

drive!

N'est-ce pas ennuyeux de
rester toute une journée
assis au volant?



eco-DRIVING:
comment ça
marche?

Transport:
en route vers un job,
c'est CERTAIN!

DRIVE! A PARLÉ AVEC
BETTY-JO (18), ÉLÈVE CONDUCTEUR
DE POIDS LOURDS

LES 5 MEILLEURS
TRUCKERGAMES





Sit, ta dja vu ?

KWA ?

Films tro bo1 sr camions et tt sr FB

Euh? :-?

*Bi1

Montre !

Atta 2sec

facebook.com/go4startruck

Mgc! ;-))))



road music

La musique pour la route est rapide et forte ou rêveuse et douce. Avec les bonnes notes, le temps passe vite et les kilomètres défilent sous tes pneus.

drive! a rassemblé des chansons 'road', 'drive', 'highway'... Cherche 'startrucking' sur Spotify pour trouver notre playlist. Tu peux aussi la partager sur Facebook. La liste peut s'allonger à l'infini... Quelle musique écoutes-tu sur la route? Quelle est ta roadmusic préférée?

Envoie ton top 10 par mail à l'adresse: drive@conducteur-depoidslourds.be et dis-nous pourquoi ce sont tes morceaux préférés.



TABLE DES MATIERES



4 - 7 **Fille de 13 ans mordue par le microbe du transport**

8 - 9 **N'hésite pas à poser tes questions**

10 - 13 **S'arrêter!**

14 - 15 **Trucks on screen**

16 - 17 **Entertainment on the road**

20 - 23 **Les conducteurs de poids lourds ont de l'avance**

24 - 27 **En route avec Betty-Jo**

28 - 29 **Un coup d'œil dans les coulisses**

30 - 32 **Le pourquoi et comment de la conduite écologique**

33 **Cartoon: Menace de l'espace**

34 - 36 **Interview avec un chauffeur expérimenté**

37 **Cuisiner dans la cabine**

38 - 39 **Faites le test du camion**

40 - 42 **Où va ce chocolat?**

43 **Confort dans le camion**

44 - 46 **Du banc d'école à la banquette du chauffeur**

47 **Colophon**



salut,

Sais-tu ce que tu tiens entre les mains ? Le premier numéro de notre magazine **drive!** Une primeur donc! **drive!** emporte-le en voyage à travers le monde du transport routier et de la logistique. On t'entend déjà dire en soupirant : Pfff, c'est ennuyeux ce truc. Arrête de bailler, cela n'a rien d'ennuyeux! Grimpe dans notre camion **drive!** et laisse-toi conduire lors d'une mission d'exploration passionnante. Oui, passionnante car notre route serpente à travers un paysage aventureux plein d'infos intéressantes, de possibilités passionnantes et de chouettes défis.

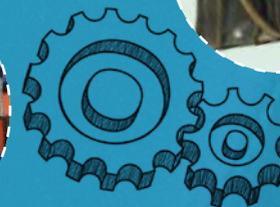
Lis les aventures captivantes de Betty-Jo, Chelsey, Niel et bien d'autres encore. Suis la route merveilleuse que parcourt la fève de cacao sur la route du chocolat et laisse-toi fondre d'extase. Booste ta bonne humeur grâce aux articles sur la musique, la cuisine et les gadgets.

Découvre que les camions et l'environnement peuvent s'entendre sur la conduite écologique. Jette un œil au plateau de cinéma où nous avons tourné nos films promotionnels. Le métier de conducteur de poids lourds t'intéresse ? **drive!** Découvre la formation et les écoles où tu peux la suivre. Des anciens élèves racontent leurs expériences.

Bon à savoir: après la formation, tu trouveras du travail, c'est certain à 100%! Es-tu prêt? Ready to **drive!** Attache ta ceinture de sécurité et prépare-toi à un voyage trépidant. Go! Bonne lecture et à bientôt sur Facebook,

L'équipe Drive!

Like us on [facebook.com/go4startruck](https://www.facebook.com/go4startruck)



H. LENAERTS

**MORDUE PAR LE
VIRUS DU TRANSPORT**

FILLE DE TREIZE ANS MORDUE PAR LE VIRUS DU TRANSPORT



Si la conduite du camion peut avoir une origine génétique, c'est le cas de la famille Lenaerts - Snoeks de Peer. Le papa Hugo et la maman Anja gèrent ensemble une entreprise de transport. Ils possèdent tous deux le permis de conduire CE, le papa et l'oncle d'Hugo étaient également chauffeurs et le fils Glenn (20) a obtenu son permis en 2012. Mais le plus frappant, c'est que Chelsey, fille d'Hugo et d'Anja, âgée de (seulement) treize ans, a décidé qu'elle serait chauffeur...



Quand les premiers symptômes sont-ils apparus?

Chelsey est manifestement mordue par le virus du transport. Vers cinq ans, la fillette accompagnait déjà souvent son papa en camion. Elle aimait cela, même si elle devait se lever très tôt. Maman préparait un petit sac à dos avec ses tartines, une boisson, quelques bonbons et Chelsey partait... Elle ne faisait pas qu'accompagner ... quelques années plus tard, vers 7 ans, Chelsey a pu conduire le camion en avançant de quelques mètres. Bien sûr pas sur la voie publique, mais dans la cour d'une ferme. Le père Lenaerts transporte des aliments pour bétail. Ensuite, elle a pu effectuer des marches-arrière et plus tard encore des manœuvres avec le semi-remorque, de et vers le silo à aliments. Elle sait parfaitement comment elle doit faire pour amener le semi-remorque à l'endroit souhaité. Ok, une marche-arrière lorsque c'est très étroit, c'est encore difficile mais elle y arrive. Elle n'a jamais rien cogné. Papa tient encore tout à l'œil et donne les instructions nécessaires.

Où est-ce génétique?

Ce n'est pas vraiment étonnant que Chelsey ait une prédisposition. En tant que petite fille, elle roulait déjà avec un go-kart auquel elle attachait une petite remorque. Et elle pouvait déjà très bien se garer et reculer. Tu dois te dire que c'est sûrement génétique. Plus tard, Chelsey aimerait faire le même travail que son papa, à savoir le transport en vrac de nourriture pour bétail, dans le pays et nos pays limitrophes. Elle ambitionne même de développer sa propre entreprise de transport. Sa sœur Mélissa pourrait aider à l'administration (comme le fait sa maman actuellement) et son frère Glenn pourrait également être chauffeur. Chelsey rêve d'inverser un jour les rôles: Que son papa et sa maman l'accompagnent, au lieu qu'elle accompagne son papa. Conduire un camion, elle le fera de toute façon. Elle aime conduire: chaque jour est différent, le travail est fort varié, on va partout et on dispose d'une certaine liberté.



Petit enfant déjà au volant... ou accompagner papa!



Si elle pouvait choisir son camion, elle choisirait un VOLVO FM Globetrotter 460, la marque et le type auxquels elle est habituée de par son papa et avec lesquels elle a appris à conduire.

Est-ce un métier pour les filles?

Chelsey est catégorique: les filles peuvent bien évidemment pratiquer ce métier aussi bien que les garçons. Et lorsqu'elle transportera plus tard des aliments pour bétail, le chargement et déchargement n'exigent pas un si gros effort. Il faut bien attacher des sangles au transport en vrac et au silo mais elle sait déjà bien le faire, donc cela ne pourra qu'aller! Ensuite, les aliments pour bétail tombent simplement dans le container en vrac et sont finalement chassés en soufflant. Maman et papa sont-ils d'accord que Chelsey devienne conducteur de poids lourds? La réponse est franchement 'oui'. 'Si devenir chauffeur poids lourds est le rêve professionnel de notre fils ou fille adorée, elle le réalisera', déclare maman Anja, 'il n'y a rien de mieux que de pouvoir affirmer 'Mon travail est mon hobby' et de se lever chaque matin heureux d'aller travailler!'

Tu veux voir Chelsey au travail? Surfe sur www.facebook.com/go4startruck. Tu y trouveras un petit film issu de 'Iedereen Beroemd' avec la jeune conductrice dans le rôle principal.



n'hésite pas à poser tes questions

Tu te poses des questions au sujet du métier de conducteur de poids lourds? Tu n'es pas le (la) seul(e). Voici ci-dessous quelques questions souvent posées auxquelles nous avons répondu.



LAURA 17:

Est-ce vrai que les chauffeurs poids lourds ne sont jamais chez eux?

Fabian (chauffeur poids lourds): Les conducteurs de poids lourds sont bien évidemment aussi chez eux. Les chauffeurs qui effectuent du transport intérieur retournent chaque soir à la maison. Ceux qui font du transport international, séjournent la plupart du temps plusieurs jours et nuits à l'étranger. C'est plein d'aventures.



ARNAUD 15:

Est-ce que je peux apprendre le métier de conducteur de poids lourds à l'école?

Jonathan (enseignant): Tu peux déjà apprendre le métier de conducteur de poids lourds en cinquième et sixième secondaire. Tu dois donc réussir ta quatrième année (professionnelle, technique, générale, artistique) et tu peux commencer. Si tu as 18 ans ou plus, tu peux suivre la formation au FOREM, Bruxelles Formation ou dans un centre de formation pour adultes.

DAVID 16: Rester toute une journée assis au volant, n'est-ce pas ennuyeux?



Marc (chauffeur poids lourds): Penses-tu qu'un chauffeur ne fait que conduire? Et bien non. Un conducteur de poids lourds planifie son itinéraire au moyen d'une carte, planificateur et gps. Il doit aussi pouvoir compléter et lire correctement toutes sortes de documents. Parfois, il devra charger et décharger la marchandise et bien veiller à l'arrimage sécurisé de son chargement. Avant le départ, il contrôle son camion pour voir si tout est en ordre sur le plan technique et s'il peut rouler en toute sécurité. Pendant la journée, il est souvent en contact avec des clients et le dispatching qui le dirige de cargaison en cargaison. Le métier de conducteur de poids lourds est franchement un métier très vaste.



ELIAS 19: Un conducteur de poids lourds aime-t-il voyager?

Rachid (chauffeur poids lourds): Que tu roules dans le pays ou en dehors de nos frontières, tu es en quelque sorte toujours un peu en voyage avec ton camion. C'est donc un plus si tu aimes voyager dans le pays ou le reste de l'Europe, si tu aimes découvrir de nouveaux endroits et apprendre à connaître de nouvelles personnes.



AHMED 17:

Combien gagne un conducteur de poids lourds?

