

TRANSPORT

MANAGEMENT

Le magazine du décideur

www.transportmedia.be

NOVEMBRE / DÉCEMBRE 2023

23^E ANNÉE N° 122



Mercedes-Benz eActros 600 Le futur a un look

DOSSIER
HR & FORMATION

TEST
SCANIA R560 SUPER

PANORAMA
SUR LA CAMPAGNE BETTERAVIÈRE



MATRO[®]

TRUCK ACCESSORIES



SCAN TO VIEW OUR CATALOG

SCAN OM ONZE CATALOGUS BEKIJKEN

SCANNEZ POUR VOIR NOTRE CATALOGUE



EUROPE'S #1 IN TRUCK ACCESSORIES



26 DOSSIER HR / FORMATION

26 Avec la conjoncture économique qui ralentit, où en est la recherche de chauffeurs qualifiés ? Nous avons fait le point avec des transporteurs et des spécialistes du recrutement.

28 Faire d'un mal nécessaire un atout pour l'entreprise, voilà tout le défi posé par le Code 95.

Colophon



Éditeur responsable/Gérant

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

Management Assistant

Rédaction

Directeur de la rédaction

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be

Rédacteur en chef

Claude Yvens - claude.yvens@transportmedia.be

Assistante de rédaction

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

Photographe

Erik Duckers

Journalistes

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

Sales & Marketing

Project manager

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

Marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

Abonnements

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

06 PANORAMA

Chaque année, la campagne betteravière amène sur les petites routes de campagne des milliers de camions et de bennes. Nous sommes allés voir comment les choses se passent à la Raffinerie Tirlémontoise.

10 PORTRAIT

Kristof Pattyn aurait pu travailler dans l'entreprise familiale (Eutraco), mais il a choisi de devenir patron-chauffeur. Et on comprend pourquoi il ne regrette pas son choix une seule minute.

12 CASE STUDY

La société Pâquet & Cie, à Achêne, a trouvé quelques niches où elle peut se développer dans une région où il y a peu de transporteurs. Et son patron Philippe Pâquet a les deux pieds bien sur terre.

14 RÉTRO

Roger Vandeweghe est décédé il y a un an, mais qui se rappelle encore ses multiples sociétés, dont une société de transport exceptionnelle ? Transport Management, bien entendu !

16 SPOTLIGHT

Le marché de l'occasion nous dit souvent bien des choses sur l'état du secteur du transport. Soyons honnêtes, ce qu'il nous raconte en 2023 n'est pas très enthousiasmant.

18 TOPICS

22 TEST

Scania a donné un nouveau cœur à sa gamme lourde. Et le R560 Super ne fait pas mentir son patronyme : en trois ans, il a gagné trois litres aux 100 km !

24 TEST

Le Fuso Canter continue d'évoluer, mais c'est surtout sa version électrique, désormais plus largement commercialisée, qui a retenu notre attention.

25 TRUCK

Le Mercedes-Benz eActros 600 est le premier tracteur à viser les 500 kilomètres d'autonomie. Encore un peu de patience, il sera produit en... 2025.

30 SERVICE

Quel chemin parcouru en 5 ans par AB Lens Motor, pilier de Renault Trucks en Wallonie !



Tournez ce magazine et découvrez VAN Management

- Le Guide d'Achat 2023/2024
- Prise en mains du nouveau Ford Transit Custom
- La gestion de flotte chez Krinkels, entrepreneur paysagiste

Shell
Renewable Diesel

Réduire les émissions de CO₂e jusqu'à 90%

Belgian Shell NV - RPR Brussel 0403 048 262 - Kantersteen 47, 1000 Brussel - Creatie : zao.agency



**Un carburant "drop-in"
fabriqué à partir de composants
100% renouvelables.
Disponible pour une livraison
en citerne.**

Pour plus d'informations, contactez-nous par Email :
generalcardrequests-be@shell.com
ou par Téléphone : +32 25 08 92 11



SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT

LE PROGRÈS À CHAQUE TOURNANT

www.shell.be/fr_be

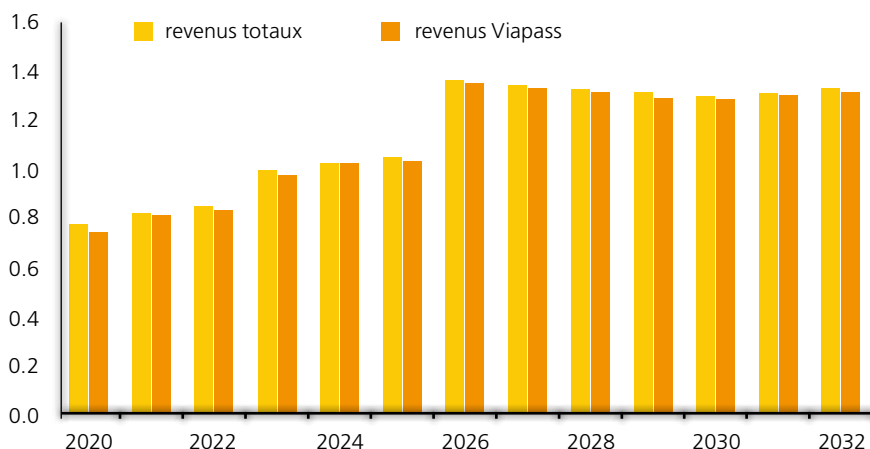


LA TAXE KILOMÉTRIQUE VA-T-ELLE DEVENIR (BEAUCOUP) PLUS CHÈRE EN 2026 ?

La taxe kilométrique n'a pas fini de faire parler d'elle. Il suffit de voir le tollé né de l'extension du réseau en Flandre. Le prochain choc pourrait bien survenir en 2026, selon le bureau spécialisé Ptolemus qui vient de publier des estimations très précises des recettes attendues dans les prochaines années.

Ces calculs tiennent compte de plusieurs facteurs : l'indexation des tarifs, évidemment, ainsi qu'une extension modérée du réseau soumis à la taxe (moins de 5 % entre 2024 et 2032 selon Ptolemus). La forte augmentation des recettes attendue en 2026 proviendra en fait de l'instauration d'une taxe CO₂ similaire à ce que l'Allemagne introduit pour la LKW-Maut à partir du 1^{er} décembre 2023. C'est de toutes façons une obligation européenne, consécutive à la nouvelle directive Eurovignette.

Le consultant fait néanmoins remarquer que, d'ici 2032, le nombre de poids lourds circulant sur les routes belges pourrait légèrement diminuer à partir de 2026, à cause justement de l'augmentation brusque des tarifs.



Unité = milliard d'euros

DE L'UTOPIE AU RÉALISME

La visite du salon Solutrans m'a inspiré quelques réflexions sur l'état du transport routier. Tout d'abord, bravo aux organisateurs d'avoir réussi un si bel événement dans une période économiquement compliquée. Un transporteur n'aura certainement pas perdu son temps dans les halls d'Eurexpo Lyon, tant il y avait de vraies nouveautés à découvrir du côté des constructeurs de poids lourds, du matériel tracté ou des pneumatiques (pour ne prendre que quelques exemples).

Cela dit, si je compare cette édition 2023 à la précédente (2021), une chose m'a frappé : il y a deux ans, certains projets faisaient naître des espoirs un peu fous. En 2023, les utopies ont fait place à un réalisme plus terre-à-terre. Ainsi, les nouveaux constructeurs de camions électriques ne percent pas : Nikola se replie sur les Etats-Unis, Volta Trucks est tombé en faillite et il n'y avait pas de constructeur chinois à Solutrans. Gageons cependant que l'un ou l'autre outsider aux reins solides finira bien par se faire une place au soleil, à côté des grandes marques.

Par rapport à 2021, le camion électrique a aussi fait des progrès spectaculaires. L'autonomie n'est (presque) plus un sujet d'inquiétude et, à l'exception du transport sur longue distance, la plupart des types de transport sont désormais électrifiables.

L'autre forme de propulsion alternative faisait cependant un peu profil bas : l'hydrogène faisait le 'buzz' il y a deux ans et semble un peu dans le creux de la vague aujourd'hui. C'est logique : toute nouvelle technologie connaît ce type de creux avant de s'installer, un peu moins haut certes que les espoirs enflammés des débuts, mais à un niveau plus réaliste.

Il faudra cependant que la Belgique et ses régions mettent rapidement des mesures cohérentes en place pour que les transporteurs belges puissent apprivoiser ces nouvelles technologies aussi vite que possible et ne pas laisser leurs voisins jouer seuls la carte de l'innovation.

Claude Yvens,
Rédacteur en chef.





RAFFINERIE TIRLEMONTAISE

LA BETTERAVE NOUS FAIT BOUGER

La saison des betteraves s'étend de mi-septembre à mi-janvier. Les transporteurs roulent alors avec des camions remplis de betteraves sucrières vers les usines de la raffinerie de sucre de Tirlemont. Nous sommes allés sur le terrain pour voir comment cela se passe.

Leon Goyvaerts - leon.goyvaerts@transportmedia.be

Par un vendredi après-midi pluvieux, nous sommes accueillis par Kristof Vrancken, Agro Manager, dans le bâtiment colonial du fabricant de sucre de Tirlemont. Saviez-vous que l'entreprise existe depuis 1836 ? Equipé d'un casque de protection bleu, nous nous dirigeons vers l'entrée des poids lourds.

24 H PAR JOUR, SAUF LE DIMANCHE

Pénétrer dans la place requiert la plus grande attention. En effet, 400 à 700 camions arrivent chaque jour à l'usine de Tirlemont.

L'implantation de Longchamps peut même en accueillir jusqu'à 900. 10 à 15.000 tonnes de betteraves sont entassées quotidiennement sur une zone dédiée à cet effet. Quand on sait que la collecte des betteraves fonctionne 24h/24 sauf le dimanche, on peut imaginer l'ampleur de la récolte.

Un camion de Lambrighs déverse son chargement et les betteraves sucrières roulent dans une fosse avant d'être propulsées par un puissant jet d'eau dans l'usine via une 'gouttière à betteraves'. Là, elles sont



1.



2.

1. Un camion de Lambrighs déverse son chargement sur la zone à betteraves de Tirlemont.

2. Kristof Vrancken, Agro Manager, devant un tas de pulpe. C'est un sous-produit qui est transporté en fret de retour.

400 à 700 camions arrivent chaque jour à l'usine de Tirlemont.

mécaniquement débarrassées de la terre, des mauvaises herbes et des tiges de feuilles et coupées en frites, également appelées 'cossettes'.

