux jusqu'au 16 décembre 2010. Ce jour-là, Georges Esser perd la vie au volant de son camion, foudroyé par une crise cardiaque. Son fils Bruno aidait déjà son père depuis 2006 en matière administrative et financière, tout en ayant acquis également les différentes compétences professionnelles. Après ce choc, et en faisant honneur au fondateur, le duo Bruno Esser / Freddy Lennertz a continué l'aventure, toujours avec la même rigueur et le même sérieux... et en ajoutant toujours un nouvel ensemble tous les deux ans.



Georges Esser se lance dans le transport à 45 ans. Il acquiert son premier Actros 1840 et sa semi-remorque Langendorf tribenne.

15 JUILLET 2021

En 2021, l'entreprise compte 10 tracteurs et 11 semi-remorques. Mais dans la nuit du 14 au 15 juillet, la crue exceptionnelle de la Vesdre crée des inondations d'une ampleur jamais vue. Le site de l'entreprise, situé le long de la rivière, est totalement inondé, emportant ainsi 8 ensembles sur 10. Si les semi-remorques sont réparables et vite remises sur roues, il faut d'urgence trouver des véhicules et servir les clients dans les jours qui viennent. Grâce à l'appui des deux concessionnaires (Mercedes et Volvo), des véhicules de remplacement sont fournis dans l'attente de huit nouveaux (4 Mercedes 2151 et 4 Volvo FH500), qui mettront de nombreux mois à arriver (suite au Covid et au manque de composants).

Ce n'est qu'en avril 2022 que tout le parc est à nouveau to-

talement en ordre de marche. Mais l'histoire continue !

Les clients ont tous été servis dans les temps. Il reste à finaliser les travaux au bâtiment principal et au parking, car après les retards des assureurs, encore faut-il trouver les corps de métier !

Esser & Lennertz vient aussi d'acquérir une semi-remorque plateau avec ridelles et grue mobile pour le transport de matériaux. Sa clientèle est centrée en province de Liège, essentiellement dans l'arrondissement de Verviers et alentours. Ah oui, un onzième tracteur devrait rejoindre la société l'année prochaine !

JEAN-MARIE BECKER

(Cette rubrique est animée par Jean-Paul Cammaerts, Walter Ceulemans, Claude Chabeau, Lode Goossens et Jean-Marie Becker)



C'est au volant de ce Scania G440 que le fondateur Georges Esser est décédé, victime d'un arrêt cardiaque.



En 2015, le look est nettement amélioré. C'est aussi l'arrivée de la première benne Stas.



Ce bel ensemble charge du sable dans une carrière en Allemagne, à 60 kilomètres de la frontière belge.

Les dirigeants actuels : Bruno Esser et Freddy Lennertz.



Le vendredi soir, les dix véhicules (cinq Mercedes 2151 et cinq Volvo FH5-500, avec les bennes Langendorf, Kempf, Stas et Meierling) sont rangés impeccablement après avoir été lavés à fond.

Très peu de sous-traitance

Le vainqueur du Truck Fleet-Owner of the Year 2023 représente un cas typique d'internalisation : les deux filiales Rendac et Rendac Udes sont actives dans une niche tellement spécifique qu'il serait difficile de confier leurs tâches de collecte à des sociétés tierces.



Le Logistics Manager Frank Rebandt pose fièrement avec son trophée Truck Fleet-Owner of the Year 2023.

Rendac est un nom bien connu depuis des années et, bien que le nom de la société apparaisse toujours sur le flanc des camions, le lien avec la maison-mère Darling Ingredients est de plus en plus mis en évidence. Darling Ingredients est une multinationale américaine dont la raison d'être est la valorisation de déchets. Le groupe est fortement présent en Belgique depuis le rachat de Vion Ingredients (dont faisait partie Rendac, en janvier 2014), LIPA (en octobre 2020) et de Groep Op de Beeck (en février 2022).

UNE ACTIVITÉ RÉGIONALISÉE

« En Belgique, nous transportons environ 200.000 tonnes de déchets d'origine animale par an », explique Frank Rebandt, Logistics Manager. « En ce qui concerne la collecte des cadavres, nous travaillons directe-

ment pour les régions, avec des contrats-cadres d'une durée de trois ans en général. Bruxelles étant rattaché dans ce domaine à la Flandre, nous avons donc une société en Flandre (à Denderleeuw) et une en Wallonie (Rendac Udes à Ciney). »

Si les délais d'exécution sont toujours les mêmes (Rendac dispose de 48 heures entre l'appel et la collecte), les exigences de traçabilité sont devenues de plus en plus strictes, puisque les autorités ont un accès direct au Track & Trace de la société, jusqu'au moment où l'animal mort est réceptionné en usine.

Il s'agit d'un marché de niche, mais où les volumes sont en baisse structurelle, comme l'explique Frank Rebandt : « Le cheptel est en baisse, et le groupe cherche donc à se spécialiser davantage. C'est ainsi que nous diversifions nos productions et

que nous produisons désormais de l'énergie verte par fermentation. A l'échelle mondiale, Darling Ingredients fournit ainsi 1,8 millions de tonnes par an pour produire des biocarburants. »

UNE FLOTTE SUIVIE AU CORDEAU

La logistique est directement représentée au niveau du comité de direction. Frank Rebandt est donc responsable sur le plan opérationnel et financier pour la bonne exécution des collectes et des transports jusqu'aux usines. Il dispose pour ce faire de 105 poids lourds de différents types et d'une équipe chargée de la planification et de l'entretien de la flotte.

« Pour notre core-business, nous ne faisons appel qu'à nos propres chauffeurs, explique-t-il. Pour certaines fractions de déchets, il n'y a que certaines tâches ne né-

cessitant pas de connaissances spécifiques que nous sous-traitons. Nous travaillons dans ce cas avec un pool réduit de transporteurs à qui nous proposons des contrats d'un an et que nous payons correctement. »

La flotte belge de Rendac est en croissance : 7 nouveaux camions équipés de grues sont prévus pour l'été, ainsi que quatre nouvelles semi-remorques. Ce n'est certainement pas un luxe, si l'on tient compte du fait que Rebandt a mis en place une politique de suivi strict des différents paramètres de la flotte, de manière à optimaliser leur durée de vie... et leur coût opérationnel. Depuis deux ans, cette flotte a aussi été largement renouvelée. « Nous avons surtout mis l'accent sur l'ergonomie et la sécurité, mais cela va bien plus loin que l'équipement des véhicules », explique Frank Rebandt. « Nous avons mis en place un programme de suivi et de coaching qui s'appuie sur le système de gestion de flotte de Scania et sur l'expertise de Drivolution. Le principe

« Nous ne pouvons sous-traiter que certaines missions qui ne demandent pas de connaissances spécifiques. »

est davantage basé sur la prévention et la stimulation que sur les sanctions, et après deux ans, nous constatons déjà une baisse sensible du nombre d'accidents et de passages imprévus au garage. »

Dans un secteur pas particulièrement sexy, le recrutement de chauffeurs est un défi permanent. Il est effectué par la division HR, mais selon les critères déterminés par les responsables opérationnels. L'adéquation entre les moyens humains disponibles et les besoins du marché est suivie en permanence de manière à toujours conserver une petite marge d'heures disponibles... mais pas trop.

QUELLES PISTES 'ZÉRO ÉMISSIONS' ?

Dans ce contexte, comment Frank Rebandt voit-il sa flotte évoluer vers la décarbonation totale ? « J'avoue qu'il y a quelques années j'ai été un fervent partisan du CNG/LNG, dit-il. Ce qui s'est passé en 2022 m'a évidemment fait revoir mes priorités à court terme. Dans notre métier, il serait possible d'électrifier une partie du parc, certainement pour les véhicules qui doivent passer en ville, mais les villes elles-mêmes ne nous mettent pas encore la pression en ce sens. Je regarde quand même beaucoup ce qui se passe aux Pays-Bas et en Allemagne et, sur un plan économique, ce serait plus ou moins jouable. Pour les plus longues distances, et je parle ici de la récolte de cadavres dans les fermes par exemple, nous pourrions utiliser du biogaz produit par nos propres usines comme Ecoson, mais je crois surtout au potentiel de l'hydrogène. Pas avant 2030, hélas... »

 CLAUDE YVENS

RENDAC EN BELGIQUE

- **Deux sites d'exploitation :** Denderleeuw et Ciney
- 90 chauffeurs
- 58 porteurs avec grue
- 36 porteurs avec système de chargement Kliko
- 11 tracteurs et 57 semi-remorques



La flotte a été largement renouvelée ces deux dernières années.

Umberto De Pretto (IRU)

Que le meilleur gagne !

Libéral dans l'âme, le secrétaire général de l'IRU (l'organisation qui représente le transport routier au niveau mondial) a un avis très tranché sur le rôle que l'Europe, chaque pays membre et chaque entreprise de transport en particulier doit jouer pour atteindre les objectifs de décarbonisation... mais aussi pour rester compétitive.



L'IRU fête cette année son 75e anniversaire.

Truck & Business : Quelles mesures préconisez-vous pour décarboner le transport de marchandises ?