Vincent (Fonds Social Transport et Logistique): Le salaire net varie en moyenne entre 1.400 euros et 2.000 euros, souvent, complété de chèques repas et d'une assurance hospitalisation. Cela dépend beaucoup du nombre d'heures (supplémentaires) que l'on preste, de l'entreprise où l'on travaille, du type de transport effectué et si l'on effectue uniquement du transport national ou également de l'international.



HATTAM 19:

Un conducteur de poids lourds doit-il s'y connaître en technique?

Leo (instructeur): Tu ne dois pas pouvoir monter ou démonter tout un camion mais tu apprends quand même quelques bases en techniques de camion: contrôle du niveau d'huile et de la pression des pneus... Le chauffeur peut contrôler le camion sur le plan technique et remédie ainsi à de petites pannes de sorte à toujours rouler sans risque. Dans certains camions, il faut parfois manipuler une grue de chargement ou une benne ou utiliser un élévateur embarqué pour décharger le chargement.

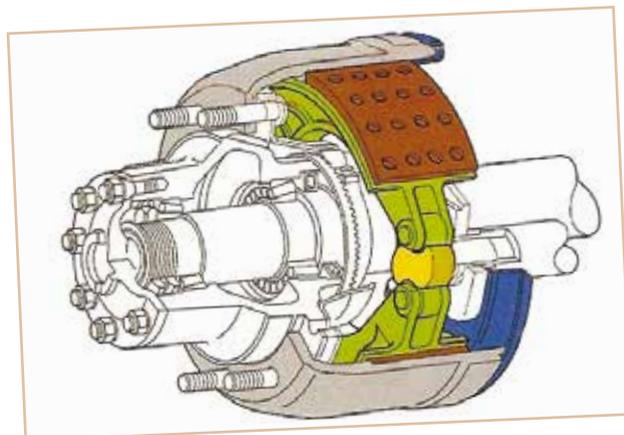


Tu as encore des questions sur la formation ou le métier de conducteur de poids lourds? Surfe sur www.startruck.be ou jette un œil à www.facebook.com/go4startruck

COMMENT ÇA MARCHE?

s'arrêter!

Réussir à conduire un camion est une chose, arrêter un 40 tonnes est une autre paire de manches. Un camion chargé pèse facilement vingt fois plus lourd qu'une voiture ordinaire. Les freins doivent donc maîtriser d'énormes forces en action. Lis l'article ci-dessous et tu sauras tout sur l'arrêt d'un camion ...



Un camion peut avoir des freins à tambour (au-dessus) ou des freins à disques (en-dessous).

Plus il y a de freins, mieux c'est

Un camion doit pouvoir freiner correctement, c'est important pour la sécurité du chauffeur et des autres usagers de la route que pour le chargement. Les freins doivent donc être très performants et nombreux. Un camion dispose de trois systèmes de freinage.

L'article ci-dessous t'apprendra quels freins le chauffeur utilise à quel moment et comment ces freins fonctionnent.

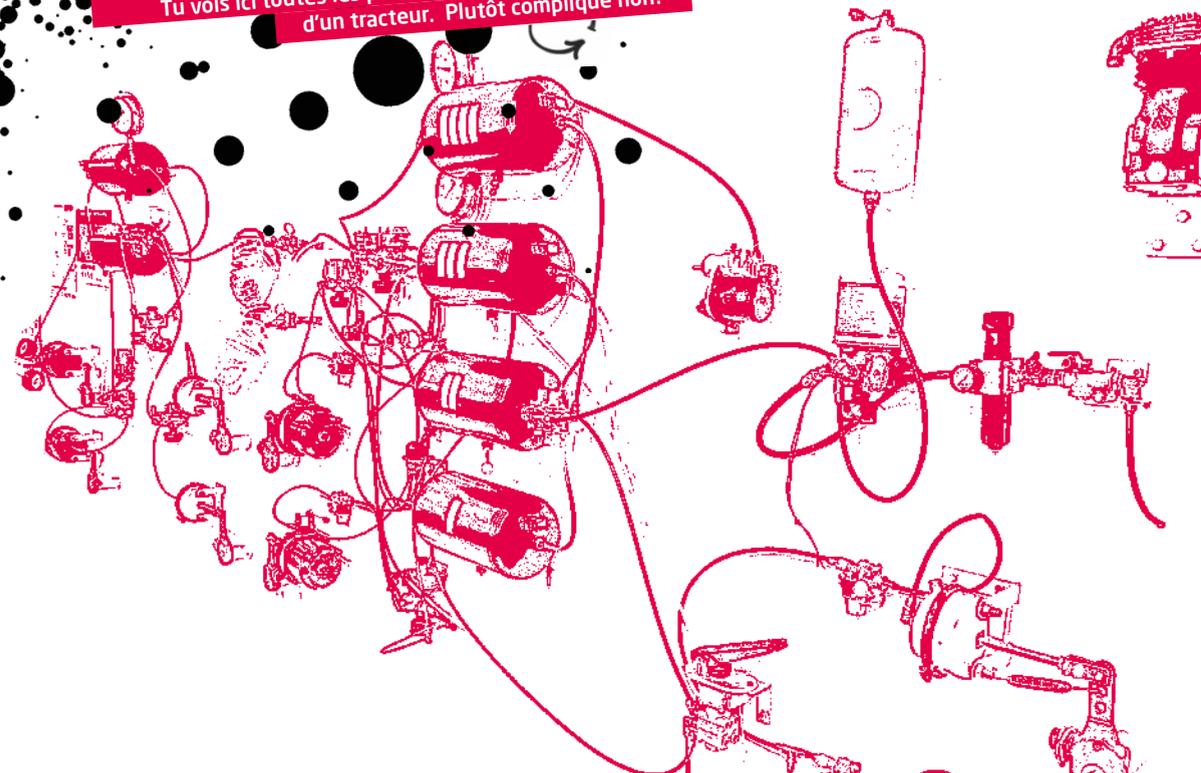
Comment freine-t-on?

Un camion possède naturellement des freins 'ordinaires' comme chaque voiture. Ils s'utilisent pour freiner ou pour s'arrêter lors d'une conduite ordinaire et sont actionnés en poussant sur la pédale de frein, mais ils fonctionnent par pression d'air contrairement à une pression d'huile dans une voiture ordinaire. Avec la pression d'air, la puissance de freinage est plus importante. Et elle est nécessaire pour maîtriser les forces d'un camion. Parfois, on combine pression d'air et pression d'huile, on appelle cela l'hydropneumatique. La pression d'air est nécessaire pour faire fonctionner les freins. Cette pression d'air vient d'un compresseur actionné par le moteur. S'il y a trop d'air comprimé, il s'échappe en provoquant un sifflement.

L'air comprimé se dirige vers deux réservoirs d'air. Dans ces réservoirs, on constate une accumulation d'air en suffisance pour freiner plusieurs fois.

La pression d'air dans les réservoirs passe ensuite par les conduites de freinage pour se diriger vers les freins. Ce peut être des freins à disques, dans ce cas, les garnitures de frein sont poussées contre le disque de freinage, comme les patins de frein contre la roue du vélo. Ce peut être aussi des freins à tambour. Dans ce cas, des sabots de frein exercent une

Tu vois ici toutes les pièces du système de freinage pneumatique d'un tracteur. Plutôt compliqué non?



contre-pression contre le tambour de frein. Ainsi, le camion ralentit ou s'arrête.

Que se passe-t-il lorsque la pression de l'air vers un des freins tombe en panne suite à une fuite ou autre chose? On y a aussi pensé. Un camion dispose d'un double système de freinage, qui se compose de 2 circuits. Si un des deux circuits tombe en panne, il est toujours possible de freiner avec l'autre.



Le chauffeur surveille toujours sur le tableau de bord s'il y a assez de pression de freinage dans les deux circuits de freinage. Sur la photo ci-dessus, il constate sur le baromètre du circuit de freinage 1 qu'il y a trop peu de pression de freinage. Un témoin lumineux s'allume également et un message d'avertissement apparaît.

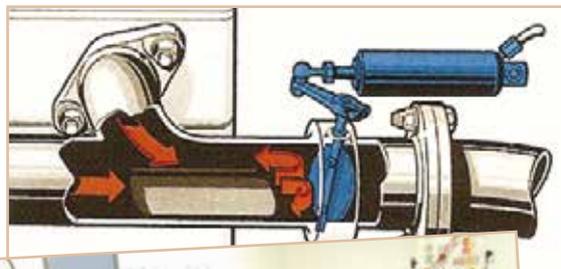


Chaud, chaud, chaud!

Le freinage entraîne un frottement et donc de la chaleur. Si la chaleur est trop importante, la puissance de freinage est réduite et les freins s'usent trop rapidement. C'est la raison pour laquelle un camion dispose d'encore d'autres systèmes de freinage. Ces systèmes d'aide au freinage sont le frein moteur (ou frein d'échappement) et le ralentisseur de freinage (appelé aussi 'retardateur'). Le chauffeur peut les utiliser plus longtemps, par exemple lors d'un freinage sur une longue distance ou dans une descente.

Le serre-frein

Le premier système d'aide au freinage pour ralentir sur une longue distance ou dans une descente est le frein moteur. Il fonctionne comme ceci: une soupape ferme l'échappement. Les gaz d'échappement ne peuvent plus s'échapper, mais le moteur aspire encore de l'air nouveau. De ce fait, la pression monte assez bien dans le moteur. Cette contre-pression réduit le régime du moteur et ralentit le camion.



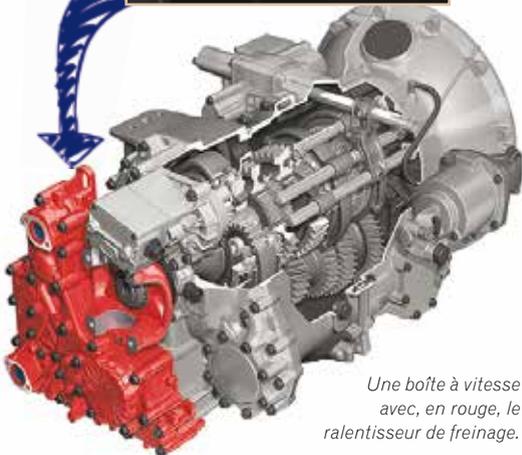
Tous les scénarios de freinage sont rigoureusement testés et mesurés dans un laboratoire de test et affinés au besoin.



Un échauffement provoqué lors du freinage.



Le chauffeur actionne le retardateur au moyen d'une petite manette au volant.



Une boîte à vitesse avec, en rouge, le ralentisseur de freinage.

