

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS

MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

SEPTEMBRE 2022
18^e ANNÉE N° 63



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

NOUVEAU
LIEU

13-14-15
SEPT 2022
Flanders Expo Gand

LE CATALOGUE
OFFICIEL
DU SALON 2022
EN PAGES
CENTRALES

DOSSIER AUTOMATISATION
L'AVIS DES EXPERTS

INTERVIEW VIP
KURT VAN DONINK (NIKE)

E-COMMERCE
LE PATRON DE LA DOUANE
MONTRE LES DENTS

HANDLING
LE WOMH 2022 EN MOTS ET EN IMAGES

Voir p. 79




boplan[®]
READY FOR IMPACT

INTRODUCES



FLIP

THE **NEW** STANDARD FOR
GROUND LEVEL PROTECTION





boplan
READY FOR IMPACT

La référence mondiale pour
les systèmes de sécurité haute
performance en polymère
pour la protection des personnes,
marchandises, équipements
et infrastructures dans les



CENTRES LOGISTIQUES



ENTREPÔTS
(FRIGORIFIQUES)



ZONES DE PRODUCTION



AÉROPORTS



SITES (PÉTRO)
CHIMIQUES



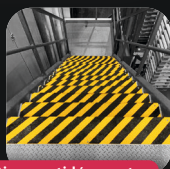
PARKINGS



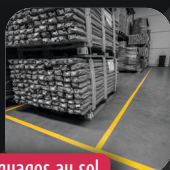
» Protection anticollision



» Portillons de sécurité



» Solutions antidérapantes



» Marquages au sol



» Profils de protection

Découvrez notre large gamme sur www.boplan.com

ou contactez-nous aujourd'hui :

info@boplan.com - 32 (0)56 20 64 20



BOPLAN WORLDWIDE: BELGIQUE (HQ) | DEUTSCHLAND | ESPAÑA | FRANCE | NEDERLAND | POLSKA | UK | USA

L'efficacité en mouvement. Jamais l'automatisation n'a été aussi agile.

Compact, rapide et agile. Avec le nouvel Autonomous Mobile Robot (AMR) arculee S, le dynamisme s'invite dans votre entrepôt. Il est inégale en matière d'underload transport et de préparation des commandes selon le principe « goods-to-person ». Grâce à son logiciel primé, l'arculee S peut également être intégré sans heurts dans vos processus logistiques.

Temps de retour sur investissement en moins de 2 ans

Underload transport

Préparation des commandes selon le principe « goods-to-person »

En savoir plus ?
www.jungheinrich.be/arculee-fr

JUNGHEINRICH



23

04 POUR-CONTRE

Plus/moins d'apport humain dans l'e-commerce ?

06 PANORAMA

'AGV' est un acronyme qui recouvre de nombreuses choses. Présentation complète de cette 'famille' de dispositifs intralogistiques qui ne cesse de s'agrandir.

11 VIP

La discrétion est de mise chez le géant du sport Nike. Mais exceptionnellement, Kurt Van Donink, general manager du centre de distribution européen de Nike à Laakdal, nous a accordé une interview.

14 CASE STUDY

Qui sont les vainqueurs logistiques des Transport & Logistics Awards 2022 ?

- Dassy : le 'Logistics Project of the Year' est celui d'une PME de Flandre occidentale qui a décidé de prendre en mains ses processus logistiques.
- DHL : le prix du 'Logistics Building of the Year' revient au nouveau site de DHL Life Sciences à Beersel.
- Manuport : le 'Logistics Employer of the Year' se distingue par son approche volontaire et 'anversoise'.

18 TRENDS

Les coursiers à vélo et les vélos cargos occupent une place prépondérante dans le débat sur l'écologisation du 'dernier kilomètre'. Mais le cadre réglementaire offre encore matière à discussion. Qui fait obstruction et pourquoi ?

21 INTERVIEW

Zuidnatie a fêté ses 150 ans avec deux ans de retard. 'Le tout Anvers' était présent, et même le CEO du port d'Anvers fait l'éloge de cette dynamique entreprise familiale.

22

Le terminal Trilogiport tourne à plein régime. Le General Manager Olivier Hia pointe les défis à relever.



61 DOSSIER AUTOMATISATION

- Automatisation et robotisation, les termes sont souvent confondus. Mise au point.
- AGV versus AMR : Les véhicules intralogistiques autonomes sont désormais indissociables de l'entrepôt, mais ils ont chacun leurs propres particularités.

66 FACTS & FIGURES

Les chiffres de la fédération Sigma montrent une forte croissance du matériel de manutention en Belgique.

68 HANDLING

Lors de l'événement 'World of Material Handling 2022', Linde s'est présenté comme un 'one stop shop' pour les solutions intralogistiques. Relevé des nouveautés les plus marquantes, avec une attention particulière pour la collaboration entre l'homme et la machine.

72 E-COMMERCE

La douane est-elle trop stricte et pas assez orientée business ? Le patron des douanes Kristian Vandervaeren se défend : « Non, ce n'est pas mieux aux Pays-Bas !

74 ONLINE

75 NEWS

78 OUTBOX

Le coursier à vélo Herman Loos s'est retrouvé une fois de trop devant une porte fermée et plaide pour une nouvelle approche des livraisons à domicile.

colophon



TRANSPORTMEDIA

éditeur responsable et gérant

Christophe Duckers
TRANSPORTMEDIA
Half Daghmael 1 K, 3020 Herent - tél 016/22 11 31
info@transportmedia.be - www.link2logistics.eu

Rédaction

directeur de la rédaction
rédacteur en chef
rédaction finale
assistante de rédaction
collaborateurs

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be
Philippe Van Dooren - info@transportmedia.be
Michiel Leen - michiel.leen@transportmedia.be
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be
Frédéric Willems, Claude Yvens, Michel Buckinx,
Hendrik De Spiegelaere, Erik Roosens, Marcel Schoeters,
Koen Heinen, Yeelen Möller, Michaël Vandamme, Peter Ooms
Erik Duckers

photographie

Sales & Marketing

project manager

Kristiaan Goossens - tél 016 22 11 31 - GSM 0499 81 91 20
kristiaan.goossens@transportmedia.be

marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

L'automatisation est un must en logistique

Pour

Gert Hellemans,
General Manager Active Ants



Active Ants a suscité l'intérêt du jury lors de la dernière édition du Logistics Project of the Year award. La filiale de Bpost avec des sièges aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique et bientôt au Royaume-Uni utilise le système Autostore dans ses centres d'e-fulfillment. Le processus de picking est ainsi fortement robotisé. Gert Hellemans, General Manager : « Le stockage compact est un des avantages de l'Autostore. Des étagères traditionnelles nécessitent six fois plus d'espace. Le système de stockage cubique peut atteindre une hauteur correspondant à 16 bacs. A Willebroek, nous disposons de 80.000 bacs sur 10.000 m². Il s'agit d'un système 'goods-to-man', les robots Autostore amenant les produits à un opérateur. Les AMR baptisés 'Carrier Ants' agissent comme des convoyeurs mobiles qui transportent les colis vers les machines d'emballage après le picking. Les processus de conditionnement sont automatisés et les machines d'emballage sont réglées pour emballer le plus écologiquement possible. On économise ainsi les matériaux de remplissage ou d'emballage trop volumineux. »

Les processus de prélèvement sont encore largement effectués à la main, bien que l'utilisation de bras robotisés soit à l'étude. « Cependant, le picking robotisé n'est pas adapté à tous les types de produits. Certains clients gèrent jusqu'à 50.000 références. Vous ne pouvez pas tous les prélever avec un robot. L'homme se charge toujours des produits fragiles et non standardisés. »

Néanmoins, G. Hellemans est convaincu des avantages de l'automatisation. « Le travail devient plus léger et plus agréable, vous soulagez les collaborateurs et assurez une ambiance de travail relativement sereine malgré les volumes manipulés. L'empreinte écologique reste faible : l'Autostore et les robots sont alimentés en électricité provenant de panneaux solaires sur le toit. »

L'automatisation poussée n'a pas d'impact négatif sur l'emploi. 50 personnes travaillent à Willebroek, l'intention est de passer à 150. « Le travail lourd et répétitif est réservé aux robots, la réflexion reste le domaine de l'humain. »

Contre

Sophie Claes,
CEO De Gele Flamingo



Vous aurez du mal à trouver un robot dans l'entrepôt de De Gele Flamingo, une boutique en ligne belge d'articles pour enfants. La fondatrice Sophie Claes a pesé le pour et le contre d'un processus logistique automatisé et ne jure que par le travail humain.

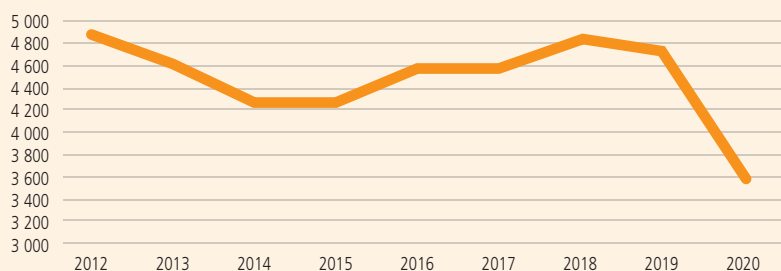
« Automatiser notre logistique n'est pas facile. Bon nombre d'articles ont un format différent, sont souvent lourds ou difficiles à emballer. De plus, environ 30 % de nos ventes sont liées à des listes de naissance. C'est un business particulier : les jeunes parents sont souvent émotifs et une imperfection dans la liste de naissance peut prendre des allures de catastrophe. La flexibilité et un service de qualité sont de la plus haute importance pour nous. Si vos commandes sont intégrées dans un système automatisé, il n'est pas évident d'intervenir rapidement. En gardant nos processus logistiques en interne, nous pouvons modifier la commande jusqu'au moment du transport. C'est ainsi que nous faisons la différence. Nous voulons encore grandir dans le segment des listes de naissance. Nous employons aujourd'hui 5 personnes qui peuvent traiter jusqu'à 1.000 colis par jour aux heures de pointe. Un WMS nous aide à travailler plus efficacement, mais le picking se fait manuellement. Cette approche manuelle est également modulable. Nous construisons un nouvel entrepôt de 3.000 m², où nous souhaitons travailler avec des postes de picking pour limiter les déplacements à pied. »

Le coût du personnel n'est pas un problème. « L'externalisation de la logistique coûterait plus cher. Notre équipe logistique est expérimentée, à l'écoute et travaille dur. Cette approche fonctionne parfaitement pour notre type de produits. Même aux heures de pointe comme le Black Friday, nous nous débrouillons : nos commandes sortent sans retard. Donc ça marche ! » (rires)

Les accidents du travail en baisse

Selon les chiffres les plus récents publiés par l'Agence fédérale des risques professionnels Fedris, le nombre d'accidents de travail survenus dans le secteur logistique a été en baisse en 2020. Un chiffre qu'il faut mettre en regard d'une forte progression du commerce électronique, avec tout ce que cela a impliqué comme personnel intérimaire et comme nouveaux entrants sur le marché du travail.

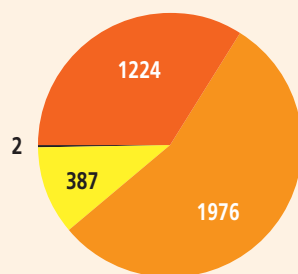
Evolution du nombre d'accidents du travail



Gravité des accidents en 2020

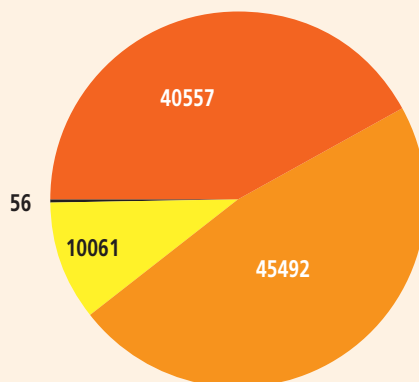
Secteur logistique

| | |
|-------------------------|-------------|
| ■ Cas sans suite | 1224 |
| ■ Incapacité temporaire | 1976 |
| ■ Incapacité permanente | 387 |
| ■ Décès | 2 |
| TOTAL | 3859 |



Economie belge

| | |
|-------------------------|--------------|
| ■ Cas sans suite | 40557 |
| ■ Incapacité temporaire | 45492 |
| ■ Incapacité permanente | 10061 |
| ■ Décès | 56 |
| TOTAL | 96166 |



L'homme et l'automatisation

Bien que la machine économique commence à crachoter en raison de la hausse des prix et de l'incertitude croissante, la pénurie de main-d'œuvre reste criante. Cela oblige les entreprises à innover pour attirer une nouvelle main-d'œuvre flexible. Par exemple, le European Logistics Campus de Nike déploie des initiatives créatives, comme vous pouvez le lire dans l'interview du general manager Kurt Van Donink.

De plus en plus d'entreprises se tournent vers l'automatisation afin de pouvoir utiliser leurs forces vives pour des tâches à réelle valeur ajoutée ou générer plus de chiffre d'affaires avec le même nombre de personnes. Même les petites et moyennes entreprises, comme Dassy, lauréat du prix 'Logistics Project of the Year 2022', franchissent désormais le pas avec succès.

L'automatisation est donc le fil conducteur de ce magazine. Avec la croissance explosive de l'offre, des produits de plus en plus matures et des coûts d'investissement en baisse, l'automatisation et la robotisation connaissent un essor significatif dans la logistique. Divers aspects de cette évolution sont abordés ici.

Néanmoins, le facteur humain reste extrêmement important. Non seulement pour créer plus de valeur ajoutée, comme indiqué ci-dessus, mais aussi pour créer plus de liens entre (et au sein) des entreprises. Je suis convaincu que davantage de pollinisation croisée entre les entreprises stimulera leur croissance.

C'est peut-être pour cela que les salons professionnels sont si importants. Les versions numériques pendant la crise sanitaire ont montré très rapidement leurs limites. Un salon physique est bien plus profitable. C'est pourquoi Transportmedia participe très activement au salon Transport & Logistics Gand à la mi-septembre, avec notamment le catalogue, un dîner de gala, la présentation des Gazelles ou encore le Job Day de TL Hub. Soyez les bienvenus sur notre stand pour discuter et échanger des idées.



Philippe Van Dooren,
Rédacteur en chef.
(info@transportmedia.be)

AUTOMATISATION

AGV est un nom de famille

Le transport interne de matériel est une des tâches se prêtant le plus à l'automatisation, car cette activité est d'une manière générale prévisible, répétitive et chronophage. Cette automatisation permet d'accroître la productivité et d'affecter du personnel à des tâches plus valorisantes. Les AGV (Automated Guided Vehicles) se multiplient dans les entrepôts et les fabriques. Ce terme couvre toutefois plusieurs fonctionnalités.

Philippe Van Dooren

Avant d'entamer cet article, il convient de formuler deux remarques préliminaires. La première est que la nomenclature concernant les AGV et leurs applications n'est pas entièrement homogène. Elle peut varier selon les fabricants. Les quatre catégories évoquées ici sont basées sur des dénominateurs communs. La deuxième est de préciser la différence entre un AGV (Automated Guided Vehicle) et un AMR (Autonomous Mobile Robot). Il convient d'éviter l'amalgame, même si - dans certaines applications - la frontière entre les deux concepts a tendance à s'estomper. La différence réside essentiellement dans le mode de navigation.

Un AGV se déplace en suivant des itinéraires prédéfinis (physiquement ou virtuellement) à l'aide de marquages sur le sol, des bandes ou balises magnétiques, une triangulation par laser, etc. Un AGV ne peut quitter son itinéraire programmé et ne peut donc éviter des obstacles. Il fonctionne selon un système 'stop and wait'.

Un AMR est un véhicule robotisé autonome qui n'a pas besoin de ces équipements de

reconnaissance pour se déplacer. Il décide de manière autonome son itinéraire et peut éviter des obstacles. La technologie, souvent associée à de l'intelligence artificielle, est donc plus complexe et plus chère.

Dans cet article, nous nous concentrons sur spécifiquement les AGV. On en distingue quatre catégories principales. Pour plus de clarté, nous utilisons ici la terminologie anglaise.

1 FORKLIFT AGV

Cette catégorie comprend les AGV dotés de fourches pour déplacer essentiellement des palettes. Souvent, ce sont des versions automatisées de matériels existants (Automated Forklifts) et peuvent être utilisés de manière hybride (en mode manuel ou automatique). Il peut s'agir de chariots à contrepoids, de transpalettes, de chariots élévateurs pour allées très étroites (Very Narrow Aisle AGV) ou encore de chariots à mât rétractable (Reach Truck AGV).

Un type d'AGV à fourche connaissant un succès croissant est le Forked AGV (encore appelé Automated Guided Forklift ou AGF).



Un type d'AGV connaissant un succès croissant est le Automated Guided Cart, encore appelé Underride AGV : il se positionne lui-même en dessous de la charge et la soulève pour la déplacer.
© Philippe Van Dooren

Cet engin est conçu dès le départ pour fonctionner de manière automatisée et n'est pas hybride. Les AGF sont plus chers à l'investissement que leurs versions hybrides, mais sensiblement moins chers en entretien.

2 AUTOMATED GUIDED CARTS (AGC)

L'AGC, encore appelé Underride AGV, est une plateforme mobile qui se positionne automatiquement en dessous de l'objet à transporter (un bac, une palette, une caisse grillagée, étagère entière, etc.). Le plus souvent, l'AGC soulève la charge pour la déplacer. Dans certains cas, il peut s'ancrer mais dans ce cas, la



charge - un chariot par exemple - doit être elle-même dotée de roues).