Umberto De Pretto : On pourrait déjà réduire les émissions d'un tiers en laissant circuler des ensembles modulaires (écocombis, NDLR) du type EMS ou EMS2. Cela fait 20 ans qu'on en parle et la preuve est faite qu'ils sont aussi sûrs que les autres véhicules. Même dans les villes, ils peuvent servir la cause puisqu'on y fait bien rouler des bus modulaires de 25,25 mètres.

COMMENÇONS PAR DES MESURES FACILES...

T&B : Ses adversaires disent que cela va défavoriser le rail...

U. De Pretto : Je l'entends aussi mais quel est l'objectif : favoriser le rail ou décarboner ? Si vous voulez décarboner, laissez les transporteurs utiliser des ensembles modulaires et faites aussi en sorte que les trains de marchandises soient plus longs. Et les différents éléments d'un ensemble modulaire sont compatibles avec le transport multimodal.

T&B : Pensez-vous que l'Europe peut atteindre son objectif 'net zéro' en 2050 ?

U. De Pretto : J'y crois vraiment, à condition que tout le monde s'y mette tout de suite, avec l'EMS, en formant tous les chauffeurs à l'écoconduite... Ca ne résoudra pas tout mais ce sera un premier pas.

T&B : Qu'espérez-vous de la révision de la directive 'poids et mesures' ?

U. De Pretto : Que des camions plus longs soient autorisés à cir-

« Si un pays soutient mieux ses transporteurs tant mieux pour eux... et tant pis pour les autres. C'est un marché libre... »



Umberto De Pretto est un fervent partisan des ensembles modulaire plus longs.

culer dans toute l'Europe. Cela pourrait être réalisé très vite et rester compatible avec le transport combiné. Ensuite, puisque les volumes de marchandises vont continuer à progresser, nous avons besoin de tous les modes, donc aussi du rail. Tous les transporteurs auraient intérêt à compter sur un service ferroviaire rapide et fiable, parce qu'ils pourraient mieux utiliser leurs biens les plus précieux, à savoir les chauffeurs et les camions.

T&B : A quel délai cette révision pourra-t-elle se réaliser ?

U. De Pretto : Ca aurait déjà dû avoir lieu, mais je crains que ça ne prenne des années...

LE 'TOUT BATTERIE'
EST UNE IMPASSE

T&B : Quelle est votre position par rapport aux camions à zéro émissions ?

U. De Pretto : Ceux qui ne veulent que des camions à batterie se trompent parce que les réseaux ne pourront pas suivre. On est passé à un cheveu de cette erreur historique. Misons aussi sur les biocarburants et l'hydrogène et n'oublions pas le diesel. Regardez ce qui se passe en Ukraine : s'il n'y a plus d'électricité, comment transportez-vous les marchandises indispensables sans le diesel ? Donc il faut rendre les véhicules diesel plus propres et je ne pense pas une seule minute qu'il n'y aura plus de diesel en 2050.

T&B : Pourquoi la Commission n'a-t-elle pas été technologiquement neutre dans son approche ?

U. De Pretto : Posez-leur la question...

T&B : Quel devrait être le rôle des gouvernements nationaux pour atteindre la décarbonation ?

U. De Pretto : Dans notre stratégie des trois I, il y a les 'incentives'. Vous pouvez avoir la meilleure technologie disponible et une bonne infrastructure, vous échouez sans incentives. Ce n'est pas une question de primes ou de subsides, mais pensez aux interdictions de circuler la nuit ou le week-end... Un gouvernement pourrait très bien dire aux transporteurs que ces barrières tombent s'ils rouent avec les technologies les plus propres par exemple. De cette manière, les entreprises qui n'utilisent pas

les technologies les plus propres auraient un désavantage concurrentiel.

T&B : Quels sont les pays où les choses se passent comme cela ?

U. De Pretto : Aux Pays-Bas, il y a un véritable dialogue entre les entreprises et le monde politique.

T&B : Si certains pays soutiennent mieux leur secteur du transport, notamment en soutenant l'achat de camions à zéro émissions, cela risque-t-il de créer un jour une distorsion de concurrence ?

U. De Pretto : Oui, et tant pis pour les autres. Si les Pays-Bas soutiennent leur secteur du transport, c'est parce que le transport soutient leur économie et que les Pays-Bas veulent être compétitifs en Europe. Que le meilleur gagne ! C'est un marché libre...



Umberto De Pretto : « La digitalisation est la seule manière de faire tomber les silos dans lesquels chaque mode travaille aujourd'hui. »



T&B : Peut-on dire la même chose en ce qui concerne la digitalisation des procédures ?

U. De Pretto : Bien entendu ! Savez-vous pourquoi la Belgique n'a pas encore rejoint le protocole eCMR ? Moi pas. Mais elle n'est pas la seule, l'Italie ne l'a pas fait non plus ! Un pays du G7 !

Il faut se réveiller : l'eCMR est l'équivalent de la lettre de transport aérien digitale qui existe depuis 30 ans ! Si vous voulez digitaliser le transport de marchandises, aujourd'hui le plus gros problème ce n'est pas de faire bouger une palette ou un conteneur, ce sont les documents.

T&B : Le jour où l'eCMR devient vraiment un standard européen, comment embarquez-vous les petits transporteurs ?

U. De Pretto : Je pense que ce sera plus facile avec les petits transporteurs qu'avec les grands. Dans une PME, il faut avoir une organisation très efficace et l'eCMR rendra leur organisation plus efficace et plus facile. Par exemple, cela pourrait accélérer les délais de paiement. Si vous pouvez leur prouver ça, ils y passeront. Au contraire, les grandes entreprises qui ont des systèmes déjà en place seront peut-être plus réticentes.

T&B : Les grandes entreprises sont aussi parfois un peu réticentes à 'partager' leurs données car elles ont l'impression que leurs clients vont utiliser ces données contre elles...

U. De Pretto : A l'époque où tout le monde utilisait le système TIR, il y avait plus de grandes flottes qu'aujourd'hui. Pourquoi ? Parce que l'IRU était la seule instance à centraliser toutes les données et que nous ne les partagions avec personne. Avec le système T, ce sont les expéditeurs qui sont responsables des garanties du système. En contrôlant les données, ils ont pris le pouvoir et

Quel est votre artiste préféré ?

U. De Pretto : Ma mère, Dolores De Pretto. Elle est incroyablement créative dans ses peintures et ses sculptures.

Pour vous, le succès est...

U. De Pretto : ... d'abord réussir à éduquer les deux enfants et à en faire deux bonnes personnes.

Quel sportif admirez-vous le plus ?

U. De Pretto : J'ai joué au rugby et j'admirer beaucoup plus Jonah Lomu, un homme qui a changé la face de son sport.



L'eCMR est considéré comme la première brique de la digitalisation.

beaucoup de grosses flottes ont commencé à péricliter. Regardez la différence entre les grandes flottes européennes et américaines. En Europe, ce sont les expéditeurs qui grandissent, pas les transporteurs.

COMMENT RETROUVER DES CHAUFFEURS ?

T&B : Parlons de la pénurie de chauffeurs...

U. De Pretto : ... c'est un problème mondial.

T&B : Comment y remédier ?

U. De Pretto : Un véritable changement de mentalité doit avoir lieu rapidement et cela doit se traduire vite en actes. Il n'est pas acceptable que des chauffeurs perdent des heures, voire des jours, à une frontière. Comment allez-vous convaincre des femmes d'entrer dans la profes-

sion dans ces conditions ? Donnez-leur au moins des endroits sûrs et confortables où ils pourront faire leurs pauses.

T&B : Le permis poids lourds est-il trop cher ?

U. De Pretto : Oui. Mais pourquoi dépense-t-on autant d'argent en allocations de chômage et aussi peu à aider des demandeurs d'emploi à passer leur permis poids lourds ? C'est une garantie d'emploi absolue et vous feriez d'une pierre deux coups.

T&B : Est-ce le Mobility Package a rendu la profession plus attractive ?

U. De Pretto : Je ne sais pas, il faudrait leur poser la question. Et l'impact sur les entreprises dépend de qui vous interrogez aussi.

CLAUDE YVENS

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



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
#SimplyMyTruck



Scania P280 PHEV

Un subtil juste milieu



Les acteurs de la distribution urbaine vivent au quotidien de nouvelles contraintes. Que ce soit au niveau pollution, consommation, ou normes de bruit, tout devient nettement plus sévère. Scania y répond avec une gamme électrique, mais aussi avec ce P280 à propulsion hybride.

C'est en 2014 que Scania fut un des premiers constructeurs à développer un système mixte alliant le diesel et l'électricité. Nous en sommes déjà à la quatrième génération. Cette fois, il s'agit d'une cabine P et du moteur DC07 113 de 6,7 litres qui délivre 280 ch à 1900 tr/min et un couple de 1000 Nm entre 1050 tr/min et 1600 tr/min.

LOOK CLASSIQUE

Cabine. Rien ne permet au premier coup d'œil de savoir que le

véhicule est hybride. Les jupes latérales cachent en effet les batteries, le système de refroidissement et le convertisseur de tension, soigneusement protégé contre les collisions. Sur la balance, le système affiche un poids total de 750 kg. Le système est autonome au niveau du refroidissement, mais aussi du chauffage : il maintient une température de 38° en permanence.