Le frein moteur: une soupape ferme l'échappement, le moteur donne une contre-pression et le camion ralentit

Et le chauffeur a encore un atout en mains: Le ralentisseur de freinage (ou 'retardateur'). C'est un embrayage monté sur la boîte à vitesses ou entre la boîte à vitesses et le cardan. L'embrayage tourne dans le sens contraire à la propulsion et ralentit ainsi le camion. Le ralentisseur de freinage fonctionne longtemps sans s'user ni surchauffer, il doit cependant être refroidi. Il intervient dans la descente de pentes sans perte de capacité de freinage.

Et ce qui est derrière ?

La semi-remorque ou la remorque a aussi des freins. Ils entrent en action lorsque le frein ordinaire du tracteur est enfoncé. Les signaux de freinage et la pression d'air sont indiqués via les tuyaux d'air en boucle et les tuyaux électriques que l'on voit entre le tracteur et la semi-remorque. Lorsque le tracteur freine ou lorsqu'une combinaison de poids lourds descend une pente, la semi-remorque ou remorque peut continuer à propulser le camion. C'est pour cette raison qu'un système de freinage par inertie est incorporé afin de ralentir la semi-remorque ou remorque.

s'arrêter!

C'EST AINSI QUE ÇA MARCHE!

L'ABC de ABS, ASR et EBS

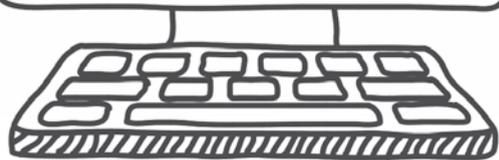
Un camion peut également être équipé de systèmes d'aide électroniques pour qu'il tienne bien la route. Le système d'antiblocage (ABS) veille à ce que le camion reste manœuvrable lors du freinage sur un revêtement humide ou dans un virage. Dans les gros camions, c'est même obligatoire. Pour éviter que les roues motrices ne glissent lors du démarrage ou d'une accélération sur un revêtement humide, il existe le système anti-patinage ASR. L'EBS est un système de freinage électronique qui actionne tous les freins si le chauffeur freine soudainement rapidement. Etant donné que les freins se complètent l'un l'autre, le camion gagne six mètres de distance de freinage pour une vitesse de quatre-vingts kilomètres/heure. Ainsi assure-toi qu'un camion soit équipé de plusieurs systèmes de freinage pour pouvoir le faire ralentir ou l'arrêter à temps et en toute sécurité. Un bon chauffeur apprend à manipuler parfaitement ces différents systèmes de freinage.



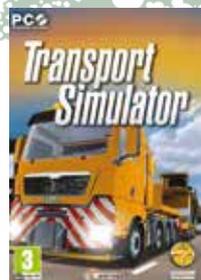
TRUCKS ON

SCREEN

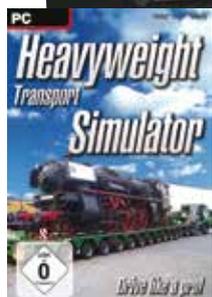
Tu veux découvrir le monde du transport de marchandises sans t'asseoir au volant? C'est possible grâce à des jeux de simulation très bien conçus, des films et apps sympas.



Truck sims
Ces sims possèdent des décors et camions très réalistes. Tu conduis, manœuvres, navigues et es confronté à de nombreux défis « truck-driving ».



HEAVY WEIGHT TRANSPORT SIMULATOR



T'es-tu déjà aventuré dans le transport exceptionnel? Ce simulateur te permet de transporter de gros éléments lourds. Tu conduis dans toutes sortes d'environnements et de circonstances.

UIG Entertainment
pc/mac

SIMULATEUR TRANSPORT

Choisis parmi les cinq véhicules pour transporter ton chargement, depuis des équipements de construction, yachts jusqu'à des éoliennes et bien d'autres encore.

Excalibur/SCS Software - pc



EURO TRUCK SIMULATOR



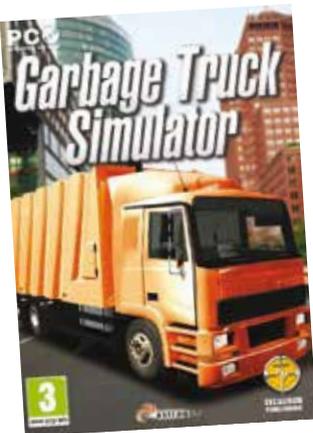
Parcours l'Europe et plus de 60 villes, organise ta propre entreprise de transport. Conduis des camions de différentes marques.

Excalibur/SCS Software - pc/mac

TANKER GARBAGE DELIVERY TRUCK SIMULATOR

Tu veux prendre la route virtuellement au moyen d'un camion-citerne, benne à ordures ou city truck, choisis une de ces sims.

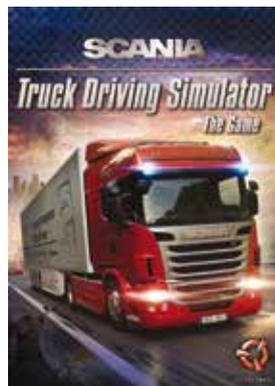
Excalibur/SCS Software - pc



SCANIA TRUCK DRIVING SIMULATOR

Tu conduis dans des conditions difficiles et on teste tes manœuvres, ta vitesse et la sécurité. Tu te rends tout de suite compte de ce que c'est que de conduire un poids lourds.

Excalibur/SCS Software
pc /mac



Clique ici...

Surfe sur www.facebook.com/go4startruck, nous y postons des petits films sympas, des apps (des petits jeux jusqu'à des galeries de photos) liées aux camions. Tu en as aussi? Mets-les sur Facebook.

GAMES ET AUTRES APPS
POUR IOS ET ANDROID



SPOTS PUBLICITAIRES
SPECTACULAIRES DE VOLVO



Trucks on film

Envie d'une soirée télé mettant des camions en scène? Alors regarde ces films...



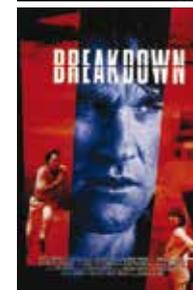
Black dog

Thriller d'action
(1998) avec de formidables poursuites, dans lequel un ancien prisonnier transporte, sans le savoir, un chargement de munitions pour un impitoyable gangster.



Snitch

Film d'action passionnant
(2013). Un père s'infiltre (en tant que chauffeur poids lourds) dans le milieu de la drogue pour libérer son fils.



Breakdown

Thriller intelligent (1997) plein de suspense et de poursuites dans lequel un homme recherche sa femme disparue. La dernière fois qu'elle a été aperçue, elle montait dans le camion d'un charmant camionneur...



Joy Ride

Thriller/film d'horreur (2001) sur deux teenagers qui jouent un tour via CB à un chauffeur de camion. Hélas, le chauffeur n'aime apparemment pas les plaisanteries et riposte d'une terrible manière. Passionnant du début à la fin!



Big Rig

Documentaire impressionnant (2007) qui développe tous les aspects de la vie du camionneur aux Etats-Unis.



Entertainment on the road



As-tu déjà pris le temps de réfléchir au fait que toutes les choses que l'on trouve sur un podium lors d'une représentation, d'un événement ou spectacle doivent être acheminées d'une ville A vers une ville B? A temps et en une fois? C'est le travail de l'entreprise de transport. Frank Vanbever de l'entreprise de transport Vanbever-Heymans nous accorde de regarder dans les coulisses de la plus grande compagnie théâtrale 'Voca People' qui était en tournée en Belgique, France et Suisse. Huit chanteurs donnent un show spectaculaire lors duquel leur vaisseau spatial s'écrase pour ainsi dire sur terre. Il va de soi que cela attire du monde.

La plupart du temps, un seul chauffeur accompagnait l'équipe. Mais à certains moments, un chauffeur supplémentaire rejoignait par avion ou TGV. Certains trajets ne pouvaient pas être réalisés sans enfreindre la réglementation relative aux temps de repos et de conduite. Je me souviens que nous devions rouler de Nice à Roubaix et ensuite de Roubaix à Toulouse pour trois représentations en quatre jours de temps. Cela signifiait parcourir deux mille cent kilomètres en environ vingt-six heures. C'était impossible pour un seul chauffeur. Le matériel devait arriver à temps, c.-à-d. à neuf heures du matin. Le spectacle ne commençait qu'en soirée mais tout le matériel devait bien sûr être déchargé, monté, contrôlé et le groupe répétait toujours.

drive! 'C'était clairement toute une opération'. Avez-vous encore eu des transports similaires?

Frank Vanbever: 'Nous ne reculons effectivement pas devant des transports plus spéciaux. Pour le spectacle du duo d'illusionnistes 'Siegfried & Roy', nous avons transporté tout leur matériel, y compris un tigre et léopard vivants. Pour rester dans les animaux: pour Pairi Daiza, le parc animalier, nous avons déjà transporté une mission de manchots. Certains transports peuvent être très mouvementés lorsque des problèmes auxquels personne n'avait pensé, surgissent. C'est principalement le cas lors du chargement et déchargement. Le chauffeur doit alors faire preuve d'improvisation et se transformer en MacGyver. Ainsi, nous devons charger trente 'cartons' pour un client. A l'arrivée, il s'est avéré qu'il s'agissait de trente grands miroirs non emballés de cinquante centimètres sur deux cents. Nous avons réussi à les livrer sans la moindre griffe.'

drive! 'Merci pour cet entretien intéressant et bonne chance pour vos futurs transports.'

drive! 'Le conducteur de poids lourds et les techniciens formaient une équipe, comment cela se passait-il?'

Frank Vanbever: 'C'est exact, notre chauffeur a vite été intégré dans le 'crew'. Il fallait donc cohabiter durant tous ces mois: manger ensemble, travailler ensemble... En fait, une telle équipe partage les joies et les peines pendant la tournée. Notre chauffeur s'est très bien entendu avec le reste de l'équipe. C'était des gens très chaleureux. Très différent du sport automobile pour lequel nous effectuions jadis des transports, et qui était plus distant.'

drive! 'Vous avez effectué le transport au moyen d'un camion mais combien de chauffeurs avez-vous mobilisés?'

Frank Vanbever: 'Nous roulions avec un semi-remorque d'un volume de cent mètres cubes avec quelques adaptations au niveau de l'éclairage intérieur et de marche-arrière. En concertation avec le chauffeur, notre atelier a également adapté la capacité de charge.'

drive! 'Que transportiez-vous précisément pour ce spectacle?'

Frank Vanbever: 'Nous transportions tout leur matériel: équipement audio, éclairage, costumes, maquillage... tout était dans le camion, emballé dans des flight-cases à roulettes. L'éclairage était fort particulier et nécessitait un transport très sécurisé. En principe, nous circulons dans toute l'Europe, mais pour cette tournée, notre camion a voyagé durant six mois avec le groupe en Belgique, France et Suisse.'

drive! 'Quel fut le plus grand défi lors de ce transport?'