Des tas de matières résiduelles issues du processus de traitement s'accumulent au bord de la zone dédiée. Fourrage de Resevient spécialement de Nieuport pour ramasser les queues de betteraves qui peuvent servir plus tard de fourrage. Les surplus de

pulpe repartent aussi avec les transporteurs. « Ce transport aller-retour est important pour nous car il réduit considérablement notre empreinte », explique K. Vrancken.

Lorsque nous quittons la place, nous croisons des visiteurs. Ce groupe de curieux ne verra pas où nous allons ensuite. Les producteurs de betteraves sont situés dans un rayon de 50 km autour des usines de Tirlemont, Longchamps et Wanze. Le champ de chargement le plus proche à ce moment-là se trouve à une demi-heure de route.

La grue jaune est un grand Transformer qui peut se déployer pour atteindre une envergure de 25 mètres. Le grutier amène les betteraves à lui avec sa pince mécanique. Les rouleaux axiaux du véhicule secouent

autant de terre que possible des betteraves sales. Un chauffeur de Hannut se tient prêt à côté avec son camion et la grue crache les betteraves dans la benne basculante via un convoyeur. Une fois rempli, le camion cède la place au suivant. C'est un va-et-vient incessant de poids lourds.

Avec de la boue sur nos chaussures et nos tibias, nous retournons à l'usine au coucher du soleil. « Le sucre a joué un rôle majeur dans l'évolution humaine », explique K. Vrancken. Le nutriment sucré vous donne de l'énergie, vous fait bouger et a donc veillé au développement de l'homme. Comme pour tout : profitez-en, mais avec modération.



1. La colossale grue de chargement rassemble les betteraves. | 2. Un camion doit parfois patienter avant d'être déchargé. Un échantillon est d'abord prélevé. | 3. Les betteraves sucrières sont coupées mécaniquement en frites ou 'cossettes'. | 4. Fourrage de Rese ramasse les queues des betteraves qui peuvent ensuite servir d'aliments pour animaux.



L'AVENIR EST SUPER. ET IL SERA MEILLEUR DE 8 %.

Bien que personne ne puisse dire avec certitude ce que l'avenir nous réserve, nous sommes convaincus qu'il sera brillant. La nouvelle chaîne cinématique Scania Super est non seulement considérée comme la plus douce sur la route, mais aussi la plus efficace que nous ayons jamais construite. Cela établit une toute nouvelle norme de l'industrie en termes de chaînes cinématiques et de moteurs à combustion, avec une économie de carburant d'au moins 8 %. Prêt aujourd'hui à relever les défis de demain. Un avenir qui sera 8 % meilleur.

fr.scania.be/super

La nouvelle chaîne cinématique Scania Super, avec le moteur à combustion comme pièce maîtresse, offrira une économie de carburant d'au moins 8 % par rapport au moteur de 13 litres actuel de Scania. Comparaison réalisée pour les opérations longue distance.

SCANIA

KRISTOF PATTYN

« UN CASSE-TÊTE POUR RÉUSSIR À TOUT PRENDRE »

La semaine de travail de Kristof Pattyn commence généralement le samedi après-midi lorsqu'il part pour le Sud. Le transport de marchandises conditionnées et les déménagements privés sont les principales activités de ce chauffeur indépendant de Roulers.

Geert De Temmerman

« Au cours des premières années de ma carrière, j'étais employé par ma famille qui possédait une entreprise de transport. Mais très vite, j'ai découvert que je voulais suivre ma propre voie. Après cinq ans, j'ai tranché et opté pour un statut d'indépendant. Une décision que je ne regrette toujours pas aujourd'hui, 25 ans et huit camions usés plus tard », raconte Kristof Pattyn (54 ans) de Roulers. « Depuis le début, j'ai choisi de ne pas rechercher la croissance. Étant donné qu'il est de plus en plus difficile de trouver du personnel compétent aujourd'hui, je suis convaincu que j'ai fait le bon choix. »

Le transport frigorifique vers le sud de l'Europe de petites charges partielles constitue la spécialité de l'entreprise, avec une quinzaine de clients approvisionnés par tournée. « L'Italie et l'Espagne, y compris les îles espagnoles, représentent 95 % de mes missions de transport. Dans la plupart des cas, le trajet aller se fait avec des légumes, des fruits ou des plantes et le même type de marchandises est souvent chargé en retour. Habituellement, je peux charger directement chez les petits producteurs locaux. Là, les choses sont légèrement différentes de ce qui se passe dans les grandes entreprises où les gens travaillent avec des créneaux horaires et un peu plus de bureaucratie. Souvent, je retrouve les mêmes clients. Dès lors, un certain lien se crée et on apprend à se connaître personnellement. Un grand nombre d'entre eux



Kristof Pattyn :
« C'est et cela reste un métier très varié malgré les choses parfois négatives qui vont avec. »

ne vous considèrent pas comme un numéro et ils apprécient votre travail. »

DE LA VAISSELLE À LA VOITURE

Pour l'Espagne, le déroulement est à peu près le même que pour l'Italie, mais un autre type de client s'y est ajouté : les Belges qui possèdent une seconde résidence sur les Costas ou ceux qui choisissent d'y entamer une nouvelle vie.

« Au début, il m'arrivait parfois de transporter le contenu d'une maison en Espagne, mais par le bouche-à-oreille, la demande a considérablement augmenté. Du contenu total d'une maison, voiture comprise, au simple vélo acheté ici pour aller rouler là-bas, vous n'imaginez pas tout ce que j'ai déjà pu transporter. »

Au cours de la semaine, les marchandises sont soit amenées au domicile de Kristof, soit récoltées par lui-même ou sa femme. Commence alors le puzzle pour pouvoir tout emporter. Samedi après-midi, Kristof part pour le Sud afin de pouvoir livrer les premiers clients lundi.

« Dans le passé, je roulais toujours avec un ensemble tracteur-semi, mais pour conduire dans les ruelles souvent trop étroites du Sud, j'ai acheté pour la première fois une remorque à essieux centraux, mais même dans ce cas, il n'est pas toujours simple d'accéder partout. Ceci dit, ce type de travail est très amusant et varié pour moi et en plus vous êtes toujours le bienvenu. Ok, c'est moins amusant quand il faut monter les escaliers avec une table lourde !

J'ai l'impression que de plus en plus d'entreprises employant des chauffeurs belges se retournent vers les plus longues distances.

En cas de déménagements dans le sens inverse, vous pouvez toutefois être sûr que les douanes à la frontière espagnole/française effectueront un contrôle approfondi. Mais bon, c'est le job. Cependant, de nombreux clients privés ne sont pas conscients que les douanes peuvent procéder à des vérifications et sont parfois surpris lorsqu'ils voient que des boîtes ont été ouvertes. Mais une petite explication permet de résoudre rapidement ce problème. »

« PLUTÔT EN RÉGIONAL ! »

« Le transport a considérablement changé au cours de ces 25 dernières années, avec en particulier un trafic qui a fortement augmenté. Personnellement, j'aurais beaucoup de mal à m'adapter si je devais conduire au niveau national : avant, il y avait une heure de pointe le matin et le soir, mais aujourd'hui, les embouteillages sont continus, surtout autour d'Anvers.

Je pense que je préférerais encore rouler en régional que d'avoir à partir tous les jours pour Anvers ou Bruxelles.

A mes débuts, on croisait encore de nombreux chauffeurs belges dans le Sud mais maintenant, au-delà des 800 km, leur nombre diminue vite et les véhicules portent presque tous des plaques d'immatriculation d'Europe de l'Est. Cependant, j'ai la nette impression que cela change et que davantage d'entreprises employant des chauffeurs belges se mobilisent sur les longues distances. Je soupçonne que la fiabilité du service fourni n'y est pas étrangère. »

Les chauffeurs qui sillonnent certains pays toutes les semaines savent où ils peuvent bien manger ou où ils peuvent passer la nuit en toute sécurité. « J'essaie d'éviter autant que possible de passer la nuit sur autoroute, surtout en France à cause de l'insécurité et des nombreux vols qui s'y commettent. Récemment, j'ai été contraint de le faire parce que mon temps de conduite était écoulé. Le matin, malheureusement, j'ai dû constater qu'un de mes réservoirs diesel avait été vidé, heureusement de seulement 200 litres. Le chauffeur lituanien qui stationnait à côté de moi a eu moins de chance puisqu'on lui a volé plus de 1200 litres.



Kristof part le samedi après-midi pour pouvoir livrer les premiers clients le lundi.



En parlant de chouette boulot...

J'entends aussi régulièrement parler de véhicules qui sont presque complètement dépouillés de pièces. En tant que chauffeur ou entrepreneur, vous êtes démuni face à ce phénomène. Ca ne m'étonne pas que certains jettent l'éponge, mais c'est une réalité avec laquelle il faut apprendre à vivre en tant que chauffeur, n'est-ce pas ? Malgré cela, j'apprécie toujours mon métier et je ne voudrais pour rien au monde un boulot de 9 à 17 heures entre quatre murs », conclut Kristof, prêt à partir pour son Sud bien-aimé.

**KRISTOF PATTYN
EN QUELQUES LIGNES**

- 54 ans
- Habite à Roulers
- Marié à Roos Claus
- Indépendant depuis 1996
- Spécialité : déménagement et transport frigorifique vers l'Italie et l'Espagne



DISCRET MAIS HEUREUX

La province de Namur n'est pas réputée pour sa densité en grands transporteurs. Mais du côté des PME du transport, on y trouve des entreprises qui tirent leur épingle du jeu en choisissant bien leurs niches de transport, comme Pâquet & Cie à Achène, près de Ciney. Une entreprise où la deuxième et la troisième génération familiale regardent dans la même direction.

Claude Yvens - claud.yvens@transportmedia.be

Cela fait 60 ans que la famille Pâquet est active dans le transport. Dans une région essentiellement rurale, pas étonnant que le transport de produits agricoles ait été à l'origine de l'activité de transport, mais chaque génération a ajouté sa touche personnelle. « Dans les années '70, mon père faisait à la fois du transport de betteraves et du terrassement », explique Philippe Pâquet.