La cabine P est idéale en distribution urbaine, puisque deux marches d'accès suffisent pour monter à bord. Le tunnel moteur est bien présent mais permet de déposer les très nombreux documents que l'on utilise en distribution.

La planche de bord mériterait un petit lifting. Les rangements sont suffisants et avec une cabine intermédiaire, on peut faire une sieste sur la petite couchette. Si la dimension des portes ne permet pas de descendre complètement

Notre véhicule de test était un concept typiquement suédois pour les chantiers urbains.

sa vitre, notre véhicule possède une petite lucarne dans la porte passager afin de limiter l'angle mort.

Technique. Avant de partir, il faut toujours faire les pleins de carburant et d'AdBlue. Le cas échéant, il faudra aussi débrancher le câble, puisque le véhicule est du type 'plug-in'. Selon le chargeur, un peu plus de 35 minutes suffisent pour recharger, ce qui est idéal lors d'une coupure ou lors du chargement par exemple. Au centre de la planche de bord se trouve l'écran qui reprend les infos sur le statut de la batterie, le niveau de charge et enfin le kilométrage qui peut encore être parcouru avant la prochaine recharge.

La propulsion électrique GE281 combine deux moteurs et la

Le système hybride est encapsulé derrière l'essieu avant, côté chauffeur.



Les informations relatives aux batteries se retrouvent en partie centrale du tableau de bord.

Cette 4^e génération bénéfice d'une récupération d'énergie ininterrompue au freinage.

BON À SAVOIR

- Quatrième génération hybride de Scania
- Une autonomie de 60 km en tout électrique
- Jusqu'à 40 % de consommation en moins

FICHE TECHNIQUE SCANIA G280 HYBRIDE

- **Moteurs :** Scania DC07 113 280 / GE281
- **Puissance :** 280 ch à 1900 tr/min / 230-290 kW
- **Couple :** 1000 Nm (1050/1600 tr/min) / 2150 Nm
- **MMA :** 27 t
- **Norme :** Euro VI
- **Transmission :** Opticruise
- **Empattement :** 4350 mm
- **Surpoids / diesel :** 750 kg

dernière génération de boîtes de vitesses Opticruise. Elle génère une puissance de 230 kW en continu et 290 kW en pointe, avec un couple maximal de 2100 Nm. C'est bien plus que la version précédente avec ses 130 kW ! La boîte dispose de six vitesses avant mais un engrenage planétaire offre des changements de vitesse sans interruption de couple.

Impressions de conduite. Au démarrage, l'électricité est utilisée en priorité pour disposer immédiatement du couple maximal. Les batteries se chargent et se déchargent pendant la conduite, ce que le chauffeur peut vérifier avec la barre d'état sur le tableau de bord : lorsque les flèches sont bleues et sont dirigées vers la gauche, cela indique que le système charge. Si elles passent ensuite en orange, la charge n'est plus possible. Lorsque l'énergie est consommée, les flèches deviennent vertes et sont dirigées vers la droite. L'autonomie est de 60 kilomètres en tout électrique. A droite sur la planche de bord, des boutons-poussoirs permettent de recharger la batterie rapidement, de rouler exclusivement en électrique ou de mettre la batterie en mode 'économie'.

Agrement de conduite. Le confort auditif est important certes, mais la puissance supplémentaire du moteur électrique contribue également à améliorer

l'expérience de conduite. Ainsi, dans les zones où les arrêts sont fréquents ou les espaces restreints, les changements de vitesse sont plus rapides et la maniabilité du camion accrue.

L'hybridation permet d'économiser jusqu'à 40 % de carburant en ville, mais cela demande une certaine attention de la part du chauffeur : il faut passer en inertie dès que possible, freiner en douceur et de façon constante et profiter de son élan, même si d'autres bonnes habitudes de la conduite économique restent aussi d'application comme l'anticipation.

Cette nouvelle génération bénéficie d'une récupération d'énergie ininterrompue pendant la décélération. Le chauffeur peut en outre s'appuyer sur les fonctions d'assistance auxquelles il est habitué, comme le régulateur de vitesse prédictif ou encore le contrôle de la vitesse en descente.

Consommation. Au terme d'un parcours mixte ville-autoroute, nous avons consommé 45,74 litres (15,40 l/100 km), pour une vitesse moyenne de 78 km/h. C'est mieux que ce qu'avait réalisé le dernier le G320 hybride malgré une cylindrée plus faible... et une superstructure moins aérodynamique. Le progrès est en marche !

Stijn Tielens (MAN Truck & Bus)

Passage de témoin

Marc De Baerdemaeker a laissé à Stijn Tielens le poste de directeur général de MAN Truck & Bus Belgium. Tielens a eu le temps de faire ses armes en Belgique et à l'étranger avant de prendre la tête de toutes les opérations de la marque allemande en Belgique. Il arrive aussi à ce poste à un moment-clé de l'histoire.

Pour reprendre une expression militaire qui est probablement chère à Marc De Baerdemaeker, c'est donc l'heure de la relève de la garde chez MAN. Stijn Tielens a dans son CV une expérience de vente au niveau international et un an et demi au poste de responsable du cluster Benelux à Paris. Les deux hommes se sont prêtés au jeu de l'interview croisée.

EXPÉRIENCE INTERNATIONALE

Truck & Business : Qu'est-ce que cela vous fait de passer le témoin à Stijn Tielens ?

Marc De Baerdemaeker : Cela fait plaisir de pouvoir transmettre une entreprise à quelqu'un à qui vous avez déjà pu faire confiance.

T&B : C'était important d'aller voir ailleurs avant de revenir en Belgique ?

Stijn Tielens : C'est un prérequis pour prétendre à une fonction comme celle de directeur général, mais ça permet aussi d'aller voir chez les autres comment ça se passe, ce que l'on peut améliorer chez soi et aussi ce que l'on fait soi-même mieux qu'ailleurs. C'est un échange de bonnes pratiques qui va dans les deux sens.

M. De Baerdemaeker : C'est très important à l'heure actuelle parce que le monde du camion va connaître une révolution très rapide. La décarbonation et la

digitalisation rendent nécessaire une tout autre manière de recruter et de former son personnel. Le groupe Traton a développé les structures et les méthodes pour réussir ces défis, et Stijn est bien préparé pour cela.

T&B : Le monde était quand même plus simple quand Marc a pris ses fonctions...

S. Tielens : Tout à fait, mais mes dernières expériences au sein de Traton m'y ont bien préparé. Ne prenez que l'importance de bien savoir communiquer. Quand vous devez expliquer à un client pourquoi ses camions seront livrés plus tard que prévu, il vaut mieux comprendre comment fonctionne l'usine qui les fabrique. Nous devons aussi embarquer une nouvelle génération de collaborateurs qui a une autre vision de l'équilibre entre le travail et la vie privée. Et nous devons évidemment aider nos clients à prendre les bonnes décisions d'achat avec les nouvelles technologies qui arrivent.

STIMULER LE RÉSEAU PRIVÉ

T&B : Ces défis concernent aussi le réseau...

S. Tielens : Bien entendu. Notre réseau est une des raisons qui expliquent nos succès. Tant nos propres filiales que nos concessionnaires indépendants sont super motivés mais eux aussi

doivent investir dans le futur, trouver de nouveaux collaborateurs. Heureusement ils sont tous très rentables.

T&B : Quels seront vos axes d'action dans ce domaine ?

S. Tielens : Les propulsions alternatives vont changer beaucoup de choses. Nous avons lancé une division e-services au niveau de l'importateur et le but est d'avoir au moins un spécialiste e-services dans chaque site MAN. Pour l'instant, nous stimulons notre réseau à prendre le train



Stijn Tielens : « Notre réseau est une des clés de notre succès, mais il va devoir investir dans les nouvelles technologies. »



Les ventes de camions MAN électriques devraient décoller en 2024.

« Pour l'instant, c'est à l'étranger que nos propres clients investissent dans des camions électriques. »



Marc De Baerdemaeker regrette l'inaction des autorités en Belgique.

en marche car c'est toute notre organisation qui doit être prête pour le boom de l'électrique.

M. De Baerdemaeker : Au-delà des aspects liés à la formation et à l'expertise, les concessionnaires devront évidemment investir, par exemple dans des chargeurs rapides. Cela représente un budget certain, et ceux qui ne voudront pas ou ne pourront pas y faire face, même si leurs états de service sont excellents, nous poseront un problème. Et l'organisation MAN ne pourra pas se le permettre.

S. Tielens : La vraie deadline, c'est 2030. Aujourd'hui, les nouvelles technologies sont disponibles, mais les clients se posent encore beaucoup de questions sur le modèle TCO et sur la disponibilité de l'infrastructure de recharge.

LA MARCHÉ EN AVANT DE L'ÉLECTRIFICATION

T&B : D'ici là, encore faut-il que les sociétés belges soient encouragées à investir dans ces nouvelles technologies...

S. Tielens : Absolument. Certains de nos clients sont aussi implantés à l'étranger et c'est pour le moment là-bas qu'ils investissent parce que la Belgique est à la traîne.