Les AGC sont principalement utilisés dans l'e-commerce (transport d'étagères ou de bacs pour le Goods-to-Person) et l'industrie (déplacement de produits semi-finis entre postes d'assemblage).

3 TOWING AGV

Le Towing AGV (ou encore Tug AGV) est un AGV destiné remorquer un ou plusieurs chariots ou trolleys formant un petit train. Seule la 'locomotive' est automatisée. Selon le type, un tel engin peut tracter des charges

allant jusqu'à 20 tonnes. Tout comme les AGV à fourches, ces remorqueurs peuvent être hybride (une personne peut également le conduire) ou fonctionner uniquement en mode AGV.

Les AGV remorqueurs sont surtout utilisés dans l'industrie automobile (pour approvisionner les postes d'assemblage) ou pour transporter des produits finis vers le lieu de stockage.

4 UNIT LOAD AGV

Les Unit Load AGV ou Unit Load Decks sont des plateaux conçus pour transporter une

ou plusieurs charges unitaires à la fois. Il peut s'agir de marchandises légères (boîtes, bacs,...), mi-lourdes (fûts, palettes, ...) ou lourdes (moteurs, coils, etc.). Très souvent, on les utilise pour transporter des produits de et vers des convoyeurs fixes, des équipements de fin de ligne (palettiseurs, emballeuses, etc.) et des systèmes de stockage automatisés (AS/RS).

Certains types de Unit Load AGV sont eux-mêmes dotés de rouleaux convoyeurs et sont dès lors considérés comme le moyen le plus efficace et le plus flexible de déplacer des produits de et vers des convoyeurs fixes.

Panorama



Forklift AGV : souvent sous la forme hybride.



Forklift AGV : souvent combiné à un convoyeur fixe.



Towing AGV : souvent vu dans l'industrie automobile.



Automated Guided Carts : établis dans le domaine du commerce électronique.



Unit Load AGV : efficace et flexible en combinaison avec des convoyeurs fixes et du stockage.

NOUVEAUX CENTRES DE DISTRIBUTION À BOOM ET À ZAVENTEM

La demande d'espace de stockage est extrême, en particulier sur l'axe Bruxelles-Anvers. C'est pourquoi Prologis lance la construction d'un deuxième centre de distribution à Boom, qui sera achevé en août 2023. À Zaventem, Prologis a acheté un terrain de 33.000 m² pour y bâtir à terme 10.000 m² destinés à la distribution urbaine.

Prologis est promoteur et investisseur en immobilier logistique. Après développement, les biens restent la propriété de Prologis. En Belgique, cela représente 550.000 m². Au niveau mondial, Prologis est le numéro 1 avec un portefeuille de 92 millions de m². Jusqu'il y a peu, le marché belge était desservi depuis Amsterdam, mais cela va changer. Frederik Mertens, Director Capital Deployment & Leasing, Joris Van Mol, Real Estate & CE Manager Benelux ainsi que Miel Aerts, Graduate Trainee, sont désormais vos interlocuteurs Prologis en Belgique.

« Auparavant, les grands sites étaient achetés et loués à un seul client pour une longue période », explique Frederik Mertens. « Cela pouvait se faire aisément à distance, mais le marché a évolué vers des parcelles plus petites et multi-locataires. Un contact étroit avec le client et une bonne connaissance du marché local sont dès lors importants. Nous avons acheté récemment divers sites à Wilrijk, Kontich, Zaventem, Tongres et Huizingen. Certains de ces sites vont être complètement réaménagés pour répondre aux exigences d'aujourd'hui. Au travail ! »

Distribution urbaine

« En Belgique, Prologis possède des sites dans tout le pays, et nous voulons rapidement combler certains angles morts avec nos propres développements ou en achetant des propriétés existantes », précise F. Mertens. « Nous venons en outre d'acquérir 33.000 m² sur le Hoge Wei à Zaventem, ce qui permet de construire 10.000 m². Nous répondons ainsi au besoin d'espace de stockage à proximité de la ville, apte à servir de point de départ pour des livraisons. »

« Nous nous développons aussi à Boom avec un deuxième centre de distribution. Boom DC2 est un site 'build-to-suit' configuré en fonction des besoins spécifiques de l'utilisateur. Ce

projet à la pointe de la technologie est développé sur un site de 7,8 ha. Les plans prévoient un centre de distribution composé d'unités à louer individuellement, chacune comprenant un entrepôt, des bureaux et une mezzanine. Le terrain offre un grand parking pour les poids lourds et les voitures. Il pourra accueillir au maximum quatre clients qui y disposeront de tout ce dont ils ont besoin pour des livraisons efficaces au départ de Boom. »

Prologis Essentials, un avantage concurrentiel

Avec Prologis Essentials, Prologis aide ses clients du monde entier à mettre en place, intégrer ou mettre à niveau leurs activités d'entreposage avec des technologies, produits et services durables et rentables. Des spécialistes prodiguent des conseils portant, entre autres, sur l'achat d'éclairage LED, de rayonnages, de mezzanines, de transport interne et de solaire. La taille de Prologis offre au client plusieurs avantages en termes de confort, avec un interlocuteur unique et l'accès à des accords de remise internationaux. Prologis Essentials élargit son portefeuille de services pour inclure notamment les VE et les pompes à chaleur.

Frederik Mertens, Miel Aerts et Joris Van Mol.



Boom DC2 sera livré en août 2023.



Prologis Belgique

Frederik Mertens - Director, Capital Deployment & Leasing
Scheldeweg 1, 2850 Boom - +31 (0)20 7971910
fmertens@prologis.com

UN PORT CITOYEN OUVERT SUR LE MONDE

Laissez-vous séduire par le Port autonome de Liège

14 h
navigation

→ ANVERS

24 h
navigation

→ ZEEBRUGES

24 h
navigation

→ ROTTERDAM

70 h
navigation

→ DUNKERQUE



Quai de Maestricht, 14 B-4000 Liège T : +32 (0)4 232 97 97
info@portdeliege.be

www.portdeliege.be



4 clics pour tout connaître du transport et de la logistique

Facebook, Twitter,
YouTube & LinkedIn
Pour vous tenir au courant
de l'actualité du secteur,
nous nous coupons en 4 !

Plus d'info via www.transportmedia.be

KURT VAN DONINK (NIKE ELC)

« Nous ne sommes pas une entreprise logistique, mais une marque »

Nike ELC est l'une des plus grandes entreprises logistiques de Belgique. Et l'une des plus discrètes. Même en cas de gros investissements, elle communique peu. Son general manager, Kurt Van Donink, n'accorde que rarement, voire jamais, d'interviews. Il fait une exception pour Link2Logistics Management. Pourquoi cette discrétion ? « Nous ne sommes pas une entreprise logistique, mais une marque », dit-il.

Philippe Van Dooren

Avant l'ouverture du marché intérieur européen en 1993, la plupart des multinationales avaient un centre de distribution dans chaque pays. En 1994 apparaissent les centres de distribution européens et Nike ouvre son EDC à Laakdal, entre l'E313 et le canal Albert, pour desservir toute l'Europe. Aujourd'hui, ce qui est devenu le Nike European Logistics Campus (ELC) approvisionne plus de 40 pays de la zone EMEA (Europe, Moyen-Orient et Afrique) en chaussures et vêtements de sport.

Link2Logistics Management : Quelle ampleur ont les installations de Nike aujourd'hui ?

Kurt Van Donink : Le campus s'étend sur 3 km et 3 communes : Laakdal, Meerhout et Ham. Nous y exploitons 5 centres de distribution : 2 pour les chaussures, 2 pour le textile et 1 pour la logistique des retours. Ils emploient 5.000 personnes et jusqu'à 8.000 aux périodes de pointe. Notre siège logistique EMEA qui occupe environ 600 personnes se trouve ici aussi. Le chiffre d'affaires de Nike dans la région EMEA est de 12 milliards €. Compte tenu de notre taille, pas mal de choses partent d'ici chaque jour. Nous opérons dès lors 24 h/24, 7 j/7, en cinq pauses.



« Nous n'évoluons pas vers un modèle véritablement décentralisé. Le pouvoir d'achat est énorme dans un rayon de 500 km autour de la Flandre ».

Kurt Van Donink



Le campus Nike ELC compte cinq DC. Les processus ont été développés afin que tous les canaux soient desservis depuis le même bâtiment. Il n'y a pas de répartition par canal, mais par produit.

« Nike vise à atteindre 60 % de chiffre d'affaires via ses propres magasins physiques et ses ventes en ligne d'ici 2025. »

Bien des choses ont changé depuis 1994. Nous sommes passés d'un EDC classique à un campus omnicanal qui dessert le marché retail (grands acteurs mais aussi petits magasins de sport), nos propres magasins et le marché du e-commerce. Tout ce que nous vendons en ligne en Europe vient d'ici. La plus forte croissance concerne nos propres canaux, tant hors ligne qu'en ligne. Cela a entraîné de nombreux changements dans les activités logistiques : Nike vise 60 % de chiffre d'affaires via ses propres magasins physiques et ses ventes en ligne d'ici 2025.

L2LM : Les cinq DC se répartissent-ils les tâches ? Par exemple, les ventes en ligne et hors ligne ?

K. Van Donink : Non. Nos processus ont été développés afin que tous les canaux soient desservis par un même bâtiment. Il n'y a pas de répartition par canal, mais par produit. Chaque centre dessert donc l'ensemble du marché.

Nous livrons les très grosses commandes directement de l'usine au client final. Ou bien nous apportons un conteneur destiné à quatre ou cinq destinations à un 3PL qui organise la livraison finale. Environ 30 % des volumes ne transitent pas par l'ELC.

L2LM : Comment desservez-vous l'Europe ?

K. Van Donink : L'essentiel des expéditions passent par un réseau en étoile. Des semis partent tous les jours pour les différents pays. Un jour, il peut y en avoir dix par pays et le

lendemain une seule. Sur place, les expéditions sont intégrées au réseau national du distributeur ou du service colis. Vu notre taille, des semis complètes partent généralement d'ici et la distribution finale est assurée par des partenaires locaux. Il y en a beaucoup du fait de notre ampleur ; en outre, personne ne propose un maillage complet et fin de l'Europe. Les partenaires sont différents pour les livraisons en ligne et le réapprovisionnement des magasins : ce ne sont pas les mêmes compétences. Nous travaillons avec des acteurs internationaux, locaux et du dernier kilomètre. Nous gérons donc tout un écosystème de partenaires ayant des compétences différentes.

L2LM : La plus forte croissance concerne l'activité en ligne. Cela impacte-t-il les activités au sein de l'ELC ?

K. Van Donink : Absolument. Nous y travaillons depuis un certain temps et avons adapté

nos processus pour travailler en omnicanal. D'une part, c'était nécessaire afin de pouvoir réagir plus rapidement, étant donné la nature non linéaire des ventes en ligne qui varient énormément selon les promotions et les moments de la semaine. Les gens commandent beaucoup plus le week-end, par exemple. Mettre un ou deux articles dans une boîte plutôt que 30 demande aussi plus de travail, pour les déplacer, les charger, etc. Il faut donc plus de main-d'œuvre. Si ces ventes augmentent de façon exponentielle, il faut aussi beaucoup plus de personnel. Ces deux dernières années, 1.500 personnes supplémentaires nous ont rejoints.

L2LM : Pas simple dans cette région qui connaît une pénurie de personnel...

K. Van Donink : Jusqu'ici, ça va, mais ça devient effectivement plus difficile. Nike est un employeur réputé et les gens savent que le lieu de travail est agréable. Le pouvoir d'attraction est important. Cela ne nous empêche pas d'essayer de nouvelles choses pour pouvoir faire face à la croissance. En concertation avec les partenaires sociaux, nous lançons une expérience avec des allophones dont la langue sur le lieu de travail est l'anglais. Nous expérimentons aussi pour ceux qui veulent travailler quelques jours par semaine en activité complémentaire. Nous avons en outre mis en place des trajets en bus pour attirer les gens venant de plus loin et nous testons une application pour les jobs d'étudiants. S'ils sont déjà venus travailler en été et sont donc déjà formés, ils peuvent revenir quand cela leur convient. L'application leur permet de savoir quand nous avons besoin de renforts, par exemple pendant le Black Friday. Ils peuvent s'inscrire en appuyant simplement sur un bouton. Nous essayons donc plein de choses et quand ça fonctionne, nous l'appliquons à plus grande échelle.

L2LM : Dans quelle mesure l'automatisation vous soulage-t-elle ?

K. Van Donink : Nike ELC, c'est une forte équipe, mais nous intégrons aussi de la technologie. L'automatisation est déjà bien présente dans les entrepôts. Nous allons bientôt démarrer un projet pilote d'emballage automatisé. Mais nous n'automatisons que si

nous pouvons maintenir ou augmenter notre flexibilité.

Avec notre taille, les systèmes Goods-to-Person sont trop complexes. D'ailleurs, pour nous, il n'est pas important d'automatiser le picking, mais plutôt l'emballage, qui demande beaucoup plus de travail. Nous évitons au maximum de transporter de l'air dans un souci de durabilité mais aussi parce que les distances atteignent parfois 1.000 km. Or, aucun système n'est capable de gérer nos volumes assez rapidement. Mais je suis convaincu que la technologie suivra.

L2LM : Livrer rapidement est important dans l'e-commerce. Cela pourrait-il mener à un démantèlement progressif de l'EDC au profit de DC régionaux ?

K. Van Donink : Nous évoluons progressivement d'une organisation centrale à une organisation 'multi-nœuds', mais notre campus reste central. Nous avons déjà un petit DC régional en collaboration avec un 3PL à Madrid où nous amenons du stock pour la vente en ligne car le délai de livraison pour l'Espagne est de 4 jours. La prochaine étape sera le Royaume-Uni car le Brexit a apporté beaucoup de complexité.

Nous gérons le stock d'ici. Les processus analytiques nous permettent de prédire quels produits se vendront bien en Espagne. Nous les y amenons à l'avance.

Mais nous n'évoluons pas vers un modèle réellement décentralisé. Le pouvoir d'achat est énorme dans un rayon de 500 km autour de la Flandre, et il peut être satisfait en deux jours. Livrer en deux ou trois jours est suffisant. Même pour les jeunes acheteurs en ligne. Pour eux aussi, une livraison fiable et au bon moment est plus importante qu'une livraison rapide.

L2LM : Où en êtes-vous en matière de transport durable ?

K. Van Donink : Nike ELC utilise une énergie 100 % renouvelable. L'initiative Refurbished donne une seconde vie à nos produits. Tous les emballages sont exempts de plastique et nous travaillons également à réduire les emballages. Tout l'import passe par la voie d'eau. Nous utilisons aussi des carburants à faible teneur en carbone pour les livraisons au détail

« La Belgique a tout pour être performante dans l'e-commerce, mais il faut rendre la tâche beaucoup plus facile aux entreprises qui souhaitent s'implanter ici. »

de Belgique à Londres et pour les livraisons numériques à Paris, ce qui réduit les émissions de 80 %. La Turquie et la Grèce sont desservies par le rail. Nous utilisons le HVO sur 20 % du transport de ligne. Nous testons également un camion électrique aux Pays-Bas. Mais la technologie n'est pas encore assez mûre pour les longues distances. Dans le dernier kilomètre, la part des camionnettes de livraison électriques et des vélos-cargos est en augmentation.

L2LM : La Belgique est souvent présentée comme un pays 'trop difficile' pour l'e-commerce. A juste titre ?

K. Van Donink : Personne ne peut nier que la Belgique est bien située, comme les Pays-Bas, le Nord de la France ou la Ruhr. Nous avons du talent ici, c'est indéniable. Il est possible de travailler la nuit et le week-end. Nous le faisons depuis longtemps. C'est au niveau de la sécurité juridique que le bât blesse. Si une entreprise veut venir ici, elle est confrontée à de nombreuses interrogations, dont les réponses dépendent des accords au sein de chaque entreprise et de la coopération avec les partenaires sociaux. Beaucoup de choses sont possibles, mais si vous ne savez pas comment fonctionne le modèle de concertation, cela peut décourager. La complexité des règles en Flandre est la principale raison pour laquelle les investissements dans le commerce électronique sont moins nombreux. Aux Pays-Bas, ce cadre est beaucoup plus clair. En outre, de nombreuses administrations, comme les douanes, traversent une période difficile pour s'adapter au nouveau monde numérique. Les investissements ont été bien plus importants aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et ailleurs. Nous avons tout pour y arriver, mais nous devons faciliter la tâche des entreprises qui veulent s'installer ici.



Une PME peut aussi largement automatiser

Le fabricant brugeois de vêtements de travail professionnels Dassy décide en 2011 d'internaliser ses activités logistiques. L'entreprise commence par des opérations manuelles, mais l'an passé, elle met en service un entrepôt en hauteur automatique à la pointe de la technologie. Cela prouve que même une PME peut largement automatiser sa logistique. Cela a valu à Dassy le prix du 'Logistics Project of the Year 2022'.

