

TRANSPORT

MANAGEMENT

LE MAGAZINE DU DÉCIDEUR

www.transportmedia.be

FEVRIER - MARS 2024 24^e année N° 123

AutoTechnica A la découverte de l'atelier idéal

PARAIT 5 FOIS PAR AN : FEVRIER - AVRIL - JUIN - SEPTEMBRE ET DECEMBRE - BUREAU DE DEPOT : 3000 LEUVEN - AUTORISATION : P2A6244

Truck

Le Volvo FH passe en mode Aero

Mon entreprise

Robin Desoete, 27 ans et à la tête de DSR Logistics

Tranches de vie

Des chauffeurs mis à l'honneur lors de la Journée du Routier



Voir p.37

V O L V O

LA GAMME VOLVO AERO

La famille. Agrandie



Conçue pour vous emmener plus loin, la gamme Volvo Aero est un pas de plus vers le zéro émission.

Volvo Trucks. Driving Progress

volvotrucks.be

SHOPPING LIST

Les équipements et gadgets les plus cool sélectionnés par la rédaction



DAF XD Electric / WSI

Avec l'apparition des véhicules électriques, il est logique que ces modèles soient également disponibles en modèle réduit. Récemment mis en vente, voici le DAF XD Electric présenté sous la forme d'un porteur 6x2 au 1/50e. Produit en bleu, blanc et noir, il se distingue des autres produits officiels en jaune couleur usine.

Prix : 145.20 €

www.dafshop.com

Réf. M004576



La bouteille thermique relookée Iveco

Avec son isolation sous vide efficace, elle garde vos boissons froides pendant 18 heures et les boissons chaudes pendant 6 heures. Cette gourde de 500 ml est évidemment étanche et est constituée d'acier inoxydable 18/8, ce qui permet aux boissons de ne pas prendre le goût ou l'odeur du contenu précédent.

Prix : 24.40 €

www.ivecofanshop.com

Réf. 3244398



Le bodywarmer Renault Trucks

Renault Trucks a vu récemment son logo évoluer. Parmi les nouveaux articles de la boutique il y a ce bodywarmer en matériaux recyclés qui dégage une élégance noire intemporelle, accentuée par des passepoils rouges dynamiques et des détails de fermeture éclair. Il peut être superposé à un pull ou porté sous une veste lorsqu'il fait plus froid.

Prix : 82.00 €

<https://eshop.renault-trucks.com>

Réf. 113516



Lampe torche Mercedes 'Performance Light 600L'

Accessoire très utile, cette lampe propose 600 Lumen en mode travail et 200 Lumen en mode inspection.

Elle peut aussi être utilisée en lampe rouge ou encore en version stroboscope. Elle est rechargeable via un socle et ne consomme donc pas de piles. Elle mesure 16 cm x 4.8 cm x 3.5 cm.

Prix : 61.90 €

www.mercedes-benz-trucks.com

Réf. MBT0094



Cafetière 1 tasse pour cabine

Très raisonnable en taille (dimensions 15 x 14 x 23 cm) et en poids (800 gr), cette petite cafetière l'est aussi dans son prix ! Elle accepte les dosettes et existe en 12 ou 24 V. Capacité de la tasse : 300 ml et arrêt automatique prévu quand le réservoir d'eau est vide.

Prix : 29.00 €

boutique-de-la-route.com

Réf. E763

SOMMAIRE

TRANSPORT Management n° 123



06

14

30

37



3 SHOPPING

Le plus chouettes gadgets pour mettre dans sa cabine... ou sur son bureau.

6 ARRÊT SUR IMAGES

Retour sur les actions les plus originales et les moments les plus chaleureux de la Journée du Routier 2023.

10 TRANCHES DE VIE

Lors de la Journée du Routier, la rédaction de Transportmedia est allée à la rencontre des chauffeurs à Tessenderlo... et ils ne l'ont pas regretté.

14 MON ENTREPRISE

Il a grandi dans une famille de transporteurs mais Robin Desoete est maintenant à la tête de sa propre entreprise : DSR Logistics.

16 BON À SAVOIR

En 2024, on vote à tous les niveaux de pouvoir : quels sont les thèmes liés au transport qui devraient retenir l'attention des partis ?

19 L'ESSENTIEL

23 TM ONLINE.TV

Les meilleures vidéos de la rédaction

25 TRUCK

En 2023, on a rattrapé les retards de 2022. Mais qu'attendent les constructeurs de 2024 ?

28 TRUCK

Après douze ans, le Volvo FH gagne 24 centimètres. L'Aero est un sacré ado !

30 TRUCK

Ford Trucks lance une toute nouvelle gamme pour le transport régional, la distribution et le construction avec le F-Line.

33 TRAILER

Le site de Gotha est le centre de compétence de Schmitz Cargobull pour les bennes.

34 TOOLS

Focus sur le contrôle de la pression des pneus, un enjeu de plus en plus digital.

37 DOSSIER AUTOTECHNICA 2024

TOURNEZ CE MAGAZINE ET DÉCOUVREZ VAN MANAGEMENT

- Reportage à Passion4Vans
- Découverte des nouveaux Mercedes-Benz eSprinter, Maxus T90 EV et Ford Transit Courier
- Interviews VIP chez Stellantis, Ayvens et Van Mossel / J&T Autolease



Un seul être vous manque et tout le secteur est dépeuplé

Ce vers de Lamartine résume bien le sentiment que j'éprouve suite au décès inopiné de notre collaborateur (journaliste et traducteur) Hendrik De Spiegelaere (67). Après 35 ans de vie professionnelle commune sans aucun nuage, le constat est évident : s'en est allée une belle personne, loyale, consciencieuse et attachante. Grand connaisseur du monde du transport, et du matériel tracté en particulier, il laisse assurément un grand vide derrière lui. A titre personnel, j'ai souvent relaté cette anecdote à son propos, qui montre la délicatesse dont il savait faire preuve malgré sa stature d'armoire à glace. Je n'oublierai en effet jamais que Hendrik était présent, dans le cadre d'un voyage de presse, lorsque j'ai rencontré ma compagne. Et qu'il a eu la délicatesse après un moment de s'effacer pour nous laisser en tête-à-tête. 18 ans plus tard, nous l'en remercions tous les deux encore ! Vous pourrez lire le tout dernier article d'Hendrik en page 33.

Mais comme on dit, the show must go on. Et le show pour Transportmedia, c'est tout simplement le magazine que vous tenez entre les mains. Le numéro 123 de TRANSPORT Management inaugure en effet une toute nouvelle mise en pages. Plus aérée donc plus lisible, elle fait encore la part plus belle à l'élément visuel, qu'il soit photographique ou illustré (dessin, graphique). Elle inaugure également de nouvelles rubriques, comme celle qui ouvre le magazine et qui va peut-être titiller vos envies de shopping sectoriel ! Elle donne également une plus grande place à l'humain, au travers de portraits notamment.

Qu'il soit positif ou... moins positif, n'hésitez pas à nous faire part de votre premier ressenti. Nous avons mis tout notre cœur dans cette nouvelle mouture de votre magazine favori, puisse-t-il toucher le vôtre !

Christophe Duckers
Directeur de la rédaction.

COLOPHON
TRANSPORTMEDIA

Éditeur responsable/Gérant

Christophe Duckers
TRANSPORTMEDIA
Half Daghmael 1K, 3020 Herent · Tél. +32 (0)16 22 11 31
info@transportmedia.be - www.transportmedia.be

Management Assistant

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

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, Arnaud Henckaerts, Michiel Leen,
Jean-Michel Lodez, Erik Roosens, Philippe Van Dooren.

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



Journée du Routier 2023

A refaire... toute l'année !

Cette fois, la Journée du Routier est bien installée dans les mentalités.

Il y avait de nouveau plus de 400 entreprises participantes et peut-être mille endroits où les chauffeurs routiers recevaient un accueil chaleureux le jeudi 14 décembre dernier.

Reste maintenant à transformer ces marques de sympathie en une habitude qui dure du 1^{er} janvier au 31 décembre !

Claude Yvens



2

1. Record-Trans accueillait chaque chauffeur qui passait au dépôt d'une manière spectaculaire !
2. Chez Vervaeke, c'est toute l'année la Journée du Routier.

Des milliers de tasses de café et de viennoiseries (les boulangers devraient sponsoriser cette Journée du Chauffeur !), des milliers de gadgets personnalisés aux couleurs des entreprises et pas mal d'initiatives originales (souvent de la part des entreprises de transport elles-mêmes)... la troisième édition de la Journée du Routier a été un succès indéniable.

Le résultat, ça a été des milliers de sourires (et même parfois de fous-rires) chez les principaux concernés, pour lesquels le risque principal était la crise de foie 'avec tous ces gâteaux'... Plus sérieusement, les rencontres que nous avons eues avec de nombreux chauffeurs le 14 décembre confirment qu'ils apprécient l'initiative (désormais placée sous la houlette de Transport & Logistics Belgium après deux éditions organisées par la seule Febetra).

Plus de chargeurs

Il ne faut cependant pas gratter beaucoup pour que ces mêmes chauffeurs émettent le souhait d'obtenir de meilleures conditions de vie et de travail pendant toute l'année. Tiens, à propos, les Régions ne pourraient-elles pas être parties prenantes de la quatrième édition de la Journée du Routier, elles qui ont les parkings d'autoroute dans leurs compétences ?

Autre tendance remarquée en cours de route : il y avait davantage de chargeurs participants, mais ceux-là ne représentent

qu'une infime minorité des lieux de chargement et de déchargement habituels des chauffeurs belges. Là aussi, la marge de progression est immense.

Et si, en 2024, les Régions étaient parties prenantes de la Journée du Routier ?

A Vervaeke l'action la plus originale

Les entreprises qui se sont inscrites en dernière minute n'ont pu participer au petit concours organisé par Transportmedia pour élire l'action la plus originale de l'édition 2023.

Record-Trans, par exemple (voir photo principale) aurait certainement été un concurrent sérieux, mais Transport Vervaeke avait multiplié les initiatives pour mettre ses chauffeurs à l'honneur sur plusieurs sites : visites-surprise de la direction générale, remise d'un badge pratique à tous les chauffeurs et réalisation de trois semi-remorques porteuses d'un message clair : c'est toute l'année que les chauffeurs méritent un 'merci' !



Chez Eutraco, les chauffeurs recevaient un écritoire avec éclairage intégré, bien pratique pour tous les documents de bord.



Le food-truck, autre grand Classique de la Journée du Routier (ici chez DP World à Anvers).



Chez SL Logistics, où les chauffeurs font de l'international, on avait choisi un autre jour pour quelques parties de bowling.



Chez Full Logistics (Thuin), chaque chauffeur recevait un joli sac à dos personnalisé.



Quelques bons produits de bouche pour faire durer la Journée du Routier plus longtemps. (De Rese).



Un peu de convivialité, ça fait toujours plaisir ! (Dirk Verdoort)



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

Journée du Routier

Un métier passion



**La liberté d'organiser soi-même sa journée de travail.
C'est ce qui revient constamment dans les propos des
chauffeurs interrogés lors de la Journée du Routier 2023,
quand ils parlent de leur profession.**

**En guise de cadeau de Noël, nous leur avons remis leur
portrait photo encadré. Chauffeur poids lourd reste
un métier de passion et qui se transmet souvent
de père en fils.**

Erik Roosens



1. Avec le photographe de Transportmedia Erik Duckers, nous sommes allés au parking TotalEnergies à Tessenderlo le jeudi 14 décembre. 2. Jason de Crom : « Mon Scania G480 actuel sera bientôt remplacé par un DAF XG. » / 3. Luc Van Hout : « La liberté pour le chauffeur est toujours là, mais votre vie sociale souffre des nuitées. » / 4. Wim Derboven aime conduire en France et fait facilement 800 km en une journée avec son Scania S 650 V8. / 5. Koen Lengeles prévient que ceux qui n'aiment pas être seuls ne devraient pas faire ce travail, car « on passe des heures de solitude au volant ».

Le jeudi 14 décembre, nous sommes allés sur le parking TotalEnergies à Tessenderlo. Là, nous avons interrogé 10 chauffeurs qui s'étaient arrêtés pour faire le plein, manger ou se reposer, la plupart pour une courte pause. Mais suffisante pour **Jason de Crom** de Transporten Maes pour savourer le café offert. « Mon père est aussi chauffeur », raconte-t-il. « Dès mon plus jeune âge, je roulais avec lui et j'y ai pris goût. J'ai obtenu mon permis en 2011 par l'intermédiaire de mon premier employeur. Ensuite, j'ai conduit un tracteur-semi pour Jacobs Beton, mais cet ensemble était moins pratique pour moi qu'un porteur avec remorque. Le Scania G480 de 2013 avec lequel je roule actuellement affiche 899.413 km au compteur. Il sera remplacé par un DAF XG avec lequel je ferai également l'international. »

Transporten Maes est une petite entreprise avec une quinzaine de chauffeurs et un patron qui prend également le volant. « Chez nous, c'est la Journée du Routier tous les jours », explique Jason. « Nous recevons de tout, tout au long de l'année. J'aime toujours mon travail. La liberté, la tranquillité et l'aventure sont fantastiques. Je préfère rouler le matin quand il fait encore nuit. C'est plus calme sur la route. Je quitte la maison vers 4h30 et emmène d'abord les enfants à la garderie. Ma femme conduit aussi et part encore plus tôt, ce qui lui permet de s'arrêter à temps pour aller chercher les enfants. »

Jason a été biberonné au transport. « Enfant, je roulais avec mon père », dit-il. « J'ai tout de suite su que je voulais faire pareil. Mon premier camion était un Scania 390 M avec 2.890.000 km au compteur. Le véhicule de mes rêves reste un Scania Torpédo. »

Ses amis l'admirent, certains ont même suivi son exemple et se sont lancés dans la profession. Ce qu'il attend des autres usagers de la route ? « Qu'ils aient un peu de respect pour nous et soient plus attentifs aux distances de sécurité. »

Service militaire

Comme Jason, le père de **Luc Van Hout** était également chauffeur routier. « Il roulait pour Frans Hendrickx », explique Luc, qui a 52 ans et qui prend le volant depuis ses 18 ans. Le premier camion de Luc était un Volvo F12, maintenant il conduit un DAF XF de Tailormade Logistics. « Je suis en route pour Maastricht, puis je dois aller à Gand. La liberté pour le chauffeur est toujours là, mais votre vie sociale en souffre, surtout si vous passez la nuit dans le camion deux à trois fois par semaine comme moi. »

Wim Derboven a obtenu son permis de conduire pendant son service militaire et est chauffeur depuis 34 ans. Son premier camion était un DAF 1700, maintenant il conduit un Scania S 650 V8 de Kemps Transport. « Je fais principalement du transport frigorifique vers la France et je suis absent toute la semaine », dit-il. « J'ai toujours été habitué à cela, mais cela pèse sur votre vie sociale. Je suis d'ailleurs divorcé. » Wim aime conduire en France et parcourt facilement 800 km en une journée. « Il y a moins de respect pour les chauffeurs », dit-il. « Et il y a trop peu de places de parking. »

Transportmedia immortalise l'instant

Pendant la Journée du Routier, le photographe de Transportmedia Erik Duckers était prêt, sur le site de TotalEnergies Tessenderlo, à tirer le portrait des chauffeurs avec leurs camions. Les photos encadrées ont été envoyées aux chauffeurs.