LA BENNE AGRICOLE COMME FIL ROUGE

« En 1985, mon frère Vincent a développé l'activité de Pâquet Terrassement et j'ai poursuivi la partie transport. Historiquement, nous travaillions pour la coopérative SCAM et pour la Raffinerie Tirlemontoise, qui sont toujours nos clients aujourd'hui, mais j'ai aussi développé le transport par plateaux, par plateau-grue et le service de collecte et

d'élimination des déchets en conteneurs. Par contre, nous avons mis un terme à notre activité de livraison de fuel domestique, qui occupait une quinzaine de véhicules. Je pense que nous l'avons fait au bon moment, quand je vois comment ce marché se porte aujourd'hui. »

Aujourd'hui, Pâquet & Cie recherche surtout à développer des solutions basées sur le camion. « Le simple transport de A vers B ne génère pas assez de valeur », explique Philippe Pâquet. « Dans le transport de produits agricoles, par exemple, nous utilisons une souffleuse pour aliments, mais aussi une arracheuse de betteraves dont il n'existe que 11 exemplaires travaillant pour la RT. »

Même si la benne reste le véhicule-type de la flotte, cette grande variété de niches et de matériels permet à l'entreprise namuroise

d'être assez réactive en cas de pic chez un client. Elle lui assure aussi une belle résistance aux crises, comme l'explique Philippe Pâquet : « Nous avons des véhicules et des chauffeurs très polyvalents et les différents pics saisonniers s'équilibrent bien. Cette année, nous sommes même assez sereins car toutes nos branches d'activité tournent bien. Notre force, c'est que nous avons toujours un plan B. S'il le faut, mon fils ou moi prenons encore le volant quand il le faut. »

QUELLE ÉNERGIE ALTERNATIVE ?

Cela ne veut pas dire que l'entreprise ne doive pas s'adapter en permanence. « Nos clients ont tendance à devenir de plus en plus gros, ce qui provoque chez eux des changements de structure. A nous de nous adapter... », commente Philippe Pâquet. La nécessaire

transition vers un transport sans émissions de CO₂ est un autre sujet qui suscite beaucoup d'interrogations.

« Pour l'instant, nous roulons toujours à 100 % au diesel. Nos tournées font en moyenne 400 kilomètres, avec une consommation moyenne de 40 litres aux 100 kilomètres. Nos journées sont très peu planifiables, et nous devons donc compter sur une énergie certaine. Le secteur évoluera bien entendu vers d'autres formes de propulsion, mais je suis persuadé que le diesel restera utilisé pour les travaux lourds et pénibles. Il est vrai que la Wallonie a soutenu les sociétés qui voulaient rouler au LNG, mais j'ai vu trop de collègues devoir mettre des camions à l'arrêt en 2022 quand les prix du gaz battaient des records. »

Philippe Pâquet ne sait pas encore quelle énergie alternative émergera finalement pour son profil d'activité, mais il travaille tout de même à un projet lié aux énergies alternatives... dont il est encore trop tôt pour parler aujourd'hui.

La recherche de chauffeurs reste aussi une préoccupation constante, mais Philippe Pâquet constate tout de même des évolutions positives : « Depuis l'entrée en vigueur des nouvelles classifications de fonction et l'indexation des salaires, je ne vois plus des chauffeurs quitter la Commission paritaire du transport pour aller travailler dans d'autres secteurs. Ils se rendent compte que leur salaire poche est meilleur chez nous parce que nous avons des horaires de travail plus flexibles. Dans notre secteur, si on veut travailler, on gagne bien sa vie ! »

Philippe Pâquet n'a pas non plus hésité à placer tous ses chauffeurs dans la classification de fonction la plus élevée : « Cela a un coût, mais le retour est positif, tant du côté des chauffeurs que des clients. Et c'est de toutes façons cohérent par rapport à nos valeurs. »

« Il y a moins de chauffeurs qui vont travailler dans une autre Commission Paritaire. Chez nous, le salaire poche est meilleur. »

UN 50 TONNES DANS LA FLOTTE

Pâquet & Cie essaie aussi de tirer le meilleur profit des nouvelles réglementations. L'entreprise utilise ainsi un ensemble routier à 50 tonnes en Wallonie. Philippe Pâquet estime néanmoins que la réglementation est trop tatillonne : « Attention : je vis beaucoup



Depuis 2012, Quentin Pâquet a rejoint son père dans l'entreprise. A eux deux, ils gèrent aujourd'hui une vingtaine de chauffeurs.



L'entreprise est installée depuis six ans dans un Business Center qu'elle a construit dans le zoning d'Achêne, en bordure de l'autoroute E411.

mieux depuis qu'on ne roule plus en surcharge. De toutes façons, les surcharges ne bénéficiaient qu'au chargeur. Pour nous, c'est la surcharge à l'essieu qui est la plus difficile à maîtriser. Allez donc vérifier au beau milieu d'une carrière que l'essieu moteur n'est pas en surcharge... Je trouve aussi que les contrôles sont beaucoup trop sévères sur l'arimage et le bâchage. »

S'il y avait un point à améliorer pour Philippe Pâquet, ce serait plutôt du côté des chargeurs : « Je regrette que le transport ne soit pas davantage placé au centre des processus logistiques des clients. Avec ce que les usines imposent comme heures d'ouverture et comme volumes, nous roulons trop souvent à vide. C'est surtout flagrant chez nos gros clients : ils ignorent souvent l'impact de leurs exigences sur notre travail. »

PAQUET & CIE EN BREF

- **Chiffre d'affaires :**
4.5 millions EUR
 - **Activités :**
transport de céréales par bennes, benne travaux publics, transport par plateau-grue, plateaux bâchés, service conteneurs
 - **Siège central :** Achêne
 - **Direction :**
Philippe et Quentin Pâquet
 - **Personnel :**
27 personnes, dont 23 chauffeurs
 - **Flotte :**
20 véhicules, dont 15 Volvo Trucks, 4 MAN et 1 Scania
- www.paquetcie.be

VAN DE WEGHE

PLUS DE 150 ANNÉES DANS LA MANUTENTION



Ce Scania R143E 8X4 pris en photo devant le siège de l'entreprise à Wilrijk tracte un dolly de 4 essieux pour le transport de poutre en béton.

Il y a un an décédait Roger Van de Weghe. Ce véritable capitaine d'industrie avait fait grandir la société familiale spécialisée dans le transport exceptionnel et la location de grues. C'était aussi un cavalier et un golfeur émérite, et cet article lui rend hommage.

Jean-Paul Cammaert et Jean-Marie Becker

C'est en 1870 qu'Isidoor Van de Weghe transforme son usine de cuivre en une usine spécialisée dans les appareils de brasserie, appareils qu'il faut manutentionner. Son fils Cornelis déménage de Gand à Anvers et crée une fonderie de cuivre. Quand la conjoncture faible l'oblige à diversifier ses activités, Cornelis Van De Weghe devient le distributeur exclusif des grues Wolff, considérées comme les premières grues roulantes à montage rapide au monde.

Après la guerre 1940-1945, les ventes de matériel de l'armée offrent de nouvelles possibilités, essentiellement pour l'achat et la location de grues mobiles. C'est le début de l'expansion de l'entreprise, qui déménagera à plusieurs reprises pour se fixer à Wilrijk dans un bâtiment de 30.000 m².

Avec l'arrivée de Roger Van de Weghe dès 1965, la société s'agrandit jusqu'à une capacité de 50 unités dont quelques grues de grande capacité. Van de Weghe et le port d'Anvers connaissent une croissance parallèle. Van De Weghe devient un acteur

incontournable dans le secteur des grues mobiles, des grues à tours, dans les nacelles, dans les plates-formes de travail et bien entendu dans le transport lourd. Sa flotte devient une des plus imposantes de Belgique. La société ouvre aussi un bureau au Pays-Bas et en Wallonie, ainsi qu'un département 'Montage Béton'. Homme d'affaires avisé, Roger Van de Weghe cède ensuite

progressivement son activité transport à Van Egdome et ses grues à Michielsens en 2005 (société ensuite intégrée dans le groupe Aertssen). Il s'oriente alors vers l'importation et la distribution de grues, dont Grove Manlift. Il développe encore une dizaine de sociétés, notamment dans le secteur immobilier, avant de s'éteindre le 12 août 2022.



Un Scania R143E 10X4 et sa semi-remorque Scheuerle.



Van de Weghe comptera des tracteurs Autocar à moteur Cummins dans sa flotte. L'un d'entre eux tracte ici une très longue poutre en béton de 30 mètres.



Mercedes SKN 4453 avec semi-remorque Nootboom à quatre essieux directionnels.



DAF 95 6X4 (châssis allongé) et semi-remorque Scheuerle 3 + 4.



Voici un véhicule très rare : un tracteur DAF SpaceCab 8X4, en version tracteur de 150 tonnes.



Un MAN F2000 8X4 tridem 41.504.



Tracteur Scania R 143 E transformé en 8X4 Tridem avec une cabine rehaussée 'maison' et semi-remorque 6 essieux Nootboom pour le transport d'éléments de grues.



Scania R143E 10X4, un des seuls 5 essieux qui sera opérationnel en Europe.



Très bel ensemble composé du tracteur-porteur MAN F90 6X6 et d'une semi-remorque avec berceau, en 4 + 4 essieux.

La rubrique Rétro est animée par Jean-Paul Cammaerts, Walter Ceulemans, Claude Chabeau, Lode Goossens et Jean-Marie Becker.

LE MARCHÉ VO RALENTIT

C'EST GRAVE, DOCTEUR ?



Il y a actuellement trop de véhicules d'occasion à vendre par rapport à la demande.

Tous les signaux pointent désormais dans la même direction, et cette direction est clairement baissière : alors que les prises de commande pour les poids lourds neufs ralentissent, le marché de l'occasion, lui aussi, connaît une baisse d'activité et une chute des prix. Un phénomène que l'on a déjà connu en 2008/2009, mais la situation actuelle n'est pas tout à fait comparable.

Claude Yvens – claud.yvens@transportmedia.be

Lorsqu'il y a des véhicules neufs de stock chez les concessionnaires, ce n'est jamais bon signe. Il n'y a pas si longtemps que les délais de livraison atteignaient une longueur telle qu'un constructeur (Scania pour ne pas le nommer) a même dû cesser de prendre de nouvelles commandes (une première dans l'histoire !). Le marché du poids lourd d'occasion a lui aussi connu une période de pure folie, où il n'était pas rare de faire une plus-value sur des véhicules qu'on venait d'acheter avec des prix qui augmentaient de 30 ou 40 %. Ces temps-là semblent bien révolus.