Philippe Van Dooren

Dassy Europe a été fondé en 2007 en tant que spin-off d'un groupe textile belge fort de 45 ans d'expérience dans la production de vêtements de travail. L'entreprise s'est rapidement développée à partir de ce savoir-faire. En 2011, elle réalisait déjà un chiffre d'affaires de 24 millions et traitait 550 lignes de commande par jour. La logistique était alors externalisée, mais cette année-là, décision fut prise de l'internaliser afin de mieux maîtriser la croissance attendue. L'entreprise familiale dirigée par Amélie Derere n'a pas perdu au change : le chiffre d'affaires a plus que doublé en dix ans pour atteindre 50 millions, tandis que le nombre de lignes de commande a grimpé à 5.000/jour. « Aujourd'hui, Dassy Group gère 4 divisions depuis son siège de Bruges : Dassy Europe

distribue dans 20 pays d'Europe et sous sa propre marque des vêtements de travail professionnels pour différents secteurs ; Proteq est spécialisée dans les vêtements de protection ; Dress Confect produit en sous-traitance pour des tiers sans oublier une usine au Sri Lanka avec 1.800 employés », explique Stefaan Le Clair, CEO. 80 personnes travaillent à Bruges même, dont 20 dans l'entrepôt.

INTERNALISATION LOGISTIQUE

« Quand nous avons décidé de construire de nouveaux bureaux en 2011, nous avons décidé d'internaliser les opérations logistiques et d'ériger notre propre entrepôt. Nous avons alors pris langue avec la société de conseil en logistique Logflow d'Oostkamp, car nous

étions en terre inconnue, sans aucun savoir-faire logistique en interne », explique A. Derere.

La raison d'internaliser la logistique - jusqu'alors sous-traitée à un logisticien de la rive gauche d'Anvers - reposait sur la conviction que cela apporterait un avantage concurrentiel. Au début, l'idée était d'installer un entrepôt classique sur un site récemment acheté sur la Pathoekweg à Bruges avec de larges allées, une manutention de palettes avec des chariots à mât rétractable et le système ERP Navision utilisé à l'époque.

Eric Vandenbussche, CEO de Logflow, a d'emblée perçu que les ambitions de Dassy dépasseraient vite le plan initial. Il a dès lors développé un plan directeur qui tient davantage compte de la croissance attendue. Non seulement les plans du bâtiment ont été profondément modifiés avec une densité de stockage plus élevée par m², mais un système de gestion d'entrepôt (WMS) de qualité a également été choisi. L'entrepôt a été mis en service en 2013.



TROIS PHASES

En 2016 déjà, il était clair que ces installations ne suffiraient pas. Le nombre de lignes de commande était passé à 1.800 par jour, en partie grâce à un élargissement du porte-feuille. Une 2^e phase du plan directeur a été lancée, caractérisée par une semi-automatisation avec davantage de stations de picking plus efficaces et de nouveaux équipements tels que des flow racks (rayonnages dynamiques), un module de levage vertical, un 'sort to light' pour l'inbound et des conditionnements / expéditions automatisés.

Il s'agissait d'une phase intermédiaire, car à l'époque, la société attendait déjà avec impatience la construction d'un entrepôt automatique, pour lequel un terrain adjacent avait été acheté. Trois raisons principales ont poussé l'entreprise à opter pour l'automatisation : une utilisation plus optimale de chaque m², la pénurie sur le marché du travail et l'augmentation des volumes à traiter.

MOUVEMENT D'AUTOMATISATION

Ce mouvement d'automatisation s'est traduit par la mise en place de navettes ASRS, d'un coupe-boîte robotisé, d'une évacuation automatique des déchets et d'une automatisation accrue de l'emballage et de l'expédition.

« Le système de navette en combinaison avec un système de picking Goods-to-Person est le top du top pour une PME : les navettes veillent



Le système de navette combiné à un système de préparation de commandes Goods to Person, le 'top du top' pour une PME.

à mettre et prendre les cartons dans les rayonnages. Le système se compose de trois couloirs de 29 niveaux. Par emplacement, 3 plateaux, chacun avec une référence différente, peuvent être stockés en profondeur. Compte tenu d'un taux de remplissage de 92,5 %, Dassy peut stocker jusqu'à 50.000 cartons dans les 54.000 emplacements disponibles. Avec 45 navettes, la station de picking peut traiter environ 400 prélèvements par heure et par personne », explique Vandenbussche. Dans la phase 1, il s'agissait de 110 prélèvements par heure et par personne et 140 dans la phase 2.

« En soi, le système de navette apporte déjà de nombreux gains d'efficacité - à l'entrée, au niveau du stockage et à la sortie des biens - mais l'approvisionnement automatique des marchandises au poste de picking via le principe Goods-to-Person se traduit également par des performances plus élevées puisque l'opérateur n'a plus à se déplacer », ajoute-t-il.

Grâce au WMS, le système de navette collabore étroitement avec l'entrepôt manuel, qui sert aussi d'entrepôt pour vrac et se charge du picking de boîtes pleines. Une référence peut donc être envoyée directement dans le système de navette à l'arrivée, mais il est aussi possible d'effectuer un réapprovisionnement depuis le magasin manuel de palettes, via un lève-palettes.

PARÉ POUR UNE CROISSANCE FUTURE

« L'investissement dans ce projet nous offre aussi la possibilité de mettre en œuvre de futurs plans de croissance », déclare A. Derere. « Le site existant permet encore de doubler

Plusieurs partenaires

Plusieurs partenaires ont été impliqués dans la mise en œuvre du projet logistique de Dassy :

- TGW pour le système de navette ASRS, le convoyeur d'entrée et la station de picking
- Van Boxel pour le package WMS
- Scott Alvey pour le système de convoyeur
- Vanas pour les modules de levage vertical
- Fraxinus pour le lève-palettes
- Ranpak pour la scelleuse de boîtes avec coupage
- Codipack pour l'étiquetage automatique
- Stow pour les rayonnages
- Still et Crown pour le matériel roulant
- Uvotec pour les convoyeurs télescopiques

la capacité, éventuellement via un entrepôt en hauteur de 30 m pour palettes, contre 18 pour l'entrepôt automatisé actuel ». Il ne fait d'ailleurs aucun doute qu'une nouvelle croissance est en vue : Dassy a attiré en mars le fonds d'investissement Dovesco comme nouvel actionnaire en pour soutenir les plans de croissance.

EXEMPLE

Le jury du Logistics Project of the Year a surtout été impressionné par le fait qu'une PME assure sa croissance grâce à une automatisation poussée. A un niveau que seules les multinationales assument généralement. Compte tenu de la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur, Dassy est un exemple pour les autres entreprises. Avec ce prix, le jury a également voulu les inciter à automatiser.

DHL LIFE SCIENCES

Une logistique pharma efficace dans un nouveau hub durable

Le palmarès de DHL Life Sciences compte un titre de plus avec le Logistics Building of the Year grâce à son nouveau site pharmaceutique logistique de Lot, une réalisation de MG Real Estate.

Michiel Leen

A Lot, le géant pharmaceutique a mis en service un nouveau site de 28.000 m² capable de traiter 20 poids lourds en même temps. Ce bâtiment remplace les anciens campus DHL de Lot et de Beersel. Sur ce site, DHL prend en charge la logistique de pas moins de 45 clients du secteur Life Sciences.

« DHL prend en charge l'intégralité du processus logistique pour ses clients », déclare Wouter Koppen, account development manager Life Sciences chez DHL. « Notre client peut ainsi se concentrer sur son cœur de métier. Nous livrons les commandes aux médecins, pharmaciens, hôpitaux et grossistes dans les 24 h. Cette concentration sur les sciences du vivant et les soins de santé nous permet d'offrir au client une énorme expertise mais aussi des économies d'échelle. Par exemple, les commandes sont consolidées. Le client reçoit alors une seule boîte contenant plusieurs commandes. C'est aussi bénéfique pour l'environnement. »

L'AUTOMATISATION COMME ATOUT

Le nouveau site se distingue par son haut degré d'automatisation. « Le processus de

préparation des commandes en particulier a été automatisé », explique Bernard Eerdeken, opérations manager. « La marchandise vient désormais à l'opérateur, dans le passé c'était l'inverse. Le processus est ainsi facilité, plus efficace, mais aussi moins contraignant. Le temps gagné peut être utilisé par le collaborateur pour exploiter au maximum son expertise. Le processus a été accueilli avec enthousiasme par le personnel. »

Wouter Koppen ajoute : « Nous simplifions la chaîne d'approvisionnement chez le client. Nous proposons différentes zones de température, mais aussi un stockage sécurisé, ou encore des solutions pour les narcotiques ou le stockage de produits dangereux. » DHL propose également l'option 'order to cash', qui permet d'exécuter les commandes des pharmaciens auprès des fournisseurs pharmaceutiques, mais également de régler le paiement et la facturation.

La traçabilité et la précision ont aussi considérablement augmenté avec l'automatisation.

Le nouveau site s'inscrit dans la stratégie de développement durable de DHL : une logistique sans émissions en 2050.

L'aménagement du nouveau site de Lot permet un stockage compact et est conçu pour 'grandir' facilement avec les volumes des clients.

DURABILITÉ

L'utilisation de matériaux et de techniques durables confère au bâtiment une classification BREEAM Very Good. Le bâtiment dispose de panneaux solaires, d'un éclairage LED intelligent et de pompes à chaleur. Selon le promoteur MG Real Estate, il est neutre en CO₂. Il y a de la verdure et même une ruche. Le site s'inscrit donc dans la stratégie de développement durable de DHL, qui vise à assurer une logistique totalement sans émissions d'ici 2050.

Le nouveau site de DHL remplace les anciens hubs de Beersel et Lot.





Des visages heureux dans l'équipe Manuport lors de la remise des Transport & Logistics Awards 2022.

MANUPOINT LOGISTICS

L'approche anversoise, ça marche !

Chez Manuport Logistics, l'humain est au centre de tout. Cette approche a valu à l'opiniâtre acteur logistique anversoise le titre de Transport & Logistics Employer of the Year'.

Michiel Leen

Ce n'est pas un hasard si 'Be Different' est le slogan de Manuport Logistics (MPL). « Nous abordons les choses différemment de la plupart de nos collègues », déclare le CEO Guy Pasmans. « Il règne ici une atmosphère ouverte, nous parlons à tout le monde : aux clients, aux fournisseurs et aux collaborateurs. C'est une culture 'no-nonsense'. »

Manuport Logistics est une entreprise de transport polyvalente qui achemine tous les types de marchandises par voie maritime, routière, fluviale, ferroviaire, aérienne ou via une combinaison de différents modes. Le groupe compte 23 agences réparties dans une quinzaine de pays. La société gère un volume de fret d'environ 300.000 TEU (conteneurs standard) par an. L'entreprise s'efforce de propager la même philosophie dans toutes ses filiales. Elle emploie 270 personnes dans le port d'Anvers.

IMPLICATION

L'humain est au centre des préoccupations de MPL. Melissa Colman, HR Business Partner, explique la stratégie : « Les gens sont notre plus grand atout. Il y a bien sûr un cadre, mais à l'intérieur il y a beaucoup de liberté de mouvement. Nous sommes fortement attachés à une approche personnelle et accessible. Il existe de

nombreuses options en termes de formations, d'opportunités de carrière et de croissance. Chaque collaborateur s'approprie son projet, ce qui l'implique très fortement dans le travail. Ici, vous avez le meilleur des deux mondes : l'accessibilité et la flexibilité d'une PME, mais dans le contexte d'une entreprise internationale en pleine croissance. »

Le MPL Lounge en est un excellent exemple. Il s'agit d'un lieu de rencontre et de réunion joliment décoré avec un bar et même une terrasse sur le toit avec vue sur le port d'Anvers. MPL est également très présent en tant que sponsor pour certains événements, notamment lors des grands apéritifs 'Flying Pig' de la ville d'Anvers.

AMBASSADEURS

L'entreprise n'a jamais embauché autant de nouvelles recrues qu'en 2021. Une belle performance quand on sait que dans le secteur logistique, on se bat féroce depuis des années pour retenir les rares talents disponibles. Quarante pour cent des nouveaux arrivants sont recrutés dans son propre réseau. Autrement dit, ils se retrouvent chez MPL parce que les collaborateurs de la société transmettent aux candidats leur propre enthousiasme vis-à-vis de leur employeur. Preuve que

les collaborateurs sont les ambassadeurs les plus importants. Cette démarche 'anversoise' n'est pas passée inaperçue auprès du jury du prix 'Employer of the Year'.

« ZERO BULLSHIT »

« Surpris mais fier », réagit Guy Pasmans lors de la remise des Transport & Logistics Awards. « Cela fait 20 ans que nous travaillons différemment des autres, et cette approche porte aujourd'hui ses fruits. Nous employons 630 personnes et l'an passé nous en avons embauché 85. Nous sommes présents dans une quinzaine de pays et continuons à nous développer. »

Pasmans résume ainsi la recette secrète : « Soyez vous-même et ne vendez pas de la m... Les slogans sur les murs de nos bureaux à Anvers véhiculent également ces valeurs. »

40 % des nouveaux arrivants ont été recrutés dans le réseau des propres collaborateurs de la société.

LES VÉLOS CARGO EN GUISE D'ALTERNATIVE ÉCOLOGIQUE



En ces temps sensibles au CO₂, les vélos cargo constituent une alternative utile.

Dépasser la phase expérimentale

Personne ne doute des avantages des vélos cargo. Par ces temps sensibles au CO₂, leur valeur ajoutée est incontestable, bien qu'à une échelle relativement modeste. La question clé reste de savoir quelle place ces vélos prendront à terme dans la chaîne logistique. En effet, ils ne peuvent pas tout faire et la réglementation n'est pas encore finalisée.

Michael Vandamme

Il n'a peut-être pas encore trouvé sa place dans le Larousse ou le Van Dale, mais le terme 'cargobike' ne nécessite pas une longue description. En résumé : un vélo (électrique) des-

tiné au transport d'une charge d'une certaine taille. On pourrait le définir en théorie (poids, dimensions, ...), mais il suffit d'en voir passer un pour voir de quoi on parle. En période de réduction de CO₂, ils suscitent d'emblée la sympathie. Placez-le à côté d'une camionnette classique et son grand avantage écologique saute aux yeux.

Une camionnette émet 0,402 kg de CO₂ par kilomètre parcouru, selon les chiffres que Ziegler a présentés lors du lancement d'un projet pilote avec des vélos cargo. Un poids lourd rejette, quant à lui, 1,10 kg. Avec un vélo, ces émissions sont réduites à zéro. Un argument qui n'est pas sans importance quand on sait qu'en 2019, le secteur des

transports représentait encore 22,3 % de toutes les émissions de CO₂ (en 1990, cette part était de 14,4 %), dont 98,3 % étaient imputables au transport routier. Mais il y a aussi une valeur ajoutée pratique importante, comme le souligne Ziegler. En deux heures, 25 arrêts peuvent être effectués. Une camionnette aurait besoin de huit heures pour cela. Des avantages indéniables donc.

ASPECTS TECHNIQUES

La thématique des vélos cargo est liée à deux autres thèmes : l'urbanité et les projets pilotes. Début juin, ces véhicules faisaient encore l'objet d'un débat au sein de la Commission Mobilité du Parlement flamand. Créer les



Les vélos cargo sont principalement utilisés en milieu urbain.

conditions d'une expérimentation signifie également un écart (temporaire) par rapport au code de la route. « Le code de la route prévoit en effet une largeur maximale d'un mètre pour les vélos », explique Lode Verkinderen, directeur de Transport en Logistiek Vlaanderen. « Mais pour charger une europalette, il faut 1,20 mètre. Cette exception constitue donc une exigence pour une utilisation efficace de ces vélos cargo. Ils fonctionnent déjà en Wallonie et à Bruxelles dans le cadre de projets pilotes. » Cependant, cet aspect technique ne semble pas être la principale pierre d'achoppement, le consensus (politique) à ce sujet semble clair.