6. Dieter Buekenberghs : « Si vous cherchez la liberté, vous ne pouvez pas trouver un meilleur emploi. » / 7. Steve Maes pense que les automobilistes devraient parfois prendre le volant d'un camion pour avoir une idée de ce que c'est. / 8. Vadim Surjoc a grandi en Moldavie et n'était pas destiné à devenir chauffeur. / 9. Johan Vandenneste : « C'est dommage que ma fille Hanna ne soit pas là. »

Koen Lengeles a suivi la formation du VDAB et roule depuis cinq ans. « D'abord pour Snel Logistic Solutions, maintenant pour Tielen Group », déclare Koen. « Nous recevons une mission et on nous laisse travailler. Le grand avantage de ce travail avec la benne est que vous n'avez pas de temps d'attente. » Koen pilote un Volvo FH 500 de 5 ans qui a déjà parcouru 360.000 km. « Lorsque les véhicules atteignent 500.000 km, ils sont remplacés. » Koen ne passe pas la nuit dans son camion mais prévient que ceux qui n'aiment pas être seuls ne devraient pas faire ce travail, car « on passe des heures de solitude au volant ».

Surbaissée

Dieter Buekenberghs vient de rentrer du centre de Liège où il a dû aller chercher une grosse foreuse de Smet Group avec sa surbaissée. Il a obtenu son permis grâce à une formation de chauffeur à l'école secondaire et roule pour Van Moer Logistics depuis 2006. Dieter a fait un petit détour par la construction, mais est ensuite retourné chez Van Moer. « Pour la Journée du Routier, nous avons reçu une couverture aujourd'hui », dit-il. – « Et ça, c'est utile. »

Avec un père et un frère qui conduisent également, la vie de routier coule dans ses veines depuis mon plus jeune âge. « Je suis un chauffeur dans l'âme », dit Dieter. « Je ne me verrais pas faire autre chose car j'ai besoin de cette variété. Mon travail consiste principalement à transporter des machines lourdes. Si vous cherchez la liberté, vous ne pouvez pas trouver un meilleur emploi. » Et pour les collègues, Dieter a un autre conseil : « Si vous n'êtes pas sûr de vous pendant les manœuvres, sortez et allez voir. Vous gagnerez plus de temps que vous n'en perdrez. »

Automobilistes

Steve Maes prend sa pause déjeuner à Tessenderlo. Avec son Renault Trucks D, il transporte des boissons pour des cafés, des événements et des maisons de retraite. Il travaille également

« La liberté, la tranquillité et l'aventure sont fantastiques. »

comme magasinier et prend la route sept jours sur dix. « Nous travaillons avec un système de 4 jours », dit-il. « En hiver, nous faisons 10 h par jour, en été 12. J'aime toujours conduire, mais je pense que les automobilistes devraient parfois prendre le volant d'un camion pour avoir une idée de ce que c'est. Par exemple, de nombreux automobilistes ne savent pas toujours ce qui va se passer quand on allume les quatre feux clignotants pour manœuvrer. »

Vadim Surjoc n'était pas destiné à être chauffeur. Il est né et a grandi en Moldavie où son père était pilote dans l'armée. Lui aussi voulait devenir pilote ou astronaute, mais l'effondrement de l'URSS a mis fin à ce rêve. Vadim a une formation de juriste, mais son diplôme n'est pas reconnu dans l'UE. « Le moyen le plus simple de gagner de l'argent rapidement était de conduire un camion », explique Vadim. « J'ai d'abord roulé pour une entreprise polonaise pendant deux ans, puis je suis allé en Allemagne et maintenant je travaille en Belgique depuis six ans. L'avantage de ce travail est que vous avez beaucoup de temps pour vous. En conduisant, j'écoute des livres audio. » Vadim ne va toutefois pas poursuivre dans le métier. Il lance sa propre société de nettoyage industriel. « Je me rendrai alors dans les entreprises avec une petite camionnette et un compresseur. »

Le dernier chauffeur que nous immortalisons est l'enthousiaste **Johan Vandenneste**. « C'est dommage que ma fille Hanna ne soit pas là », dit-il. « Elle est en dernière année 'chauffeur poids lourds' à l'Atlascollege de Genk et a hâte de rouler. » Johan lui-même a commencé en 1991 avec un DAF 1965. Il conduit un Ford F-Max depuis six mois maintenant. « J'ai roulé avec toutes les marques », explique Johan. « Et pour moi, il n'y a pas une marque qui se distingue vraiment des autres. »

« Être routier, c'est une histoire de famille. Mon père conduisait, ma sœur aussi et tout comme ma fille, mon fils veut maintenant suivre une formation de chauffeur à Genk. »

SALON BENELUX DE L'AUTOMOBILE & AFTERSALES

2024
**Auto
Technica**

18 SÉANCES
D'INFORMATION



**Mobility
Talks.**

POWERED BY
EDUCAM & TRAXIO

24/03

09:00-18:00

25/03

10:00-21:00

26/03

10:00-21:00

INFOS & INSCRIPTION :
AUTOTECHNICA.BE



TRAXIO
MOBILITY PROFESSIONALS

**BRUSSELS
EXPO**

i-ONE¹
Organizing fine trade fairs!
autotechnica@i-one.be



Robin Desoete :
« Il ne faut pas travailler plus dur
mais plus intelligemment. »

DSR Logistics

Les jalons d'un succès futur

Un entrepreneur doit toujours être prêt, mais a aussi besoin de s'appuyer sur une vision à long terme. À seulement 27 ans, Robin Desoete de DSR Logistics combine une expertise dans le domaine du 'juste à temps' avec une volonté d'expansion saine et une politique d'épargne intelligente.

Jeroen Verschakelen

Il y a cinq ans, à l'âge de 22 ans, Robin Desoete fonde DSR Logistics spécialisée dans le transport frigorifique et surgelé, avec l'aide de son père Dirk (Nortraffic, actuellement North Freeze Group) et de son frère Laurens. Aujourd'hui, l'entreprise réalise un chiffre d'affaires d'environ 12 millions d'euros. Si R. Desoete souligne qu'il ne travaille plus 'que' six jours sur sept, le jeune CEO apprécie toujours les défis. Et lorsqu'il faut être prompt sur la balle - réception de la commande le matin, livraison le soir - alors ce dynamisme propre à la jeunesse est utile.

« Nous travaillons principalement pour des producteurs qui approvisionnent les supermarchés, comme un transformateur de viande à Zaandam qui livre quotidiennement du porc et du bœuf frais à l'usine Delhaize de Zellik. Nous transportons aussi des pommes de terre, de la ferme aux magasins en passant par les sociétés de production. Sur ce marché, nous soutenons donc toute la chaîne », explique R. Desoete.

DSR Logistics applique une stratégie intéressante dans ce domaine: en 2023, par exemple, elle a repris la branche transport

du spécialiste de la pomme de terre Warnez, avec huit tracteurs. « Aujourd'hui, cela n'a plus de sens pour un producteur d'avoir ses propres camions », poursuit R. Desoete. « En reprenant les flottes des clients et en réalisant leur logistique, nous pouvons réduire le coût du transport et, espérons-le, le rendre plus vert à l'avenir. »

Coûteuse durabilité

Un groupe comme Colruyt entend être totalement neutre en CO₂ d'ici 2030 et est donc, selon R. Desoete, disposé à soutenir éventuellement les transporteurs pour l'achat de véhicules électriques. Cependant, R. Desoete lui-même n'est pas vraiment convaincu par l'électrification: « Par exemple, nous roulons tous les jours vers le plus grand marché frais du monde à Rungis (près de Paris) et si vous devez livrer avant 8 h du soir, vous ne pouvez pas vous permettre d'attendre 45 minutes pour recharger le véhicule. En revanche, l'hydrogène offre la possibilité de remplir un réservoir entier en dix minutes et permet de parcourir environ 1.000 km. »



Volvo Trucks est la marque attitrée de DSR Logistics.

DSR Logistics est en pourparlers avec Volvo Trucks concernant de telles solutions: « Dès qu'un modèle à hydrogène est prêt, nous sommes preneurs », déclare R. Desoete. Même si, bien sûr, un tel investissement nécessite un effort considérable: « Les prix montent d'ores et déjà en flèche: pour un camion diesel 'normal' qui coûtait environ 88.000 euros en 2019, il faut déboursier aujourd'hui 140.000 euros. Ce n'est vraiment plus raisonnable pour les clients, alors ne parlons même pas des propulsions alternatives. Le transport doit quoi qu'il en soit être payé, et à la fin, c'est le consommateur qui reçoit la facture », affirme le jeune CEO.

Rationaliser

Dans leur recherche de rentabilité accrue, R. Desoete et ses collègues tentent donc d'exploiter les véhicules pendant 7 à 8 ans au lieu de 5, et planifient le premier entretien après 80.000 km au lieu de 110.000. « Par ailleurs, cela vaut la peine de bien acheter, y compris par rapport au carburant. Nous avons une citerne de diesel de 50.000 litres et si le prix baisse, on peut, par exemple, commander deux camions-citernes et ainsi économiser 12.000 euros », précise-t-il.

De plus, son entreprise dispose depuis peu de son propre atelier pour l'entretien du parc: selon R. Desoete, cela aide à maîtriser les coûts de la flotte. « En 2023, nous avons dépensé environ le même montant pour l'entretien et les réparations que l'année précédente, alors que notre flotte a quasi doublé », indique-t-il.

Des exigences élevées

En ce qui concerne les tarifs appliqués à ses propres clients, DSR Logistics se situe dans la moyenne. R. Desoete admet que la société n'est certainement pas la moins chère, mais pas la plus chère non plus. En plus de l'expertise dans le transport 'juste à temps', l'entreprise se targue d'une qualité de service élevée: « Nous demandons le prix dont nous avons besoin, car nous sommes actifs 7j/7, 24h/24. Pendant la dernière fin d'année, nos chauffeurs étaient mobilisés le jour de Noël et du Nouvel An.

« Il faut s'entourer de gens qui veulent grandir avec vous. »

Le 31 décembre, nous avons encore effectué des trajets vers Brême et Magdebourg. Nous sommes aussi accessibles en permanence et le téléphone ne sonne pas trois fois avant que quelqu'un ne décroche », explique R. Desoete.

En outre, le transporteur a récemment investi dans une nouvelle plate-forme Web développée en collaboration avec TLCC basé à Oostkamp. « Dans le passé, les clients devaient toujours envoyer des e-mails pour passer commande, mais dorénavant ils peuvent le faire directement dans le système en ligne. De plus, ils ont également accès aux documents nécessaires et peuvent suivre leur chargement en direct, de la prise en charge à la livraison. Pour certains trajets dédiés, nous proposons même un track & trace complet qui permet au client de communiquer directement avec le chauffeur. »

Eyes on the road

Au final, c'est le résultat qui compte: « Si vous fournissez de la qualité, le travail ne manque jamais », affirme R. Desoete. Mais si le client a des exigences élevées aujourd'hui, il faut également continuer à choyer le personnel. C'est pourquoi DSR Logistics acquiert des camions équipés de tout le confort et prévoit une navette gratuite pour le retour des chauffeurs étrangers. Ou comment, même dans le transport, la vie est une question de voyage, et non de destination...

DSR Logistics en bref

- > Créé en mai 2019
- > Siège social : Evergem
- > Direction : Robin Desoete
- > Chiffre d'affaires : +/- 12 millions € en 2023
- > Flotte : 40 tracteurs et 70 semi-remorques

Elections 2024

Les décideurs politiques sur le grill

Cette image a été créée grâce à l'intelligence artificielle



Le 9 juin, nous serons amenés à faire un choix dans l'isoloir, à la fois au niveau des politiques fédérales, régionales et européennes. A l'approche des élections, les trois fédérations de transport - UPTR, TLV et Febetra - ont fait part de leurs revendications aux politiciens. Les voilà prévenus.



Michaël Reul (UPTR) a imaginé quelques bonnes résolutions pour 2024, que les politiciens devraient respecter.

Par l'intermédiaire de son Secrétaire général Michaël Reul, la fédération UPTR a adressé ses meilleurs vœux aux décideurs politiques en ce début d'année électorale. Dans trois courriels distincts, M. Reul a partagé ses bonnes résolutions à ces mêmes politiciens, d'une manière assez cassante.

Respect de la loi

Elke Van den Brandt est la première à être mise sur le gril. La ministre bruxelloise de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière n'aurait pas tenu ses engagements dans le dossier du réaménagement de l'A12 à l'entrée et à la sortie de Bruxelles. Elle a négligé de déposer, contrairement à ce qui avait été convenu, un permis de modification pour la préservation de 2x2 voies jusqu'à l'avenue Van Praet. Lorsque les travaux ont commencé, la Communauté portuaire de Bruxelles a déposé un recours auprès du Conseil d'État, avec le soutien de l'UPTR. « Pour l'UPTR, cette action en justice ne change rien au fait qu'un engagement reste un engagement et que le respect des engagements est toujours la bonne attitude », déclare M. Reul. Voyez-y une première bonne résolution.

Il dénonce le fait que 40 km de pistes cyclables aménagées temporairement ne disposent toujours pas d'un permis de construire en bonne et due forme. Cela les rend donc illégales. « L'UPTR estime donc qu'il serait bon que les autorités bruxelloises respectent les lois qu'elles ont elles-mêmes promulguées... »

C'est ensuite au niveau fédéral d'en prendre pour son grade. Lors des contrôles de police, les chauffeurs belges sont trop souvent obligés de payer leurs amendes sur place avec une carte bancaire. Là encore, cette pratique est illégale, selon M. Reul. « L'une des bonnes résolutions pour 2024 est sans aucun doute le strict respect de



Lode Verkinderen (TLV) : « Faire part de sa vision le 10 juin ou après, c'est tout simplement trop tard. »

la loi, en particulier par les responsables de son application. » Cette pique était adressée à la ministre de l'Intérieur Annelies Verlinden.

La région bruxelloise en prend pour son grade.

Plus de 30 pages

En juin 2023, TLV s'est fendu d'un mémorandum de 30 pages. « Faire part de sa vision le 10 juin ou après, c'est trop tard pour pouvoir avoir un réel impact sur le prochain gouvernement », écrit le directeur Lode Verkinderen. L'association professionnelle flamande s'est non seulement concentrée sur sa propre région, mais a également retenu des thèmes de portée nationale. Par exemple, TLV plaide pour une déductibilité fiscale plus élevée lors de l'achat de véhicules zéro émission et d'infrastructures de recharge « pour permettre la transition à grande échelle vers le zéro émission ». C'est une question qui devrait être tranchée au niveau fédéral.