Frank Vanbever: 'Le respect du timing. Pas de matériel, pas de spectacle. Il y avait en France des salles d'environ quatre à cinq mille personnes. Si une telle salle est comble, c'est deux cent mille euros. Nous avions intérêt à être à temps avec le matériel.'



Salut! Envie de surfer?

WWW.STARTRUCK.BE

Photos, films et une tonne d'informations!



TOUT SUR LA FORMATION:

- Quand peut-on commencer? > Consulte 'Deviens conducteur de poids lourds'
- Qu'apprend-on? > Consulte 'La formation'
- Dans quelles écoles peut-on aller? > Consulte 'Liste des écoles'
- La parole aux élèves? > Consulte 'Un job formidable'

TOUT SUR LE RESTE:

- A quoi ressemble la journée d'un chauffeur? > Consulte 'Journal'
- Un camion à l'école? > Consulte 'TruckXperience' > Les 'Chauffeurs Poids Lourds Disparus'
- Jeu de classe > Journées portes ouvertes et autres événements? > Consulte 'Evénements'

DEVIEVS CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS

GALERIE PHOTOS

TRUCK XPERIENCE

UN JOB FORMIDABLE

JEU les chauffeurs poids lourds disparus



Suivez-nous sur: www.facebook.com/go4startruck



LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS ONT DE L'AVANCE

Tu aimerais prendre la route avec un camion, le monde du transport te passionne, mais ... y a-t-il du travail dans le secteur? La réponse est clairement OUI! Pourquoi? Lis ci-dessous.

Bon rapport

En 2013, en Wallonie, 25 élèves ont terminé avec fruit la formation de conducteur de poids lourds dans l'enseignement secondaire professionnel. Quatre d'entre eux ont choisi une année de spécialisation pour se perfectionner davantage, les autres ont immédiatement cherché un job en tant que conducteur de poids lourds. De cette année de spécialisation sont encore sortis en 2013 17 jeunes chauffeurs poids lourds avec, en poche, davantage de pratique.

Ils n'eurent aucun problème pour trouver du travail, souvent, les élèves avaient reçu des propositions d'emploi dans les entreprises où ils avaient réalisé leur stage, travail assuré!

PLUS IL Y A DE CHAUFFEURS AGES AUJOURD'HUI, PLUS IL Y AURA DE L'EMPLOI DANS QUELQUES ANNEES

Pensionné

Regarde le graphique et tu verras que la plupart des chauffeurs sont actuellement âgés entre 42 et 54 ans. Ils ne rajeuniront pas et prendront leur pension d'ici quelques années. Il y aura ainsi de l'emploi pour des milliers de nouveaux chauffeurs. L'avenir appartient aux jeunes chauffeurs enthousiastes!

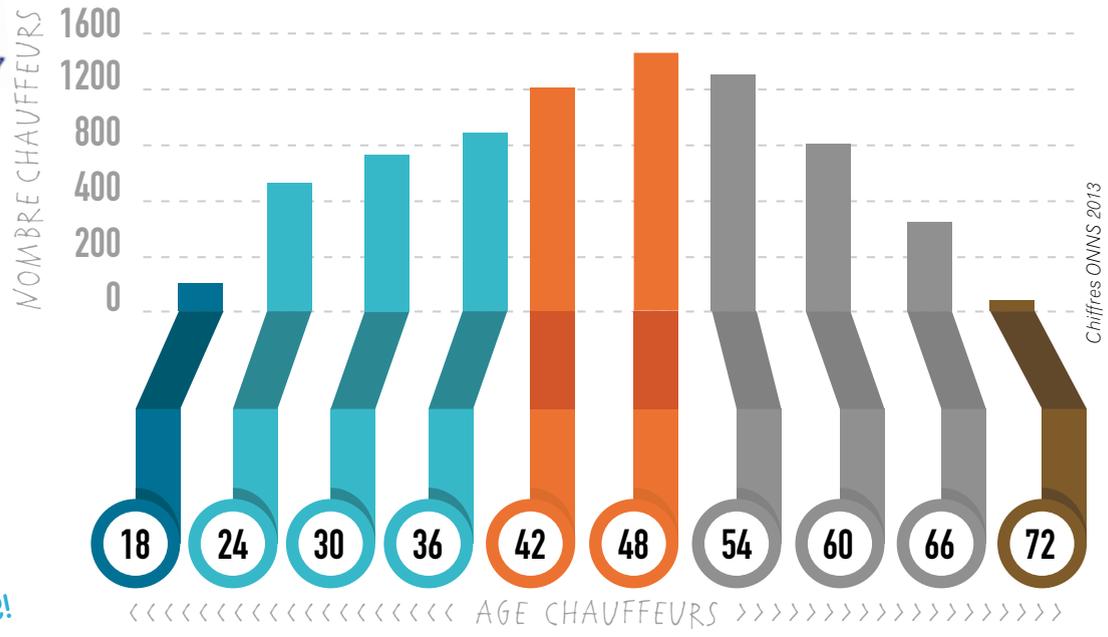
Sur l'eau

Cela semble peut-être bizarre mais les ports de Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebruges sont des atouts importants pour le transport poids lourds. Bon nombre de marchandises sont déchargées dans nos ports et sont ensuite transportées en camion (mais aussi en train ou péniche). Le port de Liège expédie annuellement environ 18,5 millions tonnes de marchandises. 3,7 millions de tonnes ont été

LOURDS



Nos ports jouent un rôle important pour le transport poids lourds.



transporté par la route, on peut s'imaginer qu'on aura besoin de beaucoup de camions..

'Ce sont tous des étrangers'
Parfois, on entend même : il n'y a plus que des camions étrangers sur nos routes. Faux!



Port de Liège



Port de Zeebruges

ENTRETIEN AVEC UNE ÉLÈVE CONDUCTEUR
DE POIDS LOURDS (F)

NOUS DEVONS TOUS FAIRE LE DÉClic

Une formation de conducteur de poids lourds ... comment ça se passe en réalité, qu'apprend-on, est-ce juste 'tourner un volant'? se demandait **drive!** La meilleure manière d'avoir des réponses est de parler avec une élève conducteur de poids lourds. Elle rayonne en couverture de ce magazine et au volant d'un camion : Betty-Jo, 18 ans et bientôt chauffeur.

drive! 'Pour, ne pas y aller par quatre chemins, qu'aimes-tu dans la formation de conducteur de poids lourds?'

Betty-Jo: 'Je trouve surtout formidable d'avoir, pendant les heures d'école, des cours sur les camions et pas sur la vente ou l'orthographe ou autres matières habituelles. Les cours auxquels j'assiste à présent me passionnent vraiment et je sais déjà que j'utiliserai ces connaissances plus tard. Même les cours d'allemand, d'anglais et de français font partie du métier. Ce qui est chouette aussi, c'est d'apprendre à conduire à son propre rythme avec de bons instructeurs qui ont également roulé pendant des années et qui sont donc d'excellents professeurs. A la fin de la sixième année, j'ai obtenu mon permis CE et mon certificat d'aptitude professionnelle. Conduire un camion m'apporte une sensation de joie parmi les plus intenses que je connaisse. Au début, ce n'est, certes, pas facile mais si on le veut vraiment, on y arrive!'

drive! 'On ne s'ennuie donc jamais'

Betty-Jo: 'En effet. Je suis à présent en septième année, c'est une année visant à élargir ses connaissances techniques et découvrir différents types de transport. Je trouve même dommage de n'avoir que deux jours de stage par semaine. Cela devrait être possible d'alterner une semaine d'école avec une semaine de stage.'

J'AIME TELLEMENT CE
METIER QUE JE TROUVE
MEME DOMMAGE DE NE PAS
AVOIR PLUS DE STAGES >>>

drive! 'Qu'est-ce qui est le plus difficile dans la conduite d'un camion?'

Betty-Jo: 'Je trouve qu'une des choses les plus difficiles, c'est les manœuvres. Parfois, ça va du premier coup, mais ça peut aussi durer un bon quart d'heure.'

drive! 'As-tu déjà en vue un camion préféré?'

Betty-Jo: 'Bien sûr, tout le monde a un rêve. Je rêve d'un beau Scania Topline ou Highline, V8 avec une dépanneuse à l'arrière, de préférence une lourde grue HIAB. Mais on peut aussi m'offrir un beau Volvo!'

drive! 'Savais-tu d'avance qu'être conducteur de poids lourds engendrait bien plus de choses que juste conduire un camion?'

Betty-Jo: 'oui, je le savais car mes parents sont tous deux chauffeurs et on parle souvent à table de qui a fait quoi pendant une journée de travail.'

drive! 'Penses-tu que tu trouveras rapidement du boulot après tes études?'

Betty-Jo: 'Oui certainement, j'ai déjà eu une proposition d'emploi de deux de mes entreprises de stage. Le choix sera difficile. Je suis de toute façon prédestinée à devenir chauffeur, ça je le sens. Même mon nom est bien choisi: 'Betty-Jo', de sorte qu'on pourra m'appeler par mon prénom usuel 'B-J' sur la CB (expéditeur)(rires). J'aimerais faire de l'international, par exemple le transport de fleurs, ce sont de beaux trajets. Mais je suis actuellement en stage chez Jef Noelmans où je roule avec la dépanneuse et ça me va aussi.'

drive! 'N'as-tu pas peur d'être sur la route avec une cargaison (parfois) coûteuse?'

Betty-Jo: 'Non, je n'ai pas peur de cette responsabilité. Je roule prudemment et je n'abandonne pas mon camion à un endroit où je ne sais pas le surveiller.'



drive! 'Enfin, la question gros cliché': Est-ce un métier pour une femme?'

Betty-Jo: 'C'est vrai que c'est plus un métier masculin, mais une femme qui ne se laisse pas faire peut très bien s'en sortir. Et bien que nous soyons toujours minoritaires, il y a de plus en



plus de femmes et c'est chouette. D'ailleurs : tant les hommes que les femmes rencontrent des difficultés au début mais quand on commence difficilement, on termine à l'aise! Et il faut faire le dé clic : quelque chose ne va pas ? On oublie et on va de l'avant.



EN ROUTE



stars + trucks = films!

Des femmes sortent en courant et en hurlant d'un salon de coiffure. Des clients se ruent hors d'un café, paniqués. Que se passe-t-il ? Visionne nos petits films sur notre page Facebook www.facebook.com/gotstartruck

Sur cette page, tu verras les coulisses des enregistrements de films.