« Les projets pilotes actuels ne sont pas menés à grande échelle », poursuit L. Verkinderen. « Mais ils nous permettent de réaliser un certain nombre d'analyses, notamment sur le plan technique. Outre la largeur, d'autres éléments jouent également un rôle. Ces véhicules doivent satisfaire à toutes les exigences en matière de puissance de freinage. Même sous la pluie et même après plusieurs années d'utilisation. En tant que tel, je ne suis pas opposé à de telles expériences, que ce soit clair. Mais il ne faut pas prendre ces exigences à la légère. Ce ne sont pas des détails. »

DONNÉE CONCURRENTIELLE

« Certains vélos affichent une charge utile importante, ce qui soulève des questions sur la concurrence loyale », prévient L. Verkinderen. « Dans notre pays, vous avez besoin d'une licence pour le transport de marchandises par route à partir de 500 kg. Il va sans dire que lorsque les bicyclettes relèvent également de ce champ d'application, elles sont soumises aux mêmes exigences. Pratiques égales, lois égales. C'est aussi simple que cela. Et sans pointer du doigt qui que ce soit, on peut aussi s'interroger sur le statut de certains coursiers. Ils sont souvent dans une position économique fragile, pour ne pas dire qu'ils sont souvent maltraités. La pression sur les prix est forte dans ce secteur. Souvent, ces personnes paient les pots cassés. Nous voulons plus de transparence : soit vous êtes indépendant, soit vous êtes salarié. Dans ce dernier cas, les règles de notre commission paritaire doivent être respectées. »

OBSERVATIONS SUR LA FAISABILITÉ

« Les vélos cargo conviennent parfaitement à certaines livraisons », déclare L. Verkinderen. « Lorsque la vitesse joue un rôle, c'est l'alternative par excellence. Je mets en garde tou-

tefois contre une certaine conception qui a récemment gagné beaucoup de terrain. De nombreuses autorités locales sont convaincues que tous les transports locaux peuvent être remplacés par un vélo cargo. Ce n'est pas le cas. C'est juste une question de volumes. Dans le commerce de détail, par exemple, il est courant qu'un magasin soit approvisionné jusqu'à deux fois par jour par un camion presque entièrement rempli. Ce sont des flux de marchandises classiques qui fonctionnent assez bien. Seule une petite partie de ces poids lourds ou camionnettes roulent à vide. Ce même travail pourrait-il être effectué par des vélos cargo ? L'équivalent de douze palettes signifie l'utilisation de douze vélos, ce qui n'est pas une mince affaire. Il existe également des restrictions de poids. Je ne vois pas un mètre

« Tous les transports locaux ne peuvent pas être remplacés par un vélo cargo. »

« Les Cargobikes représentent une alternative adaptée aux besoins logistiques du moment. »

cube de béton être livré directement à destination via un vélo cargo. »

Il y a un autre inconvénient qui est rarement mentionné. « Injustement », souligne L. Verkinderen. « Lorsque l'on considère l'ensemble de la chaîne logistique, il y a un élément chronophage inhérent à l'utilisation des vélos cargos : un coût de transbordement supplémentaire en périphérie de la ville. Là où une camionnette apporte le chargement à destination, il est nécessaire ici de le transborder sur un vélo cargo. Cela prend du temps et a un coût, avec des répercussions sur la situation économique globale et la demande de rentabilité. »



EN PRATIQUE : URBIKE

« Les cargobikes sont des produits adaptés aux besoins logistiques du moment », explique Philippe Lovens. Il dirige la coopérative urbike, un projet subventionné par la Région bruxelloise et créé en collaboration avec Smart, la VUB, l'USL-B et Febecop. Il compte désormais des entreprises telles que bpost, CSD, Delhaize et Multipharma parmi sa clientèle. « Les plans de mobilité actuels prévoient que de plus en plus d'endroits dans nos villes ne soient plus accessibles aux camionnettes. Cela nécessite une connaissance de la micro-logistique que nos clients n'ont souvent pas. » P. Lovens comprend les observations de certaines personnes. « Il est frappant de voir de plus en plus d'équipements de l'industrie automobile dans notre secteur. Cependant, nous avons tracé une limite : nous travaillons avec une remorque sans motorisation. Autrement dit : un vélo reste un vélo (rires). Nous pouvons transporter jusqu'à 250 kg, et c'est une limite maximale que nous continuerons d'appliquer. Il est essentiel que nous puissions continuer à utiliser les pistes cyclables. C'est précisément là que réside la valeur ajoutée des vélos cargo.

Si vous devez vous déplacer dans la circulation, vous perdez une bonne partie de vos avantages. »

« Travailler avec des vélos cargo n'est pas qu'une passade, c'est un investissement durable »,

Que retenir de tout ceci ?

- Les vélos cargo sont actuellement sous un jour positif. Rapides, efficaces et sans émission de CO₂.
- Ne s'emballe-t-on pas ? Pour des missions spécifiques, la valeur ajoutée est indéniable. Mais ne pense-t-on pas trop facilement que ces vélos constituent une alternative à part entière à la livraison classique ?
- Les différentes expériences donnent envie de plus. Cependant, un certain nombre de points doivent encore être clarifiés, techniquement et juridiquement. Ce n'est qu'alors que les vélos cargo pourront atteindre leur pleine maturité.

selon P. Lovens. « Soyons concrets : il faut tenir compte du prix du vélo, soit environ 6.000 euros. La remorque coûte 2.000 euros. Mais le rôle le plus crucial est joué par les coursiers. Notre programme de formation dure trois mois. Et parce que nous voulons pouvoir proposer de la qualité sur le long terme, il est important de maintenir une rotation des collaborateurs - coursiers en tête - aussi bas que possible. L'une des façons d'y arriver, inhérente à notre structure, est d'offrir à chaque salarié la possibilité de devenir actionnaire de notre coopérative. »

« Les vélos cargo sont une alternative utile pour de nombreuses missions, mais il ne faut jamais perdre de vue les règles d'une concurrence loyale. »

ZUIDNATIE FÊTE SES 150 ANS

‘Le tout Anvers’ célèbre l’anniversaire du spécialiste du ‘breakbulk’

‘150+2’, tel est le thème d’anniversaire de Zuidnatie célébré dans le port d’Anvers. Le logisticien anversois a fêté l’événement certes avec deux ans de retard mais avec les félicitations du CEO du port d’Anvers, Jacques Vandermeiren.

Michiel Leen

Zuidnatie, spécialiste anversois du breakbulk, a célébré son anniversaire le 21 juin dernier au sein de son terminal. L’aspect ‘en grande pompe’ a été réduit au minimum, mais a permis de mettre davantage à l’honneur l’histoire de l’entreprise. Des documents issus de ses propres archives ont montré comment l’entreprise est passée d’une ‘natie’ classique (société portuaire à actionnariat familial) à un acteur moderne et multimodal dans le domaine du breakbulk, du vrac, du transport et de la logistique.

Le CEO Paul Feys prend la tête de la ‘natie’ en 1983. A cette époque, il reste encore une vingtaine d’actionnaires familiaux. En 2016, Feys reprend toutes les parts restantes. Sa fille Stéphanie, entrée comme human resources manager en 2010, devient ensuite general manager.

L’entreprise est en croissance constante. En 2021, Zuidnatie a traité 2,2 millions de marchandises générales, 50.000 tonnes de vrac sec et 500.000 TEU dans les trois terminaux de la rive droite d’Anvers. L’entreprise emploie environ 300 personnes.

LE CEO DU PORT EN VISITE

L’invité de marque fut Jacques Vandermeiren, CEO du port unifié d’Anvers-Zeebrugge. « Zuidnatie est une valeur sûre, un bastion du port depuis de nombreuses décennies.

Depuis le Maison portuaire, je vois l’entreprise tous les jours à l’œuvre. Nous avons accompli beaucoup de choses ensemble et j’ai de bons souvenirs de ces collaborations. Par exemple, pendant les journées portuaires flamandes, nous avons reçu le ministre de la mobilité de l’époque, Weyts, et lui avons demandé de charger une péniche avec une grue portuaire. Nous sommes aussi partis ensemble en mission à Saint-Pétersbourg. »

La couleur verte du logo Zuidnatie a évolué historiquement - les ‘naties’ avaient chacune leur propre couleur - mais en 2022, l’entreprise attache une grande importance à la durabilité. L’empreinte CO₂ est réduite autant que possible grâce à des investissements verts dans des panneaux solaires sur les toits des entrepôts, des véhicules hybrides, des grues électriques et des investissements dans une flotte de navigation intérieure. L’an passé, l’entreprise a été ravie de recevoir la visite du ministre de la mobilité Gilkinet.

DÉFIS

Le CEO Paul Feys revient avec satisfaction sur près de 40 ans de présence chez Zuidnatie. « Beaucoup de choses ont changé en quarante ans. L’impact de l’informatique seule

est énorme. Il y a quelques défis majeurs à relever : les volumes ont quasiment doublé en peu de temps dans le breakbulk, l’espace se fait très rare et les marchandises ont du mal à quitter le port. Il y a aussi une pénurie de main-d’œuvre. »

Feys père et fille sont réalistes quant aux défis auxquels l’entreprise est confrontée aujourd’hui : la pénurie de personnel qualifié et le manque aigu de capacité dans le port d’Anvers. En même temps, il semble que la famille Feys, et avec elle la large ‘famille’ des collaborateurs, trouve quand même des réponses à ces défis. Stéphanie Feys regarde résolument vers l’avenir : « Nous allons continuer à investir dans l’automatisation et la digitalisation. La durabilité et la sécurité sont d’une importance primordiale. Le vert est la couleur de l’entreprise, d’où les investissements dans la navigation intérieure, les chariots élévateurs hybrides et les grues. »

Zuidnatie avance, malgré des défis tels que le manque d’espace et de personnel.



350 invités ont assisté à la fête d’anniversaire.

OLIVIER HIA (DPWLCT)

“L’extension du Trilogiport était inévitable”

Le terminal à conteneurs du Trilogiport tourne à plein régime, et les perspectives futures du transfert modal rendaient nécessaire une extension du mur de quai et de la dalle elle-même. Reste à financer les nouveaux équipements de manutention...

Claude Yvens

À Liège, l’association DP World / Novandi voit avec plaisir ses terminaux à conteneurs progresser d’année en année. “Au début du Covid, nous avons assisté à une forte hausse des volumes à l’export avec des trafics de grumes”, explique Olivier Hia, General Manager de DP World Liege Container Terminal.

RETROUVER DES FLUX À L’EXPORT

“Jusqu’à la fin de l’année 2021, nous avons donc surtout cherché des trafics à l’import. Depuis le début de cette année, les trafics de grumes ont cependant fortement décliné, tout comme le transport de lait en poudre vers la Chine. Par contre, nous avons de gros trafics à l’import pour le secteur de la grande distribution en général et pour les nouveaux entrepôts de Jost en particulier. Nous prospectons donc davantage dans la Ruhr pour rééquilibrer les trafics à l’export et éviter de devoir transporter des caisses vides. En Wallonie, nous

sommes surpris de constater que beaucoup de chargeurs ne nous connaissaient pas ou pensaient que leurs trafics n’étaient pas suffisants pour nous intéresser. Or, c’est justement le contraire puisque notre métier est de mutualiser les flux.” Les premiers fruits de cette approche commerciale plus agressive portent leurs fruits, puisque Olivier Hia estime les chiffres de juin excellents.

Cinq minutes passées dans les bureaux de DPWLCT suffisent cependant pour comprendre que les 3,5 hectares actuels ne suffisent plus pour assurer le transit et le stockage des conteneurs. “Nous sommes presque saturés. Nous travaillons toujours de manière sécurisée, mais une extension nous permettra de travailler de manière beaucoup plus efficace, notamment en améliorant l’arrivée des camions sur le site et en créant des routes beaucoup plus claires pour les chauffeurs.”

Depuis le 16 mars, les travaux de terrassement sont donc en cours pour gagner 5 hectares de dalle et pour allonger le mur de quai. Cet investissement est porté par le Port Autonome de Liège et vient de recevoir une nouvelle tranche de subsides de la part de la Wallonie. “De notre côté, nous voulons acquérir une grue-portique qui nous permettra de travailler

beaucoup plus efficacement avec les barges qui emportent quatre conteneurs de haut, mas entre les offres de prix reçues l’an dernier et les prix annoncés cette année, il y a parfois une augmentation de 25 %. Nous envisageons donc toutes les pistes, y compris l’acquisition de matériel d’occasion entièrement reconditionné.”

La Wallonie rehausse aussi ses ponts

Au-delà des deux tranches de subsides accordés pour l’extension du Trilogiport (3,7 millions en 2021 et 5,53 millions en 2022), la Wallonie va lancer de grands travaux pour rehausser quatre ponts sur le Canal Albert. “De quoi permettre la circulation de convois avec trois conteneurs de haut, voire quatre quand le poids est suffisant”, se réjouit Olivier Hia, qui craignait surtout, si ces travaux n’étaient pas réalisés, une trop grande concurrence avec les terminaux de Genk, puisque la Flandre a, elle, rehaussé tous ses ponts à partir d’Anvers sur le Canal Albert.

Le terminal du Trilogiport verra sa surface passer de 3,5 à 8 hectares.



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

**NOUVEAU
LIEU**

13-14-15

SEPT 2022

Flanders Expo Gand



by EASYFAIRS

CATALOGUE DU SALON



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

ANVERS

17-18-19

OCTOBRE 2023

Antwerp Expo

GAND

17-18-19

SEPTEMBRE 2024

Flanders Expo

**SAVE THE
DATE**

by EASYFAIRS

[TRANSPORT-LOGISTICS.BE](https://transport-logistics.be)

[TRANSPORT-LOGISTICS-GENT.BE](https://transport-logistics-gent.be)





TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

NOUVEAU
LIEU

13-14-15

SEPT 2022

Flanders Expo Gand



Chère visiteuse, cher visiteur,

Nous avons de très bonnes nouvelles! Désormais, vous êtes le/la bienvenu(e) chaque année à Transport & Logistics. Cette année, cependant, nous levons l'ancre et délaissions Anvers pour nous rencontrer à Flanders Expo à Gand. Pourquoi Gand? La connexion avec l'industrie alimentaire, fortement représentée autour de la ville, et la présence du North Sea Port font de Gand un carrefour logistique solide. Nous mettons également l'accent sur le marché de l'immobilier logistique en plein essor avec Logistic & Industrial Buildings.

Un nouveau lieu avec un programme du tonnerre! Le mardi 13 septembre, nous vous souhaiterons chaleureusement la bienvenue lors de l'inauguration officielle avec le Business@Breakfast organisé par KMOinsider. Elle sera suivie du grand débat portuaire avec Daan Schalck (CEO du North Sea Port), Tom Hautekiet (CCO du Port d'Anvers-Bruges) et Anthony Baert (Vice-président du Port de Bruxelles).

Supply Chain Masters organisera plusieurs conférences sur des thèmes passionnants tels que l'innovation, l'entreposage et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Le North Sea Port vous emmènera le long de ses différents points névralgiques sur les routes logistiques, tandis qu'Acerta

vous dévoilera tout sur les opportunités vous permettant de renforcer votre politique RH. La conférence 'Transport plus calme, plus sûr et plus économe grâce au coaching en conduite économique' ne manquera elle non plus pas d'intérêt.

En plus du programme du séminaire, nous vous proposerons une expérience totale : le Start-up Village (by The Beacon), notre Partner Village, la zone We Are Champions, la plateforme innovante Log!Ville et de nombreuses démonstrations.

Mardi soir aura lieu la cérémonie de remise des prix et le gala des Trends Gazelles 2022, organisés par Transportmedia. Mercredi soir, nous lèverons notre verre à cette nouvelle initiative lancée en collaboration avec Empack, notre salon de l'emballage, qui se tient au même moment à Flanders Expo.

Êtes-vous prêt(e) pour un nouveau défi professionnel? Rendez-vous le jeudi 15 septembre au Job Day organisé par TL Hub.

Nous sommes impatients de vous rencontrer à Gand!

Nadine Francus
Group Event Manager



GAZELLES
**TRANSPORT
&
LOGISTICS**
GAZELLEN
2022

HIGHLEVEL NETWORKING EVENT + CHEF ÉTOILÉ + MUSIQUE

MARDI 13 SEPTEMBRE DÈS 18H30

En réservant des places ou des tables pour les **Gazelles Transport & Logistics 2022**, vous ferez profiter vos collaborateurs, vos clients et vos prospects d'un événement exclusif.

En plus de la **remise des prix**, nous vous proposerons un **Business Summit**, un **repas gastronomique**, composé par un **chef étoilé**, une **animation musicale**, et un **after-drink** qui vous permettra de goûter à nouveau aux joies du **réseautage** !

EN UN MOT, VOUS COMBINEZ PLAISIR
DES SENS ET SENS DES AFFAIRES !

- Où ? Flanders Expo (dans le cadre du salon Transport & Logistics Gand)
- Prix par personne : 275 EUR
- Prix pour une table (8 personnes) : 1.925 EUR (1 place gratuite).
- Si vous réservez une table complète, celle-ci sera personnalisée avec le logo de votre entreprise.

**INFO & RÉSERVATION : ENVOYEZ UN E-MAIL À
KRISTIAAN.GOSSENS@TRANSPORTMEDIA.BE**



AN INITIATIVE BY



SPONSORED BY



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

NOUVEAU
LIEU

13-14-15
SEPT 2022
Flanders Expo Gand



PROGRAMME

Mardi 13/09

08:30 - 09:45

Ouverture officielle du salon lors du Business@breakfast par Mathias De Clercq (Bourgmestre de la Ville de Gand), Sofie Bracke (Echevine en charge du Port) et Kenneth Verheyden (CEO d'Easyfairs).

KMOinsider - Sky Lounge

09:45 - 11:00

Grand débat portuaire avec Daan Schalck (CEO North Sea Port), Tom Hautekiet (CCO Port of Antwerp-Bruges) et Anthony Baert (vice-président de Port Brussels).

KMOinsider - Sky Lounge

13:00 - 14:00

Digital Standards - The Key to a better shipping experience

Supply Chain Masters - Sky Lounge

14:00 - 15:30

imec.istart sessions: Start-ups on what's next in Supply Chain & Logistics

Supply Chain Masters - Sky Lounge

16:00 - 17:00

Aide médicale en mer

Mercy Ships - Sky Lounge

18:30 - 20:00

Remise de l'Award Trends Transport & Logistics Gazelles

Transportmedia & Trends Top - Flex L

20:00

Dîner de gala préparé par un chef étoilé

Transportmedia - Flex XL

Mercredi 14/09

10:00 - 11:00

Manque d'espace, manque de personnel, donc pas de croissance? Vous connaissez Fabriek Logistiek?