M. De Baerdemaeker : Je ne comprends pas pourquoi les autorités ne soutiennent pas davan-

te les PME dans leurs efforts de décarbonation. Ce sont pourtant ces PME qui génèrent le plus de recettes pour l'état... Il faut que la question de l'infrastructure et de disponibilité de l'électricité soit réglée avant que le marché ne se mette à acheter massivement des camions électriques.

T&B : Y aura-t-il des transporteurs qui ne pourront pas s'électrifier parce qu'ils n'auront pas assez d'électricité sur place ?

M. De Baerdemaeker : En théorie oui, mais dans la pratique il y aura toujours des solutions.

T&B : Combien de camions électriques voulez-vous vendre cette année ?

S. Tielens : En Europe, l'objectif est fixé à 200 unités pour 2024, dont une dizaine en Belgique. Nous aurons bientôt l'e-truck basé sur le TGX et un nouvel eTGM en 6x2, plus flexible donc avec jusqu'à six packs de batteries.

QUID DES ALTERNATIVES ?

T&B : MAN va aussi développer des camions à hydrogène. Quelle place leur voyez-vous jouer ?

M. De Baerdemaeker : Le groupe Volkswagen a d'abord misé sur la technologie des batteries. En ce qui concerne l'hydrogène, la question est de savoir combien il



y en aura et quelles industries en auront besoin. Combien en restera-t-il pour la mobilité ?

S. Tielens : En 2030, nous pourrons déjà résoudre pas mal de cas avec les batteries. D'ici là, l'hydrogène doit encore résoudre pas mal de problèmes sur le plan de l'efficacité énergétique.

M. De Baerdemaeker : N'oublions pas non plus le potentiel que représentent les carburants synthétiques... J'y crois beaucoup !

T&B : Plus qu'au HVO ?

M. De Baerdemaeker : Le HVO est trop cher.

S. Tielens : Il y a aussi le B100, qui est fort soutenu en France et qu'un de nos clients, Mervielde, teste pour le moment afin de voir si cela a un impact sur les intervalles d'entretien, mais en Belgique, les autorités ne s'y intéressent pas du tout.

T&B : Croyez-vous à l'arrivée de véhicules entièrement autonomes ?

S. Tielens : Nous sommes aujourd'hui à la limite de ce que la technologie peut réaliser en fonction de l'infrastructure existante. Nous testons des solutions autonomes en environnement fermé, mais je suis certain que nous aurons encore besoin de bons chauffeurs pendant longtemps !

M. De Baerdemaeker : Ce serait quand même tout à fait réalisable de créer une infrastructure permettant la circulation de camions autonomes entre les ports d'Anvers et de Zeebruges par exemple.

T&B : Mais le camion devra rester un outil de travail attractif pour le chauffeur à l'avenir...

S. Tielens : Tout à fait. Le camion n'est pas près de devenir une commodité.

Quel est le dernier livre que vous avez lu ?

S. Tielens : « De Meeste Mensen Deugen » de Rutger Bregman. J'y ai appris beaucoup sur les raisons qui font que les êtres humains font les choses bien ou mal.

M. De Baerdemaeker : Moi c'est un livre sur le 18e siècle. Je suis un grand amateur d'histoire moderne et je suis fasciné par la rapidité des changements à cette époque.

Pour qui avez-vous le plus d'admiration dans le monde économique ?

S. Tielens : Steve Jobs. Il a réellement réussi à changer le monde ! Je ne retrouve pas ça chez un Elon Musk par exemple.

M. De Baerdemaeker : Rudolf Diesel reste une grande source d'inspiration. Il a développé toute une industrie, à contre-courant des croyances de l'époque.

Nous testons des solutions autonomes en environnement fermé, mais je suis certain que nous aurons encore besoin de bons chauffeurs pendant longtemps !



Stijn Tielens a travaillé avec son prédécesseur dès 2011 : il a donc pu largement se préparer à ses nouvelles responsabilités.

CLAUDE YVENS

Daimler Truck sillonne l'Europe avec ses camions électriques

Trois eActros couvrent 3.700 km



Daimler Truck a traversé cinq pays européens avec trois porteurs électriques de distribution afin de familiariser les clients à ses solutions d'e-mobilité. La caravane est partie de l'usine Mercedes-Benz à Wörth pour rallier l'Italie par l'Autriche, avant de rejoindre la Belgique et les Pays-Bas via l'Allemagne. Au total, les trois eActros ont parcouru 3.700 kilomètres.

Peter Brock - CEO de Daimler Truck Belux.

Dans notre pays, le convoi s'est arrêté au Droneport de Saint-Trond où les clients ont pu non seulement découvrir les nouveaux Actros et Econic électriques pendant deux jours, mais aussi faire le point de la situation au niveau juridique et pratique. Si, pour beaucoup, la transition électrique ne semble pas encore être pour tout de suite, Daimler Truck a d'ores et déjà élaboré un plan ambitieux pour l'avenir. Objectif : faire en sorte que d'ici 2030, 60 % de tous les poids lourds vendus soient ou bien électriques ou bien propulsés par une pile à combustible. Une part qui devrait passer à 100 % à l'horizon 2039. Aucun camion de la marque ne devrait plus être équipé d'un moteur à combustion d'ici 2050.

RENTABLE

Peter Brock, CEO de Daimler Truck Belux : « Tout le monde a perçu, ici à Saint-Trond, le confort du poids lourd électrique, son silence et ses accélérations. Mais pour rentabiliser le transport électrique, le TCO doit être intéressant pour le transporteur, il doit y avoir une infrastructure de recharge suffisante et notre réseau doit être en mesure de fournir suffisamment d'électricité. »

Le Mercedes-Benz eActros électrique à batterie pour la distribution lourde est produit par l'usine de Wörth depuis 2021. Son groupe motopropulseur se compose d'un essieu électrique rigide avec deux

moteurs électriques intégrés et une transmission à deux vitesses. Les deux moteurs refroidis par liquide fournissent une puissance continue de 330 kW et une puissance de pointe de 400 kW. L'énergie électrique récupérée par le freinage est restituée aux batteries de l'eActros et est ensuite à nouveau disponible pour alimenter le véhicule. L'eActros 300 dispose de trois blocs de batteries, l'eActros 400 en a quatre, ce qui lui confère une autonomie allant jusqu'à 400 kilomètres. Un tracteur eActros 300 est également attendu pour l'automne.

Ceci n'est pas une semi-remorque. Cela représente 2.578 arbres par an

Construits avec une qualité exceptionnelle et une longue durée de vie, les twidecks Van Eck sont le moyen de transport de marchandises le plus efficace pour vous et pour l'environnement.

Contactez-nous dès maintenant pour savoir comment vous pouvez rentabiliser votre investissement en un an et comment vous pouvez minimiser votre coût total de possession tout en réduisant vos émissions de carbone.



Van Eck Trailers B.V.
Oude Waag 24 4153 BV Beed
The Netherlands

+31 (0) 345 686 100

info@vanecktrailers.com
www.vanecktrailers.com



LA COMBINAISON LA PLUS LÉGÈRE ET LA PLUS ROBUSTE EN TRANSPORT INTERMODAL



Kässbohrer France SAS

ZI de L'Abbaye 45 Rue Louis Breguet 38780 Pont-Eveque, France T 0033 9 63 54 47 12
Younous Azaoui T (+33) 6 79 87 10 91 - E younous.azaoui@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com | #dasistkaessbohrer

Kässbohrer



Enginuity since 1893

30 ans de camion / comparatif de générations



Ce n'était pas mieux avant !

A quoi ressemblait la vie quotidienne d'un chauffeur de poids lourds en 1994, quand le premier Transporteur de l'Année a été élu ? Pour le savoir, comparons un camion typique de l'époque avec son successeur dans la gamme du même constructeur. Place donc à un Iveco 190.48 Turbostar et à un Iveco S WAY 480.

PIERRE-YVES BERNARD

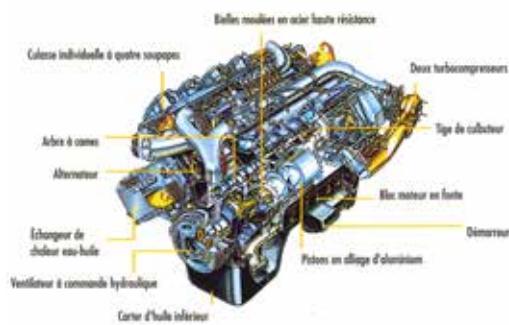


Présenté en 1984 le Turbostar s'est rapidement imposé comme cheval de bataille d'Iveco au niveau des longues distances. En mars 1989, au salon de Turin, une nouvelle version fait son apparition : de 420 ch, la puissance passe à 480 ch grâce à une suralimentation inter-refroidie.

La base reste la même, à savoir un moteur V8 de 17,174 l de cylindrée, ce que personne d'autre ne produit en Europe.

L'Iveco S-Way arrive sur le marché en juillet 2019 en remplacement du Stralis qui avait tout de même régné pendant 17 ans ! Fort d'une toute nouvelle cabine, il se repositionne ainsi idéalement en regard des concurrents car il présentait clairement des lacunes au niveau qualité des matériaux et de certaines finitions. Le succès est immédiat et son nouveau look via une calandre positivement agressive n'y est pas pour rien.