INDICATIONS SCÉNIQUES

BETTY-JO ET TOON, PRÊTS POUR UN OSCAR



GARÇON!



PANIQUE!



FAISONS UN PETIT SHOW..



SAUVETEUR EN DANGER



MESDAMES ET MESSIEURS, RESTEZ CALMES!



REGISSEUR EN ACTION



VISIONNER LES SEQUENCES DE TOURNAGE



PRISE DE VUE D'UN TOURNAGE

Le pourquoi et le comment de la conduite écologique

De quoi as-tu besoin pour faire rouler un camion ? De diesel bien sûr ! Ce diesel est non seulement coûteux mais pollue l'environnement. C'est pourquoi le chauffeur et son camion doivent adopter une conduite écologique que l'on appelle 'éco-driving'. Il faut maîtriser les bonnes compétences et la technique.



Qu'entend-on pas écologique ?

Si l'on compare un camion moderne à une voiture ou camionnette, on constate que les camions sont en fait bien plus respectueux de l'environnement. Un camion chargé au maximum consomme étonnamment moins par tonne qu'une voiture ou camionnette.

Moteurs propres et puissants

Sais-tu ce que sont les gaz contribuant à l'effet de serre ? Exact, des gaz responsables du réchauffement de la terre. Les camions doivent émettre toujours le moins possible de ces gaz. L'Union européenne impose même des normes très strictes: les normes Euro. Aujourd'hui, c'est la norme EURO6 qui est d'application. C'est pour cela que les moteurs des camions sont très économiques et respectueux de l'environnement. Les nouveaux moteurs propres ont réduit les émissions nocives d'oxyde d'azote de près de 80% et celles de particules fines de 99%. Cela reste toutefois toujours des moteurs puissants parce que le camion a besoin de beaucoup de puissance pour transporter un tel chargement.

GPS intelligent

Le moteur permet de plus en plus d'économies d'énergie grâce à des accessoires électroniques comme une sorte de gps qui sait si la route monte ou descend et adapte la puissance du moteur en fonction.

Supplément

Pour dégager moins de gaz à effet de serre, on ajoute de l'AdBlue dans l'échappement. L'AdBlue transforme l'oxyde d'azote polluant en azote et vapeur d'eau propres.

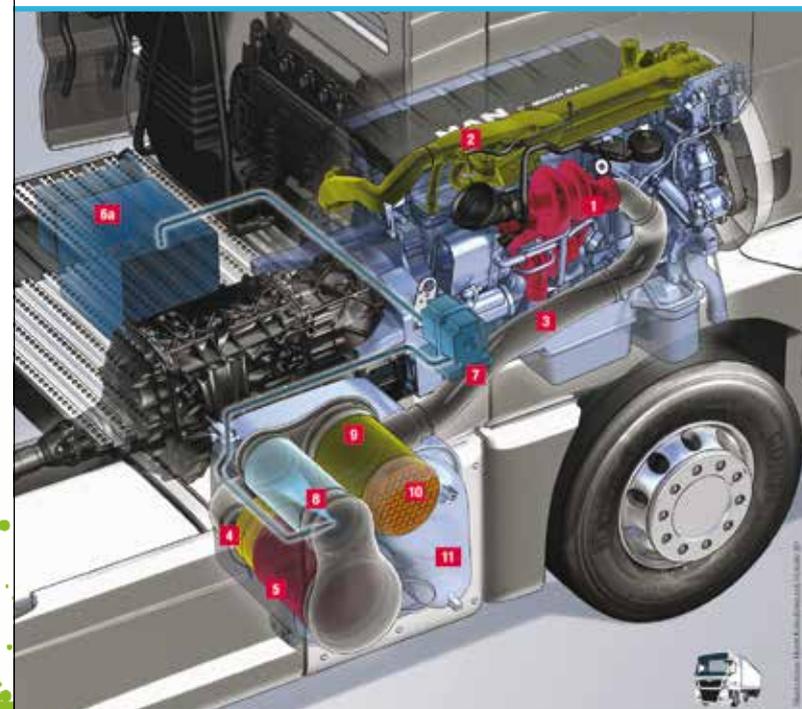


AdBlue rend les gaz d'échappement plus propres. On reconnaît le réservoir au bouchon bleu!



Plus devient moins

De nouvelles tendances gagnent du terrain comme les camions combinant un moteur diesel et un moteur électrique. Ou les camions XXL (Véhicules plus Longs et plus Lourds ou éco-combis) qui transportent jusqu'à 30% de plus au niveau du chargement alors que la consommation n'augmente que de 4%. Il faut donc faire moins de trajets pour transporter la même quantité de marchandises.



- 1 Turbo d'échappement
- 2 Circulation gaz d'échappement
- 3 Collecteur d'échappement
- 4 Catalyseur d'oxydation diesel
- 5 Filtre à particules
- 6a Réservoir Adblue
- 6b Conduite Adblue
- 7 Module de dosage Adblue

Empreinte de pneu avec la bonne pression



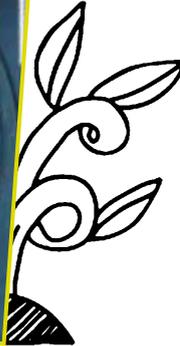
Empreinte de pneu avec trop peu de pression



Empreinte de pneu avec trop de pression



Dans une partie de la zone verte, le moteur a la consommation la plus faible alors qu'on avance quand même bien. Le chauffeur surveille cette consommation en passant les vitesses de façon optimale.



L'importance des pneus

Les pneus qui roulent sur le revêtement provoquent une 'résistance au roulement'. Cette résistance au roulement doit être la plus basse possible. C'est pourquoi un bon chauffeur maintiendra toujours ses pneus à la bonne pression. En cas de pression trop basse, la résistance au roulement sera plus grande, le camion consommera davantage et les pneus s'useront plus vite.

Plus pour l'environnement

Les élèves conducteurs de poids lourds apprennent déjà durant la formation à rouler le plus économiquement possible. Quelques compétences nécessaires : changer de vitesse au bon moment, bien donner du gaz en démarrant et passer rapidement à la bonne vitesse et ralentir en levant le pied de l'accélérateur.

Véhicules didactiques économiques

Les élèves roulent avec les camions les plus neufs et les plus économiques. Les véhicules didactiques ne sont jamais chargés au maximum, par exemple 'seulement' 32 tonnes au lieu de 44 tonnes. Cela fait une grosse différence au niveau du carburant.

Lorsqu'il faut remplacer les pneus, l'entreprise de pneus apporte des pneus pour différents véhicules sur le terrain d'exercice. Ainsi, les véhicules didactiques ne doivent pas se rendre à la centrale de pneus. Ils vont deux fois par an au garage pour l'entretien et pour régler le moteur et la boîte à vitesse. De ce fait, le moteur et les pièces détachées s'usent moins vite et la consommation de carburant diminue.

Lorsqu'un nouveau camion didactique est livré, le constructeur montre aux instructeurs comment utiliser au mieux le camion en consommant le moins possible et en réduisant les émissions. Les instructeurs l'enseignent ensuite aux élèves-chauffeurs.

En formation comme dans la pratique quotidienne, un conducteur de poids lourds roule le plus écologiquement possible pour consommer moins de carburant et préserver l'environnement.



MENACE DE L'ESPACE?

PLANÈTE XZORKS, MARDI APRÈS-MIDI



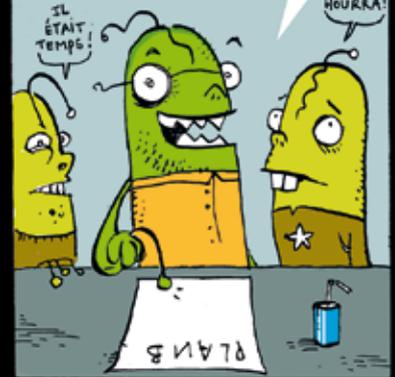
YES!

ENFIN!

ET 'EURÈKA' ET 'YOUPIE'!



J'AI DÉCOUVERT COMMENT NOUS POURRIONS VAINCRE LES ÊTRES HUMAINS!



"MON PLAN EST AUSSI SIMPLE QUE GÉNIAL : NOUS DIRIGEONS MON NOUVEAU RAYON PLOK VERS LA TERRE..."



"GRÂCE À LUI, NOUS PIQUONS TOUS LES CAMIONS ET NOUS LES EMPORTONS DANS NOS OVNIS."



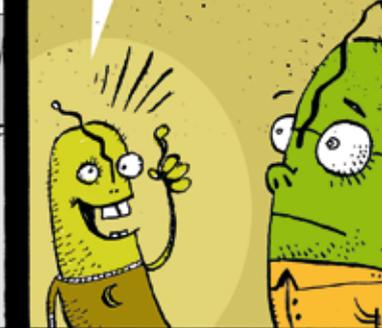
AINSI NOUS METTRONS FIN À LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES SUR CETTE SACRÉE PLANÈTE!



"LES MAGASINS SERONT VIDES, ILS N'AURONT PLUS RIEN DU TOUT, LES ÊTRES HUMAINS NE POURRONT ALORS PLUS RIEN FAIRE..."



AHAA, JE COMPRENDS : LORSQU'ILS SERONT BIEN AFFAIBLIS, NOUS FRAPPERONS!?"



NON, NOUILLE, NOUS UTILISERONS CES CAMIONS POUR NOTRE TRANSPORT. CELA FAIT DÉJÀ UNE ANNÉE-LUMIÈRE QUE J'ATTENDS MA CUISINE ÉQUIPÉE!



Rouler et découvrir une partie du monde



Cela semble être un rêve d'enfant : transporter dans différents pays au moyen d'un gros camion du matériel pour des événements sportifs et de rock, rencontrer des gens sympas... C'est ce que fait Niel qui nous raconte ses aventures.



drive! 'Étais-ce ton rêve de devenir conducteur de poids lourds ou as-tu découvert le métier par après lors de la formation et dans la profession?'

Niel: 'J'avais déjà attrapé le virus en tant que petit garçon. Dès dix ans, j'accompagnais mon oncle presque tous les samedis pour aider ma famille qui effectuait des travaux de terrassement. Lorsque je fus un peu plus âgé, j'ai pu accompagner le beau-fils. Au début, c'était un trajet pendant les vacances, puis très vite deux, trois voyages et c'est ainsi que j'y ai pris goût. J'ai ensuite suivi la formation de conducteur de poids lourds en cinquième et sixième année secondaire, au TechnOV à Vilvorde. Et j'ai fait une septième année de spécialisation en Transports Spéciaux au T.I.S.L. de Genk.'

drive! 'As-tu trouvé facilement du travail après la formation?'