Supply Chain Masters - Sky Lounge

11:00 - 12:00

Mon collègue-robot fait le gros du travail! "introduction à l'automatisation d'entrepôt"

Supply Chain Masters - Sky Lounge

13:30 - 15:15

Discovery avec Daan

North Sea Port - Sky Lounge

13:00 - 14:00

Digitalisation et durabilité dans la construction

Arcade - Knowledge Center Hall 5

14:00 - 15:00

Tech in Logistics & Real Estate

Dramco Research Group KU Leuven - Knowledge Center Hall 5

17:30

Drink de Transport & Logistics en partenariat avec Empack

Network Bar

Jeudi 15/09

11:00 - 12:00

Des transports plus maîtrisés, plus sûrs et plus économiques par un coaching en écoconduite

Atrium Opleidingen - Sky Lounge

10:00 - 13:00

Job Day

TL Hub - Hall 1

13:00 - 14:00

Tendances et opportunités pour une politique des RH forte dans le secteur du transport et de la logistique

Acerta - Sky Lounge

Date et heure à déterminer

La logistique dans le secteur humanitaire

Médecins Sans Frontières - Sky Lounge



Retrouvez le programme complet
via transport-logistics-gent.be



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

| | | | | | |
|---|--------|-----------------------------------|--------|----------------------------------|--------|
| 5G Multidmodal | 1322 | Gamma Wopla SA | 1315 | Ricoh Belgium | 1619 |
| A-Safe nv | 1225 | Gas.be | 1.618b | Rombit | 1125e |
| Acerta | 1610 | Generix Group Benelux | 1425 | Sagro | 1322 |
| ACONSTRUCT | 1624 | Gentse Heftrucks nv | 1112 | SALTO Systems | 1118b |
| Aldi | 1400g | Geotracer | 1522 | Scania | 1400f |
| All-Connects | 1125b | Goossaert | 1218 | SD Worx | 1118c |
| AllesCloud | 1118a | H. Essers & Zonen Int. Transport | 1617 | SSI SCHÄFER | 1616 |
| Altez N.V. | 1119 | Hamann International Logistics | 1318 | Stadsbader | 1410 |
| ANSUL Solutions BV | 1426 | Hefx | 5213 | Still nv | 5116 |
| Arcade Logistiek en Industrie | 1622 | Hengelhoef Concrete Joints | 5100 | stow Group | 1122 |
| Artsen Zonder Grenzen | 5107 | Heylen Warehouses | 1322 | Stream Software N.V. | 1211 |
| ASK Romein | 1419 | Hikvision Europe B.V. | 1116 | Stukwerkers-Havenbedrijf | 1322 |
| ASSA ABLOY Entrance Systems Belux | 1316 | Hilaire Van Der Haeghe - | | Suivo Nv | 5207 |
| Atrium Opleidingen | 1227 | HH Industry | 1126 | Supply Chain Masters | 1.618d |
| Auxivo | 5209 | Hödlmayr | 1400l | T-Mining | 1125d |
| B_Robots | 1125c | Hoisting Equipment nv | 5102 | Tailormade Logistics | 1319 |
| B-CLOSE | 1326 | Human Workspace B.V. | 1110 | Tailormade Logistics | 1322 |
| Battery Supplies | 1219 | In Concrete | 1321 | Takenaka Europe | 1527 |
| Bollere | 1400c | Joris Van Dijk | 1112 | TEE Group | 1400b |
| Boplan | 1320 | Jost | 1400k | Tespack | 1416 |
| Botique | 5219 | Jost sa | 1521 | The Beacon | 1125 |
| BRG TRANSEUROPE | 5109 | Kärcher Belux Nv | 1325 | Thermoduct | 5205 |
| Bridgestone | 1216b | KMO-VASTGOED | 5104 | TL Hub | 1400a |
| Bridgestone Mobility Solutions - Webfleet | 1216a | KMOinsider | 1118 | TLV | 1301 |
| Brother International Belgium | 1524 | Konica Minolta | 5113 | Topa Packaging | 1124 |
| C&W Logistics | 1224 | KU Leuven | 1618f | TracingInMotion | 1414 |
| Capture Tech Belgium Bv | 1513 | Lineas N.V. | 1322 | Transferium bv | 1322 |
| CBRE SA/NV | 1519 | Logiflexx Conveyor Solutions B.v. | 1621 | Transportmedia | 1400 |
| CEVA Logistics | 1517 | M.S.I.E. | 1509 | Transport Mervielde | 1422 |
| Cinvio | 1125a | Mammoet Belgium nv | 1322 | Transportes Torres & Oliveira | 5208 |
| Colruyt | 1400d | Matthys Construct | 5206 | TRANSUNIVERSE FORWARDING nv | 1226 |
| Danser Container Line BV | 1322 | Mercy Ships | 1121 | Trends Top | 1123 |
| Dashdoc | 1614 | Mervielde | 1400h | Trimble Transport & Logistics nv | 1215 |
| De Nestor | 5105 | MG Real Estate | 1413 | U.P.T.R. | 1.618e |
| De Vlaamse Waterweg nv | 1424 | Montea | 5108 | Uretek Benelux | 1528 |
| De Vreese Logistic | 1314 | Multitube Engineering | 1217 | Valcke Prefab Beton N.V. | 1317 |
| DEKRA Belgium | 1520 | Nefab Packaging Belgium | 1612 | valueXstream | 1515 |
| Delhaize | 1400i | Normec Foodcare | 1611 | Van Berlo bedrijfspvloeren bv | 1421 |
| DFDS Seaways N.V. | 1322 | North Sea Port | 1322 | Van Damme nv | 1516 |
| Distri-Log | 1322 | OTM | 1626 | Van Looy Group | 1525 |
| Ecobat Battery | 1428 | Palletcentrale Groep BV | 1228 | VDAB | 5241 |
| Electric Drive bvba | 1200 | Peripass | 1625 | Velgio | 1412 |
| ErgoPack Deutschland GmbH | 1526 | Peterkoks, SIA | 5214 | Veolia | 1400j |
| Esquenet MST | 1512 | PICS Belgium | 1.618a | Visual Safety | 1609 |
| Essensium | 1518 | Polypal Belgium NV | 1627 | Vlaeynatie BV | 1322 |
| Eutraco | 1309 | Promotion Council NSP | 1322 | Vulsteke Bedrijfsgebouwen | 1323 |
| Eutronix | 1418 | Qargo Tech | 1420 | WDP - Warehouses with Brains | 1214 |
| Expresso Belgium | 1222 | QleanAir Scandinavia AB Belgium | 1427 | Willy Naessens Industriebouw | 1313 |
| Febetra | 1.618c | Raes Logistics | 1400e | Winlock Systems | 1213 |
| Federale Overheidsdienst Financiën | 1510 | Randstad Transport & Logistics | 1623 | Xwift | 1615 |
| | | RAVAS Mobile Weighing | 1511 | Zetes | 1300 |
| | | Rentokil Pest Control Belux | 5212 | | |



LogiVille Innovation Platform

Partner Village

Start-up Village by The Beacon

DRONES

KMOinsider

CONFERENCE SKY LOUNGE MEET

hall 1

Entrance/Exit all visitors

WE ARE CHAMPIONS

Catering

Network Bar

MAINSTREET TRANSPORT & LOGISTICS

Entrance Transport & Logistics

Entrance Logistic & Industrial Build

Job Day by TL Hub

Transportmedia Live Studio

SKY LOUNGE EAT CATERING

North Sea Port Pavillion

LOGISTIC & INDUSTRIAL BUILD

Knowledge Center

Demozone

hall 5

BATTERIES AQ-LITH® LITHIUM



- Customisation et séries
- Matériel de manutention
- Également pour les AGV et l'automatisation
- Propre, européen BMS
- Orienté vers les solutions
- ...

Nijverheidslaan +50/56, B-8540 Deerlijk
+32 (0) 56 61 79 77
www.batterysupplies.be

BATTERY SUPPLIES



StepBumper

Le StepBumper prévient les blessures et les dommages dans les zones de charge des chariots élévateurs, les zones de stockage des marchandises et les allées piétonnes.

DÉCOUVRIR STEPBUMPER



Testé suivant une référence mondiale pour les barrières de sécurité

bsi. PAS 13

Code de Bonnes Pratiques dans l'usage de barrières de sécurité dans l'industrie

Un moyen de transport de marchandises sûr, écologique et en flux tendu?

Avec De Vlaamse Waterweg nv, vous êtes sur la bonne voie!

Conteneurs, palettes, vrac ou marchandises diverses: la navigation intérieure a une solution pour chaque chaîne logistique. Avec plus de 1 000 km de voies navigables en Flandre, les possibilités ne manquent pas. D'autant plus que 80 % des entreprises flamandes sont situées à moins de 10 km d'une voie navigable. Vous envisagez de faire appel à la navigation intérieure? De Vlaamse Waterweg nv vous guide sur la bonne voie!

Vous trouverez plus d'informations sur vlaamsewaterweg.be/economie-logistiek.



- ✓ Navigation 24 heures sur 24
- ✓ Offre de zones d'activité le long des voies d'eau

- ✓ Pour tous les types de chargement
- ✓ Transports réguliers ou ponctuels



De Vlaamse Waterweg



5G MULTIMODAL

1322

Noordlaan 12
BE-9200 Dendermonde
vincent.simoen@5gmultimodal.com
www.5gmultimodal.com

ACERTA

1610



Diestsepoort 1
BE-3000 Leuven
marketing.payroll@acerta.be
www.acerta.be
Contact: Kim Goossens

En tant que groupe de services RH global, Acerta soutient les entrepreneurs dans chaque étape de leur processus de croissance avec un large éventail de conseils, services et applications relatifs à l'administration des salaires, la sécurité sociale et les formalités d'établissement.

ALTEZ CONSTRUCTION GROUP

1119



Szamotołystraat, 5
BE-8700 Tielt
T. +32 51 25 99 99
sales@altez.be
www.altez.eu
Contact: Victor Woesthuis

Nous sommes Altez Construction Group : un partenaire de construction polyvalent pour vos projets de construction industriels, agro-industriels et équestres. Nous vous offrons une expérience de construction #Great2Build. Nous vous soulageons de tous vos soucis, de A à Z.

ARCADE

1622



Groeningenlei 132
BE-2550 Kontich
info@arcade-eng.com
www.arcade-eng.com
Contact: Arnaud Serrien

ARCADE possède une vaste expérience multidisciplinaire dans la conception de sites logistiques et industriels : conception, études de stabilité, études techniques de construction, conseils en durabilité (BREEAM, WELL, LCA, etc.), couverture EPB, gestion BIM etc..

A-SAFE

1225



Krommebeekstraat 56A
BE-8930 Menen
T. +32 51 43 34 34
jolien.demeyer@asafe.be
www.asafe.com
Contact: Jolien Demeyer

Réduire les risques, réduire les coûts, élever la sécurité à des normes plus élevées. Notre système révolutionnaire de protection contre les collisions offre une protection inégalée. A-SAFE fournit un environnement de travail sûr.

>>> voir aussi page **30**

ACONSTRUCT

1624

31bis, Rue de Reckem
FR-59960 Neuville-en-Ferrain
France
info@aconstruct.fr
www.aconstruct.fr

ANSUL SOLUTIONS BV

1426



Platinastraat 15
NL-8211 AR Lelystad
Nederland
info@ansul.nl
www.ansulsolutions.nl

ASK ROMEIN

1419



Ambachtsstraat 33
BE-2390 Westmalle
i.vinck@ask-romein.com
www.ask-romein.com

ASK Romein est un acteur majeur dans le secteur de la construction, de la construction métallique, de l'offshore et de la construction de ponts. Avec environ 600 employés, des bureaux aux Pays-Bas et en Belgique et des projets internationaux, nous avons connu une progression continue.



ASSA ABLOY ENTRANCE SYSTEMS 1316



Gontrode Heirweg 192
BE-9090 Mele
T. +32 2 800 03 03
info.be.entrance@assaabloy.com
www.assaabloyentrance.be
Contact: Pieter Deprouw

ASSA ABLOY Entrance Systems est le leader mondial dans le domaine des solutions d'accès automatiques. Aujourd'hui, la vaste gamme de produits comprend des portes industrielles, des portes rapides, des portes de hangar, des systèmes de chargement et déchargement et des portes automatiques.

AUXIVO AG 5209



Sonnenbergstrasse 74
CH-8603 Schwerzenbach
T. +41 77 250 35 31
info@auxivo.com
www.auxivo.com
Contact: Joël Bonsafo Bawua

Nous développons des exosquelettes portables qui aident les travailleurs à exécuter des tâches physiquement exigeantes. Nos produits réduisent la charge de travail, l'épuisement et la fatigue pour assurer le bien-être des travailleurs à long terme.

BATTERY SUPPLIES NV 1219



Nijverheidslaan 50/56
BE-8540 Deerlijk
info@batterysupplies.be
www.batterysupplies.be
Contact: Alexander De Soete

Battery Supplies est votre fournisseur pour toutes batteries, un partenaire en qui vous pouvez avoir confiance ! En plus, nous proposons tous les chargeurs, les accessoires,... L'entretien et la réparation des batteries et des chargeurs font également partie de nos points forts.

>>> voir aussi page 30

BOTIQUE 5219



Van Schoorstraat 61 Bus 16
BE-1030 Brussels
T. +32 496 99 29 30
wietse@botique.be
www.botique.be
Contact: Wietse Vervecken

Botique offre des assistants personnels qui effectuent des tâches administratives rapidement et sans erreur. Résultat? Une équipe motivée, plus de temps pour le contact personnel avec vos clients et plus de place pour l'innovation.

ATRIUM OPLEIDINGEN 1227



Truibroek 51
BE-3945 Ham
T. +32 11 36 00 67
info@atriumopleidingen.be
www.atriumopleidingen.be
Contact: Celine Framery

Atrium est votre partenaire qui vous aide vous indépendant, manager ou gérant, à choisir la meilleure formation ou solution de prévention pour répondre aux exigences de la législation en termes de transport, logistique et bâtiment. Nos priorités sont la qualité et l'innovation.

B-CLOSE 1326



Kruisbaan 68
BE-2800 Mechelen
info@b-close.be
www.b-close.be
Contact: Kurt Boudt

B-CLOSE = entreprise indépendante; distribution et entretien de chariots élévateurs avec les machines et programmes de service dont votre entreprise a réellement besoin. On est proches de nos clients et participons à leurs réflexions visant à trouver la solution la plus adaptée à chaque situation.

>>> voir aussi page 34

BOPLAN 1320



Muizelstraat 12
BE-8560 Moorsele
T. +32 (0)56 20 64 20
info@boplan.com
www.boplan.com
Contact: Sebastian Depuydt

BOPLAN - Le constructeur leader dans les équipements de protection. BOPLAN conçoit, développe et produit des protections de chute et d'impact durables et particulièrement efficaces destinées à des environnements exigeants.

BRG TRANSEUROPE 5109

5002 Rue Johannes Gutenberg
FR-62420 Billy-Montigny
France
raul@brgtranseurope.com
www.brgtranseurope.com

BRIDGESTONE EUROPE NV/SA 1216B



Kleine Kloosterstraat 10
BE-1932 Zaventem
T. +32 473 85 02 51
quentin.niederprum@bridgestone.eu
www.bridgestone.be
Contact: Quentin Niederprum

Bridgestone Europe, un leader mondial de pneumatiques et de caoutchouc qui fournit des solutions pour une mobilité sûre et durable. Basée à Zaventem (Belgique), Bridgestone EMIA emploie plus de 20 000 personnes et exerce ses activités dans 40 pays de la région.

BROTHER INTERNATIONAL BELGIUM 1524



't Hofveld 8
BE-1702 Groot-Bijgaarden
T. +32 2 467 21 11
jdejaeger@brother.be
www.brother.be/nl-be
Contact: Jo De Jaeger

Brother offre une large gamme de produits et de services. Des multifonctions, imprimantes, fax, imprimantes d'étiquettes, solutions mobiles et logicielles et Managed Print Service. Nous sommes toujours là pour que votre flux de travail se déroule le mieux possible. Choisissez Brother @ vos côtés.

CAPTURETECH 1513



Nijverheidsstraat 72 Unit 1A
BE-2160 Wommelgem
T. +32 3 449 11 59
info@capturetech.com
www.capturetech.com
Contact: Bart Van den Borre

CaptureTech numérise et optimise les processus de travail dans la logistique. Nous connectons les systèmes, les données et les personnes en mettant en œuvre du matériel, des logiciels et des technologies telles que le Voice Picking, la RFID, les codes-barres et l'impression d'étiquettes.

CEVA LOGISTICS 1517



Koningin Astridlaan 12
BE-2830 Willebroek
info@be.cevalogistics.com
www.cevalogistics.com

Our ambition is to make CEVA Logistics an undisputed world leading reference in the logistics industry. We create value for our customers by consistently delivering exceptional end-to-end supply chain solutions that answer even their most complex needs.

BRIDGESTONE MOBILITY SOLUTIONS 1216A



Beethovenstraat 503
NL-1083 HK Amsterdam
T. +31 6 15 55 84 62
natalie.gierveld@webfleet.com
www.webfleet.com
Contact: Natalie Gierveld

Webfleet est la solution de gestion de flotte mondialement reconnue de Bridgestone. Plus de 60 000 entreprises dans le monde utilisent Webfleet pour améliorer l'efficacité de leur flotte, assister les conducteurs, améliorer la sécurité, prévenir les plaintes et opérer de manière plus durable.

C&W LOGISTICS 1224



Spinnerijstraat 99
BE-8500 Kortrijk
T. +32 0479 833 897
cde@cwlogistics.be
www.cwlogistics.be
Contact: Christof De Saedeleer

C&W est fournisseur et implémente une suite logicielle logistique avec les composants WMS, MES, EDI, VOICE, y compris connecteurs pour ERP et pour tous types d'automatisation des entrepôts. La liste des réalisations réussies reflète l'expertise et le succès de l'approche pragmatique et concrète.