EFFET CISEAU

« Après la période corona, les prix ont énormément augmenté et la demande en véhicules d'occasion était très élevée, même en Europe, et pas seulement parce que les usines ne pouvaient pas suivre la demande en véhicules neufs. Cela a créé une certaine pénurie sur le marché de l'occasion », se rappelle Xavier Wemel, responsable des véhicules d'occasion chez The Truck Company. Depuis le début de l'année, cette situation fait partie du passé. « Aujourd'hui, il y a une offre trop importante par rapport à la demande. Beaucoup de véhicules reviennent de buybacks et la demande a chuté, tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation », estime Patrick Godart (Dif'Rent). D'un vendeur à l'autre, le point de basculement varie en fonction de ses débouchés spécifiques, mais grosso modo, le marché de l'occasion a commencé à se retourner au printemps 2023. « Chez les transporteurs, je sentais déjà que le marché était moins bon à la fin de l'année 2022 », poursuit Xavier Wemel. Le fait que les usines de production ont résolu

leurs problèmes d'approvisionnement a aussi fait fondre les délais de livraison, ce qui crée une fausse impression de hausse du marché du camion neuf. Selon Xavier Wemel, certaines grands transporteurs d'Europe de l'est et du sud seraient même en train de réduire la taille de leur flotte.

La conséquence directe est un afflux de véhicules repris en buy-back, de retour anticipé en leasing ou simplement revendus après leur première vie économique. The Truck Company estime cette offre supplémentaire à 25 % en un an. Dans le même temps, les petits transporteurs (qui sont de gros acheteurs de VO récents) sont souvent les premiers à souffrir de la baisse de la demande en transport, puisqu'ils travaillent souvent en sous-traitance.

Le résultat de cet 'effet ciseau' est évidemment une baisse des prix, qui atteint pour l'instant entre 20 et 30 % sur le marché du tracteur par exemple. On en revient donc à un niveau de prix comparable à la période pré-Covid. La situation est un peu moins mauvaise du côté des porteurs selon Nicolas

Pirson (Trucks MPH) : « Là, les délais de livraison sont restés longs à cause des délais de carrossage, ce qui a permis de soutenir le niveau des prix. Les porteurs récents gardent donc une belle cote pour l'instant. »

LE PLUS DUR DERRIÈRE NOUS ?

Patrick Godart (Dif'Rent) est assez pessimiste sur l'état du marché : « Lors de la crise précédente, en 2008/2009, les choses s'étaient effondrées d'un seul coup, tout était à l'arrêt. Ici, j'ai l'impression d'une dégradation lente, mais qui ne semble pas s'arrêter. L'impact sera lourd. » Il témoigne donc d'une grande prudence dans ses prochains achats : les marchands d'occasion ne sont pour l'instant vraiment pas enclins à 'faire du stock'.

Xavier Wemel est un peu moins alarmiste et espère que le plus dur de la crise actuelle est déjà derrière nous. Quant à Nicolas Pirson, il estime aussi que les prix de l'occasion ne descendront plus beaucoup, sauf si une nouvelle crise se déclenche... comme avec ce qui se passe entre Israël et la Palestine. Mais lui aussi se montre extrêmement prudent dans ses achats, donnant la priorité aux véhicules spéciaux par rapport aux tracteurs de flotte.

Comment le marché se rééquilibrera-t-il ? Tout dépendra évidemment de l'état de l'économie, dont les perspectives ne sont pas roses pour le moment. Sur le marché du poids lourd, ce sont les prix de l'occasion qui détermineront en grande partie la demande en poids lourds neufs, comme lors de chaque crise. S'ils baissent suffisamment pour un tracteur récent, par exemple, les petits sous-traitants se tourneront vers un tracteur d'occasion plutôt que vers un tracteur neuf dès que la reprise se manifestera. « Pour autant qu'ils obtiennent un crédit », observe Nicolas Pirson. Les banques sont en effet (re)devenues plus frieuses pour financer des véhicules d'occasion. Quoiqu'il en soit, le marché du neuf reprendra une fois que le stock de VO aura retrouvé un niveau normal. Même si, de nos jours, le terme 'normal' a perdu beaucoup de sa signification...

« Les marques-refuges conservent une surcote en période de crise. »
(Nicolas Pirson, Trucks MPH)



Nicolas Pirson (Trucks MPH) privilégie les véhicules spéciaux, qui représentent actuellement un risque moins important.

LES CHIFFRES OFFICIELS

Après huit mois, le marché du poids lourd d'occasion est en recul de 6,6 % en dessous de 16 tonnes et de 8,9 % pour les véhicules lourds. Ces chiffres contrastent avec les immatriculations de poids lourds neufs, en hausse de respectivement 34,7 et 29,5 %.

TOP 8 DES MARQUES (VO)

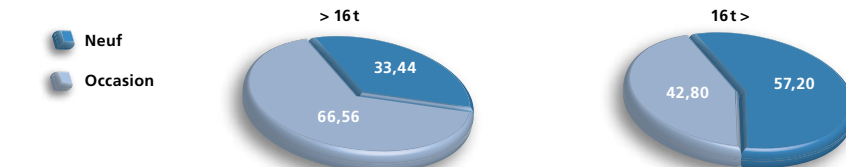
> 16t

Mercedes-Benz	603	-10,5%
Iveco	276	-12,9%
MAN	264	-10,2%
DAF	209	-5,9%
Volvo Trucks	148	8,8%
Renault Trucks	129	12,2%
Volkswagen	29	20,8%
Nissan	18	0,0%
Scania	17	6,3%
Ford	12	-25,0%
Divers	166	-3,5%
Total	1871	-6,6%

16t >

DAF	1113	-10,5%
Volvo Trucks	1049	0,3%
MAN	1025	-8,6%
Scania	895	0,3%
Mercedes-Benz	673	-21,7%
Renault Trucks	281	-13,8%
Iveco	194	-33,1%
Ford	32	52,4%
Divers	58	19,0%
Total	5326	-8,9%

PART DU NEUF ET DE L'OCCASION



Source : Traxio

L'EXPORT SOUFFRE AUSSI

L'exportation de véhicules d'occasion vers les marchés traditionnels que sont le Moyen-Orient ou l'Afrique se trouve elle aussi dans un creux. Là, les facteurs typiques du marché européens sont accentués par l'arrivée massive de camions neufs chinois vendus à bas prix, moins cher parfois qu'un véhicule d'occasion européen correspondant. Autre facteur de ralentissement du marché signalé par Xavier Wemel : là où on achetait souvent un vieux porteur de distribution pour l'envoyer en Afrique plein de marchandises diverses, les compagnies maritimes sont aujourd'hui beaucoup plus regardantes sur le sujet. Quant au marché russe, il est 'économiquement mort' depuis 2014 et l'invasion de la Crimée, selon Nicolas Pirson.

TRANSPORT TOPICS

VOLVO SUPERTRUCK 2 : RÊVONS UN PEU

Et si la longueur des camions européens n'était pas limitée ? Et si le coût des nouvelles technologies ne posait pas de problèmes ? Eh bien, voilà peut-être à quoi ressemblerait le futur camion long-courrier de Volvo Trucks. Ce prototype Supertruck 2 rassemble en effet tout ce que le constructeur pourrait utiliser sur un camion de demain : aérodynamique poussée (50 % plus efficace que sur un VNL de série), pare-brise quasiment panoramique, suspension adaptable en hauteur (en position normale pour les manœuvres, en position surbaissée pour l'autoroute), châssis en aluminium pour abaisser le poids mort, propulsion hybride... ce véhicule aurait, aux dires de Volvo Trucks, augmenté son efficacité énergétique de... 134 % par rapport à un VNL normal (ce ratio est calculé en tonne/mile par gallon, ce que nous traduirions en Europe par litre à la tonne/kilomètre. A mieux y regarder toutefois, on se rend compte que le chauffeur US n'y trouvera peut-être pas son compte : c'est un 4x2 (silhouette peu présente en Amérique du Nord), la cabine est étroitisée à l'avant et il s'agit d'une 'simple' cabine-couchette, dont la partie supérieure n'est en fait qu'un gigantesque déflecteur parfaitement intégré à la forme de la semi-remorque. Reste quand même une bien belle bête qu'on ne verra jamais rouler en Europe !



MINIATURES

FRIDERICI, UNE RÉFÉRENCE DU TRANSPORT SUISSE

Ce n'est rien de le dire, mais la société suisse Friderici possède une fameuse histoire ! Créée à la fin du 19^e siècle, cette entreprise familiale a débuté ses activités dans le transport de bois. Après la deuxième guerre mondiale, ce sont les premiers voyages vers la France pour le compte de la Croix-Rouge, qui ouvrent ainsi la porte à une activité soutenue de transport international à travers l'Europe mais aussi le Moyen-Orient. Actuellement, la société possède des centaines de véhicules (camions, remorques, grues...) et conserve une très forte réputation.

Forcément, ce genre de société doit soigner son image marketing ! On trouve ainsi sur son site officiel (www.friderici.com) une boutique en ligne qui propose vêtements, livres... et bien entendu des modèles réduits. Il y a des camions aux échelles 1/87, 1/50 et 1/43, mais aussi des grues au 1/50. Dans l'état actuel des choses, c'est WSI qui a produit le plus de pièces (une quinzaine) tandis que Tekno en compte quant à lui trois pour l'instant. Mis à part un récent et splendide Renault T chez Tekno (qui peut encore être réservé), tous les autres modèles sont déjà 'sold out'. Si vous jouez le jeu depuis le début, vous ne pouvez évidemment pas passer à côté d'une nouvelle sortie, à plus forte raison quand sont proposés deux Kenworth K100E Aerodyne, partie intégrante de l'histoire du transporteur suisse ! ce modèle est décliné au 1/50 et au 1/43.



Pierre-Yves Bernard

ÉCONOMIE

MOBILITY PACKAGE : LE RETOUR DU VÉHICULE POURRAIT ÊTRE ANNULÉ

L'obligation de faire retourner le véhicule dans son pays d'immatriculation une fois toutes les huit semaines, partie intégrante du Mobility Package, pourrait être annulée en février prochain par la Cour Européenne de Justice. L'Avocat Général Giovanni Pitruzzella vient en effet de rendre un avis en ce sens.