La région bruxelloise n'est pas non plus épargnée concernant les écocombis. « La Région bruxelloise doit abandonner sa résistance idéologique à leur utilisation sur le ring et laisser enfin les écocombis passer de Flandre en Wallonie », indique le mémorandum. C'est un reproche partagé par chacune des fédérations. Dans son style caractéristique, M. Reul parle même de « sabotage institutionnel » bruxellois à cet égard.

TLV rappelle à l'Europe ses devoirs en matière de trafic transfrontalier. « TLV (...) appelle l'UE et les États membres qui autorisent aujourd'hui déjà les 44 tonnes pour



Philippe Degraef (Febetra) : « La seule piste possible est une taxe kilométrique pour tout le monde ».

le transport national à permettre un trafic transfrontalier d'ensembles du même tonnage. »

Permettre une plus grande charge utile peut réduire le nombre de véhicules sur la route. C'est du moins le raisonnement de TLV. En même temps, la fédération œuvre à une circulation plus fluide dans les centres-villes et les villages. « Interdire les poids lourds et les obliger à faire des détours est irréaliste et engendre des émissions de CO₂ inutiles », souligne le mémorandum. La fédération demande une extension des fenêtres de livraisons afin de permettre davantage de livraisons pendant les heures creuses.

Taxe kilométrique pour tous

Quoi qu'il en soit, le principal point de discord reste la redevance kilométrique et son éventuelle élargissement. Febetra semble se joindre à TLV sur ce point lorsque nous lisons le plan de la fédération belge : « Les camions sont de plus en plus poussés vers le réseau routier principal. Ce n'est bien sûr pas un problème (...) tant qu'un bon flux de trafic est garanti. En pratique, c'est tout sauf le cas et la redevance kilométrique pour les camions (...) n'a, comme prévu, apporté aucun soulagement. La seule piste possible est une taxe kilométrique pour tout le monde. » TLV se montre un peu plus prudent et indique que « nous pouvons commencer par l'élargissement aux camionnettes, comme prévu dans l'accord de gouvernement 2019-2024. » Quoi qu'il en soit, chaque fédération estime que les revenus de la taxe devraient être consacrés à l'entretien et au développement de l'infrastructure. « Comment peut-on encore accepter au XXI^e siècle que les chauffeurs doivent se reposer dans des parkings bondés dépourvus des installations nécessaires ? », conclut le document de Febetra.

GÉOLOCALISATION DE REMORQUES



Suivi en temps réel à travers toute l'Europe, surveillance détaillée de la température sur plusieurs points dans l'espace de chargement, et des alertes SMS immédiates en cas d'événements inattendus.

Localisation en Temps Réel en Europe

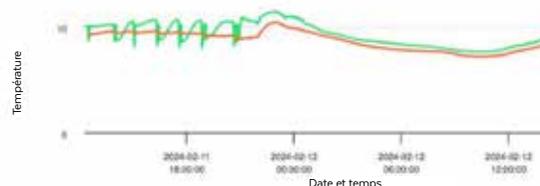
Suivez la position de vos remorques en temps réel pour un suivi et une livraison efficaces de votre cargaison.

Contrôle Avancé de la Température

Protégez la qualité de votre cargaison avec une surveillance de la température en temps réel sur plusieurs points à l'intérieur de l'espace de chargement.

Alarme Directe par SMS

Recevez des alertes immédiates en cas de situations imprévues pour pouvoir agir rapidement.



U* 9,82 U* 9,81 (17:42:07)
2024-01-31 17:16:43
B, 2860 Sint-Katelijne-Waver,
Kastanjelei 12



OpenICT | Haachtsesteenweg 322 C - 1910 Kampenhout
T +32 2 342 01 90 | info@openict.be | www.orditool.com



100% zéro émissions

Semi-remorque frigorifique **S.KOe COOL** équipée d'un groupe frigorifique entièrement électrique avec batterie et essieu à récupération d'énergie. Les composants sont parfaitement adaptés les uns aux autres, à savoir l'isolation FERROPLAST®, le groupe frigorifique S.CU et la télématique TrailerConnect®, garantissent un résultat de refroidissement optimal. Entièrement exempt d'émissions dans sa version électrique. Plus d'informations : info.belgium@cargobull.com, www.cargobull.com/fr-be



**TOUCHEZ 15.000
DÉCISIONNAIRES !**



TRANSPORTMEDIA

**TRANSPORT
& VAN** MANAGEMENT

Vous voulez être présent dans notre magazine ?

Prenez contact avec Bram Crombez

bram.crombez@transportmedia.be / +32 (0)472 45 60 90

L'Essentiel

Kenworth T680 FCEV, avec du Toyota dedans

Cela fait un certain temps que le groupe américain Paccar travaille avec Toyota sur des camions à hydrogène. Au dernier salon des nouvelles technologies de Las Vegas, Paccar a donc exposé une version à pile à combustible de son Kenworth T680 qui peut parcourir 450 miles (725 km) sur un seul plein de 59 kg d'hydrogène gazeux. On est cette fois très proche d'un modèle de production. Le moteur électrique Toyota développe une puissance continue de 415 ch (560 ch en pointe) et est alimenté par un module à deux piles à combustible Toyota.

Les réservoirs à hydrogène étant installés à l'arrière de la cabine, ils limitent évidemment la longueur de celle-ci : pas question donc d'une cabine couchette mais bien une simple cabine de jour. Cela n'aurait pas empêché plusieurs flottes de passer commande pour la bête, puisque Paccar annonce avoir un carnet de (pré-)commandes pour 150 unités. Après une première série de 10 véhicules qui ont été testés en conditions réelles dans le port de Los Angeles, la production en série de ce véhicule pourrait débuter avant la fin de l'année 2024.



Claude Yvens

INTERVIEW



Carl Pattyn : « Heureux de mener Scania en Belgique »

Carl Pattyn, que l'on a bien connu comme directeur des succursales Scania Vlaanderen, prend la tête de la nouvelle organisation Belux chez Scania. Une forme de retour aux sources...

TRANSPORT Management : Qu'est-ce que cela vous fait de revenir dans une organisation belge ?

Carl Pattyn : Je suis très heureux de revoir des collègues que je ne côtoyais plus depuis six ans... et de découvrir de nouvelles têtes !

TM : Qu'avez-vous fait depuis 2017 ?

C. Pattyn : Pendant trois ans, j'étais responsable Dealer Performance, c'est-à-dire que je devais faire en sorte d'augmenter le niveau de performance de notre réseau en appliquant des méthodes de travail nouvelles, de manière à permettre à l'entreprise de continuer à investir dans les nouvelles technologies. Ensuite, j'ai dirigé Scania France pendant trois ans avec pour principaux objectifs d'améliorer le relationnel client et la rentabilité.

TM : Qu'est-ce que le retour à une organisation Belux va changer ?

C. Pattyn : L'organisation a bien fonctionné au Benelux ces derniers temps, mais la transition énergétique nécessite d'être encore plus près du client. Un transporteur belge n'achète plus seulement un camion, mais un ensemble de prestations qui commencent par le conseil, qui comprend évidemment le produit mais aussi une organisation efficace, un service financier et technique et une analyse des données du véhicule. La notion de conseil est devenue centrale dans le processus de vente.

TM : Et quelle sera votre touche personnelle dans cette nouvelle organisation ?

C. Pattyn : En six ans j'ai visité des sites de la Scandinavie à l'Espagne. Nous avons des normes très claires dans le réseau, qui débouchent sur une gestion proactive des entrées en garage par exemple. Mais je répéterai souvent mon slogan favori : il faut im-plé-men-ter, pas faire du blabla sur Powerpoint !

Une interview de Claude Yvens

LIVRAISONS



1

• VPD Transport & Logistics annonce depuis quelques temps que sa flotte ne sera désormais plus renouvelée qu'avec des véhicules électriques. Après Volvo, c'est **Scania** (1) qui rafle la mise avec un porteur 25P B4X2NB avec une carrosserie Veekemans, qui sera principalement utilisé pour des livraisons sans émissions pour le compte d'Ikea.



2

• DistriLog a mis deux **Volvo** (2) FH Electric en service, en collaboration avec Mouterij Albert, une malterie qui fait partie du groupe brassicole Alken-Maes. Ils effectueront des navettes entre le terminal à conteneurs de Willebroek et Mouterij Albert à Puurs-Sint-Amands, soit 48.000 km par an.



3

• Transport Hermos de Genk, bien connu pour les transports qu'il effectue pour Carglass et Alken-Maes, entre autres, a élargi sa flotte avec 4 tracteurs **DAF** XG 480 FT. Ceux-ci ont été livrés par le concessionnaire DAF Truck Trading Limburg.



4

• La PME limbourgeoise EMT de Tongres a acheté deux **Renault** (3) T High 520 au garage Bielen. Rien de bien extraordinaire à cela si ce n'est que ce sera la première fois que le fondateur de l'entreprise Etienne Buntinx roulera avec le même camion que son fils Sergé !

• Un **Mercedes-Benz** (4) eActros 300 roule désormais dans la flotte de Castelein Logistics à Rekkem. Il effectue des navettes dédiées entre deux entrepôts pour un même client (220 km par jour) et doit aussi servir à emmagasiner de l'expérience avec la propulsion électrique.

ÉCONOMIE

Eskatrans reprend Rijoko

Le transporteur de conteneurs Eskatrans, basé à Turnhout, a acquis la société Rijoko, basée à Malle. Après De Backer en 2023, cette acquisition s'inscrit dans le cadre d'une stratégie d'ancrage local dans le nord de la Campine par l'acquisition d'entreprises saines. La flotte (une quinzaine de véhicules) et tous les chauffeurs seront intégrés dans l'organisation d'Eskatrans. La transaction a été réalisée par l'intermédiaire de De Putter & Co.



Le Fonds Social du transport a 50 ans !

Le Fonds Social Transport et Logistique a fêté ses 50 ans en décembre 2023. L'occasion de rappeler à quel point cet organisme est unique en Europe et fait honneur au sens commun des partenaires sociaux. Une bonne volonté que ne manque pas d'exacerber l'actuel président du FSTL Jean-Claude Delen. « C'est un cas unique en Europe. Le fonctionnement de notre Fonds Social est vu avec une certaine jalousie dans les autres pays d'Europe », a ainsi témoigné Tom Peeters (adjoint au secrétaire fédéral à l'UBT-FGTB). « Il nous arrive de transformer les réunions de travail au sein de la Commission paritaire en ring de boxe, mais le lendemain, au Fonds Social, nous travaillons tous dans l'intérêt du secteur », a ajouté Michael Reul (UPTR).

Xwift est insatiable

Xwift ne manque décidément ni de moyens, ni d'ambitions. Après Demolans Logistics (voir TM122), la société flamande a racheté successivement Dimatra, Flinstone et J&V Sneltransport, soit un spécialiste du transport de conteneurs (8 véhicules), un transporteur généraliste (34 véhicules) et un expressiste pour le secteur médical. Xwift y gagne aussi un site logistique de 35.000 m² bien situé dans le port de Gand. « Nous y placerons nos propres remorques et louerons une partie de l'espace à des parties externes », a déclaré le CEO Pieter Denys. Après ces acquisitions, le groupe Xwift comptera plus de 300 employés et réalisera un chiffre d'affaires total de plus de 52 millions d'euros. Et ce n'est pas fini, puisque Denys annonce encore d'autres reprises en 2024.



ISI passe dans le giron de Life Courriers

Le groupe Life Courriers, basé à Munich, a repris le groupe Radio Pharma Logistics Group, spécialisé dans le transport de produits radiopharmaceutiques et de matériaux sensibles. Cette reprise concerne entre autres la société bruxelloise Isotopes Services International.

Luc Driessen reprend la main chez Move Intermodal

Luc Driessen, CEO de Move Intermodal, a racheté les actions qui étaient aux mains de Down 2 Earth Capital avec l'aide du fonds d'investissement limbourgeois LRM qui a désormais 15 % du capital. Le reste des actions est réparti entre l'équipe de direction et quelques investisseurs privés. « C'est une étape importante qui marque le début de nouveaux plans de croissance ambitieux en Europe », déclare Luc Driessen. Quelques semaines plus tôt, il avait d'ailleurs annoncé la reprise de la société néerlandaise Van Dijk Logistics, spécialisée dans le transport intermodal de lots partiels entre l'Italie et les Pays-Bas et qui emploie une cinquantaine de personnes. Move Intermodal emploie désormais 300 personnes dans 8 pays et possède une flotte de 2800 unités de chargement et 180 camions en propriété. Le groupe fait rouler 60 trains complets par semaine et orchestre plus d'un millier de transports par jour à travers l'Europe.



Transport L. Van Bogaert reprend Van Snick-Evens

Van Snick-Evens a un nouvel actionnaire principal avec Transport L. Van Bogaert (LVB) et un nouveau directeur général avec Bart Malfliet. Grâce à cette diversification, LVB peut désormais proposer à sa clientèle actuelle des transports frigorifiques. Le nouveau groupe emploie 30 chauffeurs et dispose d'une flotte de 26 tracteurs, 3 camions et 100 semi-remorques.

INDUSTRIE

DAF présente la série Efficiency Champions

DAF Trucks lance une nouvelle série Efficiency Champions qui s'applique à toutes les versions des moteurs MX-11 et MX-13 et à plusieurs variantes de cabine. Le but est évidemment d'encore réduire la consommation mais aussi de placer des véhicules dans la classe 3 des tarifs de la LKW-Maut allemande. Les deux principales mesures sont un kit aérodynamique complet et une configuration spécifique du moteur.

Renault Trucks Dolphin, précurseur d'un futur T électrique ?

Renault Trucks commence à dévoiler les détails du prototype d'un futur camion grand routier électrique. Le projet Dolphin (pour Development Original truck Lab for PHysical Integration) est mené en collaboration avec un consortium de partenaires industriels et académiques. Les premières images dévoilées par le constructeur montrent à quoi pourrait ressembler le tableau de bord digital. La fabrication de ce camion laboratoire débutera au printemps 2024.



KRONE TRUSTED

PIÈCES DE RECHANGE DE MARQUE 100 % CERTIFIÉES, AVEC DES ÉCONOMIES D'ACHAT POUVANT ATTEINDRE 50 %

LA NOUVELLE MARQUE DE PIÈCES DE RECHANGE DU LEADER DU MARCHÉ !

MAINTENANT EN LIGNE

KRONE TRUSTED est la nouvelle marque de pièces de rechange de KRONE. Pièces de rechange pour essieux de marque certifiées, avec des économies d'achat pouvant atteindre 50 % et 12 mois de garantie ! C'est le moyen de réduire durablement vos coûts de pièces de rechange et les coûts directs de l'ensemble de votre parc de véhicules. En effet, les pièces de rechange KRONE TRUSTED n'existent pas uniquement pour les véhicules KRONE. Pour savoir comment réduire durablement vos coûts de réparation avec KRONE TRUSTED : www.krone-trailerparts.com/trusted



Les pièces de rechange, c'est une question de confiance. **Faites confiance à KRONE Trusted !**



Expédition flexible



Produits de qualité



Prix avantageux



Disponibles en ligne

KRONE

En bref

- **Kässbohrer** lance deux nouvelles versions de son châssis porte-conteneurs de la gamme K.SHG. Après la version multifonctionnelle AVSH, voici donc les versions AH (extensible vers l'arrière) et AVH (extensible vers l'avant et vers l'arrière), toujours sur la base du châssis à poutre centrale octogonale.