CBRE SA/NV 1519



Waterloolaan 16
BE-1000 Brussel
info@cbre.com
www.cbre.be

CBRE Belgium is part of the CBRE Group, Inc., the world's largest commercial real estate services and investment firm, and offers a broad range of integrated services, including facilities, transaction and project management; property management; investment management; appraisal and valuation; property leasing; strategic consulting; property sales; mortgage services and development services.

DANSER CONTAINER LINE BV 1322

Postbus 257
NL-3360 AG SLIEDRECHT
Nederland
info@dansercontainerline.com
www.danser.nl

Votre logistique interne, Votre productivité, Votre solution



- *Plus de 130 techniciens à votre service*
- *Service Client de proximité*
- *Couverture nationale*
- *Gestion de flotte*
- *Techniciens brevetés VCA & Sigma*
- *Entretien sur tout votre matériel roulant interne*
- *Chariots élévateurs d'occasion certifiés*
- *Diverses marques disponibles*

À VOTRE SERVICE



Contactez nous et **découvrez votre avantage!**

Branch

Wallonie

T: 081 39 19 10

wservice@b-close.be

Branch

Flandre Occ. & Or.

T: 056 36 00 38

vlservice@b-close.be

Branch

Anvers

T: 03 376 09 30

aservice@b-close.be

Branch

Brabant & Limbourg

T: 011 68 22 05

blservice@b-close.be

Siège principal B-CLOSE sa : Kruisbaan 68, 2800 Malines, Info@b-close.be

DASHDOC

1614



Uitbreidingstraat 84
BE-2600 Antwerpen
T. +32 490 19 66 95
sami.dandache@dashdoc.eu
www.dashdoc.eu
Contact: Sami Dandache

Dashdoc offre toutes les fonctionnalités d'un TMS, depuis la planification du transport jusqu'à la facturation. Les gains : une meilleure maîtrise des coûts, efficacité (éviter de ressaisir les informations), mieux répondre aux enjeux de traçabilité, de partage de l'information et de digitalisation.

DE VREESE LOGISTIC

1314



Bedrijvenpark Coupure 16
BE-9700 Oudenaarde
info@devreese-logistic.be
www.devreese-logistic.be

DFDS SEAWAYS N.V.

1322



Philips Landsbergiuslaan 11
Havennummer 2170
BE-9000 Gent
jodzi@dfds.com
www.dfds.com

Le groupe DFDS - Un leader européen de l'expédition et de la logistique. Votre partenaire de transport multimodal. Transport maritime / Solutions multimodales / Remorques, containers, industrie automobile, machinerie et marchandise industrielle / Services au terminal / Douanes / Logistique door-to-door / Entreposage et manutention.

ECOBAT BATTERY

1428



Industrieweg 15
BE-2390 Malle
T. +32 3 309 24 24
info.malle@ecobat.com
www.ecobatbattery.be
Contact: Ben Dejongh

Ecobat Battery est spécialisée dans la distribution de batteries, de chargeurs et d'accessoires. Outre les batteries de bloc, nous disposons d'une gamme complète de cellules de traction 2V pour toutes sortes d'applications.

DE VLAAMSE WATERWEG NV

1424



Havenstraat 44
BE-3500 Hasselt
+32 11 29 84 00
info@vlaamsewaterweg.be
www.vlaamsewaterweg.be
Contact: Christa Kellens

De Vlaamse Waterweg nv gère et exploite plus de 1.000 km de voies navigables en Flandre. De Vlaamse Waterweg nv renforce le transport fluvial, assure la gestion de l'eau et augmente l'attractivité des voies navigables.

>>> voir aussi page 30

DEKRA BELGIUM

1520



Leuvensesteenweg 510 b 4/30
BE-1930 Zaventem
communications.be@dekra.com
www.dekra.be
Contact: Arnaud Bouffieux

DEKRA propose des formations dans le secteur du transport et de la logistique. Vous pouvez nous contacter pour des cours de formations Code 95. Nous sommes également spécialisé dans les expertises de matériel roulant lourd.

DISTRILOG NV

1322



Koningin Astridlaan 14
BE-2830 Willebroek
T. +32 03 897 19 90
sales@distrilog.be
www.distrilog.be
Contact: Marc Keymeulen

Distrilog Group est un acteur de logistique et de transport fondé par la famille Salaerts. Forts de nos 30 années d'expérience, nous sommes spécialisés dans l'entreposage, la distribution intelligente et le transport dans tout le Benelux avec une large palette de services logistiques supplémentaires.

ELECTRIC DRIVE BV

1200



Jan Van Rijswijklaan 34 bus 14
BE-2018 Antwerpen
T. +32 477 63 39 23
info@electricdrive.be
www.electricdrive.be/
Contact: Joeri de Ridder

Distributeur exclusif pour la Belgique des véhicules utilitaires électriques avec homologation routière des marques Goupil, Aidea et Stint. La référence dans ce secteur avec plus de 300 véhicules livrés depuis 2007.



ERGOPACK DEUTSCHLAND GMBH 1526



Hanns-Martin-Schleyer-Straße 21
DE-89415 Lauingen (Donau)
Deutschland
info@ergopack.de
www.ergopack.de

Ergonomic pallet strapping system with electrically driven ChainLance. Strapping without bending, comfortable in an upright position with ideal working height. The pallet can be strapped comfortably by one person from one side. This works length- and crosswise the pallet. Central power supply with battery for strapping machine and sealing head. So you are mobile and always and everywhere on standby.

ESSENSIUM 1518



Gaston Geenslaan 9
BE-3001 Leuven
T. +32 16 28 65 00
sales@essensium.com
www.essensium.com
Contact: Boris Berghmans

Essensium est un leader de haute technologie dans l'ingénierie et la commercialisation de solutions de positionnement en temps réel (RTLs). Grâce à sa technologie unique basée sur des caméras et IA, elle permet la traçabilité complète des chariots élévateurs et des personnes dans la logistique.

EUTRONIX 1418



Avenue Zénobe Gramme 29
BE-1300 Wavre
T. +32 10 39 49 00
ld@eutronix.be
www.eutronix.eu
Contact: Christophe Willems

Nous sommes une société dynamique spécialisée en solutions hardware, mais également en équipement électronique d'automatisation. Enfin, nous opérons dans des secteurs aussi variés que : le transport et la logistique, le retail, l'horeca, les soins de santé, les loisirs, la sécurité, ou l'industrie.

FEBETRA 1.618C



rue de l'Entrepôt 5A
BE-1020 Bruxelles
T. +32 2 425 68 00
febetra@febetra.be
www.febetra.be
Contact: Isabelle De Maegt

La Febetra œuvre pour la défense des intérêts des transporteurs routiers belges de marchandises et des prestataires de services logistiques. Nous organisons également la Journée du Routier qui a lieu le 8 décembre cette année: www.jdr2022.be

ESQUENET MST 1512



Galgestraat 15
BE-8470 Gistel
info@esquenet.be
www.esquenet.be

Détection de piétons, caméras intelligentes, contrôle d'accès, gestion de flotte ou limitation automatique de vitesse : ESQUENET MST a une large gamme de systèmes modernes et fiables. De cette façon, vous êtes assuré de trouver les systèmes les plus adaptés à votre entreprise.

EUTRACO 1309



Industrieweg 35
BE-8800 Roeselare
T. +32 51 26 28 50
info@eutraco.eu
www.eutraco.eu
Contact: Serge Gregoir

EUTRACO - prestataire de services logistiques, se charge de la prise en charge totale pour ses clients actifs dans les secteurs de l'alimentation, l'emballage, PGC, la vente au détail, le bricolage, le bâtiment et la construction ainsi que la chimie.

EXPRESSO BELGIUM 1222



Rue de Battice 123
BE-4880 Aubel
T. +32 87 68 75 41
info@expresso-belgium.be
www.expresso-belgium.be
Contact: Marc Brauwiers

Sécurité pour quai de chargement (butoirs, béquilles de sécurité, système de blocage manuel et automatique pour remorques et camions, kits de signalisation, guide-roues, cale roues, rampe aluminium) et matériel de manutention (diables en aluminium, chariots 4 roues, transpalettes).

FOD FINANCIËN 1510



Koning Albert II laan 33
BE-1030 Brussel
info.douane@minfin.fed.be
financien.belgium.be/nl/
douane_accijnzen

La Douane est chargée de protéger la société, de promouvoir le commerce international en se chargeant de la gestion des frontières extérieures et d'assurer la sécurité de la chaîne logistique.

IN CONCRETE

PRECISION IS OUR MISSION

RÉPARATION DE JOINTS ET DE FISSURES
AVEC DES RÉSINES À SÉCHAGE RAPIDE
DANS LES DALLES EN BÉTON

POSE ET RENOUELEMENT DE SYSTÈMES
FILOGUIDÉS DANS LES DALLES EN BÉTON

POSE ET RENOUELEMENT DE JOINTS
ÉLASTIQUES DANS LES DALLES EN BÉTON

WWW.INCONCRETE.BE

Doenaertstraat 2 - 8510 Marke - Kortrijk
Tel +32 56 314 816 - info@inconcrete.be



SOULAGER NOS CLIENTS AVEC SOFTWARE AS A SERVICE (SAAS)

« Notre ambition est de soulager nos clients quant à leurs besoins au niveau de la supply chain », déclare Floris Ryon, Sales Manager B2B. La société propose une large gamme de solutions, allant de la gestion logistique au Warehouse Management System (WMS) en passant par la facturation électronique et bien plus encore.

« Quand nous recherchons des solutions pour le client, nous partons d'une architecture informatique uniforme qui nous permet d'implémenter le logiciel rapidement. Depuis 2008, nous avons opté pour une approche Software as a Service (Saas). Elle présente l'avantage que le client ne doit pas garder de serveurs internes et que les mises à jour peuvent être effectuées rapidement. De plus, une application Saas peut croître au rythme du client et évoluer avec les nouvelles tendances », explique F. Ryon.

« Les clients apprécient beaucoup cette approche standardisée », déclare Gerben Van der Schaaf, Sales Manager Supply Chain de Generix Group Benelux. « Le sur-mesure est possible,

mais nous nous efforçons de résoudre au maximum les problèmes de nos clients avec une solution standard. » Par ailleurs, ces packages standard incluent une variété d'options pour une configuration sur mesure.

Concrètement, Generix Group part toujours des besoins ou des exigences de leurs donneurs d'ordre. Sur cette base, l'entreprise se met au travail et élabore la cartographie, la phase de test et la production finale. Le client est soulagé. « Nous remarquons que de plus en plus d'entreprises externalisent leurs processus EDI », déclare F. Ryon. Les clients sont de toutes tailles : petits, moyens et grands. Par exemple, 120 entrepôts Carrefour s'appuient sur des systèmes Generix.

Generix peut se targuer d'un vaste réseau international : l'entreprise est présente dans plus de 60 pays et compte plus de 6.000 clients dans le monde. Néanmoins, Generix est également très soucieux de l'ancrage local. « Ceci offre le double avantage d'être proche de nos clients locaux, mais en même temps de pouvoir faire appel au savoir-faire de nos collègues internationaux. »

Generix a obtenu plusieurs certifications ces dernières années dont, fin juin, le certificat ISO/CEI 27001 de Certi-Trust. Cette norme est la référence internationale pour la mise en place d'un système de gestion de la sécurité de l'information. En 2022, Generix a aussi été inclus pour la 4e fois consécutive dans le Gartner Magic Quadrant pour Warehouse Management Systems.

Generix Group Benelux

Maaltecener Blok G, Derbystraat 377, 9051 Sint-Denijs-Westrem
benelux@generixgroup.com - +32 9 281 23 98

FIBER-BASED PACKAGING SOLUTIONS

IT'S ABOUT REDUCING CO₂ EMISSIONS AND TOTAL COSTS



NEFAB
SAVING RESOURCES

EDGEPAK STRAW COLLAR



FIBERFLUTE

- Outstanding cushioning performance
- Highly efficient for storage
- Paper-based and recyclable

EDGEPAK STRAW

- Strong as plywood
- Moisture-resistant
- Sustainable
- Paper-recyclable

We save environmental and financial resources by optimizing supply chains. It's about innovating together to create smarter packaging and logistics solutions while always respecting people and ethical standards. This contributes to a better tomorrow for our customers, for society and for the environment. [nefab.com](https://www.nefab.com)



Scan the QR-code to learn more



GAMMA WOPLA SA 1315



Rue de la Royenne 78
BE-7700 Mouscron
info@gammawopla.com
www.gamma-wopla.com

GENERIX GROUP BENELUX 1425



Derbystraat 377
BE-9600 Sint-Denijs-Westrem
T. +32 9 281 23 98
benelux@generixgroup.com
www.generixgroup.com
Contact: Wim Van Loo

Generix Supply Chain Hub combine des capacités d'exécution des flux physiques, de dématérialisation des flux d'information, de gestion collaborative des processus et de connexion des entreprises à l'ensemble de leurs partenaires, en temps réel.

>>> voir aussi page **38**

GEOTRACER 1522



Lange Ambachtstraat 16A
BE-9860 Oosterzele
T. +32 9 335 61 35
info@geotracer.be
www.geotracer.be
Contact: Erik Denutte

GeoTracer met au point des solutions de geolocalisation de qualité offrant aux entreprises une vue claire et immédiate de leur personnel, de leur flotte et de leur matériel.

H.ESSERS 1617



Transportlaan 4
BE-3600 Genk
T. +32 89 32 32 32
info@essers.com
www.essers.com
Contact: Bob Van Steenweghen

H.Essers fournit des solutions personnalisées et intégrées pour un transport et une logistique durables dans toute l'Europe. En tant qu'entreprise familiale, nous voulons être un partenaire fiable et à long terme de la chaîne d'approvisionnement pour les clients du secteur pharmaceutique et chimique.

GAS.BE 1.618B



Place Masui 15
BE-1000 Bruxelles
lisbet.claessens@gas.be
www.gas.be

La fédération représente les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution du gaz belge. Gas.be s'engage en faveur des énergies renouvelables et veut jouer un rôle actif pour faciliter une transition énergétique durable et un approvisionnement en énergie faisable, abordable et durable.

GENTSE HEFTRUCKS BV 1112



Industrieweg 122N
BE-9032 Wondelgem
T +32 9 251 09 25
info@gentseheftrucks.be
www.gentseheftrucks.be
Contact: Stef Poppe

GOOSSAERT LABEL SIGN SAFETY 1218



Jan Samijnstraat 10
BE-9050 Gentbrugge
T. +32 9 228 21 01
info@goossaert.be
www.goossaert.be
Contact: Wim Soetaert

Voulez-vous augmenter la sécurité et/ou l'efficacité dans votre entreprise ? Goossaert, avec plus de 85 ans d'expérience dans différents secteurs dont la logistique, vous propose des solutions dans 3 domaines: identification, signalisation et sécurité. Contactez nos experts.

HAMANN INT. LOGISTICS NV 1318



Vantegemstraat 3
BE-9230 WETTEREN
T. +32 9 333 77 55
v.knockaert@hamann.be
www.hamann.be
Contact: Véronique Knockaert

Hamann Int. Logistics nv est spécialisée dans les activités de distribution internationale (groupage, LTL & FTL). Grâce à notre expérience, nous sommes un partenaire fiable dans le secteur automobile. Nous offrons des services de fret aérien et maritime ainsi que des conseils en logistique.



HEFX

5213



Baron Van Loolaan 6A
BE-9940 Evergem
T. +32 478 36 30 20
jan@hefx.be
www.hefx.be
Contact: Jan Schauvliege

Vente - location - service de chariots élévateurs - nacelles et tables élévatrices.

Soutien logistique, équipement de magasin et rayonnages de magasin.

HEYLEN WAREHOUSES

1322



Diamantstraat 8
BE-2200 Herentals
T. +32 475 44 31 87
sarah.dierick@heylenwarehouses.com
www.heylenwarehouses.com
Contact: Sarah Dierick

Heylen Warehouses investit dans des solutions immobilières logistiques flexibles et durables dans les hot spots logistiques. Notre cœur de métier est le développement, la location et la gestion d'immobilier logistique et semi-industriel de haute qualité.

>>> voir aussi page 60

HILAIRE VAN DER HAEGHE NV/SA

1126



Boomsesteenweg, 174
BE-2610 Wilrijk
T. +32 3 821 08 38
industry@vanderhaeghe.be
www.hh-industry.be
Contact: Michel De Maeyer

Depuis 1898, nous sommes distributeurs exclusifs de marques premium dans le domaine de l'agriculture et de l'horticulture (Fendt, Amazone, Iseki, Claas, Walker, ...) et de la logistique (Yale Material Handling, Adlatus Robotic Cleaning et Addax light utility e-vehicles). Vente, location et entretien.

HUMAN WORKSPACE B.V.

1110



Mechelaarstraat 17
NL-4903RE Oosterhout
T. +32 162 454 383
sales@humanworkspace.nl
www.humanworkspace.nl
Contact: Stef van Gelderen

Human Workspace est le spécialiste du lieu de travail. Pour la conception des postes de travail, nous ne limitons pas à un seul système. Nous travaillons avec les produits Treston et les systèmes de profilés en aluminium pour créer le meilleur lieu de travail pour votre entreprise.