Il a cependant aussi rejeté toutes les autres objections déposées par les États membres d'Europe de l'est (principalement). Le jugement définitif de la Cour de Justice Européenne dans ce dossier est attendu en février 2024.

DIRK DE GROODT ET STEFAAN LANNOO, 'CHEVALIERS DE LA ROUTE DE DIAMANT' POUR TVM

L'assureur TVM a l'habitude de mettre à l'honneur des chauffeurs qui ont roulé 3, 5 ou 10 ans sans le moindre accident (et 2023 est d'ailleurs une édition record), mais 20 ans sans accident, c'est une prestation exceptionnelle. C'est pourtant ce qu'ont réussi Dirk De Groot et Stefaan Lannoo qui ont été couronnés 'Chevaliers de la Route de Diamant'. Dirk De Groot (58 ans), conduit des camions depuis 1989 et travaille depuis 2000 chez Schenk Tanktransport. Quant à Stefaan Lannoo (49 ans), il gère sa propre société de transport Turbostrans mais conduit toujours.



XWIFT REPREND DEMOLANS LOGISTICS

Xwift a racheté la société Demolans Logistics. Le logisticien basé à Nazareth renforce ainsi sa position dans le monde du transport express et dédié. Demolans Logistics a été fondée par Geert Lanssens en 1990 et s'est installée à Mouscron quelques années plus tard. L'entreprise est spécialisée dans le service express 24 heures sur 24 et prend en charge des envois de 1 à 24 tonnes dans toute l'Europe. Avec une équipe de 50 personnes, Demolans travaille entre autres pour les secteurs de la construction, de l'automobile et du textile.



IVEMAR EST REPRIS PAR WALDEN

La société Ivemar, spécialisée dans la logistique sous température contrôlée de produits sensibles, a été reprise par le groupe français Walden. Celui-ci est déjà largement présent en Belgique via Movianto, Eurotranspharma et CSP Benelux, entre autres. Ivemar emploie une quarantaine de personnes et dispose d'une flotte de 49 véhicules. Cette flotte sera intégrée à celle de Transpharma International qui compte désormais plus de 250 véhicules en Europe pour le transport sous température dirigée d'une palette à la charge complète. Avec cette reprise, le groupe Walden emploie environ 360 personnes en Belgique et porte sa surface logistique à plus de 45.000 m².



STEF REPREND TRANSWEST ET BAKKER LOGISTIEK

Le Groupe STEF vient de frapper deux grands coups en quelques semaines en reprenant successivement la société TransWest et en annonçant son intention de reprendre Bakker Logistiek. TransWest (Oostkamp) est spécialisé dans les services de transport et de logistique pour les produits alimentaires surgelés. La société emploie plus de 200 personnes et dispose d'une flotte de 250 véhicules. Quant à Bakker Logistiek, il s'agit d'un autre 'gros morceau' puisque ce groupe familial néerlandais compte 1400 collaborateurs ainsi qu'une flotte de plus de 325 véhicules (dont quelques uns en Belgique).



LIVRAISONS

- Le grossiste en fournitures de bureau Igepa Belux a mis en service son premier **Scania** hybride rechargeable. Ce camion livrera des fournitures de bureau à tous ses clients à Gand.
- TDL a passé une nouvelle commande auprès de Truck Trading Limburg. Cette fois-ci, il s'agit de 50 tracteurs **DAF** XG en version 4x2 et 6x2 et de 8 porteurs LF, carrossés par All 4 Trucks, ceux-ci seront utilisés pour la distribution de produits réfrigérés.



- Le **Mercedes-Benz** Arocs SLT n'est déjà pas un camion ordinaire, mais le SLT 4463 AS 8x6 qui a été livré à la société Viktor Baumann l'est encore moins : sa charge remorquée maximale est de 1000 tonnes... quand il se déplace en combinaison avec d'autres camions.



- Wijngaard Natie a mis en service son tout premier camion électrique dans le port d'Anvers. Ce premier **Volvo** FM Electric sera suivi de trois autres véhicules semblables qui seront utilisés pour des transports sur courtes distances.



INDUSTRIE

L'AUTONOMIE DES VOLVO FL ET FE ELECTRIC PROGRESSE DE 42 %

Volvo Trucks va équiper ses Volvo FL et FE Electric d'une nouvelle génération de batteries dont les performances progressent de 42 %. Cela porte l'autonomie maximale de ces véhicules à 450 kilomètres, ce qui est plus que suffisant pour les tâches urbaines et péri-urbaines auxquelles ces camions sont confrontés. Les nouveaux packs ont une capacité de 94 kWh et se combinent en fonction des besoins du client : sur le FL Electric, il est possible d'en installer 3, 4, 5 ou 6 et sur le FE Electric, le choix est limité à trois ou quatre packs. L'autre amélioration apportée aux deux gammes est la puissance à laquelle les batteries peuvent se recharger en courant alternatif (AC) : de 22 kW, ils passent à 43 kW. La puissance de la recharge en courant continu (DC) reste fixée à 150 kW.

SCANIA FORME UNE JOINT-VENTURE AVEC L'EXPÉDITEUR DIGITAL SENNDER

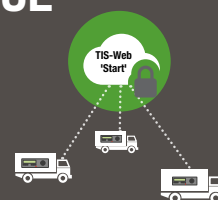
Juna est le nom de la future entreprise commune qui sera créée par Scania et l'expéditeur digital Sennder. Elle combinera la location de camions électriques Scania et l'accès à la place de marché de Sennder. C'est donc un business modèle hybride qui constitue une première en Europe, mais dont le déploiement est d'abord prévu en Allemagne seulement. Les deux partenaires visent clairement les PME du transport qui auront plus de difficultés à financer seules un camion à zéro émissions. Les clients de Juna paieront un prix au kilomètre et auront un accès garanti aux volumes de transport (ponctuels ou contractuels) sur la plateforme numérique de Sennder, la plate-forme digitale vérifiant si les trajets proposés peuvent être réalisés avec un Scania électrique.



LA SOLUTION 'ZÉRO RISQUE' pour toi !

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

VDO



02 240 09 00 www.rauwers.be

Smart solutions for mobility and road safety

MAN LANCE DEUX NOUVEAUX CAMIONS ÉLECTRIQUES

MAN Truck & Bus a ouvert les carnets de commande pour ses deux nouveaux modèles électriques : le eTGX pour le transport longue distance et le eTGS pour la distribution. L'unité d'entraînement centrale (qui comprend le moteur électrique synchrone, l'onduleur et la boîte de vitesses à 2 ou 4 rapports) se trouve au centre du châssis. Le moteur électrique peut développer 333 ch (245 kW), 449 ch (330 kW) ou 544 ch (400 kW) avec un couple maximal correspondant de 800, 1150 ou 1250 Nm (avant démultiplication). Les deux nouveaux modèles peuvent être équipés de trois, quatre, cinq ou six packs de batterie de 80 kWh chacun. Avec une capacité totale de 480 kWh, MAN promet une autonomie de 600 à 800 kilomètres selon la charge utile et les conditions d'utilisation. Un autre atout de la conception retenue par MAN est qu'elle permet de conserver un empattement de 3,75 mètres.



VOLTA TRUCKS EN FAILLITE

Une procédure d'ouverture de faillite a été ouverte pour le constructeur de poids lourds électrique Volta Trucks AB. La raison principale des difficultés de la société suédoise serait la faillite de son fournisseur de batteries Proterra. Cela a entraîné une interruption de la production et, par ricochet, un arrêt des livraisons aux premiers clients. Le manque de liquidités disponibles a ensuite mené l'entreprise à la faillite.

LE RENAULT TRUCKS D SUBIT UNE CURE DE JOUVENCE

La gamme 'distribution' de Renault Trucks bénéficie d'une mise à jour qui comprend notamment une nouvelle face avant et de nouvelles améliorations sur le plan de la sécurité. La cabine D/D Wide reçoit une nouvelle face avant en version électrique qui se distingue par une nouvelle grille de radiateur et par de nouveaux phares LED. Sur la version électrique E-Tech, la surface peinte dans la couleur de la carrosserie est aussi beaucoup plus importante.



EN BREF

- Le constructeur turc **Ford Otosan** a signé une lettre d'intention avec son homologue allemand Quantron. L'objectif de ce futur partenariat est de développer un camion à pile à combustible sur base de l'actuel F-Max.
- **Volvo Trucks** dote à nouveau sa gamme FL d'un moteur de 320 ch qui développe un couple maxi de 1200 Nm. Un tel niveau de puissance avait déjà été disponible sur le FL par le passé, mais depuis l'avènement du FE, la gamme FL devait se contenter des versions de 250 et 280 ch du moteur D8K.
- **Renault Trucks** est le premier grand constructeur à annoncer un projet de retrofit électrique. Un premier porteur D de 12 tonnes a reçu une nouvelle propulsion électrique en collaboration avec la société Novumtech.
- Après les véhicules destinés à une utilisation urbaine, **Scania** met désormais en production une nouvelle gamme de camions électriques de plus gros tonnages, avec une autonomie pouvant atteindre 390 kilomètres. De nouvelles batteries plus performantes sont également introduites sur l'ensemble de la gamme.
- La concession **MAN** Brugge a récemment décroché le titre de 'Meilleur atelier MAN ServiceCare' au niveau international.
- Le groupe Maenhout renforce sa position de concessionnaire principal d'**Iveco** en Flandre orientale et occidentale avec une cinquième succursale, puisque l'acquisition des activités du Truckcenter Van Nevel à Aalter vient d'être finalisée.
- Le spécialiste des formations et du suivi de chauffeurs **Drivolution** a ouvert un deuxième site au port de Gand, ce qui va lui permettre de répondre aux besoins d'un nombre plus important d'entreprises.
- Schmitz Cargobull AG a signé un accord stratégique avec **Berger Fahrzeugtechnik GmbH**, aux termes duquel il achètera 49 % des actions du spécialiste autrichien des semi-remorques légères.

Mécaniquement,
le Scania R reste au top.



SCANIA R560 SUPER

COMME SON NOM L'INDIQUE !

« Scania réconcilie la technologie des moteurs diesel avec le développement durable », tel était le slogan utilisé par le constructeur lors de la présentation de ses nouveautés fin 2021. Message très facile à interpréter : il fallait s'attendre à un renouvellement profond de la chaîne cinématique et ce, dans son ensemble.