Le **Turbostar 190.48** est équipé d'un moteur V8 qui a un poids de 1400 kg à sec. Il avait pour principale caractéristique un couple couple très élevé à l'époque de 2050 Nm. Pour faire passer cela aux roues, le client avait le choix entre une boîte Eaton-Fuller RT15613 B à 13 rapports à enclenchement rapide et la ZF Ecosplit à 16 rapports synchronisés. L'injection est assurée par une pompe Bosch RP 25 d'une pression maxi de plus de 1000 bar et des injecteurs à huit trous, alors que la norme à l'époque était de cinq trous. On note la présence d'un frein moteur du type 'papillon sur échappement', qui fait du bruit mais n'est pas d'une grande efficacité. Il permet en outre de couper le moteur. Un ABS est aussi disponible en option.

- **Norme :** Euro 0
- **Cylindrée :** 17,174 l
- **Puissance :** 476 ch à 1900 tr/min
- **Couple :** 2050 Nm dès 1100 tr/min
- **Consommation :** 39 l/100 km

Le **S-Way 480** est équipé du moteur Cursor 11, qui développe aussi 420 et 460 ch. La valeur de couple est de 2300 Nm, sur une plage allant de 970 tr/min à 1465 tr/min. La transmission passe par une boîte robotisée Hi-Tronix à 12 rapports avec embrayage électronique. En complément du frein moteur, il peut recevoir un ralentisseur hydraulique qui offre une puissance de retenue de 500 kW (680 ch). La version Euro 6/E utilise une solution 'maison' appelée HI-SCR, en combinaison avec un système EGR Intelligent qui recycle une petite quantité de gaz d'échappement (8 %) pour permettre un début d'injection anticipé, ce qui réduit la consommation de carburant, tout en maintenant le 97 % de conversion des NOx au pot d'échappement.

- **Norme :** Euro 6/E
- **Cylindrée :** 11,1 l
- **Puissance :** 480 ch à 1550 tr/min
- **Couple :** 2300 Nm dès 970 tr/min
- **Consommation :** 28,15 l/100 km

EVOLUTION DES RÉTROVISEURS

Pas encore de rétroviseur d'angle mort sur le Turbostar !



Le S-Way n'a pas encore de caméras à la place des rétroviseurs.



POSTE DE CONDUITE



A l'intérieur du **Turbostar 190.48**, ce sont des tons gris, beige et marron qui dominent. La planche de bord est divisée en un tachymètre / tachygraphe, un compte-tours et une batterie de six cadrans. Les sièges sont suspendus hydrauliquement mais fort avancés, et la position de conduite est caractéristique avec un volant presque horizontal. Le Turbostar est généralement au niveau des éléments de série : feux anti-brouillard, phares longue portée dans le spoiler, vitres électriques de part et d'autre, une penderie à vêtements, des rétroviseurs électriques et chauffants et même un petit coffre-fort. En option, il y avait aussi les sièges chauffants ou encore une table de cuisson ! Les rangements à portée de mains ne sont pas pléthoriques. Le tunnel moteur est bien présent : 84 cm de large au niveau des pieds et 92 au niveau des sièges.

- **Marches d'accès** : 2
- **Hauteur libre** : 1700 mm
- **Direction non assistée**

Le **S-Way** a une toute nouvelle cabine, plus grande et plus qualitative avec une hauteur intérieure de 2150 mm, du tunnel moteur (haut de 95 mm) au toit. Cette cabine propose au chauffeur de très bonnes conditions de vie et un environnement spacieux. Trois marches sont à gravir pour prendre place au poste de conduite qui dispose d'un volant asymétrique, d'une clé électronique à insérer dans la planche de bord ou encore des commandes de boîte au travers de 3 boutons. Devant le chauffeur prennent place des cadrans de conception classique mais toujours très colorés. Le réglage du volant se fait via une pression du pied sur le bouton placé sur le sol devant le siège.

- **Marches d'accès** : 3
- **Hauteur libre** : 2150 mm
- **Direction assistée**

C'ÉTAIT COMME ÇA EN 1994 !



C'EST COMME ÇA EN 2023 !



2004

2005

2006

2007

2008

POUR LE REPOS DU CHAUFFEUR



Le **Turbostar** avait déjà droit à deux couchettes. Certes, la largeur de 60 cm n'est pas terrible et il faut aussi se contenter de l'épaisseur plus que modeste des matelas. Pas évident non plus de se déplacer intra cabine, surtout dans la partie centrale avec le tunnel moteur. Les rangements restent limités : pas de coffre derrière les sièges ni même en-dessous de la couchette du bas. Les espaces au-dessus du pare-brise sont quasi inexistant et ils ne se ferment pas. Ce sont des élastiques dans un tissu qui font le job !

Rien de comparable avec le **S-Way**, qui dispose de deux coffres extérieurs de chaque côté du véhicule, d'espaces supplémentaires sous le lit du bas, de grandes et généreuses armoires au-dessus du pare-brise, soit un volume cumulé de plusieurs centaines de litres. Au niveau agrément de vie à bord, citons encore le siège passager pivotant qui dispose aussi d'une utile tablette escamotable dans la planche de bord. Quant aux couchettes, elles se rapprochent presque d'un vrai lit (qualité du matelas, dimensions, réglages...), tandis que se déplacer dans la cabine est devenu beaucoup plus simple.



C'ÉTAIT COMME ÇA EN 1994 !



Les manettes de réglage du siège du chauffeur.

C'EST COMME ÇA EN 2023 !



Des centaines de litres de rangements disponibles !

Le marché du poids lourd de 1994 à 2023

Que de changements !



En 1993, Scania était leader en tracteurs.

A quoi ressemblait le marché belge du poids lourd en 1993/1994, quand le premier Transporteur de l'Année a été nommé ? Nous nous sommes plongés dans nos archives et dans celles de la Febiac, et le résultat est plutôt surprenant.

haussier s'est poursuivi jusqu'en 2001 où la barre des 12.000 véhicules a presque été franchie. Nouveau coup d'arrêt en 2002 après le crash boursier, suivi d'un nouveau cycle porteur jusqu'en 2008 où la barre des 12.000 unités a cette fois été franchie.

Plus fraîche dans nos mémoires, la crise financière de 2008 et la fausse relance de 2011 ont durablement fait replonger le marché belge autour des 8000 unités, avant de connaître une nouvelle hausse jusqu'en 2019.

Qui sait si le cycle ne se serait pas poursuivi une année de plus si le Covid n'était pas venu brouiller les cartes ? En tout cas, la chute des immatriculations a été brutale, plus brutale même qu'en 2009. Le marché belge est ensuite reparti à la hausse et 2023 devrait se clôturer par une nouvelle progression des immatriculations, le chiffre de 10.000 restant un objectif réaliste puisque les premiers mois de l'année sont en progression de plus de 20 %.

Premier constat : le nombre total d'immatriculations de nouveaux poids lourds neufs a fortement progressé en trente ans, à mesure que le transport routier a vu ses volumes progresser. Il est vrai que notre année de référence avait été marquée par une importante récession économique (causée en partie par - déjà - l'explosion de bulles spéculatives sur le marché immobilier).

TROIS GRANDS CYCLES ET UN ACCIDENT

En 1993, le marché belge a donc absorbé 6594 poids lourds neufs. Ce chiffre a ensuite franchi un palier important en 1995 et ce cycle

Autre constat intéressant : en 1993, la proportion des tracteurs dans le total était particulièrement faible. C'est une constante des années de crise, puisque l'on retrouve ce phénomène en 2009/2010 et en 2020. Les chiffres de 2006 s'expliquent différemment car ils étaient dus à l'arrivée du tachygraphe digital.

Jusqu'en 2008, les porteurs et les tracteurs prenaient à leur compte à peu près la moitié du marché. Depuis 2011 (et à l'exception de 2020, voir plus haut), ce sont les tracteurs qui dominent clairement, ce qui est un bon indice du dynamisme du transport routier pour compte de tiers. La proportion est aujourd'hui de 61/39 en leur faveur.

DE LA FIN DES OUTSIDERS... À LEUR RETOUR

Du côté des marques, il faut se rappeler qu'en 1993 on immatriculait encore pas mal de camions en dehors des 'Big 7'. Steyr venait

de quitter le marché des tracteurs mais vendait encore une trentaine de porteurs par an, le dernier tracteur Pegaso venait d'être immatriculé, tout comme trois Sisu finlandais, deux Tatra, un Bedford, un Foden et... 12 Barreiros, ces camions espagnols d'origine Dodge. Les constructeurs japonais occupaient encore une position enviable en porteurs, puisque Mitsubishi, Nissan et Toyota captaient 16 % du segment de 3,5 à 8 tonnes par exemple. Tout cela a disparu par la suite puisque le marché belge s'est concentré sur sept marques jusqu'à l'arrivée de Ford Trucks.