HENGELHOEF CONCRETE JOINTS

5100



Hengelhofstraat 158
BE-3600 Genk
T. +32 89 32 39 80
info@hcjoints.be
www.hcjoints.be
Contact: Albert Klingeleers

Hengelhof Concrete joints est un producteur spécialisé de joints de dilatation pour sols industriels en béton avec des références mondiales. Notre valeur ajoutée se trouve dans l'augmentation de la durabilité et du confort du sol tout en réalisant des économies.

HIKVISION EUROPE B.V.

1116

Dirk Storklaan 3
NL-2132 PX Hoofddorp
Nederland
info.bn@hikvision.com
www.hikvision.com

HOISTING EQUIPMENT NV

5102

Woestijnstraat 41
BE-2880 Bornem
info@hoisting.be
www.hoisting.be

IN CONCRETE

1321



Doenaertstraat 2
BE-8510 Marke (Kortrijk)
T. +32 56 31 48 16
info@inconcrete.be
www.inconcrete.be
Contact: Vincent Olemans

IN CONCRETE réalise dans les dalles en béton : la réparation de joints et de fissures; la pose et renouvellement de systèmes filoguidés; la pose et renouvellement de joints élastiques. Nos produits conviennent pour magasins frigorifiques, jusqu'à -30°C !!!

>>> voir aussi page 37

JORIS VAN DIJCK**1112**

Grensstraat 6-8
BE-2200 Herentals
brigitte@jorisvandijck.be
www.jorisvandijck.be

KÄRCHER BELUX NV**1325****KÄRCHER**

Boomssesteenweg 939
BE-2610 Wilrijk
professional.be@karcher.com
www.karcher.be
Contact: Jimmy Coussens

La logistique est surtout une question de temps. Le nettoyage nécessaire des surfaces d'entrepôts, des véhicules et des bureaux : il ne doit pas vous faire perdre votre cadence. Kärcher peut y contribuer – grâce à des systèmes de nettoyage performants.

>>> voir aussi page **43****KONICA MINOLTA****5113**

Berkenlaan, 8 A-B
BE-1831 Diegem
info@konicaminolta.be
www.konicaminolta.be

LOGIFLEXX CONVEYOR SOLUTIONS**1621****Logiflexx**

Postbus 53
NL-2650 AB Berkel en Rodenrijs
T. +31 857 600 750
info@logiflexx.nl
www.logiflexx.nl
Contact: Aryan Doldersum

Logiflexx est un intégrateur de systèmes international. Objectif: le transport interne de A à B sur des distances courtes ou longues, à la fois horizontalement et verticalement avec des solutions très flexibles. En collaboration avec des partenaires stratégiques, complétée par des systèmes totales.

JOST SA**1521**

Am Hock 2
LU-9991 Weiswampach
T. +352.27 00 27 27 240
jcloson@jostgroup.com
www.jostgroup.com
Contact: Joseph Closon

JOST est un partenaire de référence en transport et logistique en Europe et au Maghreb. Il propose des services à valeur ajoutée en transport routier et multimodal, en logistique d'entrepôt, en freight forwarding, douane et missions spécifiques.

KMO VASTGOED**5104**

Kortrijksesteenweg 241a
BE-9830 Sint-Martens-Latem
T. +32 9 233 06 00
info@kmovastgoed.be
www.kmovastgoed.be
Contact: Henry Van Tornhout

KMO Vastgoed est spécialisé dans la location et la vente de biens immobiliers commerciaux en Flandre. Nous serons heureux de vous aider dans votre recherche d'un nouveau site ou dans la location et de la vente de votre propriété commerciale. Plus d'information sur notre site www.kmovastgoed.be.

LINEAS N.V.**1322**

Boulevard du Roi Albert II 37
BE-1030 Bruxelles
contact@lineas.net
www.xpedys.be

MAMMOET BELGIUM NV**1322****MAMMOET**

Knippegroen 1
BE-9042 Gent
sales.belgium@mammoet.com
benelux.mammoet.com
Contact: Luc Van Bogaert

Mammoet fait partie de la Holding SHV et est le n° 1 mondial du marché du levage et du transport de charges lourdes. Mammoet Belgium possède 2 sites en Belgique : Gand et Anvers. Avec plus de 250 grues et 240 gréeurs, Mammoet est le leader du marché au Benelux.





MATTHYS CONSTRUCT

5206



Ooststraat 97
BE-8647 Lo
kelly.casier@matthysbvba.be
www.matthysbvba.be
Contact: Kelly Casier

Matthys Construct est une entreprise familiale qui s'est imposée sur le marché de la construction industrielle. Matthys est connu pour son approche totale de l'étude à la réalisation.

MONTEA NV

5108



Industrielaan 27
BE-9320 Aalst
T. +32 53 82 62 62
info@montea.com
www.montea.com
Contact: Christine De Glas

Montea est un investisseur en développement dans l'immobilier logistique, en Belgique, aux Pays-Bas, en France et en Allemagne. Nous développons des biens immobiliers logistiques sur mesure. Nous nous projetons dans l'avenir, pour les besoins du client et ceux d'une société en constante évolution.

MULTITUBE ENGINEERING

1217



Fahrenheitstraat 10
NL-6003 DC WEERT
Nederland
sales@multitube.nl
www.multitube.nl

MG REAL ESTATE

1413



Esplanade Oscar Van de Voorde 1
BE-9000 Gent
contact@mgrealestate.eu
www.mgrealestate.eu

MSIE

1509



August Reyerslaan 80
BE-1030 Brussel
T. +32 466 36 08 88
msie@sunportmsie.eu
www.sunportmsie.eu
Contact: Marc Van Ginneken

Fabricant de films flexible solaire minces faisant partie d'un concept pour générer toute l'énergie stationnaire nécessaire à bord d'un camion. Ainsi qu'un concept global pour la production et le stockage de l'énergie permettant aux unités de refroidissement en fonction 24 heures sur 24 sans grid.

>>> voir aussi page **59**

NEFAB PACKAGING BELGIUM

1612



Eddastraat 40, Haven 3180
BE-9042 Desteldonk
info@nefab.be
www.nefab.be

NEFAB is a global industrial packaging manufacturer specialized in complete, sustainable solutions which reduce environmental impact & total cost for our customers. With a strong engineering background and a global mindset, we provide you with smarter packaging solutions all over the world.

>>> voir aussi page **38**

NORMEC FOODCARE

1611



Waterstraat 4
BE-9160 Lokeren
info@normecgroup.com
www.as4.be

Normec Foodcare est né d'une collaboration entre des laboratoires, des sociétés d'expertise et de conseil, des organismes d'inspection et de formation de premier plan dans le secteur alimentaire. Ensemble, nous formons Normec Foodcare : partenaire de connaissances en matière de sécurité alimentaire.

NORTH SEA PORT

1322



J. Kennedylaan 32
BE-9042 Gent
+32 9 251 05 50
contacteer@northseaport.com
www.northseaport.com
Contact: Marcel Pater

North Sea Port is a multimodal port. We're right in the middle of all European waterways, railways and highways. This enables us to replace road transportation by more sustainable ways of transporting goods such as inland vessels, rail and pipeline.

KÄRCHER



LE PARFAIT DUO.

Êtes-vous à la recherche de **la meilleure solution de nettoyage?**
Dans ce cas, optez pour **la solution totale!**

Découvrez-la sur le **stand 1325.**

www.karcher.be

Plus d' info





OPLEIDINGSCENTRUM DE NESTOR 5105



Kaleweg 20 A
BE-9030 Gent
T. +32 9 375 31 69
info@denestor.be
www.denestor.be
Contact: Hervé Buisset

De Nestor est un centre de connaissance indépendant qui conseille les entreprises et les organisations en matière de sécurité et de bien-être au travail, et qui organise des formations sur la sécurité au travail, le recyclage code 95, l'ADR, les premiers secours et la lutte contre l'incendie.

PALLETCENTRALE GROEP BV 1228



Houtsnipweg 2
NL-4791 PC Klundert
Nederland
marco@palletcentrale.nl
www.palletcentrale.nl

PETERKOKS PALLETS 5214



Krasta iela 1-28
LV-3018 Ozolnieki
martins@peterkoks.eu
peterkoks.eu
Contact: Martins Bumbieris

Peterkoks est un producteur et vendeur letton de caisses, palettes, rehausses ainsi que d'autres emballages en bois pour la manutention, le transport et la protection de marchandises. Nous exportons actuellement nos produits aux Pays-Bas, en Allemagne, en France, en Belgique, en Suisse et ailleurs.

POLYPAL BELGIUM NV 1627



Hendrik van Veldekesingel 150/ 17
BE-3500 Hasselt
T. +32 11 87 08 07
info@polypal.be
www.polypal.com
Contact: Dario Musso

Bienvenue chez Polypal, votre solution de stockage innovante pour vos défis logistiques actuels et futurs. Plus de 50 ans d'expérience dans l'installation de magasins avec des propres facilités de production.

OTM 1626



Groot-Bijgaardenstraat 500
BE-1082 Brussel
pierre.toussaint@otm.be
www.otm.be

PERIPASS 1625



Gaston Crommenlaan 4 bus 9
BE-9050 Gent
T. +32 9 396 06 55
info@peripass.com
www.peripass.com
Contact: Caroline Vanderbauwede

Peripass est connu pour son expertise en Yard Management. Connectez votre infrastructure à la plateforme SAAS+ la plus innovante pour répondre aux défis opérationnels de votre site. Découvrez les avantages de la digitalisation et l'automatisation et assurez-vous d'une logistique sans soucis.

PICS BELGIUM 1.618A



Oude Heirweg 7
BE-9112 Sinaai
info@picsbelgium.be
www.picsbelgium.be

PICS Belgium offers a wide choice of supply chain and logistics education: training courses, seminars and networking events, which have been developed by a team of practice-oriented academics, with top-level experience.

PROMOTION COUNCIL NSP 1322



Boulevard Bankert 290
NL-4382 AC Vlissingen
T. +31 118 491 320
info@pc-nsp.com
www.pc-nsp.com
Contact: Ch. van den Oosterkamp

Promotion Council North Sea Port a pour but de renforcer la position économique et sociale du port et de la région. Il rassemble les acteurs du port et les connecte dans une communauté portuaire active et durable.

QARGO 1420



Gaston Crommenlaan 4
BE-9050 Gent
T. +32 499 38 27 23
bo@qargo.io
www.qargo.io
Contact: Bo Zenner

Qargo transforme le secteur du transport et de la logistique avec un logiciel moderne qui permet à nos clients de travailler plus intelligemment, plus rapidement et plus efficacement. Avec Qargo, l'industrie peut optimiser les charges, réduire les coûts et réduire les émissions.

RANDSTAD TRANSPORT & LOGISTICS 1623



Antwerpsesteenweg 468
BE-9040 Gent
erik.debruyne@randstad.be
www.randstad.be
Contact: Erik Debruyne

Votre entreprise est constamment en mouvement et chaque minute compte. Littéralement, car un transport ponctuel et sûr et une gestion logistique flexible jouent un rôle crucial. Randstad Transport & Logistics vous aide à trouver de bons conducteurs et du personnel logistique. Temporaire ou fixe.

RENTOKIL PEST CONTROL BELUX 5212



Brandekensweg
BE-2627 Schelle
dominique.debie@rentokil.com
www.rentokil.com/be/
Contact: Dominique Debie

Rentokil est synonyme de prévention et de lutte professionnelle contre les nuisibles comme les souris, les rats, les mouches, les puces, les cafards, les fourmis, les punaises de lit et les oiseaux, aussi bien dans les entreprises que chez les particuliers.

SAGRO 1322

Heinkenszandseweg 22
NL-4453 VG 's-Heerenhoek
Nederland
pveldhuizen@sagro.nl
www.sagro.nl

QLEANAIR SCANDINAVIA AB 1427



Leonardo da Vincilaan 19
BE-1831 Diegem
info@qleanair.be
www.qleanair.be

RAVAS MOBILE WEIGHING 1511



Veilingweg 17
NL-5301 KM Zaltbommel
T. +31 418 515 220
info@ravas.com
www.ravas.com
Contact: Bruno Verhaeghe

RAVAS est le spécialiste mondial de la technologie de pesage mobile pour les transpalettes manuels, les chariots de magasinage électriques et les chariots élévateurs à fourche.

RICOH BELGIUM 1619



Medialaan 28A
BE-1800 Vilvoorde
+32 2 558 22 11
info@ricoh.be
www.ricoh.be
Contact: Adriaan Dries

Ricoh est une Digital Service Company qui aide ses clients à mettre en place des environnements de travail numériques en utilisant des technologies et des services innovants qui permettent aux employés de travailler plus intelligemment depuis n'importe quel endroit.

SSI SCHÄFER 1616



Ambachtenlaan 14
BE-3001 Leuven
T. +32 15 79 68 70
info.be@ssi-schaefer.com
www.ssi-schaefer.com
Contact: Steve Cautart

Avec plus de 80 ans d'expérience dans l'organisation d'entrepôts, SSI SCHAEFER offre des solutions complètes. Que vous souhaitiez mettre en œuvre des processus logistiques manuels, semi-automatiques ou entièrement automatisés, SSI SCHAEFER est votre partenaire pour tous les défis de l'intralogistique.

WE DRIVE AUTOMATED VEHICLES

STILL iGo. Pour l'automatisation de votre logistique, STILL propose une solution globale unique sur des modèles standard. Cela signifie que les projets d'automatisation peuvent être facilement mis en oeuvre à tout moment. Ainsi, chaque entreprise, de toutes tailles, peut profiter des avantages de l'automatisation des processus de transport.

www.still.be



SCAN ME

first in intralogistics

STILL



BÂTIMENTS INDUSTRIELS

- Centre d'entreprises
- Halls de production
- Bâtiments logistiques
- Salles d'exposition
- Surfaces commerciales



VALCKE
PRÉFAB BETON

Rodenbachstraat 72
8908 Vlamertinge
België

www.valcke-prefab.be
+32 57 20 25 01
info@valcke-prefab.be

STADSBADER

1410



Kanaalstraat 1
BE-8530 Harelbeke
T. +32 56 26 06 66
info@stadsbader.com
www.stadsbader.com
Contact: Louise Vertriest

Stadsbader est un groupe de construction multidisciplinaire avec plusieurs divisions techniques et sites de production, répartis en Belgique et dans le nord de la France. Les activités principales sont dans la construction, les infrastructures, les techniques et la construction civile.

STOW GROUP

1122



Industriepark 6B
BE-8587 Spiere-Helkijn
T. +32 56 48 11 11
info@stow-group.com
www.stow-group.com
Contact: Thibault Punnewaert

Notre activité principale est le développement et fabrication de systèmes de rayonnages de qualité supérieure pour le stockage de marchandises palettisées, le traitement de petites unités et d'articles plus longs, ainsi que de structures mezzanines. Ceci pour des entrepôts manuels et automatisés.

STUKWERKERS-HAVENBEDRIJF

1322



Port Arthurlaan 40
BE-9000 Gent
shipping@debaerdemaecker.com
www.stukwerkers.com

Au North Sea Port Gand, Stukwerkers dispose de plusieurs quais avec magasins et équipements appropriés pour la manutention et l'entreposage d'une grande diversité de marchandises.

SUPPLY CHAIN MASTERS

1.618D



Filip Williotstraat 9
BE-2600 Antwerpen
T. +32 3 286 80 90
info@supplychainmasters.be
supplychainmasters.be/
Contact: Yannick Lafère

Faites partie du plus grand end-to-end supply chain community du pays et profitez au maximum de votre talent et de votre organisation ! Supply Chain Masters est le partenaire pour chaque professionnel qui travaille dans le domaine Procurement, Supply Chain ou Logistique tout au long de sa carrière.

STILL NV

5116



Vosveld 9
BE-2110 Wijnegem
T. +32 3 360 62 00
info@still.be
www.still.be
Contact: Sandra Herlaar

STILL est le principal fournisseur de logistique interne depuis plus de 100 ans. STILL fournit tout ce qui est nécessaire au bon déroulement de votre opération de logistique interne. Des transpalettes, qui peuvent être facilement commandés via la boutique en ligne.

>>> voir aussi page **46**

STREAM SOFTWARE N.V.

1211



Potvlietlaan 4
BE-2600 Antwerpen
T. +32 3 825 77 74
info@streamsoftware.eu
www.streamsoftware.eu
Contact: Sam Jespers

La douane est notre cœur de métier. Stream Software développe des solutions pour les douanes et la logistique, avec un fort accent sur la conformité et les gains d'efficacité pour nos utilisateurs. Stream Software offre presque toutes les procédures douanières du BeNeLux !

>>> voir aussi page **50**

SUIVO NV

5207



Prins Boudewijnlaan 41
BE-2650 Edegem
T. +32 3 375 70 30
info@suivo.com
www.suivo.com
Contact: Ellen Le Beer

Numérisez vos flux de travail en connectant vos collègues et les ressources qu'ils utilisent. Grâce à la IoT plateforme cloud, vous centralisez les données pour optimiser les processus. Cela a un impact sur 3 domaines : Gestion de la main-d'œuvre, gestion des actifs et télématique des véhicules.

TAILORMADE LOGISTICS

1319



Korte Mate 5
BE-9042 Oostakker
info@tailormade-logistics.com
www.tailormade-logistics.com



TAILORMADE LOGISTICS

1322



Korte Mate 5
BE-9042 Oostakker
info@tailormade-logistics.com
www.tailormade-logistics.com

TESPACK

1416

Wakkensesteenweg 1
BE-8700 Tielt
info@tespack.be
www.tespack.be

TLV

1301



Land van Rodelaan 20
BE-9050 Gentbrugge
T. +329 210 82 10
jan@tlv.be
www.tlv.be
Contact: Jan Soenen

Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport et de logistique. L'organisation représente plus de 1.500 entrepreneurs : indépendants, PME familiales et grandes entreprises de transport.