Pierre-Yves Bernard

Effectivement, Scania a lancé non seulement un nouveau moteur de 13 litres, mais également de nouvelles boîtes de vitesses et des essieux arrière innovants, avec pour objectif une économie de carburant de 8 %.

EXIT EGR

Moteur. Le nouveau moteur DC13 reste un 13 litres (12,74 l) et se décline en quatre niveaux de puissance (420, 460, 500 et 560 ch). Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne, avec une

injection Scania XPI et qui outre le double arbre à cames en tête présente aussi un système Twin SCR avec double dosage d'AdBlue. Il n'y a donc plus d'EGR. Une première dose d'AdBlue est injectée au niveau du turbocompresseur via le couplage direct, immédiatement après le clapet du frein sur échappement, là où les gaz d'échappement sont encore très chauds. Cela augmente considérablement le rendement global du système de post-traitement. La seconde dose est injectée à l'intérieur du système de post-traitement. Le filtre à particules, qui est placé entre les deux catalyseurs SCR, est régénéré sans avoir besoin d'injecter d'autres doses de carburant dans le circuit de gaz d'échappement.

L'efficacité thermique des nouveaux moteurs est d'environ 50 %, un niveau qui était jusqu'à présent inatteignable pour des moteurs à combustion interne. Enfin, la durée de vie technique augmente de 30 % par rapport aux générations précédentes.

Après la version de 460 ch, nous avons cette fois testé la version la plus puissante de ce moteur de 13 litres, avec un couple impressionnant de 2850 Nm disponible dès 900 tr/min. Ce point fort doit logiquement permettre une efficacité redoutable à bas régime à vitesse de croisière.

Freinage. Avec une puissance de 200 kW à 2400 tr/min, le frein sur échappement traditionnel de série peut paraître un peu 'court' sur un relief plus prononcé. Certes, le choix d'un ralentisseur auxiliaire R4700D (débrayable) optionnel est toujours possible, mais Scania propose aussi (également en option) son nouveau frein par compression (Compression Release Brake - CRB). Cette technologie reste certes limitée en cas de forte pente, mais devrait malgré tout contenter une majorité des clients. Sur notre véhicule d'essai, la force de retenue du CRB est de 354 kW à 2400 tr/min. Les nouvelles boîtes de vitesse Opticruise,



Evolution à venir pour la planche de bord.



La calandre, véritable identité du camion.

dont la G33 qui équipait notre véhicule d'essai, sont dotées de carters tout aluminium et présentent à la fois un encombrement réduit et un poids inférieur d'environ 60 kg. Au-delà de la diminution des frottements internes, cette gamme répond surtout aux impératifs des moteurs bas régime Scania grâce à un étagement plus vaste, un douzième rapport en prise directe ainsi qu'un vrai rapport supérieur surmultiplié (overdrive).

JUSQU'À LA DERNIÈRE GOUTTE

Misant plus que jamais sur la modularité, Scania a développé une nouvelle gamme de réservoirs de carburant. Il est désormais possible d'équiper le châssis depuis l'essieu arrière, en installant par exemple le réservoir de carburant à cet emplacement, on notera surtout la prouesse de Scania qui a résolu l'éternel problème de parvenir à utiliser la totalité du carburant dans le réservoir. Pour y arriver, la pompe à carburant basse pression, le filtre à carburant principal et le séparateur d'eau ne sont plus à côté du moteur mais rassemblés dans une unité distincte, fixée sur la paroi latérale du réservoir principal.

Vie à bord. L'intérieur étant resté identique, nous ne nous y attarderons pas. Il est devenu très austère par rapport à certains concurrents. Qu'à cela ne tienne, des changements arrivent au printemps 2024 et seront sans nul doute de nature à remettre les choses à leur place.

UN NOUVEAU RECORD DE CONSOMMATION

Impressions de conduite. La capacité à rouler à un régime de 900 tr/min en vitesse de croisière est la solution ultime pour une consommation maîtrisée et a toujours été

la philosophie de Scania. Avec un nouveau pont arrière équipé de rapports de réduction longs (le plus rapide étant le 1,95:1), le camion essaie en permanence d'enclencher le douzième rapport, puisqu'il s'agit de la prise directe qui offre le moins de pertes de transmission.

L'overdrive n'est enclenché que lorsque les conditions sont favorables (charge plus légère, roulage à vide ou encore descente légère). Ce fut souvent le cas lors du test. On constate dès lors que le camion opère plus de changements de rapport que ce que le conducteur a l'habitude de faire, ceci dans le but d'optimiser l'économie de carburant.

Performances. Après un test concluant avec la version 460 ch, nous étions évidemment curieux de la comparer avec une version disposant de 100 ch et de 350 Nm de plus. Tout commence au démarrage avec un nouveau bruit, plus sourd, qui ravira certainement les chauffeurs.

Avec le 460R, nous avons atteint une vitesse de 81,54 km/h et consommé 27,84 l/100 km. Ce très bon résultat est battu par le R560 : 82,26 km/h (malgré plusieurs chantiers) et surtout 26,81 l/100 km. Et dire qu'il n'y a pas si longtemps, nous avons obtenu 29,34 l/100 km avec l'ancien R540 !

Par contre, le système Twin SCR a un impact négatif sur la consommation d'AdBlue : nous avons eu besoin de quasiment le double de ce qui est habituellement consommé pour une distance totale de 400 km.

Conclusion. Après les nouveaux systèmes de sécurité, la nouvelle boîte de vitesses, c'est au tour du bloc moteur, qui clairement, permet à Scania de répéter à qui veut

l'entendre, qu'il compte bien rester le King of the Road. Reste maintenant à offrir une cure de jeunesse à la cabine !

Scania a trouvé la solution pour faire utiliser jusqu'à la dernière goutte de carburant.

FICHE TECHNIQUE SCANIA R560 SUPER

- **Moteur :** Scania DC13 173 560 ch
- **Injection :** Scania XPI
- **Cabine :** CR20H
- **Puissance :** 412 kW - 560 ch / 1800 tr/min
- **Couple maximum :** 2850 Nm / 900-1400 tr/min
- **Transmission :** Scania G33CM
- **Frein :** Disques / EBS
- **Empattement :** 3750 mm
- **Rapport :** 2,53
- **CRB :** 354 kW / 2400 tr/min
- **Retarder :** 500 kW / 4700 Nm

BON À SAVOIR

- Nouveau départ pour la chaîne cinématique.
- Conception modulaire plus large.
- Une économie d'exploitation de 8 %.

FUSO eCANTER

PETIT CAMION ÉLECTRIQUE, GRANDE CHARGE UTILE

Fuso lance un nouvel eCanter sur le marché. La Next Generation eCanter, importée et distribuée en Belgique et au Luxembourg par Beherman Motors, est disponible avec six empattements et des poids totaux de 4,25 à 8,55 tonnes. Le client peut également choisir parmi trois jeux de batteries.

Erik Roosens

La filiale japonaise de Daimler Truck n'a pas développé le nouveau Fuso eCanter du jour au lendemain. La première version de ce petit camion entièrement électrique était déjà proposée dès 2016 et, depuis lors, les clients ont parcouru ensemble 8 millions de kilomètres. Pour le marché européen, il est produit dans l'usine portugaise de Tramagal, où les véhicules sont également utilisés pour les transports sur le site. Un moteur électrique de 110 kW équipe les variantes de 4,25 et 6 t, tandis qu'un moteur électrique de 129 kW propulse les variantes de 7,49 et 8,55 t. Le couple de 430 Nm est, comme pour tout moteur électrique, immédiatement disponible dès le démarrage. Nous avons pu en faire l'expérience sur le circuit d'Estoril où nous avons réalisé un test d'accélération avec la version la plus lourde. Impressionnant !

VOLANT CHAUFFANT

Avec la clé en poche, il est possible d'ouvrir et de fermer automatiquement la porte du Fuso eCanter en touchant la poignée. Un frein de stationnement électrique garantit davantage de confort et de sécurité. Parmi les autres gadgets citons le chauffage du siège et du volant et un assistant de feux de route, qui passe automatiquement des phares aux feux de croisement et vice versa. Pour augmenter l'autonomie, il est possible de chauffer ou refroidir la cabine lorsque le véhicule est branché. Comme avec les poids lourds électriques de Daimler Truck, Fuso utilise un eAxle pour transférer la puissance du moteur électrique directement aux roues, sans cardan. Il n'y a pas de vitesses, mais bien 4 modes de freinage : de la roue libre (B0) au freinage appuyé. C'est dans cette dernière position (B3) que les batteries se rechargent

le plus ; le frein de service est alors à peine utile pour arrêter l'eCanter. Le client peut choisir parmi trois packs de batteries : S, M et L. Le S développe 41 kWh pour une autonomie jusqu'à 70 km. La capacité du M est de 83 kWh pour une autonomie de 140 km. Le L dispose d'un pack de 124 kWh pour une autonomie jusqu'à 200 km. Pour permettre aux clients de faire le bon choix, Fuso utilise l'outil eTruckReady de Daimler Truck.

*Avec la clé en poche,
il est possible d'ouvrir et
de fermer automatiquement
la porte du Fuso eCanter
en touchant la poignée.*

RAYON DE BRAQUAGE DE 10,8 M

L'eCanter est un véhicule très maniable qui peut transporter une charge (5.155 kg) et un volume (16 palettes Euro) importants. Sur la piste, nous avons pu faire du slalom et tester le rayon de braquage. Même avec l'empattement le plus long, ce rayon est intéressant : 19 m entre les murs pour un empattement de 4,75 m et une caisse de chargement de 7,21 m. Avec le plus petit empattement de 2,5 m, le rayon de braquage est de 10,8 m. Une cabine étroite de 1,7 m est également disponible, alors que la cabine standard mesure 2 m de large.



Sur l'eCanter, un eAxle transfère la puissance du moteur électrique directement aux roues.



L'eActros inaugure une nouvelle 'signature visuelle' au niveau des phares avant.

MERCEDES-BENZ EACTROS 600

CAP SUR LES 500 KILOMÈTRES

Daimler Truck est le premier constructeur à annoncer un tracteur électrique capable de rouler 500 kilomètres sans recharger ses batteries. La concurrence va suivre rapidement (et même le devancer sur le plan de l'industrialisation), mais l'eActros 600 dispose de sérieux atouts pour s'imposer.