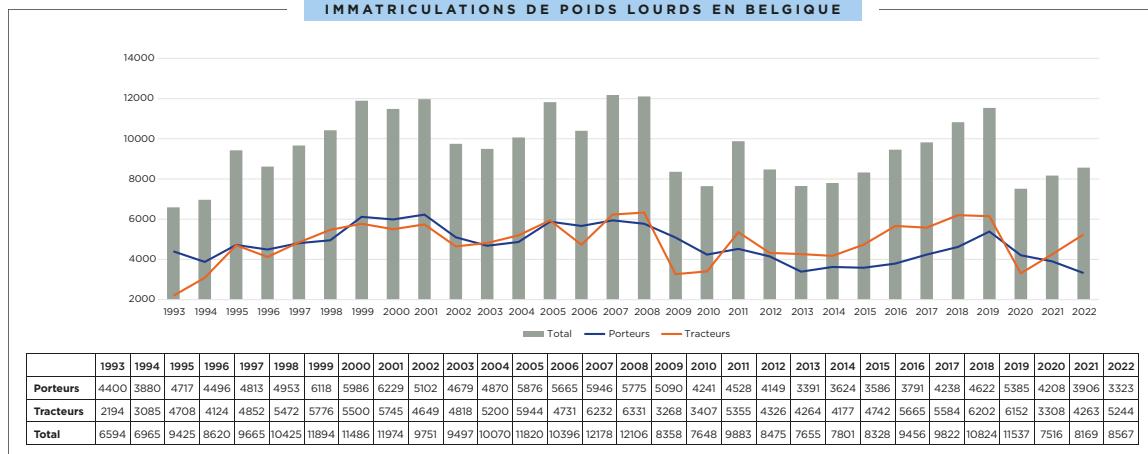
Du côté des grandes marques, les trente dernières années ont été marquées par le recul de Mercedes-Benz dont la part de marché était supérieure à 20 % dans tous les segments du marché, et de Scania qui était à l'époque le leader incontesté du marché des tracteurs. Les plus grosses progressions sont à mettre à l'actif de DAF en tracteurs, de MAN en porteurs et de Volvo Trucks dans les deux segments.

L'arrivée de nouveaux constructeurs va-t-elle bouleverser le paysage dans les trente années à venir ? Les paris sont ouverts !

CLAUDE YVENS



Beaucoup de noms disparus depuis 1993... y compris du côté des constructeurs. Qui se souvient encore des camions Steyr importés par Hocké ?



Source : Febiac

PARTS DE MARCHÉ 1993/2023

PORTEURS		TRACTEURS			
Marque	1993	2023	Marque	1993	2023
Barreiros	0,2%	-	DAF	13,6%	25,7%
DAF	11,4%	14,0%	Ford Trucks	-	3,5%
Ford / Ford Trucks	-	1,8%	Iveco	8,8%	6,6%
Iveco	10,0%	12,2%	MAN	10,8%	11,9%
MAN	7,0%	16,7%	Mercedes	19,4%	13,5%
MAN-VW	1,5%	-	Renault Trucks	7,2%	6,0%
Mercedes	30,6%	19,9%	Scania	20,2%	11,1%
Mitsubishi > Fuso	0,6%	0,6%	Volvo Trucks	19,3%	21,8%
Nissan	2,0%	-			
Renault Trucks	9,3%	7,2%			
Scania	6,9%	6,1%			
Steyr	0,7%	-			
Volkswagen	1,1%	0,0%			
Volvo	14,1%	19,6%			

Source : Febiac (avec un remerciement tout particulier à Michel Martens !)

Filip Van De Veire (Transport Michiels)

« Moins il faut encoder, mieux c'est »

Filip Van De Veire est Head of ICT & Optimisations depuis six ans pour Transport Michiels. Comment perçoit-il son domaine de compétence ? Et quels changements aimeraient-il y apporter ?



Filip Van De Veire nous parle de sa collaboration avec Boni Michiels, fondateur et directeur de Transport Michiels. « Il cherchait un soutien et j'essaie de le lui apporter », explique Filip Van De Veire.

TROIS NIVEAUX

Afin d'améliorer les processus au sein de l'entreprise, le responsable ICT intervient à trois niveaux : la connexion des logiciels, la cohérence des données et leur qualité. « Nous utilisions beaucoup de systèmes au début, mais ils n'étaient pas nécessairement liés. C'était donc un premier défi. Personne, en effet, ne veut entrer les données à quatre endroits différents à chaque fois. »

« Une fois que cela est résolu, des problèmes apparaissent si les champs sont remplis de différentes manières. Nous travaillons constamment sur cette prise de conscience. Nous constatons un progrès, mais c'est un processus très lent. »

Concernant la qualité des données, F. Van De Veire dépend encore largement de ses collègues.

« Moins il faut encoder, mieux c'est. Parce qu'on ne vérifie pas toujours si tout est correct. L'intervention manuelle entraîne par essence des erreurs et des informations incomplètes. »

DRIVER COCKPIT 2.0

F. Van De Veire ne se concentre pas uniquement sur les tâches des employés de bureau, mais aussi sur ce qui se passe sur la route. Les données envoyées par les chauffeurs ne sont pas toujours fiables. « Nous sommes en train de définir notre Driver Cockpit 2.0 », explique F. Van De Veire. « Nous voulons automatiser au maximum la collecte de données plutôt que de laisser le chauffeur pousser sur des boutons. » La communication avec le chauffeur se fait encore en grande partie par SMS, alors que les poids lourds sont équipés d'ordinateurs de bord. Comment cela se fait-il ? F. Van De Veire : « Nous avons différents planificateurs et ils ont chacun leur

propre façon d'utiliser leurs outils. » Dans un champ de référence pour le déchargement, tel planificateur mettra tel type d'informations tandis que tel autre encoderait autre chose. Un chauffeur ne conduit pas toujours pour le même groupe de planification et les informations sont donc souvent affichées différemment. Cela crée de la confusion. « Il faut qu'au départ les gens encodent les choses correctement », conclut F. Van De Veire.

LEON GOYVAERTS

ÉVÉNEMENT DASHDOC

Cet entretien a eu lieu au siège anversois de Dashdoc, fournisseur de TMS. La société française a célébré son premier anniversaire dans la ville scaldéenne et a organisé une réunion au début du mois de mai où Filip Van De Veire a fait une présentation.

VECTO pour le matériel tracté

Le secteur sous la menace !



Les éléments aérodynamiques peuvent être intéressants, mais uniquement dans le transport longue distance.

Dès 2024, les constructeurs de véhicules tractés devront aussi digérer VECTO. VECTO signifie Vehicle Energy Consumption Calculation Tool et a été introduit par l'Union Européenne afin de développer un processus de simulation comparable pour calculer la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

l'avenir, les constructeurs devront donc fournir tous leurs véhicules avec un certificat CO₂.

COMPLEXE, ET TOUJOURS PLUS CHER

« C'est à nouveau le consommateur final qui sera le dupe de cette mesure », déclare Hans Philips de Krone. « Parce que, ne vous y trompez pas, VECTO aura un impact significatif sur le prix. Les transporteurs devront répercuter ces surcoûts sur leurs clients et, en fin de compte, les prix du transport augmenteront, tout comme le produit lui-même. Cette législation présente encore trop de lacunes. Prenez les accessoires aérodynamiques, par exemple. Chez Krone, nous testons depuis des années des spoilers arrière, entre autres, mais ceux-ci ne sont utiles que pour le transport longue distance, pas pour la distribution. Donc, ces véhicules de distribution sont évalués négativement. » Heinz Fust (Head of Depart-

ment Homologation - Commercial Vehicles Krone), ajoute : « VECTO aura un impact énorme sur l'industrie européenne des (semi-)remorques et comportera de grands risques. Les résultats du calcul VECTO concernent les émissions de CO₂ d'un véhicule tracté pour trois cycles de conduite différents. Ces résultats devront également correspondre aux objectifs de l'UE en matière d'émissions de CO₂.

Le défi pour l'industrie des (semi-)remorques est de réduire les émissions de CO₂ de 15 % d'ici 2030. Mais pour le moment, VECTO n'offre qu'un potentiel limité pour le matériel tracté. Une réduction des émissions de 15 % n'est donc pas possible pour une (semi-)remorque. Si un constructeur n'atteint pas l'objectif visé, il faudra payer une amende de 4.250 € par gr de CO₂ et par véhicule. Un gramme de trop par rapport à la cible entraînera donc une amende de 150 millions pour

Avec la nouvelle méthode, la Commission entend donner une représentation réelle des émissions de CO₂. Sur cette base, les transporteurs pourront choisir la solution la plus respectueuse de l'environnement et les chargeurs déterminer quelle entreprise de transport dispose de la flotte la plus écologique. Ça, c'est pour la théorie. Dès 2024, un certificat dit VECTO Trailer CO₂ devra être inclus dans le 'dossier d'information client' pour certains types de (semi-)remorques (voir cadre). A



Les pneus et les essieux relevables sont un autre moyen de réduire les émissions de CO₂.

une production de 35.000 unités. Conformément aux résultats initiaux de VECTO, un écart de 4 gr de CO₂ est à prévoir, ce qui signifierait une amende de 600 millions €. En d'autres termes, le destin de chaque constructeur de (semi-)remorque ne tiendra qu'à un fil. Mais ce n'est pas seulement le constructeur qui sera touché. Une réduction de CO₂ d'environ 7 % fera grimper le prix d'une (semi-)remorque de 10.000 €. Avec cette réglementation CO₂, tous les véhicules tractés, mais aussi le transport et donc toutes les marchandises transportées deviendront plus chers.