Niel: 'Cela a été assez vite. Après la formation de chauffeur poids lourds, j'ai encore étudié les langues pendant un an. Durant cette année-là, je roulais déjà régulièrement en soirée ou pendant les vacances. J'ai ainsi acquis un peu d'expérience. Le responsable d'une entreprise dans laquelle j'ai postulé, a eu confiance en moi et m'a donné ma chance. Je lui en suis encore et toujours reconnaissant.'

drive! 'Quelles sont, selon toi, les grandes différences entre la formation et le métier en lui-même?'

Niel: 'Durant la formation scolaire de trois ans, on apprend tout ce dont on a besoin pour commencer: évaluer la longueur et largeur du véhicule, charger, arrimer son chargement, décharger, l'entretien ... et beaucoup d'exercices de conduite. Mais évidemment, le jour où j'ai dû tout faire tout seul, j'ai dû m'adapter. En roulant de plus en plus, on y arrive. On ne peut pas non plus tout nous apprendre à

l'école. L'expérience que l'on acquiert permet de gérer certaines situations que l'on rencontre sur la route, comme un contrôle en Espagne, le passage de la frontière Grèce-Turquie, une panne en France, ...'

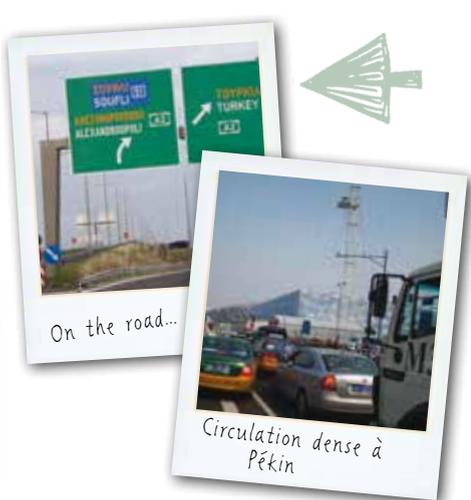
drive! 'Entre-temps, cela fait déjà dix ans que tu es conducteur de poids lourds, travailles-tu pour une entreprise de transport ou possèdes-tu ta propre entreprise?'

Niel: 'J'ai travaillé quelque temps en tant que salarié et j'ai commencé il y a quatre ans en tant que chauffeur indépendant. Cela signifie que je travaille pour différentes entreprises et que j'effectue différents types de transport. Durant les mois d'été je roule beaucoup pour des événements et durant les autres saisons, cela varie entre le transport de personnes et le transport de containers maritimes.'

drive! 'Qu'as-tu déjà transporté et à quels événements as-tu collaboré?'

Niel: 'La liste est longue : j'ai transporté par exemple des tentes de cirque et des fleurs et des plantes. Mais ce qui frappe plus l'imagination, c'est le transport effectué pour la tournée européenne de Genesis, Gossip, Richie Sambora, Milow, Joss Stone, André Rieu, Deus et Black Stone Cherry. Ainsi que des événements et festivals comme Night Of The Proms, Rock Werchter, Marktrock, Dranouter et Tomorrowland. Je transportais des parties du podium, du matériel audio et d'éclairage. J'ai également fait partie de la caravane promotionnelle du Tour de France, transporté du matériel télévisé vers les Jeux Olympiques de Chine, roulé pour le championnat de cyclisme à Ankara et la Semaine de la Mode à Paris.'

drive! 'Dois-tu seulement conduire ou aussi charger et décharger?'



Bien sûr, ma famille me manque parfois, mais je suis quand même toujours en route avec plusieurs collègues et je ne me sens en fait jamais seul.

Niel: 'Durant de tels événements, on intervient comme chauffeur-technicien. Je ne fais donc pas que conduire, j'aide aussi à monter et démonter pour l'événement. J'aime alterner travail technique et conduite. Parfois je reste quelques jours sur place, parfois je repars le jour-même pour un autre transport. Cela dépend de l'ampleur de l'événement.'

drive! 'Aller en Chine pour les Jeux Olympiques, c'était sans doute une belle aventure. Comment cela s'est-il passé?'

Niel: 'Je devais livrer le matériel télévisé pour les Jeux avec un groupe d'autres chauffeurs d'Europe. Nous n'avons bien sûr pas tous roulé jusque-là. Les camions ont pris le bateau en Italie. Nous nous sommes envolés pour la Chine quelques semaines plus tard et avons récupéré les camions au port. Nous avons roulé du port vers Pékin. Cela s'est fait de nuit en grande colonne très bien organisée. Tout s'est déroulé sans aucun problème. Ce que j'ai vu de plus bizarre là-bas, c'est le ring autour de Pékin. Il y avait plus de trois rings autour de la ville. Si tu ne connais pas la route ni le système, c'est très difficile de te rendre à l'endroit où tu dois livrer. Nous avions heureusement des accompagnants qui connaissaient la situation et la route comme leur poche.'

drive! 'Tu as également suivi une formation de chauffeur de bus. Pourquoi?'

Niel: 'Sais-tu ce qu'est un Nightliner? C'est un bus touristique aménagé, complété d'un espace détente, d'une cuisine, de lits, de sanitaires, ... Ce genre de bus VIP est utilisé pour transporter des groupes pop et leur équipe. Depuis que j'ai ce permis de conduire, je roule également comme deuxième chauffeur avec de tels Nightliners. L'entreprise qui transporte les VIP m'emmène en avion ou en train à un certain endroit en tournée. J'y reprends le volant d'un collègue. En effet, en tant que chauffeur, il faut régulièrement se reposer. Ainsi, si les distances sont trop grandes, nous alternons. J'ai déjà accompagné partiellement en tournée des artistes plus ou moins connus. Cela fait quelque chose

d'entendre à la radio, tout en conduisant, de la musique d'un groupe que tu es en train de transporter.'

drive! 'Tu aimes effectuer du transport international, mais ça ne te gêne pas d'être souvent longtemps loin de chez toi?'

Niel: 'J'aime en effet rouler en international. En été, il m'arrive d'être loin de chez moi durant plusieurs semaines consécutives. Bien sûr, la maison me manque mais je suis quand même toujours sur la route avec plusieurs collègues et je ne me sens jamais vraiment seul. On est aussi toujours occupé, presque chaque jour à un autre endroit, chaque jour est différent et tu vis de tas de choses. En fait, c'est très chouette. L'inconvénient, c'est que parfois je manque certaines fêtes, comme les anniversaires des amis.'

drive! 'En transport international, tu rencontres probablement beaucoup de gens qui parlent une autre langue. Connais-tu plusieurs langues?'

Niel: 'Effectivement, je rencontre pas mal de gens d'autres pays, surtout dans le monde des événements. Nous parlons généralement anglais. Tout le monde connaît bien un peu d'anglais et nous nous comprenons. Je suis bien content d'avoir appris encore quatre langues après la formation de chauffeur, même si ce n'était 'que' des bases. Je savais déjà à l'époque que je voulais effectuer du transport international et que ce ne serait pas un luxe de connaître plusieurs langues.'

drive! 'Encore une dernière question: as-tu en tant que chauffeur encore du temps pour une vie privée, pour des hobbies...?'

Niel: 'Vu que je suis loin de chez moi pendant un certain temps, j'ai moins de temps pour ma vie privée. Mais j'ai fait ce choix parce que j'aime rouler et que je veux découvrir le monde. Un de mes hobbies favoris est de voyager, ce qui est parfaitement combinable avec mon travail et ça c'est fantastique.'

drive! 'Merci d'avoir consacré du temps à cet entretien. Nous te souhaitons encore des tas de beaux voyages!'

CUISINER DANS LA CABINE

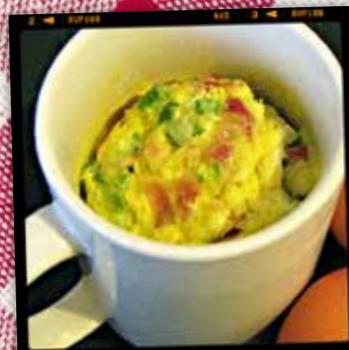
Recettes saines au four à micro-ondes à réaliser en cours de route

Ingrédients de base

- ✓ 1 camion avec assez bien de place dans la cabine.
- ✓ 1 chauffeur avec une faim inassouvie.
- ✓ 1 four à micro-ondes de voyage raccordé à la batterie du camion.
- ✓ Récipient (qui va au micro-ondes), cuillère à soupe, cuillère à thé, fourchette, couteau/ciseau...
- ✓ Ingrédients par plat.



FUN



OEUF BROCOLI

INGRÉDIENTS NÉCESSAIRES

- 1/3 récipient de bouquets de brocolis
- 2 œufs
- 2 cuillères à soupe de jambon fumé finement coupé
- 2 cuillères à soupe de fromage râpé
- Sel et poivre
- Matière grasse

COMMENT?

- ⇨ Graisser l'intérieur du récipient au moyen du spray d'huile d'olive.
- ⇨ Placer le brocoli dans le récipient au four à micro-ondes durant 30 sec.
- ⇨ Couper le brocoli en petits morceaux (dans le récipient, au moyen de ciseaux).
- ⇨ Mélanger au brocoli les œufs, 1 cuillère à soupe de fromage râpé, le jambon, sel et poivre au moyen d'une fourchette.
- ⇨ Micro-ondes 1 min. à 900 Watt. Mélanger. Micro-ondes à nouveau durant 30 sec.
- ⇨ Terminer avec le fromage restant.



BOULETTE DE HACHIS

INGRÉDIENTS NÉCESSAIRES

- 1 tranche de pain blanc
- 30 ml. lait
- 1/2 cuillère à thé de sauce Worcester
- 115 gr. hachis de bœuf
- 1 jeune oignon
- Sel et poivre

COMMENT?

- ⇨ Placer de petits morceaux de pain dans le récipient et y verser le lait et la sauce Worcester.
- ⇨ Laisser reposer quelques minutes. Le pain absorbe le liquide.
- ⇨ Ajouter au pain le jeune oignon (finement haché), le sel et le poivre. Bien mélanger!
- ⇨ Micro-ondes 4 à 5,5 min. à 70% de sa puissance. Le hachis doit être solide et ne doit plus être rose à l'intérieur.
- ⇨ Laisser reposer 2 minutes au micro-ondes.



DESSERT AU CHOCOLAT EN 5 MIN.

INGRÉDIENTS NÉCESSAIRES

- 4 cuillères à soupe de farine fermentante
- 3 cuillères à soupe de sucre
- 2 cuillères à soupe de cacao
- 1 sachet de sucre vanillé
- 1 œuf
- 3 cuillères à soupe de lait
- 3 cuillères à soupe d'huile végétale
- 3 cuillères à soupe de morceaux ou perles de chocolat

COMMENT?