Claude Yvens - claud.yvens@transportmedia.be

Avec sa face avant spécifique, l'eActros 600 accroche le regard du premier coup d'œil. L'évolution n'est pas qu'esthétique (Mercedes-Benz annonce un meilleur coefficient de pénétration dans l'air), mais l'essentiel est ailleurs.

L'eActros 600 tire en effet le meilleur parti de son essieu électrique moteur (une technologie qu'Iveco sera le prochain à adopter), mais il a néanmoins été nécessaire d'allonger l'empattement à 4000 mm pour caser les batteries. Sous la cabine (à la place du moteur thermique donc) se trouvent différents éléments techniques, dont les trois circuits de refroidissement.

NOUVELLES BATTERIES PLUS 'UTILISABLES'

Daimler Truck a développé une nouvelle cellule de batterie LFP (Lithium Fer Phosphate) avec son partenaire CATL, avec pour principal objectif d'en augmenter la durée de vie jusqu'à 1,2 million de kilomètres et de parvenir à un taux d'usabilité de 95 %, alors que la moyenne est généralement de 85 %.

L'eActros 600 est équipé de trois packs de ces batteries, ce qui lui donne une capacité de 600 kW et une autonomie allant jusqu'à 500

kilomètres avec une semi-remorque chargée. En cas de températures négatives, cette autonomie est réduite de 10 à 15 %, mais à vide, l'autonomie peut augmenter de 20 à 25 %. Les batteries alimentent les moteurs électriques situés dans l'essieu arrière. La puissance est de 400 kW continu et 600 kW en pointe.

Les trois packs pèsent ensemble 4 tonnes et demi. Cela porte le poids total du tracteur à 11,6 tonnes environ et réduit la charge utile d'un ensemble routier à environ 22 tonnes lorsque le véhicule bénéficie d'une MMA supplémentaire en raison de sa propulsion électrique. Moyennant certains calculs relatifs à la charge par essieu, l'eActros 600 pourrait également être utilisé à 44/45 tonnes là où c'est autorisé.

L'eActros 600 se distingue aussi de tous les camions électriques déjà commercialisés en étant le premier camion à pouvoir se recharger à très haute puissance, puisqu'il sera compatible avec la nouvelle norme MCS (Megawatt Charging System) développé en commun par les principaux constructeurs européens. Un autre port de charge CCS de 400 kW équipe également le véhicule. Dans ce cas, une heure

suffit pour faire passer le niveau de charge de 10 à 80 %, alors qu'une demi-heure suffira avec le port MCS. Les ventes débutent en fin d'année 2023, et la production en série sera lancée en fin d'année 2024.

Le poids total du tracteur est porté à 11,6 tonnes à cause des batteries.

PAS ENCORE DE NOUVELLE CABINE

Pour développer l'eActros 600, Daimler Truck est parti d'une cabine Actros tout à fait normale. L'eActros 600 ne profite donc pas de la latitude accordée aux constructeurs par la législation européenne sur les poids et mesures et il n'a donc pas de cabine allongée à l'avant. Ce n'est toutefois qu'un secret de polichinelle que d'annoncer que l'Actros bénéficiera d'une nouvelle cabine plus spacieuse dans les prochains mois.



Quand le port d'Anvers tousse, le transport routier belge s'enrhume...

CONJONCTURE ET PÉNURIE DE CHAUFFEURS

LA QUADRATURE DU CERCLE ?

Après un premier semestre 2023 positif, l'activité liée au transport routier connaît depuis septembre un net ralentissement. Baisse du volume transporté, hausse des coûts, pénurie de chauffeurs, Transport Management fait le point de la situation à l'occasion d'un débat organisé lors du salon Transport & Logistics 2023.

Michel Buckinx

NET RALENTISSEMENT

2023 semble être une année à deux vitesses. Un bon premier semestre suivi d'une 2^e moitié nettement moins favorable. « Les 6 premiers mois ont été très bons », déclare Carlo Dilissen (CEO de Dilissen Logistics). « Après les vacances, nous pensions que cela allait redémarrer à partir de la mi-septembre, mais cela n'a pas été le cas. » Idem chez Jost. Pascal Dorthu (responsable du planning) : « Depuis septembre, le marché s'affaisse

avec une baisse d'environ 10 % du CA transport, la partie logistique étant pour l'instant un peu préservée. »

Philippe Degraef (directeur de Febetra) confirme : « On constate une chute du volume de transport combinée à une hausse des coûts, un cocktail empoisonné pour le transporteur. Ce ralentissement apparaît aussi dans les chiffres de Viapass et de la taxe kilométrique allemande. Cette année, on a roulé en Europe 3,6 % de km en moins que l'an passé. En Belgique, c'est même - 3,72 %. Et nos transporteurs belges sont moins compétitifs que les concurrents étrangers à cause des charges salariales élevées. Sans parler de l'indexation des salaires de 10,96 % en janvier 2023, du jamais vu. »

PRÉCIEUX CHAUFFEURS

La conjoncture actuelle a-t-elle un impact sur la façon dont les transporteurs traitent la question des chauffeurs ?

C. Dilissen : « Nous avons engagé un coach qui s'occupe des chauffeurs. Cela a fait le tour du secteur et nous avons vite eu un afflux de nouveaux candidats. Aujourd'hui, nous ne subissons plus trop le job hopping et ces derniers mois, nous avons même eu de nombreuses sollicitations de chauffeurs qui roulent pour X ou Y mais qui se plaignent du manque de travail. »

P. Dorthu précise : « Les chauffeurs commencent à se rendre compte qu'ils n'auront pas forcément plus de boulot ailleurs. Nous essayons aussi, via un certain nombre d'incentives, de les conserver. Les sollicitations sont plus nombreuses pour l'instant mais il manque toujours des chauffeurs pour la distribution nationale. »

P. Degraef : « La pénurie des profils est évidemment due à la dénatalité et à l'âge moyen des chauffeurs actifs. Un grand nombre d'entre eux vont mettre un terme à leur carrière. Et l'afflux ne compense pas

totallement ces départs. Notons toutefois que l'enseignement secondaire professionnel est aujourd'hui revalorisé et plus de jeunes qu'avant optent directement pour la formation de chauffeur poids lourd. Et ces élèves ont un talent dont notre secteur a grandement besoin. »

FORMER ET RETENIR

Quels sont les principaux canaux de recrutement ?

P. Dorthu : « Les canaux habituels, les annonces mais aussi des candidats qui connaissent déjà quelqu'un chez nous. Nous accordons aussi des primes aux chauffeurs qui amènent de nouvelles recrues. Au-delà, certains chauffeurs privilégient un horaire régulier, veulent rentrer chez eux le soir, pour leur confort personnel et leur vie familiale. Avant, on cherchait des chauffeurs avec une expérience de 5 ans ; aujourd'hui on doit se tourner vers des jeunes qui sortent tout juste de l'école avec tous les risques que cela comporte et les former. Mais ce risque, nous devons le prendre pour compléter nos effectifs. »

C. Dilissen : « Des chauffeurs expérimentés se présentent parfois mais ces derniers temps, nous avons accueilli des candidats sans permis. Nous leur permettons alors de l'obtenir. Mais avoir un permis ne signifie pas être un vrai chauffeur, il faut encore être coaché et suivi. Nous avons mis beaucoup de temps et d'énergie dans cette phase ces dernières années. Nous construisons ainsi l'avenir. »

DU CÔTÉ DE L'INTÉRIM

Lisa Van Peteghem, Market Director d'Accent Jobs, confirme ces grandes tendances : « Il y a deux problèmes : la pénurie de chauffeurs et une pénurie de commandes. La fermeture des entreprises pendant la crise Covid et la guerre en Ukraine ont fait naître une période trouble sur le plan économique. En outre, les coûts ont fortement augmenté et les transporteurs ont beaucoup de mal à les répercuter sur leurs clients. »

Aux explications déjà données sur le manque d'afflux, elle en ajoute une autre : « La formation des chauffeurs est très coûteuse, jusqu'à 8.000 €. Le coût du permis de conduire C/CE doit vraiment baisser. Dans un monde idéal, les entreprises de transport paieraient pour la formation des chauffeurs routiers. Mais en tant qu'agence d'intérim, nous permettons aussi aux intérimaires d'obtenir un permis C/CE via Accent (sous certaines conditions). »

Nico De Clercq, Business Manager chez Randstad, confirme : « Les défis sont



1.



2.

1. Dilissen est contacté par des chauffeurs qui n'ont plus assez de travail ailleurs.

2. Pascal Dorthu (Jost) :

« Nous devons prendre le risque d'embaucher des chauffeurs très jeunes pour compléter nos effectifs. »

gigantesques : congestion du trafic, exigences des clients, vieillissement de la population de chauffeurs, équilibre travail/vie de famille, ... Les transporteurs doivent tenir compte de tout cela, écouter les chauffeurs et tenir leurs promesses. Formation et accompagnement sont essentiels dans ce contexte. Les sociétés d'intérim peuvent aussi apporter leur contribution. La tendance à ce niveau est la recherche de personnel directement embauchable à temps plein. En outre, certains de nos intérimaires ont été chauffeurs et peuvent apporter de la flexibilité à une société de transport. Le secteur organise aussi des initiatives intéressantes pour redorer l'image du métier comme la Journée du Chauffeur ou les Chevaliers de la Route. Pour beaucoup, cela reste quand même un métier passion. »

*L'heure n'est plus
au 'job hopping'*

ET LA SUPPLY CHAIN ?

Laurent Pays, General Manager de Square City : « Dans la supply chain, on a davantage tendance à recourir au recrutement permanent plutôt que des solutions temporaires, avec ou sans option d'engagement définitif. L'approche 'hire personality and train competences' a aussi fait son apparition dans les entreprises logistiques. Cette évolution permet de gérer les talents de manière durable. Les employeurs font aussi preuve d'une plus grande créativité avec les talents, et ceux-ci font des efforts supplémentaires car le sentiment de confiance et d'investissement dans leur talent est présent dès le premier jour. »



La piste d'entraînement permet de travailler la technique de vision et de conduite pour couper un virage.

LE CODE 95 A UN EFFET POSITIF

FAITES D'UNE OBLIGATION UN BIENFAIT

Depuis 2009, tout chauffeur professionnel est tenu de suivre cinq formations sur une période de cinq ans afin de conserver la validité de son permis C/CE. Au départ, le Code 95 était surtout ressenti comme une obligation. Mais cela évolue, affirment les centres de formation, et la plupart des entreprises en voient désormais l'utilité.