Les transporteurs devront réviser leurs paramètres d'achat et inévitablement payer plus cher pour la (semi-)remorque ou l'équipement supplémentaire... pour payer l'amende du constructeur. »
 « Les possibilités de réduire ces valeurs simulées sont limitées,

car les clients en logistique ont toujours besoin de longueur, de charge utile et d'espace de chargement pour leur transport », souligne Christ Van Damme d'A&D Trucks & Trailers. « Tous les paramètres inclus dans ce calcul, tels que le poids, la direction, le levage, etc., n'ont qu'une influence limitée sur les valeurs simulées, à l'exception des profils de pneus. Des éléments aérodynamiques et certains systèmes supplémentaires peuvent avoir, d'un point de vue légal, un impact significatif. Par exemple, il peut y avoir une évolution vers des pneus avec un profil de consommation de carburant très faible et une durée de vie limitée.

Cette réglementation complexe entraînera beaucoup de bureaucratie pour les constructeurs et les pouvoirs publics. Les coûts pour un large éventail de types de remorques spéciales et de niches

Avec VECTO, les prix des (semi-)remorques risquent d'augmenter considérablement.

ne seront pas connus avant 2025, mais peuvent être assez sérieux. On pourrait aussi voir si les profils de pneus en première monte et pour le marché du remplacement (qui ne sont pas encore concernés par VECTO) peuvent être directement réglementés. Cela aurait un effet consistant à long terme sur les émissions de CO₂ sans réglementation drastique et dans un court laps de temps.

D'autres considérations incluent l'autorisation d'essieux électriques sur les (semi-)remorques avec récupération d'énergie et (petites) batteries. Cela permettrait d'éviter les émissions. Il faut également penser à simplement allonger et alourdir les véhicules. Cela réduirait les émissions et les coûts. »

 HENDRIK DE SPIEGELAERE

LES VÉHICULES CONCERNÉS

Actuellement, seules les (semi-)remorques à superstructure fermée sont concernées : caisses, véhicules frigorifiques ou à bâches coulissantes ou bâchés. Les citernes, les bennes, les semis plateaux et similaires sont pour l'instant exemptés de l'obligation. Egalemen exemptés : les véhicules à plus de trois essieux, les véhicules à essieux moteurs, les dollys et les véhicules hors gabarit.

La simulation tient compte, par exemple, des spoilers latéraux et arrière pouvant affecter la consommation et des pneumatiques. La présence d'essieux relevables et directeurs est également incluse dans la simulation.

Inscrivez-vous à la newsletter ZF Aftermarket et tentez de gagner le Samsung Galaxy Tab 8 mis en jeu grâce à notre instant gagnant.

ZF Aftermarket propose aux flottes, ateliers et distributeurs une gamme complète de pièces de rechanges, d'outils, services mais aussi des solutions digitales innovantes pour améliorer le transport d'aujourd'hui et de demain. Découvrez l'univers **ZF Aftermarket** et de ses marques Wabco, Sachs, Lemförder et TRW.



A F T E R M A R K E T

LEMFÖRDER SACHS TRW WABCO

Visitez
aftermarket.zf.com



De Putter & Co
Management Solutions

A la
recherche d'un
nouveau défi?

www.deputter.co/jobs

Nous assistons les
prestataires logistiques dans
l'audit et la mise en œuvre :



Transport
ISO 9001
Quality



Logistics
ISO 14001
Environment



Automotive
ISO 45000
Health & Safety

ISO 22000/IFS/BRC
Food

VCA
Safety

ISO 14083

Greenhouse
gases

GDP

Pharma

SQAS

Chemical Logistics

AEO

Customs & Security

Straatsburgdok – Noordkaai 21 boite 14
B-2030 Anvers

T: +32-3-320.87.87
info@deputter.co

www.deputter.co

TRUCK & BUSINESS

Innovation Center



Continental a fait homologuer son tachygraphe SMT2

Continental a obtenu l'homologation de son tachygraphe VDO DTCO 4.1 qui a été retenu compatible avec les nouvelles obligations européennes. Pour rappel, le tachygraphe SMT2 (ou Smart 2) permet le contrôle à distance des heures de conduite pour mieux cibler les contrôles du cabotage et du détachement, et il enregistrera automatiquement les passages de frontières. Ce type de tachygraphe devra équiper tout camion neuf immatriculé après le 21 août 2023.

Enfin le tachygraphe devient un objet connecté. C'est une innovation bienvenue, mais qui arrive fort tard. Il faut espérer que les braconniers ne reprendront pas une nouvelle fois l'avantage sur les garde-chasses !

Thermo King déploie une nouvelle infrastructure connectée

La lecture à distance des données du groupe frigorifique était déjà possible chez Thermo King via le service TracKing, mais une nouvelle forme de 'châssis digital' va permettre d'aller plus loin : les clients pourront aussi contrôler leurs groupes à distance, les techniciens agréés pourront paramétriser le groupe de manière à ce qu'il se mette en mode silencieux quand le véhicule entre dans une zone à basses émissions et les mises à jour logicielles pourront aussi se faire à distance.

Un progrès dont on pourra aussi (surtout ?) bénéficier avec des essieux électrifiés comme l'Axle Power, quand il s'agira de gérer la production, le stockage et l'utilisation d'énergie électrique.

Amogy fait rouler un camion à l'ammoniac

La société américaine Amogy a transformé un Freightliner Cascadia de 2018 avec un moteur électrique et non pas une pile à combustible classique mais bien un module de craquage intégré dans une pile à combustible qui transforme de l'ammoniac en énergie pour le moteur. Il serait ainsi possible d'obtenir une puissance de 300 kW. Amogy croit dans cette technologie car la production d'ammoniac est déjà abondante, sa densité énergétique serait trois fois supérieure à celle de l'hydrogène comprimé et son stockage et son transport nécessitent moins d'énergie.

Encore un outsider sur la route de la décarbonation. Il part avec quelques longueurs de retard sur la concurrence mais au bout du compte, seuls deux facteurs détermineront son succès : la fiabilité du système... et son TCO.

Ex9 veut lancer un tracteur de terminal entièrement autonome



Ex9 est une jeune entreprise de la 'French Tech' qui a développé un tracteur de terminal électrique et entièrement autonome. Pilotés depuis une tour de contrôle sur un grand site industriel ou logistique, ces appareils pourraient complètement remplacer les tracteurs de terminal traditionnels. Ce module s'appuie sur une technologie entièrement développée en interne.

Cela ressemble, mais dans une version bien plus compacte, au prototype Vera dévoilé par Volvo Trucks en 2018 déjà. Les constructeurs traditionnels vont-ils laisser ce marché à des start-ups ? En tout cas, Ex9 a déjà convaincu un grand opérateur portuaire en Belgique qui utilise ses solutions pour le transfert de conteneurs du quai vers les entrepôts. La marche de l'histoire dans ce domaine semble inéluctable...



Le standard MCS sera commun à l'Europe et aux USA

C'est une excellente nouvelle pour le secteur des transports : l'Europe et les Etats-unis utiliseront un standard commun pour les bornes de recharge à très haut débit. Un accord a été signé en ce sens entre les deux parties au sein du EU-US Trade and Technology Council autour du standard MCS, qui signifie Megawatt Charging System. C'est une norme sur laquelle tous les grands constructeurs de poids lourds ont réussi à s'entendre, de manière à ce que tous les futurs camions électriques puissent se recharger aux mêmes bornes, avec un débit d'un megawatt au lieu des 150 ou 350 kilowatts actuellement disponibles. Le fait que les investissements pourront être récupérés sur un plus grand nombre de bornes permettra donc d'abaisser le prix de ces bornes.



LE MARCHÉ AU 30/04/2023

PORTEURS (> 3,5 T)

Marque	2023	%	2022	%
Mercedes	250	19,9	216	17,2
Volvo	247	19,6	265	21,0
MAN	210	16,7	203	16,1
DAF	176	14,0	131	10,4
Iveco	153	12,2	93	7,4
Renault	90	7,1	91	7,2
Scania	77	6,1	58	4,6
Ford	23	1,8	4	0,3
Fuso	8	0,6	1	0,1
Volkswagen	0	0,0	4	0,3
Autres	25	2,0	35	2,8
TOTAL	1259		1101	

MARCHÉ TOTAL

Marque	2023	%	2022	%
DAF	720	21,3	631	18,7
Volvo	709	21,0	752	22,2
Mercedes	536	15,9	349	10,3
MAN	462	13,7	360	10,7
Scania	312	9,2	221	6,5
Iveco	293	8,7	147	4,3
Renault	217	6,4	264	7,8
Ford	98	2,9	56	1,7
Fuso	8	0,2	1	0,0
Volkswagen	0	0,0	4	0,1
Autres	25	0,7	37	1,1
TOTAL	3380		2822	

TRACTEURS

Marque	2023	%	2022	%
DAF	544	25,6	500	23,6
Volvo	462	21,8	487	23,0
Mercedes	286	13,5	133	6,3
MAN	252	11,9	54	2,5
Scania	235	11,1	163	7,7
Iveco	140	6,6	54	2,5
Renault	127	6,0	173	8,2
Ford	75	3,5	52	2,5
TOTAL	2121		1721	

LA TENDANCE

porteurs	14,35
tracteurs	23,24

En hausse/en baisse

Mercedes	187
Iveco	146
MAN	102
Scania	91
DAF	89
Ford	42
Volvo	-43
Renault	-47



PETER BROCK - CEO DAIMLER TRUCK : « ON REMARQUE LA VOLONTÉ DE PASSER À L'ÉLECTRIQUE. »

TRUCK&BUSINESS: LES CAMIONS ÉLECTRIQUES SONT-ILS VRAIMENT EN TRAIN D'ARRIVER SUR LE MARCHÉ BELGE ?