- Puisque les autorités de la concurrence ne se sont pas opposées à la prise de la participation de 49 % par Schmitz Cargobull AG dans Berger Fahrzeugtechnik GmbH, les semi-remorques **Berger Ecotrail** sont désormais disponibles via le réseau de vente de Schmitz Cargobull.

- **TotalEnergies** a cédé à la société canadienne Alimentation Couche-Tard l'ensemble de ses stations-service au Pays-Bas et en Allemagne, alors qu'en Belgique et au Luxembourg, TotalEnergies et Couche-Tard se sont associés au sein d'une joint-venture dans laquelle TotalEnergies conserve 40% des parts.

- L'attente aura finalement duré plus longtemps que prévu, mais **DATS24** vient d'inaugurer deux nouvelles stations, ce qui porte à cinq le nombre de points de ravitaillement en hydrogène qu'il exploite en Belgique.



Les meilleures vidéos de la rédaction



#63 Transport & Van.TV

En visite chez Volvo Trucks à Gand mais aussi...

- > Reportage complet chez Trans Europe Express
- > Reportage complet au salon Solutrans
- > Présentation du premier Scania hybride de la flotte d'Igepa Belux
- > La découverte des dernières camionnettes électriques lors du Van Day de J&T Autolease

Serge De Wolf (Vervaeke) craint une forte pénurie de chauffeurs ADR



Luc Beyers convaincu par un tracteur électrique



Stijn Verbeeck (DHL Global Forwarding) sur ses projets d'électrification



My Sport Is Transport !

Même dans une période économiquement moins porteuse, la gestion du personnel reste un élément crucial du succès d'une entreprise. Nous avions convié trois experts pour en parler : Pablo Coosemans (Atrium, expert en formation), Alexander Paeshuyse (Square City, expert en recrutement) et Filip Goossens, CEO de On Time Logistics). Et une des conclusions de cette table ronde est que le transport a beaucoup à apprendre du sport, notamment dans le domaine de la construction d'un esprit d'équipe.





Mercedes-Benz
Trucks you can trust

eConsulting

Mercedes-Benz Trucks aide Wim Claes dans sa transition électrique

Wim Claes Transport & Logistiek mise pleinement sur le développement durable et a mis en service un Mercedes-Benz eActros, le premier poids lourd 100 % électrique de la flotte. « Mercedes nous avait confié un véhicule de démonstration et les tests pratiques ont été très positifs », explique Wim Claes, créateur et directeur de la société.

« Cela nous a donné encore plus envie de franchir le pas. »



La transition vers le transport électrique va bien au-delà de l'achat d'un eActros. Aussi Mercedes-Benz Trucks accompagne-t-il les clients étape par étape via eConsulting. Tout d'abord, le spécialiste de Mercedes identifie les véhicules concernés par la transition sur base des itinéraires de transport.

Chez Wim Claes Transport & Logistiek, il s'agissait d'un camion de distribution. « Nous avons hésité un moment avec l'eActros 300 dont l'autonomie est de 300 km », explique Wim. « Mais au final, nous avons choisi l'eActros 400 avec une autonomie de 400 km car notre chauffeur parcourt facilement 350 à 400 km par jour. Un choix d'autant plus judicieux qu'en pratique, l'autonomie atteint plutôt 450 km que 400. »

Mercedes-Benz conseille également les clients quant aux options de recharge. Quelle est la capacité du réseau électrique et où les bornes de recharge doivent-elles être installées? La recharge s'effectuera-t-elle uniquement au siège ou aura-t-elle également lieu dans les lieux de (dé)chargement? Faut-il des bornes de 150 kW pour une charge rapide (120 km en 45 minutes) ou 50 kW sont-ils suffisants pour une recharge nocturne afin que l'eActros puisse partir le matin avec des batteries pleines?

Eoliennes

Wim Claes a opté pour la recharge sur site. « Nous avons des éoliennes et des panneaux solaires et donc beaucoup d'électricité verte », explique Wim. « Lorsque le chauffeur revient le soir, l'eActros est rechargé avec une borne de 50 kW. Cela prend 6 heures et ça marche très bien. »

« Le coach de Mercedes est un autre soutien important », explique Wim. « Avec l'aide de Fleetboard, il conseille notre chauffeur sur la façon de parcourir un maximum de kilomètres avec une seule charge. « Pour les eActros, Fleetboard

propose des e-services spécifiques tels qu'un aperçu en temps réel de toutes les activités et données du véhicule, un carnet de route numérique et l'outil Fleetboard Charge Management pour planifier les sessions de charge.

Subsides et incentives

Mercedes-Benz Trucks aide également les clients à trouver des incentives et des avantages pour l'achat de poids lourds électriques et l'installation de l'alimentation en courant qui va de pair. Il peut s'agir de subventions, de réductions ou d'exonérations fiscales ainsi que de prêts intéressants. En outre, ces véhicules bénéficient de péages et de coûts d'immatriculation moins élevés mais aussi de dérogations aux interdictions de rouler dans les centres-villes.

Plus d'infos :

- > www.wimclaes.be
- > wim@wimclaes.be
- > Vous souhaitez également effectuer cette transition ? Prenez contact avec Filip Van Thielen, e-Ambassador Connectivity Manager Sales Marketing Trucks (filip.van_thielen@daimlertruck.com)

Si les clients repoussent les investissements...

...2024 ne sera pas un grand cru



Malgré des carnets de commande fermés pendant plusieurs mois, Scania a réussi à immatriculer davantage de véhicules en 2023 par rapport à 2022.

Ceux qui veulent un camion ne doivent pas l'attendre (trop) longtemps car les chaînes d'approvisionnement ont été largement normalisées.

Mais les transporteurs gardent leurs véhicules plus longtemps et ont tendance à reporter leurs investissements. Par conséquent, les marques de camions ne s'attendent pas à ce que 2024 soit une année aussi fructueuse que 2023.

Erik Roosens / Claude Yvens

Tous les constructeurs d'accordent pour dire qu'il n'y a actuellement plus de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement. Pour un tracteur standard, les délais de livraison sont revenus à un niveau normal de 3 ou 4 mois (un peu moins chez DAF : 8 à 12 semaines).

Stock ou pas stock ?

En fonction de la politique commerciale de l'importateur et de la politique industrielle du constructeur, on voit depuis quelques semaines (ré)apparaître des véhicules de stock chez les concessionnaires. Chez DAF et Ford Trucks, la plupart des concessionnaires disposent actuellement d'un stock important de véhicules les plus courants.

Dans les autres marques, on estime le niveau du stock 'normal' ou 'bas' selon les cas. « Nous disposons toujours d'un petit stock très sain. Il s'agit principalement de véhicules Order & Drive, que nous faisons équiper localement de superstructures populaires comme des caisses de distribution ou des système lève-conteneurs à crochet afin de pouvoir livrer rapidement », explique ainsi Olivier Fossion (Iveco). Mercedes-Benz Trucks se trouve à peu près dans la même situation.



Renault Trucks mettra beaucoup d'efforts dans la commercialisation de sa gamme électrique E-Tech cette année.

Chez Renault Trucks, Siegfried Van Brabandt fait un constat un peu différent: « Nous avons un stock limité en ce moment mais nous constatons que le stock reste plus longtemps avant d'être vendu, probablement en raison de l'attitude attentiste des clients due à la situation économique incertaine.

Enfin, chez les constructeurs suédois, il n'y a officiellement pas de stock. Scania sort en effet d'une longue période de gel des carnets de commande, avec encore beaucoup de véhicules commandés en 2023 qui doivent être immatriculés en 2024. Quant à Volvo Trucks, sa position est plus radicale, comme l'explique Frank Kimpe: « Les camions Volvo sont fabriqués à la demande du client. Il n'y a donc pas de véhicules en stock. » Il constate également que les carrossiers ont parfois du mal à livrer les camions à temps.

Prudence dans les investissements

L'élément déterminant pour l'année 2024 sera donc la demande. L'économie n'étant actuellement pas florissante, deux tendances se font jour, plus ou moins ressenties selon la marque. La première est l'allongement de la première durée de vie économique du véhicule. « Il se peut que certains clients s'écartent de leur schéma de remplacement standard, mais cela reste l'exception plutôt que la règle », estime Luc Serrien (DAF Trucks). Une année de plus semble néanmoins être pratique courante.

Stijn Tielens (MAN Truck & Bus) ajoute une précision utile à ce sujet: « Selon le segment, la durée de vie des véhicules est effectivement prolongée, principalement dans la construction et la distribution, en raison du long temps d'immobilisation des véhicules pendant la période corona. » Cet allongement de la vie des véhicules a cependant un impact indirect, puisque Renault Trucks, par exemple, remarque une augmentation des réparations

Beaucoup de clients conservent leur véhicule pendant une année supplémentaire.

de véhicules plus anciens dans les ateliers. Comme l'histoire l'a montré par le passé, les investissements sont donc simplement reportés d'un an, pas supprimés (sauf si l'accès au crédit bancaire est plus compliqué, ce qui peut arriver pour les PME). Dans d'autres cas, ils sont simplement rationalisés, comme le signale Nathalie Noyens (Ford Trucks Belgium): 'Je remarque que les clients qui commandaient cinq véhicules - dont un en réserve - en commandent aujourd'hui simplement quatre parce qu'ils savent que les délais de livraison sont courts et que des véhicules en stock sont disponibles. »

Chez Mercedes-Benz, Peter Brock constate par ailleurs que la décision d'achat prend aujourd'hui plus de temps qu'il y a 18 mois: « Les gestionnaires de flotte évaluent en effet l'impact des nouvelles réglementations (GSR..) et des nouvelles technologies disponibles sur le marché (BEV en particulier) pour optimiser le moment propice au renouvellement de leur flotte. »

Les marques sont cependant unanimes pour considérer qu'une fois l'économie relancée (au deuxième semestre 2024 ?), le niveau des commandes reviendra à la normale.

Un pronostic incertain

L'impact de ces conditions de marché sur le niveau des immatriculations en 2024 reste très difficile à évaluer. Il y a cependant quelques faits certains. « Il y a encore beaucoup de véhicules commandés en 2023 qui doivent être immatriculés en 2024 », signale Stef Holemans (Scania Belgium), rejoint sur ce point par Peter Brock (Mercedes-Benz). D'autre part, avec un marché qui a progressé de 17 % en 2023, il est illusoire de prétendre atteindre le même résultat en 2024. Un tassement est donc à prévoir cette année. « Nous estimons que le marché total des immatriculations de plus de 6 tonnes



Mercedes-Benz compte beaucoup sur l'arrivée des premiers eActros 600 en Belgique à la fin de l'année. Certains d'entre eux pourraient faire partie de la méga-commande passée par Holcim.

sera inférieur d'environ 10 % à celui de 2023 et qu'il y aura surtout moins de tracteurs immatriculés », estime ainsi Luc Serrien (DAF).

D'autres, comme Stijn Tielens (MAN), sont plus optimistes et prévoient un marché stable. Tout dépendra en fait des perspectives de reprise économique au deuxième semestre, mais, selon Olivier Fossion (Iveco), « il est déjà clair que ce ne sera pas une année grand cru comme 2023. »

Combien de camions électriques ?

En 2023, on a immatriculé 102 camions électriques en Belgique, soit une hausse de 343 % par rapport aux 23 unités de 2022. Ce chiffre devrait encore progresser en 2024 si les marques atteignent les objectifs qu'elles se fixent : « plusieurs dizaines » chez DAF Trucks, 50 chez MAN, entre 30 et 50 chez Renault Trucks et « trois fois plus qu'en 2023 » chez Volvo Trucks.

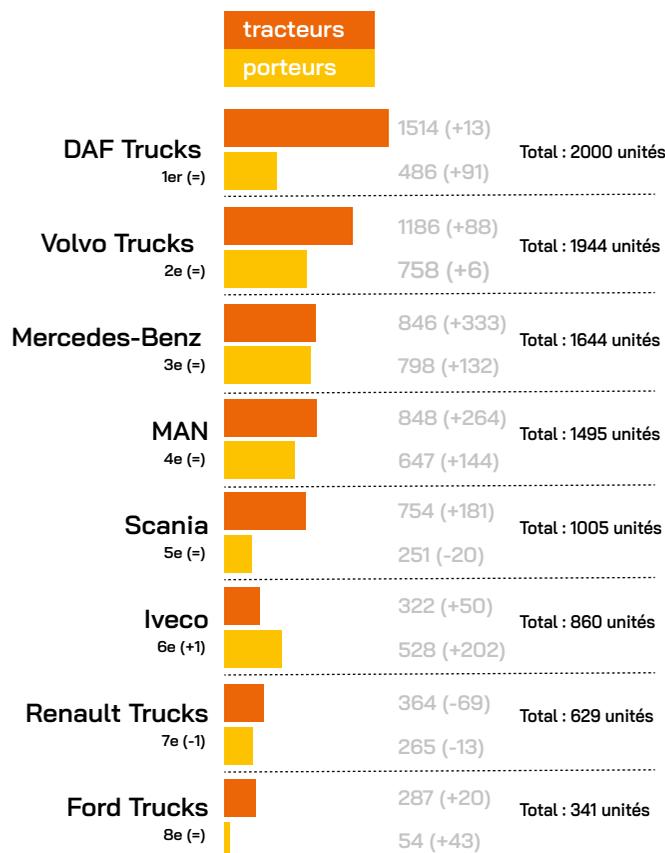
Scania est beaucoup plus modeste dans ses prévisions et pondéré Ford Trucks compte pouvoir lancer son premier camion électrique pour le transport de déchets d'ici la fin de l'année. Quant à Iveco, il annonce que les premiers exemplaires du tracteur S-eWay sont pratiquement épuisés.

Chez Mercedes-Benz, Peter Brock se réjouit en tout cas de l'engouement pour les véhicules électriques : « Cependant, un certain nombre de limites entravent les ventes de ces véhicules. La politique devrait se concentrer sur une politique de subvention attractive pour les véhicules zéro émission dans toutes les régions, l'approvisionnement en électricité qui n'existe pas aujourd'hui et la revalorisation de la profession des techniciens dans nos ateliers. »

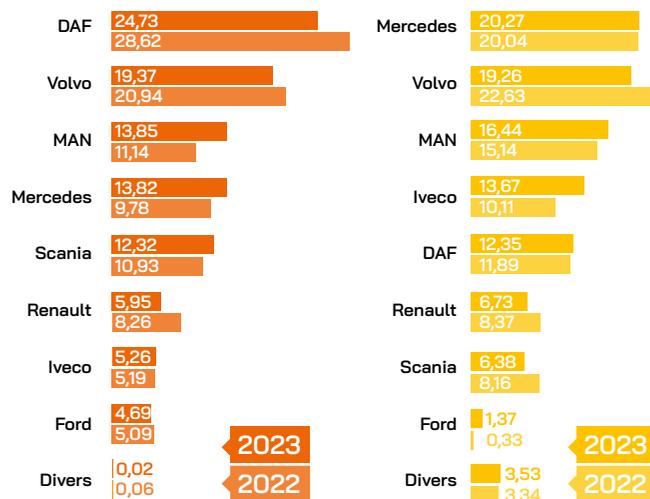
Le marché belge en 2023

C'est DAF Trucks qui a terminé l'année 2023 en tête du marché belge des poids lourds. Le constructeur néerlandais a cependant perdu plusieurs points de parts de marché en tracteurs mais puisque son principal rival Volvo Trucks a fait de même, DAF reste en tête du classement. Derrière eux, ce sont les marques allemandes qui ont le plus progressé par rapport à 2022.