Erik Roosens

« Depuis l'introduction du Code 95, quelque chose a changé positivement en termes de sécurité », explique Geert Bormans de l'Aktoo Safety Academy. « Sur la route, on constate que les charges sont mieux arrimées et que des formations telles que l'éco-conduite accroissent la sécurité routière. Elles bénéficient non seulement à l'environnement, à l'entreprise et aux autres usagers de la route, mais aussi au chauffeur lui-même. Il roule plus calmement et détendu. Grâce à la formation, les chauffeurs prennent aussi la route en étant mieux préparés. »

« Néanmoins, la motivation du chauffeur et de l'entreprise reste essentielle », ajoute Pierre-Yves Bernard (Formax). « Trop de chauffeurs et leurs patrons considèrent toujours le Code 95 comme une obligation. » Il est donc essentiel de bien réfléchir à la formation la plus appropriée pour un chauffeur. « En tant qu'employeur, réfléchissez à ce qui est intéressant pour vos chauffeurs », recommande Steven Spileers d'Edco. « Mettre les gens dans une salle de classe toute la journée, ce n'est pas un cadeau. Une formation pratique et interactive donne de meilleurs résultats. »

« Les cours théoriques peu pertinents pour la pratique quotidienne sont moins populaires », déclare Jeroen de Wijs de DrivOlution. « Il vaut mieux discuter avec l'employeur et le conseiller en formation pour déterminer quels cours conviennent le mieux aux besoins individuels du chauffeur. »

TRAJET PRATIQUE

« Les formations les plus suivies concernent l'arrimage, l'éco-conduite, les temps de conduite et de repos, le code de la route, les premiers secours et la prévention des

incendies », indique Geert Bormans. « Il est judicieux d'en choisir trois parmi celles-ci pour les cinq que vous devez suivre. » « La formation que vous avez intérêt à suivre dépend de l'entreprise et du travail du chauffeur », explique Luigi Vroman, directeur de ERS Academy. « Pour un tel, ce sera l'arrimage, pour tel autre le tachygraphe. Nous commençons toujours par parler au client pour voir ce qui fonctionne le moins bien dans l'entreprise. Parfois, il peut aussi s'agir d'une formation en matière d'ergonomie s'il s'avère que beaucoup de chauffeurs ont des problèmes de dos. »

« Au cours des formations telles que la conduite économique ou défensive, même les chauffeurs expérimentés admettent qu'ils ont appris des choses sur leur propre véhicule pendant le trajet pratique ou qu'ils ont été surpris par la consommation plus faible suite aux conseils du formateur », explique Steven Van Wichelen de Syntra Midden-Vlaanderen. « Cela incite les chauffeurs à appliquer au quotidien ce qu'ils ont appris. »

Mais comment assurer un suivi pour que la formation produise des résultats à plus long terme ? « Les centres de formation eux-mêmes n'assurent pas ce suivi », poursuit Pierre-Yves Bernard. « C'est aux entreprises de le faire. » Ce que font les centres, c'est élaborer un plan d'action pour les entreprises ou « effectuer une évaluation après la formation pour voir ce que les chauffeurs ont appris et s'ils peuvent appliquer les connaissances et les compétences acquises dans la pratique », souligne Jeroen de Wijs. « Envisagez des cours de remise à niveau périodiques pour que les chauffeurs restent au courant des changements. Encouragez-les à donner leur feedback sur la formation et sur son impact sur le travail. Ces informations peuvent aider à adapter et à améliorer les formations futures. »

DEADLINE

« Au lieu de regrouper toutes les formations, les chauffeurs devraient répartir leurs 5 formations sur les 5 années », déclare Geert Bormans. « C'est plus efficace pour le chauffeur et supprime la pression sur les centres de formation qui voient cette pression augmenter au cours des derniers mois avant la date limite – septembre 2026 pour la prochaine. » Les autres centres soulignent également que l'effet de la formation continue est meilleur si elle est répartie.

Il n'y aura aucune obligation légale. « Il n'est pas prévu d'introduire une obligation de suivre 7 h de formation continue chaque année », déclare Nick Arys du Département flamand de la mobilité. « Le chauffeur est libre



L'arrimage de la charge reste un must dans les formations.

FORMATION SUR CIRCUIT

ERS Academy propose également des formations Code 95 sur son site d'aptitude à la conduite de Nivelles. « Avec 6 participants par formateur et une capacité maximale de 24 participants par jour », précise le directeur Luigi Vroman. « Nous délivrons notamment cette formation à HeidelbergCement (Inter-Beton), qui emploie 400 chauffeurs, dont environ 100 viennent chaque année. Heidelberg se concentre sur ce point car le risque de basculement avec une bétonnière est assez élevé. La piste d'entraînement permet de travailler la technique de vision et de conduite pour couper un virage, d'effectuer un arrêt d'urgence sur différents types de revêtements, d'éviter un obstacle inattendu ou encore de permettre aux chauffeurs de sentir la différence entre un arrêt d'urgence à 30, 50 et 70 km/h. Lors de ces journées, il est important de discuter avec les élèves sur ce qui se produit. Ils se souviennent alors mieux de ce qu'ils ont appris. À Nivelles, on peut aussi apprendre à manœuvrer correctement. »

de planifier lui-même sa formation au sein du cycle. De plus, c'est souvent l'employeur qui planifie la formation de son employé. Certains employeurs attendent parfois délibérément la dernière année du cycle pour que leurs employés soient formés. Les employeurs sont parfois réticents à investir dans un employé qui pourrait ne pas rester dans l'entreprise. »

ECODRIVING AVEC VÉHICULE ÉLECTRIQUE

« Les centres de formation peuvent toujours faire des propositions de modules sur de nouveaux sujets », explique Nick Arys. « Et cela arrive. Des modules tels que 'Écoconduite avec un véhicule électrique' et 'Transport conditionné d'aliments, de plantes, de médicaments et autres' sont deux exemples de

sujets qui ont été ajoutés. Les modules proposés doivent être pertinents dans le cadre des orientations de la directive européenne. »

+/-

Recommandé

- Répartir la formation dans le temps.
- Choisir la formation la plus pertinente pour chaque chauffeur.
- Impliquer la direction dans la formation.

Déconseillé

- Donner à chaque chauffeur la même formation.
- Ne pas assurer de suivi après la formation.
- Attendre trop longtemps pour commencer les formations.

Les formations pratiques et interactives donnent les meilleurs résultats.

5 ANS D'AB LENS MOTOR

MUTATION RÉUSSIE

Cinq ans après avoir ajouté les initiales de leurs prénoms aux concessions Renault Trucks de Lens Motor, Alain Jacquart et Benoit Salmin ont de bonnes raisons d'avoir la banane. En une demi-décennie, ils ont doublé les effectifs de leurs garages et multiplié par trois les chiffres de vente !

Jean-Michel Lodez

Lorsqu'ils ont repris Lens Motor en 2018, Alain Jacquart et Benoît Salmin ont hérité d'une situation compliquée. L'enseigne, qui regroupait trois concessions Renault Trucks à Bierset, Fleurus et Eupen était clairement en difficulté... Aujourd'hui, c'est une structure métamorphosée et en pleine santé qu'ils nous présentent.

« Nous avons totalement revu la vente et l'après-vente pour reconquérir d'anciens clients, en séduire de nouveaux et apporter de vraies réponses en termes de services uniformes dans nos différentes implantations. »

Des infrastructures qui ont bien évolué depuis la reprise. Le garage de Fleurus a déménagé dans des installations plus spacieuses et plus modernes. Il y a deux ans, AB Lens Motor a repris le Garage du Carrefour à Hotton, complétant ainsi sa couverture en Wallonie. Et aujourd'hui, c'est le site d'Eupen qui connaît une remise à neuf.

Côté produits, en plus des camions et des utilitaires légers au losange, AB Lens Motor est devenu concessionnaire JCB pour toute la gamme BTP. De quoi accentuer sa pénétration dans ce secteur construction avec une offre élargie.

PRO-XI-MI-TÉ

« Le travail que nous faisons aujourd'hui avec JCB est le même que celui entrepris il y a 5 ans avec Renault Trucks. Nous mettons en place une nouvelle organisation avec des équipes chargées de développer les ventes et d'assurer un suivi qualitatif. Cela passe



Alain Jacquart et Benoît Salmin, le duo gagnant à la tête des 4 garages d'AB Lens Motor.

par exemple par l'organisation d'incentives où nous accueillons les professionnels pour présenter nos produits et échanger avec eux sur leurs priorités, écouter leurs problèmes éventuels et proposer des solutions. Car aujourd'hui plus encore qu'hier, c'est la manière dont on va gérer le problème d'un client qui est déterminante. »

Cette approche de proximité a fait ses preuves. Les structures d'AB Lens Motor sont parmi celles qui obtiennent la meilleure part de marché du réseau national Renault Trucks. Une réussite qui s'explique aussi par l'implication d'un personnel flexible, animé par une vraie passion du métier où le client tient une place centrale.

« Nous sommes par exemple heureux d'avoir vendu récemment 50 tracteurs avec contrat de services au Groupe Jost mais nous sommes aussi très fiers d'accorder un suivi de qualité à un indépendant qui n'a qu'une camionnette. Nous n'avons pas de petit client », concluent les deux patrons pour résumer leur philosophie.

« Nous n'avons pas de petit client. »

VOUS AVEZ DIT SERVICE ?

Chez AB Lens Motor, on ne se cache pas d'être des 'obsessionnels du service'. L'assistance est gérée en interne 24/7 et peut se montrer... créative. « Un de nos clients est tombé en panne en pleine nuit à Strasbourg et la pièce à remplacer n'était nulle part en stock, se souvient A. Jacquart. Nous avons démonté une pièce identique sur un véhicule de notre show-room et envoyé un de nos techniciens l'installer pour que le véhicule puisse repartir quelques heures plus tard... »

TRANSPORT & LOGISTICS

AWARDS 2024



**Vous travaillez bien ?
Faites-le savoir et
posez votre candidature !**

Les **Transport & Logistics Awards** rassemblent la communauté belge du transport et de la logistique autour de ses meilleurs représentants. Les **Transport & Logistics Awards** sont donc la meilleure vitrine possible pour vos réalisations en tant qu'entreprise.

Si vous pensez 'bien faire', n'hésitez pas à le faire savoir en posant votre candidature à un award !



TRANSPORTMEDIA