- ⇨ Mélanger dans le récipient farine fermentante, sucre, cacao et sucre vanillé.
- ⇨ Ajouter l'œuf. Mélanger jusqu'à l'obtention d'un mélange solide et homogène.
- ⇨ Ajouter, en mélangeant, lait, huile et morceaux de chocolat.
- ⇨ Micro-ondes 3 min. à 900 Watt. Le gâteau doit arrêter de monter et se solidifier dans le récipient.

BON APPETIT

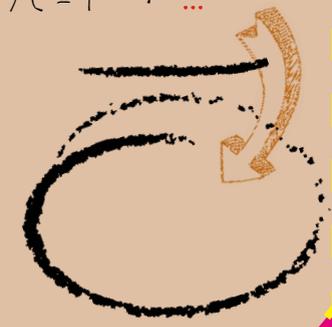
es-tu prédestiné à super conducteur de poids tu le découvriras avec ce test

- 1 Qu'indique un panneau le long de la route sur lequel il est inscrit 'E40 - Bruxelles'?
 - a. Une autoroute.
 - b. A droite.
 - c. Une station-service sur la route de Bruxelles à environ 40 km.
- 2 Si tu circules en ville à vélo, ...
 - a. ...tu regardes les jolies filles/beaux garçons sur le trottoir.
 - b. ...tu écoutes de la musique et tu regardes dans le vide.
 - c. ...tu es attentif à la route devant toi.
- 3 Lorsque tu noues tes lacets, ...
 - a. ...tes doigts s'emmêlent systématiquement.
 - b. ...tu fais un double nœud les yeux fermés.
 - c. ...tu portes toujours des chaussures à fermeture velcro.
- 4 Qui achemine chaque année vers les magasins des tas de jouets pour les enfants sages?
 - a. Saint-Nicolas et Père Fouettard.
 - b. Le lapin de Pâques et le père Noël.
 - c. Les conducteurs de poids lourds.
- 5 Qu'est-ce qu'un transpalette?
 - a. Une raquette en bois pour jouer au tennis sur la plage.
 - b. Un engin pour déplacer des marchandises.
 - c. Une palette sur laquelle des choses changent.
- 6 Comment sais-tu quelle route tu dois suivre?
 - a. Je suis le soleil et l'étoile polaire.
 - b. Je tourne en rond et demande à des gens en rue.
 - c. La dame du GPS me le dit.
- 7 Qu'aimes-tu faire le weekend et pendant les vacances?
 - a. Rester vautré dans mon fauteuil à regarder Ice Road Truckers.
 - b. On the road, ne me laissez pas enfermé!
 - c. Si on me cherche, je suis parti pêcher.
- 8 Qu'est-ce qui n'est pas une marque de camion?
 - a. Volvo, car il n'y a pas de camions en Suède.
 - b. Mercedes, car ils ne fabriquent que des voitures de sport.
 - c. Bentley, car ils ne fabriquent que des voitures de luxe.
- 9 De quel côté de la route roule-t-on en Australie?
 - a. A gauche comme en Angleterre.
 - b. A droite, où d'autre?
 - c. Au milieu, afin de limiter le nombre de kangourous écrasés sur les côtés de la route.
- 10 Où préfères-tu rouler en voiture?
 - a. Sur l'autoroute, à toute allure (s'il n'y a pas d'embouteillage).
 - b. Sur les routes de campagne, j'aime la nature!
 - c. En ville, ainsi je peux regarder les vitrines à mon aise.

DEVENIR UN LOURDS?

CALCULE TON SCORE :

- 1 A = 2 / B = 0 / C = 0 ...
- 2 A = 0 / B = 1 / C = 2 ...
- 3 A = 0 / B = 2 / C = 1 ...
- 4 A = 1 / B = 0 / C = 2 ...
- 5 A = 0 / B = 2 / C = 0 ...
- 6 A = 1 / B = 1 / C = 1 ...
- 7 A = 0 / B = 2 / C = 1 ...
- 8 A = 0 / B = 0 / C = 2 ...
- 9 A = 2 / B = 0 / C = 0 ...
- 10 A = 1 / B = 1 / C = 1 + ...



FAIS LE TEST DU CAMION

TON PROFIL

De 0 à 6 points:
Si tu veux travailler dans le monde du transport, tu dois encore améliorer beaucoup de choses. Mais pas de problèmes, avec une bonne motivation, on y arrive. Si tu es vraiment intéressé, jette un œil à la formation de chauffeur poids lourds.

De 7 à 10 points:
Il y a un camionneur caché profondément en toi mais ne fonce pas trop vite derrière le volant à rêver de paysages lointains, tu as encore besoin d'une bonne formation.

De 11 à 19 points:
Une place t'est déjà réservée dans la cabine du camion, la route t'attend! Regarde vite où tu peux suivre la formation.

A toute vitesse vers la formation de conducteur de poids lourds:
www.startruck.be (clique sur 'la formation') ou scan le code QR.



OÙ VA LE CHOCOLAT ?

Aimes-tu aussi tant le chocolat ? Aimes-tu mordre dans une barre de chocolat fondant ou préfères-tu le chocolat au lait et aux noisettes ? Quoi que tu aimes manger, le chocolat parcourt tout un trajet avant que tu ne puisses l'acheter au magasin. Et vu que beaucoup de camions interviennent sur ce parcours, nous t'emmenons en voyage depuis la plantation de cacao jusqu'au magasin.

Tout commence avec la fève

Lorsque tu prends une barre de chocolat dans les rayons du magasin, tu es le dernier maillon d'une très longue chaîne. Cette chaîne commence dans la plantation de cacao en Amérique du Sud ou Afrique occidentale. Le Ghana et la Côte d'Ivoire sont les plus gros producteurs et exportateurs de fèves de cacao. Les plants de cacao poussent au soleil dans les plantations. Les cabosses poussent sur les grosses branches des cacaoyers. Dans chaque fruit, on trouve 20 à 40 graines. Ce sont les fèves de cacao avec lesquelles on fait le chocolat. Les fèves sont récoltées et séchées. Mais la question est la suivante : comment arrivent-elles dans la chocolaterie ?



On voit ici un porte-conteneurs ou vraquier chargé de fèves de cacao.

Le grand transport du chocolat

Les fèves de cacao sont emballées dans des sacs de jute, déversées dans des conteneurs ou simplement en vrac dans la cale d'un navire (ce qui s'appelle transport 'en vrac'). Ce navire se rend au port d'Anvers où se trouvent des camions spéciaux prêts à transporter les fèves de cacao vers l'usine de chocolat. Ce sont des camions avec remorques de vrac. Ils sont chargés au moyen de grues et de convoyeurs. Le chargement est recouvert d'une bâche de sorte que les graines ne prennent pas l'humidité ou ne tombent pas du camion.



Les remorques de vrac sont chargées au moyen de grues ou convoyeurs.

Que fabrique-t-on dans une chocolaterie ? Du chocolat bien sûr ! Voici comment on procède : les fèves sont torréfiées, pelées, broyées pour former du cacao liquide. Ensuite, séparer le beurre de cacao liquide (graisse) de la croûte sèche du cacao. Et enfin, mélanger la masse de cacao avec le beurre de cacao et y ajouter du sucre. En fonction de la quantité de cacao, on aura du chocolat fondant, au lait ou blanc. C'est du chocolat chaud et liquide qui sort de la chocolaterie.



Travail pénible: le chargement du bateau transportant le cacao.

Les Mayas et les Aztèques fabriquaient déjà du 'tchocoatl' à partir des cabosses, une boisson chocolatée amère. Les explorateurs espagnols y ajoutèrent du sucre. C'est ainsi que le chocolat est rapidement devenu populaire en Europe.



Lors du transport et déchargement du chocolat liquide, la température doit être maintenue à 50°C.

Le but est que le chocolat liquide reste coulant jusqu'à ce qu'il arrive chez les chocolatiers. Pour ce faire, il est transporté dans des camions citernes spéciaux dans lesquels la température est maintenue constamment à 50°C. Sinon, le chocolat se coagulerait ou blanchirait et le chargement serait alors perdu. Le camion-citerne est alors déchargé chez les chocolatiers via un système de pompage équipé d'un tuyau spécial.



Un élévateur à fourches charge le chocolat emballé dans un gros camion de 44 tonnes.

Barres de chocolat, œufs de Pâques, pralines... d'excellentes douceurs fabriquées par les chocolatiers avec le chocolat livré. Lorsque la production est terminée, la préparation à base de chocolat est emballée et empilée sur des palettes. La colonne de caisses est enroulée d'un film d'emballage afin qu'elle ne tombe pas de la palette. Les palettes remplies de chocolat doivent ensuite être chargées dans un grand camion. Il n'est pas possible de soulever tout seul une telle palette. Le chargement et déchargement se font au moyen d'un élévateur à fourches ou d'un transpalette. Le camion volumineux conduit le chocolat emballé vers un entrepôt central. Il s'agit d'un centre de distribution à partir duquel le chocolat sera acheminé vers les magasins.



Tous les produits sont rassemblés dans un centre de distribution avant d'être acheminés vers les différents magasins...



... et c'est ainsi que le chocolat aboutit finalement dans les rayons de ton supermarché.

Bon appétit!



FUN

Confort dans le camion !

Un camion devient ton propre camion lorsque tu l'as arrangé à ton goût et que tu as fait en sorte d'avoir suffisamment de confort à bord. Des gadgets s'imposent!

Place aux écrans!

Ce n'est pas parce que tu es sur la route avec ton camion que tous tes écrans doivent rester chez toi.



C'est chouette, en tant que chauffeur, de s'éveiller sur le parking le long de l'autoroute avec ce radioréveil avec dock iPhone.

Une caméra sur le tableau de bord pour enregistrer tout ce qui se passe sur la route ou pour se filmer pendant la conduite.



Pas pendant la conduite mais au repos : télévision dans la cabine avec lecteur dvd intégré. Un camionneur qui aime jouer emportera sa console de jeu pour jouer à Mario Kart, Gran Turismo ou GTA. La tablette ou l'ordinateur portable sont aussi du voyage pour skyper ses proches.



Le top! Visionner des séries cool!

Cuisiner en route

Dans la partie 'cuisiner en route': une cocotte pour faire de la soupe, des hotdogs et



même du popcorn, un réchaud à gaz portatif, bien évidemment un percolateur, un appareil à croque-monsieur et ce qui ressemble à une valise électronique mais qui est en fait un four à micro-ondes.