Evolution des immatriculations



Evolution des parts de marché



Volvo FH Aero

Bienvenue dans la famille !



Le FH Aero, outre 24 cm à l'avant, bénéficie d'une nouvelle grille de calandre.

Il était légitime de se demander qui allait être le premier à emboîter le pas à DAF avec une cabine allongée. C'est donc Volvo Trucks qui vient de présenter son nouveau FH Aero, qui ne remplace pas le FH 'classique'.

Pierre-Yves Bernard

Ce nouveau membre de la famille FH se doit d'être le meilleur avec une consommation réduite de 5 %. Le chiffre est peut-être modeste mais il est tout de même significatif grâce à deux arguments principaux : un avant plus aérodynamique et des rétroviseurs remplacés par des caméras (que l'on pourra aussi retrouver sur le FH classique). Cette cabine est disponible avec les motorisations diesel, à gaz naturel et électrique.

Ceci n'est pas une nouvelle cabine

L'aérodynamisme a fait l'objet de toutes les attentions, dans le contexte des règles européennes sur les dimensions. Pour rappel, les constructeurs peuvent allonger les cabines pour diminuer la consommation, tant

que l'ensemble routier respecte un rayon de braquage intérieur et extérieur similaire à un camion classique.

Le FH Aero se présente donc avec une face avant modifiée dans sa partie basse, là où l'impact sur la pénétration dans l'air est le plus élevé. La cabine est allongée de 24 cm et plus arrondie. Lorsqu'on se place de profil, on remarque aussi que cette avancée commence au départ du bas du pare-brise, et non pas depuis le haut de la cabine : la cabine en elle-même n'a donc pas changé. Il suffit de monter à bord pour en avoir la confirmation : le tableau de bord a conservé les mêmes dimensions. Il faut ouvrir la calandre pour trouver de petites adaptations subtiles

qui contribuent au résultat final : des joints supplémentaires dans les interstices entre les pièces ou encore des extensions supplémentaires en partie supérieure des jupes latérales.

Et pour qui veut obtenir de l'espace supplémentaire en cabine, il existe toujours la cabine XXL qui est maintenant plus facilement combinable avec différents types de semi-remorques.

Volvo se met aux caméras

Les trois lettres CMS (Camera Monitoring System) décrivent les caméras qui remplacent les rétroviseurs classiques et contribuent aussi à améliorer l'aérodynamisme du FH Aero. Le fournisseur des



Avec le CMS, le chauffeur bénéficie d'une vision directe et indirecte nettement améliorée.



Le FM Low Entry rejoint la gamme électrique qui passe à huit véhicules.

Douze ans après sa présentation, la cabine du FH s'offre une grosse poussée hormonale.

caméras est nouveau et ne fournit donc pas les concurrents. L'écran côté passager (15 pouces) est plus grand et plus épais que celui du côté chauffeur (12 pouces). C'est logique puisqu'il est placé plus loin du chauffeur.

Comme avec un rétroviseur classique, deux vues sont disponibles : classique et grand angle. Le système CMS se démarque clairement des systèmes concurrents avec des commandes dans la portière et au bas de l'écran côté chauffeur. On peut ainsi activer une commande de chauffage, rabattre le bras de façon électrique (mais aussi manuellement) ou encore passer en mode nuit. Ces caméras permettent à la cabine FH Aero d'être en ordre avec la réglementation sur la vision directe jusqu'en 2027 au moins.

Sur de brefs parcours dans l'enceinte de l'usine Volvo Trucks à Göteborg, nous n'avons pas pu mesurer l'impact de la nouvelle cabine Aero sur la consommation mais nous nous sommes rendus compte de la pertinence du système CMS. Le rendu des images sur les deux écrans est par exemple excellent.

Avec des côtes sévères et les descentes qui s'en suivent, nous avons également eu un avant-goût du nouveau frein moteur d'une puissance de 520 kW (707 ch).

L'I-See évolue encore

Lancé en 2012, le Cruise Control prédictif est en perpétuelle évolution. L'idée est bien entendu de l'utiliser le plus possible afin d'améliorer sa consommation. Les récentes évolutions vont permettre une utilisation élargie dans des côtes, les ronds-points et progressent encore en lecture des panneaux routiers. L'I-See est désormais présent sur tous les modèles pour permettre à « un mauvais chauffeur d'atteindre un niveau supérieur », comme le dit le constructeur.

Bon à savoir

- > La famille FH s'agrandit
- > Pour la ville : le FM Electric Low Entry
- > Volvo reprend la course à la puissance avec le D17 de 780 ch.

Un moteur D17 dans le FH...16

Est-ce là une nouvelle surenchère vis-à-vis du concurrent suédois ? Non paraît-il, c'est une simple réponse à une demande des clients pour garder une vitesse élevée et rester le plus longtemps possible dans le rapport le plus élevé malgré les reliefs ou encore s'adapter aux ensembles routiers de 34,5 mètres en Suède et Finlande. Ce nouveau bloc de 17 litres, baptisé... D17, permet à Volvo de reprendre la tête en Europe, avec trois niveaux de puissance (600, 700 et 780 ch) et surtout un couple record de 3800 Nm ! Ce nouveau moteur pèse 70 kg de moins que son prédécesseur et consomme moins.

FM Electric Low Entry

C'est l'autre nouveauté de 2024 : Volvo Trucks lance un FM entièrement développé autour d'une propulsion électrique qui offre une excellente visibilité au chauffeur grâce à sa position de conduite basse. La cabine, spacieuse, peut accueillir jusqu'à 4 personnes et a été abaissée et déplacée vers l'avant. Le marchepied bas ainsi que le plancher plat facilitent l'entrée et la sortie du camion tandis que le chauffeur peut compter sur plusieurs poignées de maintien bien positionnées. Au niveau des points de sécurité, notons que grâce à la très bonne visibilité, le FM Electric répond d'ores et déjà aux normes londoniennes la plus strictes sur la vision directe. Début des ventes premier trimestre 2024 pour une production au deuxième trimestre.

Infos techniques

- > Système CMS oui
- > Hauteur cabine 1575 mm / 1945 mm
- > Configurations 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x4
- > MMA 19 à 32 tonnes
- > Moteur 330 kW
- > Batteries 360 kWh (4 batteries)
- > Autonomie jusqu'à 200 km
- > Recharge 250 kW DC / 43 kW AC
- > Empattements 3900 à 6000 mm

Distribution, construction et tracteurs

Ford Trucks enrichit sa gamme avec le F-Line

Ford Trucks renforce sa position sur le marché belge avec l'introduction du F-Line, une gamme complète dotée d'une cabine totalement neuve. Avec le tracteur F-Max, le F-Line répond aux besoins de transport tels que la distribution, la construction et le transport longue distance.

Erik Roosens

Le F-Line est livré avec une nouvelle cabine qui ne cache pas sa parenté avec le F-Max. Non seulement la forme est nouvelle, mais l'ergonomie a également progressé avec notamment une marche large et éclairée. Dans la cabine, l'écran multimédia de 9 pouces se distingue et permet de contrôler diverses fonctions. Le nouveau volant comporte des commandes intégrées tandis que le passage des vitesses s'effectue désormais avec un levier sur le côté droit du volant. Côté chaîne cinématique, le F-Line propose un choix de deux moteurs Ecotorq : un 9 litres et un 12,7 litres. Dans les séries Road (distribution) et Construction, le 9 l développe une puissance de 330 ch tandis que le 12,7 l délivre 420 ch (450 ch en option pour la gamme Construction). En ce qui concerne les tracteurs F-Line, le 12,7 l affiche une puissance de 450 ch (4x2) ou 480 ch (6x4). C'est moins que les 500 ch du 12,7 l du F-Max, un tracteur plus imposant destiné au long-courrier.

Le tracteur F-Line rejoint le F-Max dans le segment des transports régionaux.



Le 9 l est associé à une boîte automatique (ZF 9S) ou manuelle (Eaton 9S), le 12,7 l bénéficie d'une boîte manuelle (ZF 16S) ou de l'Ecotorq 16s automatique, une boîte de vitesses que Ford Trucks a lui-même développé.

Sellette d'attelage

Le F-Line propose les configurations d'essieux 4x2, 6x2, 6x4 et 8x2 pour les véhicules de distribution, 4x2, 6x2, 6x4 et 8x4 pour les véhicules de chantier et 4x2 ou 6x4 pour les tracteurs. Les tracteurs 4x2 présentent une hauteur de sellette réglable de 980 à 1250 mm et de 1350 à 1450 mm pour le 6x4.

Sur les modèles 4x2 et 6x2, les véhicules de distribution disposent d'une suspension pneumatique à l'arrière tandis que le 6x2 peut être équipé en option d'un essieu arrière directeur. Autre option sur les 6x2 et 8x4: l'essieu arrière relevable lorsque le véhicule n'est pas chargé. Les véhicules de chantier peuvent supporter un poids total de 44 tonnes en version 8x4. Un volant électrique avec trois modes de conduite facilite les manœuvres pour les chauffeurs. Le tracteur F-Line est moins grand et moins lourd que le F-Max, ce qui autorise une charge utile plus élevée (environ 200 kg). En option, une cabine avec un toit bas est disponible. Le tracteur F-Line 4x2 dispose de série d'un réservoir de carburant de 600 l, une capacité extensible via un réservoir supplémentaire de 450 l. Le tracteur 6x4 est livré avec un réservoir standard de 400 l et en option un réservoir de 920 l.

Alerte angle mort

Le F-Line est fourni avec de nombreux systèmes de sécurité standard, y compris un système d'information au démarrage, un avertissement d'angle mort, une reconnaissance des panneaux de signalisation, une alerte de franchissement de ligne, un signal d'arrêt d'urgence, une alerte de somnolence du chauffeur, un système de surveillance de la pression des pneus ou encore une caméra de recul. Citons aussi en option les phares automatiques et un régulateur de vitesse adaptatif. Le F-Line est connecté au système ConneCTruck de Ford Trucks, qui permet aux clients de se connecter à leurs véhicules à tout moment via un portail Web ou un téléphone mobile. ConneCTruck augmente la disponibilité des véhicules et permet des diagnostics à distance ainsi que des mises à jour logicielles. Le F-Line a fait ses débuts en Belgique en décembre chez l'importateur Herman Noyens Trucks à Geel, où le public a découvert pour la première fois les nouvelles cabines. La prévente a commencé et les premiers exemplaires arriveront en Belgique début mai.



Le F-Line 6x2 peut être équipé en option d'un essieu arrière directeur et/ou relevable.



Le F-Line 8x4 Construction peut supporter un poids total de 44 tonnes.

Ford Trucks développe à la fois l'électricité et l'hydrogène

En 2024, Ford Trucks introduira un véhicule électrique à batterie qui entrera en production en 2025. En outre, Ford Trucks travaille sur le développement d'un moteur à combustion à hydrogène et d'un F-Max avec piles à combustible.

Le BEV sera d'abord lancé en Turquie, puis exporté vers d'autres pays. Parallèlement, la société explore les possibilités de la technologie hydrogène, avec un prototype de moteur à combustion à hydrogène déjà dévoilé au salon Solutrans de Lyon. Des essais avec des six cylindres de 15 à 16 litres sont actuellement en cours.

Dans une phase ultérieure, Ford Trucks présentera le F-Max FCEV (Fuel Cell Electric powered Vehicle), un modèle qui utilise des piles à combustible pour convertir l'hydrogène en électricité. Ces développements font partie du ZEFES (Zero Emission Freight EcoSystem) européen, un projet auquel Ford Trucks participe.

F-Max Select

Ford Trucks lance une édition limitée du F-Max. Ce tracteur noir aux accents bronze est propulsé par l'Ecotorq de 12,7 litres de 500 ch, associé à la boîte automatique Ecotorq 16 Speed. Avec seulement 400 exemplaires dans le monde dont 20 seront disponibles en Belgique, le F-Max Select incarne l'exclusivité et la performance.



La société belge Lensen choisit Pacton Trailers

Pacton Trailers, situé à Ommen aux Pays-Bas, a fourni à la société belge Lensen de Roulers 4 semi-remorques à bâches coulissantes réalisées sur mesure. Allan Lensen, copropriétaire de l'entreprise : « Une Pacton offre une importante valeur ajoutée qui englobe le sur-mesure, la peinture ou encore la recherche de rigidité. Ce n'est pas comparable au produit standard d'un grand constructeur de véhicules tractés. »

Allan Lensen, qui dirige la société de transport avec ses fils Jasper et Marius, déclare : « J'ai toujours été charmé par la qualité Pacton. Une qualité qui ne se dément pas. Nous sommes par exemple très satisfaits du système de fixation rapide Pacton. Fini les bâches qui flottent et le gain de temps est considérable. Ce mécanisme est divisé en deux sections, ce qui permet de n'ouvrir qu'un seul côté de la bâche coulissante pour des charges partielles. Dans la distribution internationale, avec de nombreuses livraisons privées, ce système constitue un grand avantage. »

Sur-mesure artisanal

Raymond van den Berg, conseiller permanent de Pacton, entretient les contacts avec les relations et clients belges. Les (semi-)remorques sont conçues et réalisées selon les exigences du client après contacts personnels. « En écoutant attentivement et en s'attelant à résoudre les problèmes, nous réalisons, avec le client, un véhicule robuste, durable et optimal qui l'accompagnera au moins 15 ans. Pacton travaille toujours de manière artisanale. »

Une conception bien pensée a permis d'obtenir des semis à bâche coulissante Pacton avec une hauteur intérieure de 2,78 m, un essieu directeur et un col bas de 140 mm. Sur les trois essieux de 9 t, le premier est relevable. Deux des quatre semis ont été équipées d'un hayon rétractable. Les deux autres disposent d'une structure (à commande pneumatique) adaptée au transport d'un chariot embarqué. Le toit relevable et coulissant favorise un (dé)chargement flexible. Deux semis peuvent exploiter un 2^e plancher de chargement pour 20 europalettes.

Les véhicules ont été livrés complets, y compris le lettrage sur les bâches et avec toutes les certifications. La carrosserie renforcée donne accès à un certificat d'arrimage XL. De quoi garantir, en y ajoutant la métallisation entièrement manuelle - qui



se fait en interne chez Pacton -, une longue durée de vie et un retour sur investissement optimal.