Peter Brock : Oui, sans aucun doute. Quelque chose est en train de bouger. Nous l'avons constaté lors de nos journées d'essai à Saint-Trond. Tout le monde a ressenti le confort du camion électrique, le silence et l'accélération. On remarque aussi clairement une prise de conscience chez les transporteurs et la volonté de passer à l'électrique.

T&B: POURQUOI DE NOMBREUX CLIENTS PASSENT-ILS D'ABORD UNE PRÉCOMMANDE ?

Peter Brock : Il y a beaucoup de précommandes pour notre tracteur électrique longue distance car il ne sera pas commercialisé avant le début de l'année 2025. Le véhicule aura une autonomie d'au moins 500 kilomètres et une durée de vie d'au moins 1,2 million de kilomètres et pourra être rechargeé à 80 % en 30 minutes avec un mégachargeur. Cela permettra aux



conducteurs de poursuivre leur travail après leur pause déjeuner.

T&B: QUELLES SONT LES PRINCIPALES PIERRES D'ACHOPPEMENT POUR LES TRANSPORTEURS EN BELGIQUE ?

Peter Brock : Le coût total de possession (TCO), l'infrastructure de recharge et la capacité du réseau électrique. En ce qui concerne le TCO, les coûts d'investissement élevés sont compensés en Flandre par des primes allant jusqu'à 40 % pour l'achat d'un camion électrique et par la suppression de la redevance kilométrique pour les camions électriques à partir de 2024. Mais les chargeurs devraient

également faire leur part en payant davantage leur transporteur qui effectue des transports en mode électrique. C'est déjà le cas aux Pays-Bas. Les transporteurs peuvent encore améliorer le TCO en investissant dans des panneaux solaires ou des éoliennes pour recharger leurs véhicules. Une augmentation de la déduction pour investissement dans les énergies vertes pourrait faire des merveilles à cet égard. Mais il faudra aussi avoir suffisamment de bornes de recharge et suffisamment d'électricité !

UNE INTERVIEW DE ERIK ROOSENS

LE CHIFFRE DU TRIMESTRE

12.000 ?

L'ACEA, qui représente les constructeurs, a publié une étude qui chiffre le surcoût de la norme Euro 7 (pas encore tout à fait décidée) à environ 12.000 euros pour les poids lourds. La Commission arrive à des chiffres très largement inférieurs (2800 euros), tandis que d'autres études estiment ce surcoût à environ 4700 euros par poids lourd. L'ACEA pointe également le danger de voir la consommation de carburant augmenter, citant le chiffre de 3,5 %.

EN BREF

- **Webfleet** développe une solution de gestion des (semi-)remorques
- **OpenICT** Orditool prêt pour le tachygraphe Smart 2
- **Mercedes-Benz** lancera l'eActros 600 le 10 octobre
- Le nouveau moteur **Paccar PX-7** équipe désormais le DAF XD
- Nouvelle succursale pour le **Garage Ford Trucks Vansteeland**
- **CMB.Tech et Ford Trucks** scellent leur partenariat autour de l'hydrogène
- **Holcim** commande 1.000 Volvo Trucks électriques
- **Hankook** renouvelle ses pneus 'longue distance'
- **Air Products** va construire une station hydrogène à Zeebrugge
- **Iveco** reprend le contrôle de sa JV avec Nikola
- **Volvo Trucks** teste ses camions à hydrogène sur route ouverte
- **Renault Trucks** lance sa Decarbonisation Academy
- La Belgique 8e au concours **Scania Top Team**
- **DAF** ouvre son usine de camions électriques à Eindhoven
- **Quantron** présente son camion à hydrogène
- **Trimble** s'offre Transporeon
- **MAN** inaugure sa nouvelle usine de moteurs 'Traton'

LA PERSONNALITÉ DU TRIMESTRE



Freddy De Mulder (67 ans) est devenu le nouveau président de Febiac. Il succède à Philippe Dehennin qui a effectué deux mandats de trois ans (2017 - 2023) à la présidence de la fédération. Ce dernier deviendra président honoraire de Febiac.

Le calme avant la ‘tempête de la consolidation’

Des articles ont été publiés, dans *De Tijd* et le *Financieel Dagblad* aux Pays-Bas, sur les défis auxquels le secteur des transports est confronté. Les deux articles soutiennent que le secteur du transport et de la distribution devra se retrousser les manches au cours des cinq prochaines années pour la durabilité et la quête du zéro émission ...

J'affirme dans *le Tijd* que les difficultés actuelles dans le secteur des transports ne sont que le ‘calme avant la tempête’. Cette assertion s'appuie sur la tendance des villes à viser une logistique zéro émission entre 2025 et 2030. Un porteur électrique coûte 2,5 à 3 fois plus cher à l'achat qu'un diesel. Certes, il vaut mieux parler de TCO quand on évoque un parc électrique, mais quoi qu'il en soit il faut d'abord investir des budgets considérables. Et les taux d'intérêt actuels ne sont plus les mêmes qu'il y a 2 ou 3 ans lorsqu'on pouvait emprunter en dessous de 1 %. Maintenant, ces taux dépassent vite les 4 %. Ce sont d'abord les sociétés actives sur le dernier kilomètre et dans la distribution qui devront investir massivement pour atteindre le zéro émission.

Mais des obstacles demeurent. Par exemple, la logistique ur-

baine va au-delà de la simple livraison de colis d'e-commerce ou de vêtements et de chaussures dans une rue commerçante. La politique oublie souvent que, par exemple, la logistique liée à la construction représente le plus grand flux urbain et que les livraisons réfrigérées constituent aussi une part importante du transport en ville. Cependant, celles-ci nécessitent tellement d'énergie (en plus de la propulsion classique) que la quête du zéro émission dans ces flux nécessitera un investissement exponentiel dans les années à venir. Personne n'attend un camion électrique avec une lourde bétonnière diesel ou un groupe frigorifique, par exemple. Difficile de savoir ce que l'avenir nous réservera (électricité vs hydrogène vs biocarburants). Mais ce qui est sûr, c'est que cela nécessitera de sérieux investissements.

Tout cela, je crois, conduira à une forte vague de consolidation. Une vague qui se manifeste déjà dans le secteur du dernier kilomètre et de la distribution. Par exemple, il est frappant de constater que les groupes de transport français, en particulier, sont venus ‘faire leur shopping’ en Belgique au cours des deux dernières années. Ainsi, les sociétés de distribution belges Dina

Group, VLS-Henrotte et VPD ont été acquises respectivement par Heppner, Warning et Star Service Group. Autant d'entreprises qui font face à de lourds investissements en raison de leur concentration sur le dernier kilomètre et la distribution. Mais comme je l'ai dit, ce n'est qu'un début, c'est « le calme avant la tempête » ...

Ce sont d'abord les sociétés actives sur le dernier kilomètre et dans la distribution qui devront investir massivement pour atteindre le zéro émission.



*Prof.
dr. Dael Govaerts,*
Université d'Anvers & Antwerp
Management School.



RÉAGISSEZ !

claude.yvens@transportmedia.be



TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2023

30TH ANNIVERSARY EDITION

AN ORGANIZATION BY



TRANSPORTMEDIA

MANY THANKS TO OUR PARTNERS

TRANSPORTEUR
VAN HET JAAR / DE L'ANNÉE 2023



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

GREEN TRUCK
AWARD 2023



IVECO
Drive the road of change

DIGITAL TRUCK
AWARD 2023



TRUCK FLEET-OWNER
OF THE YEAR 2023



TRUCK SAFETY
AWARD 2023



T&L EMPLOYER
OF THE YEAR 2023



LOGISTICS PROJECT
OF THE YEAR 2023



LOGISTICS BUILDING
OF THE YEAR 2023



SUPPORTED BY



STRATEGIC PARTNER



LUXURY BRAND
SPONSOR



EVENT
SPONSORS



SUPER
TRANSPORTEUR



IVECO

En route vers le changement



Plus gros moteur, moins de carburant.

IVECO S-WAY. DRIVE THE NEW WAY.

La combinaison la plus efficace, améliorant le rendement énergétique et maximisant la productivité de votre entreprise.

- Obtenez jusqu'à 4 % de rendement énergétique grâce au nouveau moteur C13 de 490 ch - une parfaite puissance qui garantit d'excellentes performances et un meilleur rendement énergétique.
- Profitez de conditions de financement intéressantes, d'un service IVECO TOPCARE gratuit et d'une formation ECO DRIVE gratuite. Contactez votre concessionnaire IVECO pour plus d'informations.