Une glacière ou un congélateur. Pour que le chauffeur puisse emporter des friscos pour la route.



Frais et dispo

Un conducteur de poids lourds qui aime sa marque possède aussi un set de bain de cette marque.



Ambiance dans la cabine

Ces housses de sièges donnent rapidement une touche originale. Des parfums d'ambiance pour la cabine sous forme de couronne ou une autre forme sympa. L'eau dans ces haut-parleurs bouge au rythme de la musique. Ils contiennent des éclairages d'ambiance.



Du banc d'école à la banquette du chauffeur

Il y a quelques années Anne, Thomas, Michaël et Yannick suivaient la formation de conducteur de poids lourds. Entre-temps, ils exercent réellement le métier. Mais quelles sont leurs expériences?



MICHAEL

TYPE DE TRANSPORT: 'Transport de containers maritimes, collecte de lait dans les entreprises de détail laitier et également transport de terres.'

PARTICULARITÉ: 'Certaines personnes trouvent bizarre qu'en tant que chauffeur, on parle le bon français.'

CE QUE J'AIME LE PLUS: 'L'entreprise où je travaille (qui est toujours la même entreprise qui m'a engagé quand je suis sorti de l'école).'

CE QUE J'AIME LE MOINS: 'La police ;)'

CAMION DE MES RÊVES: 'Un Volvo f16 de 20 ans.'

DEVIENS CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS PARCE QUE ...: 'Tu jouis d'une certaine liberté et c'est un chouette job.'



ANNE

TYPE DE TRANSPORT: 'Avec un tracteur 6x6 à benne, je transporte de la terre, du gravier et de la boue.'

PARTICULARITÉ: 'J'ai acquis de bonnes bases à l'école mais chaque type de transport est différent et s'apprend sur le terrain.'

CE QUE J'AIME LE PLUS: Les amitiés avec d'autres chauffeurs. Nous formons une grande famille.

CE QUE J'AIME LE MOINS: 'Il y a quelque temps, un autre camion m'est rentré dedans par derrière. J'ai eu très peur. Ce n'est pas gai d'être témoin d'accidents sur la route.'

CAMION DE MES RÊVES: 'Un Scania.'

DEVIENS CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS PARCE QUE ...: 'on est très libre de ses actes.'

LES NOUVELLES ROUTES DES NOUVEAUX CHAUFFEURS



YANNICK

TYPE DE TRANSPORT: 'Je roule avec des semi-remorques à rideaux coulissants. Il s'agit surtout de semi-remorques qui viennent de Suède en bateau vers le port de Gand et qui sont destinés à Volvo. Parfois, je roule aussi pour Colruyt. La semaine dernière, j'ai encore livré un chargement de balançoires pour le Collishop.'

PARTICULARITÉ: Beaucoup de gens ne se rendent pas compte de ce que représente le transport dans la vie quotidienne. Sans le transport routier, beaucoup de choses ne seraient pas disponibles.

CE QUE J'AIME LE PLUS: 'Partager des expériences entre collègues. Je suis déjà allé à beaucoup d'endroits et j'ai rencontré beaucoup de gens.'

CE QUE J'AIME LE MOINS: 'Un accident, il y a un an environ. Renversé suite à un chargement déstabilisé. Heureusement, je n'ai rien eu et mon patron a continué à me faire confiance.'

CAMION DE MES RÊVES: 'Un Volvo, à vitesses manuelles et avec beaucoup de bling-bling. Ou encore mieux: un camion qui n'a pas besoin d'entretien, roule tout le temps et m'accompagnera durant plus de vingt ans.'

DEVIENS CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS PARCE QUE ...: 'c'est une expérience unique. Tu dois bien sûr être intéressé par le métier, être mordu. Alors saisis l'occasion de suivre une formation de qualité. A l'école, on apprend vraiment beaucoup de choses qui te serviront plus tard. Et le FSTL met à disposition du matériel tout neuf.'



THOMAS

TYPE DE TRANSPORT: 'Transport international en France et aux Pays-Bas de tous types de marchandises.'

PARTICULARITÉ: 'Il y a une énorme différence entre la théorie et la pratique de tous les jours.'

CE QUE J'AIME LE PLUS: S'arrêter l'après-midi dans le sud de la France, profiter du soleil assis à une terrasse et admirer la région.'

CE QUE J'AIME LE MOINS: 'Les amendes.'

CAMION DE MES RÊVES: 'Aucun, je ne suis pas spécialement fasciné par les camions, c'est pour moi plutôt un instrument de travail... bien qu'il y ait de belles lampes sur mon camion.'

DEVIENS CONDUCTEUR DE POIDS LOURDS PARCE QUE ...: 'On gagne bien sa vie et c'est très chouette si on aime ce qu'on fait.'



EN ROUTE

Les nouveaux chauffeurs se voient souvent attribuer un 'tuteur' dans l'entreprise où ils vont travailler. Il s'agit d'un chauffeur expérimenté qui reçoit une formation supplémentaire pour accompagner de nouveaux chauffeurs. Tom est un 'tuteur', nous l'avons mis sur la sellette au sujet des jeunes chauffeurs et du tutorat.

drive! 'De quoi les nouveaux chauffeurs sont-ils capables?'

Tom: 'Il est clair que beaucoup de chauffeurs ont reçu une solide formation et gèrent fort bien la paperasse. La théorie est très bien enseignée dans les formations. Les chauffeurs connaissent le code de la route! En général, ils acquièrent rapidement la connaissance pratique qui leur manque.'

drive! 'Remarques-tu de grandes différences avec l'époque où tu as commencé dans le métier?'

Tom: 'Les jeunes sont confrontés à des activités de transport différentes. Quand j'ai commencé, les chauffeurs belges parcouraient beaucoup plus de longs trajets à l'étranger pour des entreprises belges. A présent, les itinéraires se limitent généralement à l'intérieur du pays ou jusqu'à la frontière. Avant, le métier restait souvent un métier familial qui se transmettait de père en fils. A présent, les chauffeurs redoutent davantage l'aventure dans laquelle ils vont se lancer sur le plan économique. Autres grandes différences : nous n'avions ni gps ni gsm et actuellement, il y a beaucoup plus de contrôles.'

drive! 'Comment terminerais-tu la phrase suivante: Deviens conducteur de poids lourds parce que ...?'

TOM: 'LE MÉTIER TE DONNE UNE CERTAINE LIBERTÉ. SUR LA ROUTE, TU ES TON PROPRE PATRON, MÊME SI TU ES EN LIAISON AVEC L'ENTREPRISE ET LE CLIENT. TU ES DONC SEUL DANS TON CAMION MAIS ENTRES EN CONTACT AVEC DIFFÉRENTES PERSONNES ET ENTREPRISES. C'EST CE QUI REND LE MÉTIER PASSIONNANT. CE SECTEUR EST FORT VARIÉ: PLUSIEURS ENTREPRISES ET USINES ONT DES IMPLANTATIONS À DIFFÉRENTS ENDROITS EN EUROPE.'

TOM, LE TUTEUR, RACONTE

drive! 'Que fais-tu en tant que 'tuteur' pour apprendre à quelqu'un le métier?'

Tom: 'Les nouveaux chauffeurs roulent d'abord avec un autre chauffeur pendant une petite semaine pour apprendre à connaître les habitudes de l'entreprise. Ensuite, ils prennent la route seuls, mais les tuteurs restent disponibles pour leur apporter aide et conseil. Nous les corrigeons ou les aidons s'ils ont des problèmes sur le plan administratif ou s'ils ne retrouvent plus leur chemin... En effet, la pratique s'avère souvent fort différente de ce qu'on a appris à l'école ou à l'auto-école.'

drive! 'A quel niveau les nouveaux chauffeurs rencontrent-ils le plus souvent des problèmes?'

Tom: 'S'il s'agit de fréquenter des clients, on constate un manque de pratique. En même temps, c'est logique. Et la notion de 'time is money' n'est pas encore bien ancrée. Les nouveaux chauffeurs ne se rendent pas assez compte que chaque minute perdue peut coûter très cher à l'entreprise et entraîner des problèmes.'



colophon

Ce magazine est édité par le Fonds Social Transport et Logistique
Boulevard de Smet de Naeyer 115 - 1090 Bruxelles - tél. 02 424 30 80
Mail Rédaction: drive@conducteurdepoids lourds.be - website: www.startruck.be
Rédaction, lay-out et coordination: ImpressantPlus (www.impressantplus.eu)
Rédaction finale: FSTL et ImpressantPlus

Tirage: 10.000 exemplaires

Photos: Excalibur games, Tim De Backer, ThinkStock, MAN, Scania, Volvo, Famille Lenaerts, Bart Vliegen, ImpressantPlus, Katrien Timmermans. Nous avons essayé de rechercher les bénéficiaires de toutes les photos en vue de leur demander l'autorisation d'utiliser leurs images. Si vous souhaitez néanmoins encore revendiquer des droits sur des images reprises dans cette édition, nous vous invitons à nous contacter.

© FSTL. Sans autorisation écrite de l'éditeur, il est interdit d'insérer le nom DRIVE! dans un portfolio. L'éditeur ne peut en aucun cas être tenu responsable de dommages suite à des fautes d'impression ou coquilles. Il est interdit de reproduire, stocker dans un fichier de données automatisé ou rendre public, partiellement ou intégralement et de quelque manière que ce soit, tout contenu de cette édition sans autorisation écrite de l'éditeur. E.R.: Jean-Claude Delen, boulevard de Smet de Naeyer 115, 1090 Bruxelles.

G-SPOT

Nous avons repéré de chouettes camions et plaques d'immatriculation. Les vois-tu toi aussi? Poste-les sur www.facebook.com/go4startruck



Deviens conducteur de poids lourds!

Deviens conducteur de poids lourds! On ne devient un conducteur de poids lourds accompli qu'après avoir suivi une bonne **formation** dans une des écoles (à partir de la 5ème secondaire) ou au **FOREM**, **Bruxelles Formation** ou dans un **centre de promotion sociale** (pour adultes). Tu trouveras tous les renseignements concernant la formation et les écoles sur www.startruck.be



Ecoles qui proposent la formation:

- 1 SLM Antwerpen
- 2 ITELA Arlon
- 3 ITC Boussu
- 4 TISL Genk
- 5 KTA MOBI Gent
- 6 VTI Kortrijk
- 7 IDB Liège
- 8 IHM Namur
- 9 TechnOV Vilvoorde
- 10 OLVTD Zeebrugge

FOREM, Bruxelles Formation et centres de promotion sociale où tu peux également suivre la formation: ●



Tu choisies une école et nous fournissons des véhicules didactiques performants!