**« Nous visons
une neutralité carbone
de 100 %. »
(Allan Lensen)**

Neutralité CO₂

Prestataire logistique, Lensen propose un large éventail d'options de transport - qu'il s'agisse de palettes, de marchandises longues, de machines, de meubles... - à un groupe étendu de clients. Les pres-

tations de transport quotidiennes vers la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Autriche permettent de desservir un grand nombre de clients fidèles. Les services de transport vers le reste de l'Europe sont également couverts, ainsi que ceux soumis à des contraintes horaires comme la livraison ou l'enlèvement lors de salons ou d'événements. Lensen dispose de 16 poids lourds et 18 véhicules tractés, en plus de 4 ensembles grand volume.

La durabilité fait partie de la culture d'entreprise. Lensen exploite une flotte jeune dotée exclusivement de la motorisation la plus récente et la plus écologique.

Schmitz Cargobull Gotha

Un centre de compétence dédié aux bennes



La réduction totale du poids d'une semi benne basculante S.KI peut atteindre 280 kg.

En 1997, le constructeur de véhicules tractés Schmitz Cargobull a repris une ancienne entreprise est-allemande à Gotha. Cette usine a permis à Schmitz Cargobull de construire à grande échelle des bennes basculantes. Aujourd'hui, l'usine est entièrement intégrée dans le groupe en tant que centre de compétence dédié aux bennes.

Hendrik De Spiegelaere

L'usine de Gotha produit actuellement quelque 2.710 bennes et 1.690 autres véhicules par an. Le chiffre d'affaires du dernier exercice s'élève à 138,8 millions €. Elle emploie 580 personnes qui produisent une nouvelle (semi-)remorque toutes les 30 minutes.

Une charge utile encore plus élevée

La dernière génération de bennes S.KI se distingue surtout par un poids propre réduit afin de dégager une charge utile encore plus élevée. Les réductions de poids au niveau de la benne et du châssis s'élèvent à 280 kg (180 kg pour la superstructure, 50 kg pour le train roulant et 50 kg pour le châssis modulaire).

Parmi les autres nouveautés de cette génération, citons un système de pesage numérique embarqué et de nouvelles caméras pour surveiller la zone de chargement et reculer. La nouvelle superstructure ronde en acier, d'un volume utile de 24 m³, a permis d'économiser 180 kg tout en conférant à la structure une plus grande rigidité et un centre de gravité plus bas. La déformation latérale due à la pression de la charge peut ainsi être considérablement réduite.

Le châssis en acier de la S.KI a également atteint un équilibre idéal entre optimisation du poids, durée de vie et stabilité de la benne. Les ingénieurs ont réussi ici à réduire le poids de 53 à 110 kg. Le nouveau châssis modulaire est disponible en version standard, légère ou lourde en fonction de l'application.

Toutes les nouveautés du S.KI sont également disponibles sur la benne M.KI pour porteurs.

Pour le châssis S.KI en version galvanisée, Schmitz Cargobull offre une garantie anti-corrosion de dix ans. Les châssis peints bénéficient d'une protection contre la rouille encore meilleure.

Nouveau système de pesage numérique

Pour éviter les surcharges, Schmitz Cargobull propose désormais en option un système de pesage embarqué. Ce système permet au chauffeur de définir et de documenter la charge utile pendant le chargement. Le passage par un pont-bascule peut être supprimé, ce qui permet de gagner du temps. Le système utilise la suspension pneumatique à commande électronique montée en usine pour mesurer la charge. Le fonctionnement est intuitif, soit par le biais de l'écran fourni ou d'un smartphone via l'application beSmart.

Nouveau système de caméra

Pour plus de sécurité au travail et de contrôle de l'espace de chargement, des caméras peuvent être installées au niveau des bennes. Celles-ci montrent la charge dans la benne et offrent plus de sécurité car le chauffeur peut suivre le chargement dans sa cabine via les caméras. Lors de la marche arrière, une caméra surveille l'espace derrière le véhicule et évite les collisions.

Les pneumatiques en 2024

La pression de plus en plus sous contrôle



Hankook est en train de développer une nouvelle offre de TPMS en temps réel.

Alors que les systèmes TPMS (de base) deviennent de plus en plus obligatoires, quel bénéfice les gestionnaires de flotte peuvent-ils tirer des solutions proposées par les principaux manufacturiers ? Nous avons mené l'enquête...

Claude Yvens

Depuis 2022, il n'est plus possible d'homologuer un nouveau modèle de poids lourd sans qu'il ne soit équipé d'un système de mesure de la pression des pneus (règlement UN ECE R141). A partir du 7 juillet 2024, ces systèmes deviennent obligatoires pour toutes les nouvelles immatriculations. Cette obligation (qui s'applique aussi au matériel tracté) n'impose pour seule contrainte qu'un avertissement en cas de perte de pression. Ce n'est donc pas un véritable outil de gestion de flotte. Pour cela, il faut se tourner vers des systèmes fournis en option par les manufacturiers ou en aftermarket.

Aucun des manufacturiers que nous avons contactés n'estime que l'ajout d'un capteur de pression aura un impact significatif sur le prix de leurs pneus. Trop d'autres facteurs (dont le prix des matières premières) entrent en jeu. Ils sont par contre nombreux à calculer un retour sur investissement très favorable pour les différents systèmes qu'ils proposent. A ce sujet, il faut rester prudent : les gains

qu'ils calculent (en consommation, en uptime, en durée de vie du pneu...) se font souvent à partir d'un cas extrême, où les pneus sont mal gérés (ou les chauffeurs peu suivis) avec tout ce que cela comporte comme incidents et comme hausse de la consommation de carburant.

Du capteur...

Les systèmes les plus simples utilisent des capteurs fixés sur la valve ou dans le pneu lui-même (chez Continental p.ex.). « Selon moi, le montage 'dans le pneu' pose un problème : le capteur est perdu avec le pneu lorsqu'il est démonté ou détruit lors d'un accident ou d'une situation de basse pression. Les capteurs montés sur la roue sont mieux protégés et ils offrent le même niveau de précision », estime Guy Heywood (Hankook). Ce problème devrait cependant disparaître quand le prix des puces aura encore baissé. La durée de vie des capteurs de valve est en moyenne de deux ans et demi, alors que celle des capteurs intérieurs est de 4 ans (source : Continental).



L'app TireTech de Continental permet de déterminer la pression correcte des pneus de camions en fonction de la charge.



Michelin propose les portiques de détection QuickScan.

La précision de ces systèmes est en forte progression. Quentin Niederprüm (Sales Manager Bridgestone Benelux) estime ainsi que le degré de précision est de 0,02 bar. Ces données sont toutefois sans réelle valeur si elles ne sont pas récoltées au niveau de la flotte et analysées par un bon algorithme.

En ce qui concerne la récolte des données, les marques proposent l'installation d'un module connecté dans le véhicule (souvent en leasing) et/ou un appareil portable permettant de 'lire' les données à proximité du véhicule (dont coût environ 400 à 500 euros) et / ou des portiques fixes à installer au site de l'entreprise. C'est le cas de Continental ContiConnect Yard, de Goodyear Drivepoint ou CheckPoint, de Bridgestone Yard Solution et de Michelin QuickScan Drive (plus chers, mais souvent disponibles en leasing et plus précis).

Tous ces systèmes sont d'autant plus rentables que la flotte est importante. Hors micro, le représentant d'un des plus grands manufacturiers confie même qu'il ne voudrait pas susciter trop d'espoirs auprès de trop petites flottes. Pour ces dernières, un bon contrôle manuel suffira amplement.

... à l'algorithme

Le principal progrès que l'on peut encore attendre de ces systèmes de contrôle

Avoir des données c'est bien, en tirer des informations utiles, c'est mieux.

a trait à la durée de vie du pneu. Les portiques statiques sur lesquels les véhicules doivent rouler à faible vitesse ont le potentiel de mesurer également la profondeur de rainure, mais il y a encore des progrès à faire dans ce domaine.

« Notre système Pro-Check mesure la profondeur des rainures avec une précision de +/- 0,1 mm. Il peut prédire avec précision la durée de vie du pneu après trois ou quatre mesures et en général quand le pneu a atteint la moitié de sa durée de vie », estime-t-on chez Promoteon. C'est en effet à ce moment-là que la qualité de l'algorithme prend tout son sens, puisque, comme le rappelle Peter Govaert (responsable de la communication chez Michelin Belux), « comme les derniers millimètres du pneu s'usent nettement moins vite, le client y gagne beaucoup en kilométrage. De plus, en fin de vie, un pneu a moins de résistance au roulement, ce qui réduit également la consommation de carburant. »

Rappel utile

1 bar d'écart

par rapport à la pression idéale

=

2 %

de carburant en plus

20 %

de durée de vie du pneu en moins

Nouvelles gammes

- > **Apollo Tyres** a lancé la deuxième génération du pneu EnduRace RA 2 pour le transport régional, avec une nouvelle bande de roulement et des matériaux améliorés. Disponible en 315/70 22,5", le pneu a été redessiné pour durer 5 % de plus en moyenne ;
- > **Bridgestone** a présenté une nouvelle version de sa gamme longue distance Ecopia. Sa technologie Enliten permet de réduire encore la consommation de carburant et est compatible avec les véhicules électriques ;
- > **Goodyear** a présenté sa nouvelle gamme KMAX Steer et Drive GEN-2 en 17,5" et 19,5", compatibles avec les propulsions alternatives ;
- > **Hankook** est en plein renouvellement de ses gammes et s'attaque maintenant au segment intermédiaire entre le transport régional et international ;
- > En 2024, **Michelin** lance la deuxième version de la gamme X Multi Energy pour les essieux directeurs et moteurs qui s'accompagne - pour l'essieu moteur - d'une nouvelle version des bandes de rechapage Remix ;
- > **Promoteon** poursuit le développement de sa gamme Pro 02, commercialisée sous la marque Pirelli. Dans sa déclinaison ProFuel, c'est la première de l'histoire de la marque à obtenir un label A en résistance au roulement. En 2024, cette gamme s'étend au transport régional.



24/7
Accès aux
données via le
portail Web.

Gardez la maîtrise de votre flotte. À tout moment. N'importe où.

Découvrez le nouveau système de surveillance numérique des pneus ContiConnect.

- Découvrez une nouvelle dimension de la surveillance numérique des pneus qui offre une transparence totale et permet une maintenance prédictive.
- Passez à un niveau supérieur d'efficacité en surveillant avec précision la pression et la température des pneus, avec une prédiction du kilométrage et de la profondeur de la bande de roulement.
- Profitez de solutions sur mesure qui sont les plus rentables pour votre entreprise.



[Dossier Spécial]



Transportmedia est un partenaire média très actif du salon AutoTechnica 2024 qui se tiendra du 24 au 26 mars à Brussels Expo. Nos magazines, nos sites internet, nos réseaux sociaux et nos émissions TV seront tous mis à contribution pour attirer l'attention du public professionnel sur ce grand événement de l'après-vente automobile. Et cela commence dans ce dossier spécial concocté par la rédaction...

SOMMAIRE

- P.38** Présentation du salon AutoTechnica
- P.40** Interview de Didier Perwez (président de Traxio)
- P.42** La conception de l'atelier idéal
- P.44** L'outillage dans l'atelier idéal
- P.45** Les outils de gestion de l'atelier idéal
- P.46** La gestion des fluides dans l'atelier idéal

... mais encore

- Transportmedia réalise une promotion active du salon AutoTechnica 2024 sur notre site internet et via nos différents réseaux sociaux, notamment au travers d'interviews vidéo.
- Le salon sera présenté dans l'émission Transport & Van.TV qui sera diffusée les 2 et 3 mars et rediffusée les 9 et 10 mars sur Kanaal Z.
- Une équipe de télévision sera présente lors du salon pour réaliser plusieurs reportages et réaliser des aftermovies pour les exposants qui le souhaitent.
- ... et le reportage du salon sera évidemment publié dans le numéro 124 de Transport / Van Management.

**AutoTechnica et Transportmedia,
un partenariat multi-facettes .**

La grand-messe de l'après-vente



32.000 personnes avaient foulé les travées d'AutoTechnica en 2022.

Après le gros succès de l'organisation en 2022, c'est gonflé à bloc qu'AutoTechnica débarque à Brussels Expo du 24 au 26/03. Pour sa 22^{ème} édition, le Salon de référence pour tous les professionnels de l'automobile du Benelux connaît quelques aménagements.

Jean-Michel Lodez

Comme le souligne d'emblée Klaus Van Cauwenberghe de la société i-ONE qui organise AutoTechnica avec l'appui de Traxio: « Un salon est toujours une photo du secteur ». Or, le secteur automobile s'est déjà mieux porté. Il se caractérise aujourd'hui par des ventes de véhicules neufs essentiellement en B2B alors que le parc roulant vieillit (voir interview de Didier Perwez en pages suivantes). Une réalité qui donne de bonnes perspectives aux garages puisqu'un véhicule plus âgé a besoin de plus d'entretien et de pièces d'usure. L'heure est donc à la sérénité pour AutoTechnica qui n'a pas peur de remettre en question ses fondamentaux. Ainsi, sa durée est réduite de quatre à trois jours mais ses plages horaires sont élargies. Les portes ne s'ouvriront plus uniquement l'après-midi mais dès 9h00 le dimanche et 10h00 les autres jours pour, au final, proposer le même nombre d'heures totales d'ouverture que précédemment.

« Cette évolution donne de meilleures opportunités de venir nous voir aux représentants de l'industrie, du fleet, mais aussi du secteur public comme De Lijn, la STIB, le TEC ou la Défense qui sont toujours friands de notre salon mais dont les plages de travail n'étaient pas forcément compatibles avec nos horaires. »

Cet aménagement cadre aussi avec les gros changements qui sont intervenus dans le secteur des garages au sens large, que ce

soient les carrosseries, centrales de pneus, car-wash ou autres... Un garage fait à présent souvent partie d'un grand groupe et ses forces vives sont plutôt devenues des employés que des entrepreneurs. Et un membre du service d'achats d'un grand groupe sera moins tenté par un salon qui ouvre uniquement l'après-midi que par une manifestation qui lui donne l'opportunité de venir la journée entière.

You're talking to me?

Pas moins de 2000 marques sont annoncées à AutoTechnica pour 450 structures réunies sur 250 stands. Une distorsion qui s'explique par le fait que beaucoup d'exposants représentent plusieurs marques.

« Par exemple, Motor Parts travaille avec une quarantaine de marques qui seront toutes représentées sur le salon. Idem pour le plus gros importateur d'équipements d'ateliers TAE qui sera présent avec les dizaines de marques de ponts élévateurs, machines pour pneus, banc de freins, bancs d'essais et autres outillage avec lesquelles il travaille. »

AutoTechnica innove aussi en introduisant les Mobility Talks. Des sessions d'information volontairement très courtes – d'une durée



Le salon permettra de découvrir plus de 2000 marques différentes.

d'une vingtaine de minutes chacune - mais très denses. 18 d'entre elles sont planifiées sur des sujets à la fois variés (voir encadré), très pratiques et de haut niveau.

« Nous parlerons notamment de l'impact de l'électrification du parc sur l'après-vente, ajoute K. Van Cauwenberghe. Un véhicule hybride ou électrique a un poids nettement important que son équivalent thermique. Pour pouvoir intervenir dessus, un garage doit désormais s'équiper de ponts élévateurs beaucoup plus costauds. Là où la norme pour les voitures était souvent une capacité de 2,5 t, nous passons à 3,5 t voire davantage. Le raisonnement vaut aussi pour les VUL. »

Avec ce genre de thématique qui impacte à la fois l'atelier proprement-dit et son personnel, AutoTechnica démontre son souci de rester pertinent face aux nouveaux enjeux auxquels sont confrontés nos professionnels.

Et l'utilitaire ?

Même si les parfums de solutions réservées aux voitures embaumeront largement les travées du salon, l'utilitaire y aura une vraie légitimité. De nombreux exposants et fournisseurs proposent des gammes de produits ou de pièces dédiées à ces véhicules.

« Je pense que les utilitaires ne bénéficient pas de toute l'attention qu'ils méritent au niveau de l'après-vente. Par exemple, les camionnettes du secteur de la construction constituent un parc très conséquent. Or, un grand nombre de ces utilitaires sont mal entretenus, voire polluants. Il y a donc un marché à prendre tant en termes d'entretien que de pièces d'usure, de consommables, de divers aspects de sécurité... »

Comme évoqué plus haut, AutoTechnica sera aussi l'occasion de constater la tendance de plus en plus forte tant en Belgique qu'aux Pays-Bas notamment de regroupement des garages indépendantes sous des labels de qualité. Des structures commerciales comme Bosch Car Service, 123 AutoService, Autofirst ou Quality Garage qui trouvent souvent leur origine chez des grossistes comme Doyen ou LKQ.

« Dans le secteur utilitaire, des acteurs comme Remco ou ITC Parts n'ont pas encore initié une démarche similaire mais ces regroupements sont très intéressants comme alternatives aux concessions pour les fleets car ils sont en mesure de proposer un très haut niveau qualitatif », conclut Klaus Van Cauwenberghe.

Envie de vérifier l'exactitude de cette radiographie ? Cela se passe du 24 au 26/03 à Brussels Expo...

L'impact de l'électrification sur l'après-vente sera un thème central.

AutoTechnica en pratique

Du 24 au 26 mars 2024 à Brussels Expo.
30.000 m² d'exposition.

250 exposants de 450 structures :

- > 20% de garages indépendants, exploitants de stations-services & vendeurs de véhicules d'occasion
- > 19% de négociants en pièces et accessoires automobiles, outillage et matériel de garage
- > 19 % de grossistes et concessionnaires automobiles
- > 18% d'entreprises de carrosserie
- > 11% d'acteurs de l'électronique automobile, de reconSTRUCTEURS de moteurs, de spécialistes du diesel et du pneu
- > 8% de fleet-owners, secteur transport
- > 5% d'autres entreprises

2000 marques représentées.

32.000 visiteurs en 2022.

<https://autotechnica.be/>

Les Mobility Talks

Les 14 thèmes abordés en 20 minutes lors de ce salon AutoTechnica :

- > Les nouveautés du Car-Pass en 2024.
- > Quelle est la tendance qui influence la rentabilité des concessionnaires ?
- > Évolution du marché de l'occasion en 2023 et perspectives pour 2024.
- > Impact de l'électrification sur l'après-vente et la rentabilité.
- > Importations de véhicules chinois.
- > Impact de la consolidation du marché de la distribution en Belgique.
- > Êtes-vous prêt pour le SERMI ?
- > En tant qu'éco-expert, vous pouvez faire la différence.
- > Des inspections bientôt possibles dans votre entreprise ?
- > Quel type de pneu ? Où et quand ?
- > Comment assurer la pérennité des emplois ?
- > Vérification de la batterie, état de santé.
- > Trouver des collaborateurs, les garder.
- > L'achat d'une voiture électrique, de l'hésitation à la conversion.

Didier Perwez, Président de TRAXIO

Notre priorité va à l'économie circulaire



Le concept des garages Eco-Experts pourrait s'étendre aux utilitaires.

A l'heure où les motorisations alternatives sont sur toutes les lèvres, le discours peut étonner. Pour le président de Traxio, l'urgence n'est pas à la transition vers de nouveaux modes de propulsions mais à la mise aux normes du parc automobile actuel.

Jean-Michel Lodez

TRANSPORT Management: Comment expliquez-vous le succès d'AutoTechnica ?

Didier Perwez: C'est le seul vrai salon dédié à l'après-vente dans le secteur encore organisé dans le Benelux. C'est pourquoi nous attirons les professionnels des trois pays et du Nord de la France. L'intérêt qu'ils nous portent est aussi dû au fait que le siège européen de beaucoup d'équipementiers internationaux est localisé dans le Benelux.

TM: De quelle manière AutoTechnica évolue-t-il ?

D. Perwez: Outre le fait qu'il se déroule désormais sur trois jours au lieu de quatre et avec des plages horaires élargies, que nous instaurons une nouvelle dynamique dans les présentations (ndlr: voir en page 38), nous allons mettre l'accent sur une nouvelle thématique: l'économie circulaire. Nous avons d'ailleurs mis en place en octobre de l'année passée à Bologne, avec les

féderations européennes CLEPA et FIGIEFA, une asbl appelée FAAS (ndlr: Forum on Automotive Aftermarket Sustainability) dont le siège social est à Bruxelles et dont la mission est de tout mettre en œuvre pour rendre le secteur de l'après-vente durable.

Dépolluer le parc

TM: Quelle analyse sous-tend cette orientation ?

D. Perwez: Environ 400.000 voitures sont immatriculées chaque année en Belgique. 50% sont des véhicules professionnels, donc sous contrat de leasing ou de renting, qui se dirigent de plus en plus vers une électrification partielle ou totale. Plus de 90% de ces nouveaux véhicules quitteront le parc belge en fin de contrat, donc d'ici 3 à 5 ans. Ils ne joueront donc aucun rôle dans le rajeunissement de notre parc ni dans son électrification. A côté de cela, 800.000 véhicules ont reçu l'an passé un car-pass dont 48% sont âgés de plus de 13 ans !



AutoTechnica revient après une édition 2022 très réussie.

Même si cette réalité ne semble pas intéresser les autorités, si nous voulons agir sur le verdissement du parc, la première chose à faire est d'entretenir le parc roulant. D'autant que les mesures de rejets de particules désormais imposées au contrôle technique ne concernent que les véhicules Euro-5 et Euro-6. Il faut donc opérer un déplacement du parc jusqu'à Euro-4 vers l'Euro-5 (ndlr: norme à partir de laquelle les FAP ont rendu les véhicules beaucoup plus propres) et Euro-6 et soutenir la démarche par des incentives. Cela nécessite que nos professionnels puissent contrôler les particules et les gaz qui sortent d'un échappement et intervenir pour améliorer les choses.

TM: C'est là qu'entrent en jeu vos Eco-Experts ?

D. Perwez: Traxio a lancé ce label Eco-Expert qui aura une visibilité importante à AutoTechnica. Ces spécialistes seront en mesure de dresser un bilan écologique des véhicules. Pour devenir Eco-Expert, un garage sera audité sur des aspects logistiques et administratifs mais surtout sur ses facultés à déceler les dérives sur les véhicules. Son analyse aboutira à une sorte de certificat de santé du véhicule qui servira de base à la correction du problème. La démarche intéresse pas mal de constructeurs et d'importateurs en Belgique comme Stellantis, D'leteren et Volvo.

T.M.: Concerne-t-elle également le secteur de l'utilitaire ?

D. Perwez: Nous sommes en train de faire le nécessaire pour l'étendre aux véhicules lourds en nous attaquant au système de combustion des gros moteurs. Une approche qui se fait notamment via les équipementiers qui dotent de plus en plus les camions de bougies de préchauffage à capteurs permettant de mesurer la pression dans le cylindre et, via le calculateur, d'injecter la goutte de carburant optimale. Dans la même veine, l'ancien pilote de F1 Eric Van de Poele est impliqué dans la mise en œuvre d'un dispositif de nettoyage à l'hydrogène en test sur des moteurs de camions. Un processus qui capte et brûle les particules de carbone dans la chambre de combustion, ce qui réduit les émissions de particules lors du fonctionnement du moteur et les ramène à un taux acceptable.

**« Venez à AutoTechnica !
On va y parler d'économie circulaire,
de nouvelles technologies et de tout
ce qui intéresse le secteur
dans un esprit positif ! »**

Esprit de synthèse

TM: Vous parlez donc clairement davantage de mise aux normes du parc actuel plutôt que de transition vers de nouveaux modes de propulsion.

D. Perwez: Oui, parce que rouler plus longtemps avec un véhicule bien entretenu, c'est aussi une forme d'économie circulaire. On se souvient de la révolution causée par la Directive qui voulait stopper la vente en Europe des véhicules thermiques. Elle a mis en lumière l'intérêt de plutôt chercher la neutralité en CO₂. Pour moi, c'est la meilleure piste, d'autant qu'elle ouvre la possibilité pour les constructeurs d'investir dans la recherche d'autres solutions que le tout électrique. N'oublions pas qu'un diesel Euro 6d actuel rejette entre 5000 et 6000 particules alors que l'air que nous respirons en comporte 10.000! Pour moi, il faut faire confiance aux constructeurs.

TM: Dès lors, que pensez-vous des solutions alternatives, en particulier pour les utilitaires ?

D. Perwez: Le déploiement électrique ne se fera pas sans incitants. Pour les camions, l'électrification est non seulement hors de prix mais pose énormément de problèmes au niveau de l'autonomie et de la recharge. L'idée de l'hydrogène fait son chemin. Le problème est de le capter et le stocker. Or, ce nœud ne va pas trouver sa solution dans les 5 ans. Le temps que les recherches aboutissent, je pense qu'on sera déjà aux carburants synthétiques qui sont des pistes plus réalistes.

Atelier idéal

Ce qui se conçoit bien...



L'atelier poids lourd moderne repose d'abord sur un aménagement bien conçu.

Le temps du garage crasseux, rempli de bidons vides, de pneus usés et géré par un mécano en salopette noircie par la suie est bel et bien révolu (enfin presque).

Le garage moderne, et notamment dans le secteur utilitaire, est un lieu où tout est pensé, mesuré, optimisé. En tout cas, la concession d'aujourd'hui tend à se rapprocher de ce modèle. La professionnalisation est passée par là.

Michel Buckinx

A quoi doit/devrait ressembler l'atelier poids lourd idéal? Robert Hocké, Managing Director du garage Hocké, propose: « Selon moi, l'atelier idéal doit comporter des zones de préparation, un espace pour chaque gamme en plus d'un équipement complet bien sûr. Soigner l'accessibilité et le confort de travail est aussi important. Disposer d'une ligne de contrôle technique avec mesure des particules fines et d'une installation pour l'étalonnage des tachygraphes est également intéressant dans une perspective de service au client. »

Soigner le flow

Les technologies se diversifient et évoluent sans cesse. A ce niveau aussi, l'atelier anno 2024 doit s'adapter. R. Hocké: « Il faut se mettre en conformité pour toutes les sources d'énergie: CNG, LNG, hydrogène, électricité. » Autre point important, soigner le flow, comprenez faire en sorte que le flux et le transit des véhicules se fassent de manière fluide. « Pour cela, il faut optimiser l'espace de travail avec des zones dédiées. Chaque m² doit être utilisé de manière efficace. Il faut un espace pour les gros outillages, les bacs de rétention, les ponts roulants,... Le stockage des pièces doit aussi faire l'objet d'une attention particulière avec un local spécifique. Pour cela et il existe des solutions intéressantes tels que des paternosters pour petites et grosses pièces qui permettent de stocker en hauteur et donc de gagner de la place », précise R. Hocké.

Des machines mais aussi des hommes

Le bon fonctionnement d'un garage repose aussi et surtout sur un personnel compétent. R. Hocké précise: « La formation est importante. Il faut un suivi et des recyclages permanents.

La formation dans le cadre de l'électrification des véhicules représente un gros investissement pour un marché relativement limité pour l'instant. Mais elle est indispensable. Ces nouvelles technologies requièrent en outre une personne à temps plein spécialisée dans la sécurité interne de prévention et de protection.

Par ailleurs, un garage poids lourds digne de ce nom doit disposer d'une centrale téléphonique avec un numéro unique accessible 24/7 en cas de problème. La connectivité avec des applis qui permettent au client d'entrer en contact rapidement se développe aussi. »

A tout cela s'ajoutent les exigences ou recommandations appuyées pour le respect de l'environnement: gestion des déchets et des produits dangereux, qualité de l'éclairage, matériaux assurant une isolation thermique et acoustique, etc. L'atelier idéal est aussi un atelier écologique.

Les indispensables

- > Superficie idéale garage poids lourds/VUL/bus : 1800 m²
- > Portes : 20
- > Zones d'accueil clients
- > Espace pour chaque gamme
- > Zone de préparation
- > Magasin de pièces
- > Centrale téléphonique
- > Respect de l'environnement

TAE, VOTRE PARTENAIRE N°1 LE CHOIX DES PROFESSIONNELLS



SERVICE PNEUS
Une des **activités les plus rentables** et durables pour vous et vos clients !

VISIT US @
STAND 5-E12 **2024**
24.09-26.09
Auto Technica



CONTROLE TECHNIQUE
45 ans d'expérience au Contrôle technique, un gage de sécurité et de fiabilité.

TAE
TECHNO AUTOMOTIVE EQUIPMENT



LEVAGE
L'évolution des véhicules demande une réflexion et des **solutions sûres** et appropriées.



L'ATELIER DU FUTUR
Nous étudions et équipons votre atelier de A à Z de façon à ce qu'il soit **prêt pour l'avenir**.



AIRCO, DIAGNOSTIC ET EMISSIONS
3 activités fondatrices de TAE. Des thématiques d'actualité et en croissance. Nos spécialistes vous encadrent de A à Z.



VOTRE CODE PROMO : **AT213**

VISIT US @
STAND 5-E12 **2024**
24.09-26.09
Auto Technica

02/481.79.00 ou www.tae.be
DEMANDEZ VOTRE ENTRÉE GRATUITE ICI



Atelier idéal

Tout l'intérêt d'être bien équipé



L'équipement de la concession moderne est multiple et sophistiqué.

La multiplication et la sophistication des technologies va logiquement de pair avec celle des équipements. Entre installations obligatoires, recommandées, écologiques, celles qui pourraient être utiles demain et celles qui s'ajoutent à la panoplie traditionnelle et qu'il faut maîtriser, le concessionnaire doit faire des choix. Ou pas.

Michel Buckinx

Pour travailler sur un poids lourd ou un utilitaire léger, il faut pouvoir le soulever. A ce niveau, 3 solutions s'offrent au concessionnaire : la fosse, le pont élévateur ou les pistons hydrauliques. Pour Robert Hocké « il faut les trois. Chaque solution a ses avantages et ses inconvénients. » Mais si un choix s'impose, l'espace disponible peut être un paramètre comme la facilité d'utilisation (la fosse est sans doute plus pratique pour travailler à la partie inférieure du véhicule), le coût (la fosse est a priori moins chère sous réserve de sa profondeur, de la qualité des matériaux et des travaux d'ingénierie) et la flexibilité (le pont élévateur peut être mobile et s'adapte à différents types de véhicules). Ludo Plessers, project Manager de TAE, recommande pour sa part les pistons hydrauliques et les colonnes de levage avec support d'essieux.

Zones spécialisées

L'atelier idéal comprend différentes zones et notamment des espaces pour les véhicules utilisant des énergies alternatives. Robert Hocké précise : « Actuellement, il n'existe pas de réglementations décrivant ce qu'il faut prévoir pour ces alternatives hormis pour le CNG. Pour les autres, on peut se baser sur la réglementation en vigueur aux Pays-Bas. Ces énergies nécessitent en tout cas des équipements spécifiques ». A ce niveau, citons une cabine ATEX (pour les atmosphères explosives), un équipement de protection pour travailler sur l'électrification, des

extincteurs spécifiques, une infrastructure de recharge, un chariot à outils isolés, etc.

Au niveau électrique encore, il est important d'effectuer un bilan de puissance afin de déterminer la capacité de la cabine haute tension. « Il vaut mieux être prévoyant et disposer d'une capacité suffisante pour absorber les évolutions techniques et réglementaires futures », ajoute R. Hocké. « Il faut y ajouter des capteurs, sirènes, analyseurs de gaz d'échappement notamment pour les zones LNG-CNG », souligne L. Plessers. Pour les poids lourds au diesel, des systèmes de ventilation et d'extraction sont indispensables.

Autre zone spécialisée : la ligne de diagnostic avec un banc de freinage, un détecteur de jeu, un testeur de fumée, une fosse avec ventilation, etc.

Les indispensables

- > Ponts, fosses, pistons hydrauliques
- > Cabine haute tension de capacité suffisante
- > Equipement relatif aux carburants alternatifs
- > Equipement de protection contre les nouvelles énergies
- > Outillage de base traditionnel

Atelier idéal

Le numérique envahit le garage

Nous sommes à l'ère de la numérisation et le garage poids lourd n'y échappe évidemment pas. Numérisation qui est d'ailleurs indispensable pour opérer sur des véhicules toujours plus sophistiqués et pour continuer à maintenir le service au client à un niveau élevé.

Michel Buckinx



Le numérique a envahi tous les secteurs, y compris celui du garage poids lourd.

Les outils numériques permettent de déceler rapidement les problèmes, d'identifier les dysfonctionnements, de proposer des solutions et même d'intervenir à distance. Ils font gagner du temps et réduisent les temps d'immobilisation du véhicule. L'éventail des produits numériques s'étend continuellement.

Des logiciels en veux-tu en voilà

Les solutions numériques exploitables par les garages sont légion. Ainsi, les systèmes de gestion de stocks garantissent un contrôle des pièces et du niveau des stocks. La gestion de l'atelier peut reposer sur des logiciels de planification et de suivi des travaux de réparation ou encore d'affectation des ressources. La gestion de la main-d'œuvre peut aussi être numérisée avec des outils de suivi des heures de travail, de planification, de gestion des compétences. Objectif : optimiser la productivité du personnel.

Par rapport au client, le monde numérique propose des logiciels dédiés à la gestion de flotte. Ils permettent de suivre et gérer l'ensemble d'un parc avec notamment une maintenance préventive qui facilite la

gestion des coûts et la fourniture de rapports détaillés. Retenons aussi les outils tels que les logiciels de facturation et de comptabilité ou encore les systèmes de gestion des rendez-vous. Ces derniers fluidifient la planification du travail.

Diagnostic précis et rapide

Outil indispensable pour le garage poids lourd du 21^e siècle : le diagnostic électronique. Il est utilisé pour les réparations, mais aussi pour la gestion dans la mesure où ils aident à identifier rapidement les problèmes pour intervenir plus vite. Parmi les spécialistes en la matière, il y a la société Robert Bosch. Bert Van Hauwermeiren, Product Manager, explique : « La rapidité et la fiabilité du diagnostic sont très importantes aujourd'hui. Bosch propose par exemple un outil universel (KTS Truck, ndr) avec trois modules différents dont un pour les poids lourds, véhicules tractés, bus et utilitaires légers. Il fournit à l'atelier un logiciel de diagnostic et des informations techniques pour l'entretien et la réparation, telles que des plannings d'entretien, des schémas électriques, des procédures de test, etc.

En complément, il existe également le module de mesure sans fil (FSA 500) pour l'analyse des systèmes automobiles. » Attention à la compatibilité entre les différents systèmes des constructeurs et des équipementiers qui pose aussi la question de la formation du personnel.

Le diagnostic numérique répond ainsi à un cahier des charges bien rempli qui impose un diagnostic rapide et précis, la réduction du temps d'immobilisation, une maintenance proactive ou encore une compatibilité avec une large gamme de véhicules.

Les indispensables

Logiciels de :

- > diagnostic
- > gestion de flotte
- > gestion de l'atelier
- > la main d'œuvre
- > planification
- > facturation et de comptabilité
- > gestion des rendez-vous

Atelier idéal

On ne badine pas avec les fluides



Gérer les fluides, indispensable pour un fonctionnement... fluide.

Un atelier poids lourds, ce sont des outils, des équipements, des logiciels, mais aussi des fluides. Et ceux utilisés dans un garage sont le plus souvent polluants voire dangereux. La gestion appropriée de ces fluides est donc cruciale en termes de sécurité et de respect de l'environnement.

Michel Buckinx

Huiles moteur, liquides de refroidissement, antigel, liquide de frein, AdBlue, huile de transmission, ... les fluides utilisés par un garage poids lourds sont nombreux. La gestion de ces fluides permet de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité opérationnelle. Il existe dès lors des systèmes de gestion qui permettent de suivre les volumes de fluides entrants, utilisés, évacués mais aussi d'obtenir un historique détaillé de distribution. Ludo Plessers, Project Manager de TAE, insiste sur une gestion rigoureuse : « Les fluides aussi peuvent faire l'objet d'une gestion numérique. Notre gamme compte un tel système (Samoa, ndlr) relié au DMS du client avec un accès digital des utilisateurs, un enregistrement automatique des achats et la gestion des réservoirs de liquides. La distribution proprement dite des fluides nécessite en outre un équipement varié : pistolets de distribution, pompes, réservoirs, systèmes de remplissage, etc. »

Pour bien gérer les fluides, il est essentiel de s'en donner les moyens. Il faut des conteneurs appropriés pour chaque type de fluide, avec un étiquetage clair. Un système de suivi des niveaux permet de détecter rapidement les fuites ou d'autres problèmes potentiels. La manipulation des fluides nécessite en outre un équipement spécifique : entonnoirs, bidons de collecte, dispositifs anti-déversement, etc. Certains recommandent vivement la tenue de registres des opérations liées aux fluides, ce qui peut être utile pour le suivi de la maintenance et pour démontrer la conformité aux normes. La gestion des fluides peut aussi être celle du client. Une intégration de cette gestion dans le programme de maintenance préventive peut être intéressante à cet égard.

De multiples réglementations

Dans ce domaine (aussi), les concessions sont soumises à un multitude de réglementations. Il en va de la sécurité du personnel et du respect de la nature avec lesquels on ne badine pas/plus. Sans entrer dans des détails fastidieux, citons simplement la réglementation sur la gestion des déchets dangereux qui requiert la collecte, le stockage, le transport et l'élimination de ceux-ci, la réglementation sur le stockage des produits chimiques (conteneurs, zones de rétention, mesures pour leur manipulation) et les normes environnementales (protection de l'eau et du sol, systèmes de séparation des hydrocarbures). L'aspect humain est évidemment primordial avec une formation adéquate du personnel de garage qui prévoit notamment une manipulation appropriée des produits ou encore la connaissance des procédures d'urgence en cas d'accident.

Les indispensables

- > Système numérique de gestion des fluides
- > Equipements adaptés à chaque type de fluide
- > Respect des normes liées à la sécurité et à l'écologie
- > Formation du personnel

News exposants

ACTRONICS

Une primeur sur le stand d'ACtronic : la possibilité de réviser les onduleurs et les chargeurs embarqués. Ce service permet notamment de résoudre les problèmes liés à la recharge des véhicules électriques « pour une fraction du prix d'une nouvelle pièce ». Par la même occasion, la société économise aussi de nouvelles matières premières coûteuses. ACtronic propose sa solution Plug&Play avec une garantie de 2 ans.



DÉCALAMIN'HEURE

Spécialiste du décalaminage, la société Décalamin'Heure expose une nouvelle ECO3-Box pour poids lourds : un générateur de gaz oxydant qui produit 5 grammes d'O₃ avec un flux d'air de 18 l/min. Le dispositif vise à améliorer le fonctionnement des moteurs à combustion interne en augmentant la teneur en oxygène à l'air fourni dans la chambre de combustion. Avantages : meilleur rendement du carburant (économie de 8 à 10 %) et donc plus de km parcourus, diminution de la toxicité des gaz d'échappement et de l'usure des pièces suite à une forte baisse des déchets de combustion dus notamment à La Calamine.



TRAXIO/EDUCAM

À l'initiative de Traxio Construct et sous l'impulsion de son président Bart Neckebroek, Educam lance la formation « Bienvenue dans le monde de la carrosserie », une formation où les participants acquièrent des connaissances qu'ils peuvent immédiatement appliquer dans l'atelier. Aucune connaissance préalable n'est requise et la formation est accessible à tous les travailleurs du secteur. Les directives des constructeurs sont également abordées ainsi que celles portant sur les motorisations électriques.



Snap-on

Snap-on Tools présente avec Inspectron, en primeur européenne, le diagnostic par l'image et l'inspection à distance. Cela permet au client de gagner énormément de temps et d'économiser des coûts, tout en bénéficiant d'une plus grande flexibilité. Notons encore des ensembles d'outils convenant à la plupart des travaux sur les véhicules électriques, hybrides et à hydrogène, des jeux d'outils et des chariots d'outils adaptés aux différentes spécialités de l'atelier et le programme 'Snap-on measuring is knowing' en complément du diagnostic pour un examen précis du véhicule via un appareil de mesure adapté.



EDUCAM

Educam a développé une large gamme de formations sur les véhicules électriques : formation HEV certifiante pour travailler en toute sécurité sur les VE, formations spécialisées sur la technologie des VE et les techniques de diagnostic. Les visiteurs pourront participer à des concours permettant de gagner des appareils de mesure de grande valeur. Educam organise par ailleurs les Mobility Talks, des présentations 'courtes mais puissantes' sur 3 sujets brûlants : l'attraction des talents, la durée de vie et l'état de santé de la batterie électrique (sujet important sur le marché de l'occasion) et l'argumentaire de vente d'une voiture électrique.



TECHNOLIT

La nouveauté chez Technolit s'appelle Profi 270 Syntec Multi-Puls (soudage). Il se distingue par un soudage plus rapide avec une pénétration plus profonde grâce à la technologie Multi-Puls, par des soudures visibles très régulières et par sa légèreté et sa mobilité (45 kg). Ses domaines d'application : la construction métallique, les garages, la construction de véhicules utilitaires spéciaux, les concessionnaires et réparateurs de machines agricoles et forestières.



OXYHTECH

Trois produits en vedette chez Oxytech. Tout d'abord les nettoyeurs DPF (photo) conçus pour nettoyer et régénérer les filtres à particules, en éliminant 100 % du carbone, de la suie et des cendres. Ensuite, les machines de nettoyage du carbone qui utilisent un processus d'électrolyse pour dissocier l'oxygène et l'hydrogène de l'eau, les transformant en oxyhydrogène. Ces machines sont adaptées à tous les types de moteurs quel que soit le combustible fossile utilisé. Enfin, l'Oxytech Total Intake Cleaner, un traitement puissant pour éliminer les dépôts et les contaminants de suie notamment dans le collecteur d'admission d'air et le boîtier papillon. Il convient à tous les moteurs à combustion interne en ramollissant progressivement les dépôts de carbone.



RAVAGLIOLI/VSG

Legend Series est le nom de la ligne Ravaglioli d'élevateurs à 2 colonnes présentée à AutoTechnica. Le design a été actualisé avec trois positions réglables dans la largeur p.ex., des composants durables de haute qualité testés pour 20.000 cycles et des ponts élévateurs conçus pour le système de connectivité en atelier TEq-Link. Ce dernier permet le monitoring à distance des cycles de travail, des notifications d'entretien et autres fonctions.



SP TOOLS

SP Tools braque ses projecteurs sur le Jumpstarter, un démarreur adapté à tous les moteurs à essence et diesel de 12V mais aussi aux moteurs diesel 24V jusqu'à 6 litres. Doté d'une batterie Li-ion de 36.000 mAh (133,2 Wh) et d'un système de gestion de la batterie qui permet une charge rapide, il est entièrement chargé en 8 h. L'autre produit est le Heavy Duty Induction Heater (3200 W) qui permet de chauffer aisément les boulons et les écrous M20 pour des réparations plus rapides et moins de temps d'arrêt dans l'atelier.



En bref

• **Gedore Automotive** présente le KL-0041-452 C, un kit pour changer le roulement des Toyota ProAce, Peugeot Partner, Citroen Jumpy, Fiat Talento et Opel Vivaro. Ce roulement est du type Génération 2/HUB et est très difficile à remplacer. Le système hydraulique de Gedore permet de gagner beaucoup de temps.



• **Delta International** profite d'AutoTechnica pour lancer sa nouvelle ligne de chariots à outils/établissements Bunker. Cette ligne comprend aussi des chariots XXL spéciaux avec des tiroirs extra-larges pour les outils les plus volumineux.



• **Pro-Tec NX 5W20** est une huile moteur synthétique qui combine une performance stable de l'huile avec une excellente protection du moteur. Le film protecteur ultrafin conserve ses propriétés protectrices sur une large plage de températures. Vous la trouverez sur le stand **Ardeca Lubricants**.

• **Cartec Exterior Clean XL** est un puissant pré-nettoyant alcalin qui élimine les saletés tenaces telles que la crasse de la route, la graisse, le tectyl, le goudron et les insectes sur les camionnettes, les bâches et les bus. Il peut être utilisé en toute sécurité sur le métal, le plastique et la peinture.



TRANSPORT & LOGISTICS

AWARDS 2024



NEKKERHAL MALINES
7 MAI 2024

**1.500 DÉCIDEURS
SERONT PRÉSENTS.
ET VOUS ?**

PROGRAMME

- 17:00 - accueil - apéritif - entrée
- 19:30 - remise des prix
- 21:00 - plat principal
- 22:00 - dessert - open bar

Prix par personne : 325 EUR
Prix par table (10 personnes) : 2.950 EUR

INFO & RESERVATION

Scannez le code QR ou envoyez un e-mail
à info@transportmedia.be



SUPPORTED BY



AN INITIATIVE BY



STRATEGIC PARTNER