TRACINGINMOTION

1414



Brechtsebaan 28
BE-2900 Schoten
+32 3 355 18 99
info@tracinginmotion.be
www.tracinginmotion.be
Contact: Joleen Vandenbergh

TracingInMotion a une mission : digitaliser les processus logistiques dans l'entrepôt et la production pour les entreprises B2B, et en phase suivante optimiser. TracingInMotion dispose d'une solution complète de logiciels standard, sur mesure, hardware ou services.

TAKENAKA EUROPE GMBH

1527



Berkenlaan 1
BE-1831 Diegem
T+ +32 2 714 51 10
stijn.minnen@takenaka.be
www.takenaka.eu
Contact: Stijn Minnen

Entrepreneur Général TAKENAKA EUROPE, building excellence from start to finish. Entrepôts, centres logistiques complexes, bâtiments de production industrielle, centres de R&D avancés, laboratoires, bureaux ; un large éventail de projets témoigne de notre sens aigu de la qualité et de la durabilité.

THERMODUCT

5205

Heirbaan 47 G
BE-2640 Mortsel
info@thermoduct.be
www.thermoduct.be

TOPA PACKAGING

1124



Blauwesteestraat 110 Unit M
BE-2550 Kontich
T. +32 3 450 99 60
info@topapack.be
www.topa.eu/be/
Contact: Guy Proost

Topa est une organisation avec plus de 100 ans d'expérience dans le développement et l'innovation d'emballages. Grâce à notre vision progressiste dans le domaine des emballages de transport, nous proposons des solutions d'emballage innovantes et spécifiques au client.

>>> voir aussi page 79

TRANSFERIUM BV

1322

Christoffel Columbuslaan 3A
BE-9042 Gent
info@transferium.be
www.transferium.be

TRANSPORT MERVIELDE

1422



Monumentstraat 13
BE-9940 Evergem
T. +32 9 341 96 96
transport@mervielde.be
www.mervielde.be/nl
Contact: Arno Morsa

Mervielde optimise votre flux logistique. Nous nous occupons du transport et du stockage des liquides, mais aussi du nettoyage des citernes et conteneurs citernes. Nos 230 collaborateurs motivés et bien formés sont disponibles 24h/24 et 7j/7.

TRANSPORTMEDIA

1400



TRANSPORTMEDIA

Half Daghmael 1K
BE-3020 Herent
T+ +32 16 22 11 31
info@transportmedia.be
www.transportmedia.be
Contact: Christophe Duckers

Editeur des magazines TRANSPORT & VAN Management, Truck & Business et LINK2Logistics Management, producteur des émissions télévisées TRANSPORT&VAN.TV, LOGISTICS.TV et BOUW.TV sur Canal Z.

TRIMBLE TRANSPORT & LOGISTICS NV 1215



Ter Waarde 50 Business Park
BE-8900 leper
info_trimbletl_eu@trimble.com
www.trimbletl.com

Trimble Transport & Logistics propose des solutions pour un transport rentable et durable. Nous vous aidons dans la gestion de votre logistique et élevons votre entreprise de transport à un niveau supérieur.

URETEK BENELUX

1528



Zuiveringsweg 93
NL-8243 PE Lelystad
Nederland
marketing@uretek.nl
www.uretek.nl

Avec la méthode URETEK FloorLift® et la méthode URETEK DeepInjection®, URETEK est le spécialiste du redressement, notamment, des sols en béton et des dalles de béton affaissés.

TRANSPORTES TORRES & OLIVEIRA

5208



Rua da Mina 597/609
PT-4410-269 Vila Nova de Gaia
T. +351 224 006 800
geral@torreseoliveira.com
www.torreseoliveira.com
Contact: Guilherme Torres

Avec plus de deux décennies d'expérience, Transportes Torres & Oliveira est une entreprise de transport routier. Nos principaux services sont le transport international : Complète, Groupage, Express, ADR - Marchandises dangereuses, Porte Colis et Transport express avec des véhicules légers.

TRANSUNIVERSE FORWARDING NV

1226



Industrieweg 118 bus 1
BE-9032 Wondelgem - Gent
T. +32 9 253 31 00
info@transuniverse.be
www.transuniverse.be
Contact: Saskia Mortier

Transuniverse Forwarding est le leader belge des expéditions groupées vers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Nous fournissons également LTL & ADR. Grâce aux départs fréquents et à nos agents fiables, nous livrons vos envois à vos clients rapidement, efficacement et à temps. Stand 1226.

>>> voir aussi page 50

UPTR

1.618e



Avenue du Port 104-106
BE-1000 Bruxelles
T. +32 2 420 54 56
info@uptr.be
www.uptr.be
Contact: Michael Reul

En tant que fédération professionnelle nationale, l'UPTR défend les intérêts économiques du secteur du transport et de la logistique depuis 1937. Organisation patronale reconnue en Belgique, l'UPTR représente, toujours de manière constructive, les indépendants et les entreprises.

VALCKE PREFAB BETON

1317



Rodenbachstraat 72
BE-8908 Vlamertinge
T. +32 57 20 25 01
info@valcke-prefab.be
www.valcke-prefab.be
Contact: Olivia Vander Stichele

Valcke Prefab Beton est le partenaire idéal pour vos bâtiments industriels. Tout est sous notre propre gestion : de l'ingénierie à la production totale de tous les éléments en béton préfabriqué, en passant par le transport et le montage.

>>> voir aussi page 46





**Tailormade
Logistics
nous a aussi
fait confiance!**

Client: Bert Vandecaveye
Surface: 20.000 m²
Architecte: Luc Moulin
Ville: Ghlin

Du préfabriqué au clé en main - **PROPRE** entreprise de terrassement, **PROPRE** menuiserie aluminium, **PROPRE** entreprise d'étanchéité de toiture, **PROPRE** service technique,...

www.batimentsindustriels.be

**Together we make
international trade
run faster.**



Customs



Industry



Logistics



www.streamsoftware.eu

Stream Software BE (HQ)
Potvlietlaan 4, bus 3,
2600 Berchem, België
+32 (0)3 825 77 74
info@streamsoftware.eu

Stream Software NL
High Tech Campus 41,
5656AE Eindhoven, Nederland
+32 (0)3 825 77 74,
info@streamsoftware.eu



**TRANSUNIVERSE
FORWARDING**

Industrieweg 118
B - 9032 Wondelgem
Tel: +32 9 253 31 00
www.transuniverse.be

**We ship
We handle
We store
We care**



VALUEXSTREAM

1515



Satenrozen 10
BE-2550 Kontich
alain.poublon@valuexstream.eu
www.valuexstream.eu

Are you starting up a new DC? You need an e-commerce and omnichannel strategy? Or do you want to automate logistical processes? valueXstream coaches you in your supply chain challenges.

VAN DAMME NV

1516



Maalbeekstraat 4
BE-8790 Waregem
T. +32 56 60 30 61
info@vandamme.eu
www.vandamme.eu/nl
Contact: Eline Dewaele

Pendant plus de 35 ans, Van Damme s'est spécialisé dans le nettoyage industriel. Notre objectif consiste à aider les clients à nettoyer et à entretenir leur espace de travail et leurs machines. En bref : vente, location et réparation de machines de nettoyage industriel et solutions sur mesure.

VELGIO

1412



Hagenbroeksesteenweg 171d
BE-2500 Lier
T. +32 487 600 705
gise@velgio.be
www.velgio.be
Contact: Gise De Witte

Velgio est un centre de formation actif dans différents domaines du secteur logistique flamand. Nous proposons des formations pour les conducteurs de camions, les employés de bureau, les chefs d'entreprise, etc. Nous sommes l'un des seuls OC avec ADR & transport exceptionnel dans le code 95.

VLAEYNATIE BV

1322

Autrichehavenweg 10
NL-4554 MB Westdorpe
Nederland
tborteel@vlaeynatie.eu
www.vlaeynatie.eu

VAN BERLO BEDRIJFSVLOEREN BV

1421



Doornhoek 3715
NL-5465 TA Veghel
Nederland
info@vanberlo.com
www.vanberlo.com

Van Berlo fabrique des sols industriels depuis plus de quarante ans. Nous sommes une entreprise familiale et, au cours des dernières décennies, nous sommes devenus le leader du marché. L'équipe de Van Berlo possède une grande expertise, que nous mettons volontiers au service de votre entreprise.

VAN LOOY GROUP

1525



Noordersingel 19
BE-2140 Antwerpen
T. +32 475 73 53 20
ruben.coetsier@vanlooy.com
www.vanlooygroup.com
Contact: Ruben Coetsier

Van Looy Group est un bureau de conseil et d'ingénierie multidisciplinaire pour la logistique, la construction et l'ingénierie technique. Nous sommes spécialisés dans la résolution de problèmes logistiques, la conception de systèmes intra-logistiques, l'automatisation et la construction d'entrepôts.

VISUAL SAFETY BV

1609



Berkenlaan 21
BE-9150 Kruikebeke
T. +32 3 296 43 52
info@visualsecurity.eu
www.visualsecurity.eu
Contact: Annelies de Sloover

Chez Visual Safety, nous appliquons des marquages, des panneaux, des dispositifs anti-collision et des produits de sécurité. Cela s'applique aux environnements logistiques, résidentiels et publics. Les bâtiments de bureaux n'ont pas non plus de secrets pour nous.

VULSTEKE BEDRIJFSGEBOUWEN

1323



Hoogledestraat 122B
BE-8610 Kortemark
info@vulsteke.be
www.vulsteke.be

Vulsteke Bedrijfsgebouwen adopte une approche réfléchie, calculée et efficace grâce à une préparation précise et une approche complète avec le maître d'ouvrage et l'architecte, en tant qu'entrepreneur expérimenté pour les bâtiments industriels, nous construisons et supervisons des projets complets.



WDP - WAREHOUSES WITH BRAINS 1214



Blakebergen 15
BE-1861 Wolvertem
tony.depauw@wdp.be
www.wdp.be

WDP propose des solutions d'entreposage intelligentes, avec un accent particulier sur le développement et la location de biens immobiliers semi-industriels et logistiques. Nos activités sont concentrées principalement sur la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne et la Roumanie.

WINLOCK SYSTEMS 1213



Weverslaan 32
BE-9160 Lokeren
sylvia@winlock.be
www.winlock.be

WINLOCK conçoit et fabrique des portes industrielles coupe-feu. Chaque porte peut être associée à un critère d'atténuation acoustique, d'anti-effraction, de coupe-fumée ou d'anti-déflagration pour zone ATEX, et ce avec ou sans barrière liquide. Tous nos produits sont fabriqués sur-mesure.

ZETES 1300



Rue de Strasbourg 3
BE-1130 Bruxelles
T. +32 2 728 37 11
marketing@be.zetes.com
www.zetes.com
Contact: Annelies Vanherterycx

Zetes est un Groupe international hautement spécialisé dans les solutions d'identification et de mobilité. Connecter l'essentiel est au cœur de notre métier : les mouvements physiques et les flux numériques, nos clients et leurs données critiques mais également les consommateurs et les entreprises.

>>> voir aussi page 53

REMARQUE

Les textes des fiches apparaissent dans la ou les langue(s) d'encodage utilisée(s) par les différents exposants.



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

NOUVEAU LIEU

13-14-15

SEPT 2022

Flanders Expo Gand

WILLY NAESSENS INDUSTRIEBOUW 1313



Kouter 3
BE-9790 Wortegem-Petegem
info@willynaessens.be
www.industriebouw.be
Contact: Willy Naessens

Avec plus de 9 000 réalisations au compteur, Willy Naessens Bâtiments Industriels est le leader du marché en construction de bâtiments industriels. Toutes les étapes du processus de construction se font en gestion propre, au sein de Willy Naessens.

>>> voir aussi page 50

XWIFT 1615



Steenweg Deinze 148
BE-9810 Nazareth
info@xwift.be
www.xwift.be
Contact: Sven Vandeputte

Xwift est une entreprise dynamique spécialisée dans le transport express de marchandises de toutes tailles et de tous poids, dans toute l'Europe et ça 24h/24 toute l'année. Transport National, Transport International, Express, Dédié, ADR, Moffett/Kooiaap, Frais & Surgelé, Transport Climatisé.

LAST MINUTE

| Nom | Numéro du Stand |
|-----------------------|-----------------|
| Aldi | 1400g |
| All-Connects | 1125b |
| AllesCloud | 1118a |
| Artsen Zonder Grenzen | 5107 |
| B_Robots | 1125c |
| Bollere | 1400c |
| Cinvio | 1125a |
| Colruyt | 1400d |
| Delhaize | 1400i |
| DG REAL ESTATE | 1514 |
| Hödlmayr | 1400i |
| Jost | 1400k |
| KMOinsider | 1118 |
| KU Leuven | 1618f |
| Mercy Ships | 1121 |
| Mervielde | 1400h |
| Raes Logistics | 1400e |
| Rombit | 1125e |
| Rotom | 5130 |
| SALTO Systems | 1118b |
| Scania | 1400f |
| SD Worx | 1118c |
| T-Mining | 1125d |
| TEE Group | 1400b |
| The Beacon | 1125 |
| TL Hub | 1400a |
| Trends Top | 1123 |
| VDAB | 5241 |
| Veolia | 1400j |

Productivité et précision améliorées avec ZetesMedea Voice



Quelques-uns des avantages:

- Augmentation de la productivité de 25 % à 35 %;
- Précision de l'ordre de 99,9 % ou plus;
- Intégration transparente avec n'importe quel système ERP ou WMS, dont SAP.
- Un seul terminal pour plusieurs processus;
- Formation minimale, un atout appréciable lors des pics d'activité saisonniers;
- Possibilité de combiner le voice picking avec la lecture de codes à barres, le RFID ou un système d'instructions à l'écran.

Découvrez le dossier chez Carrefour:



NEWS

Boplan

La nouveauté du stand Boplan s'appelle Flip, une nouvelle protection au niveau du sol. Il s'agit de rampes d'accès disponibles en différentes versions selon les besoins. Les rails absorbent des impacts de 3.000 joules (Flip 120) à 16.000 joules (Flip 200). Ils sont disponibles en 4 longueurs (500, 1000, 2000 ou 3000 mm). Le système est facile et rapide à installer et peut en outre être combiné à d'autres systèmes de barrière de circulation Boplan. Autre nouveauté : le Flip Plus, une protection des piétons contre des impacts jusqu'à 15.200 joules basée sur le Flip 200 et dotée d'une main courante ergonomique.



Battery Supplies

Le spécialiste des batteries Battery Supplies propose depuis juin 2022 une plate-forme e-commerce qui permet d'obtenir en quelques clics un prix et un délai de livraison et de sélectionner toute une série d'options (système de remplissage, circulation d'acide, enregistreur de données, ...) pour des cellules séparées ou des batteries complètes. A l'honneur également au salon, la technologie CSM pour applications lourdes. Ces batteries de traction utilisent du cuivre, qui est un des meilleurs conducteurs d'énergie, pour des prestations optimisées dans des applications extrêmes (stockage frigorifique, industrie sidérurgique et du papier, etc.). Enfin, la société propose une gamme complète de batteries LiFePO4 (lithium-fer-phosphate).



Randstad

Randstad, spécialiste des ressources humaines, expose de multiples services sur son stand. Randstad Spark tout d'abord qui est un accompagnement complet pour changer de parcours professionnel (notamment dans le secteur logistique). La société propose en outre des formations logistiques de courte (15 jours interactifs) ou longue durée (2 ans). Signalons également la collaboration avec la plate-forme GoodHabitx qui propose 80 formations en ligne dans 10 catégories différentes. Et enfin, parmi les nouveaux services, citons Randstad Consultancy pour soigner votre employer branding.



Bridgestone/Webfleet

Bridgestone et Webfleet présentent Fleetcare. Il s'agit d'une solution intégrée de gestion de pneumatiques (Bridgestone) et de flotte (Webfleet). Elle permet aux gestionnaires de flottes professionnelles d'accroître leur efficacité et de réduire leurs frais d'exploitation grâce à une offre complète proposée par un seul et unique partenaire en mobilité. Fleetcare s'adapte aux besoins spécifiques de chaque flotte et contribue à réduire le TCO tout en renforçant la satisfaction client. La solution permet aussi de gagner du temps, d'assurer le respect des normes et de tendre vers un monde plus durable.



A-Safe

Deux nouveaux produits chez A-Safe : l'Universal Swing Gate et le StepBumper. Le premier est un portillon universel créant des passages contrôlés pour piétons et des points d'accès pour aider à maintenir la sécurité sur le lieu de travail (photo). Les portillons obligent les piétons à s'arrêter pour les ouvrir, ce qui les pousse à vérifier les dangers potentiels avant de traverser. Le StepBumper prévient les blessures et les dommages dans les zones de charge des chariots élévateurs, les zones de stockage et les allées piétonnes.



Topa Packaging

Topa Packaging met à l'honneur ses deux produits-phares : ZeroTape et Fiber Film. Mais présente aussi plusieurs nouveautés comme PaperStrap, un feuillard de cerclage entièrement en papier pour un cerclage totalement écologique, ou encore le film PCR, un nouveau film étirable qui contient 80 % d'un mélange de 'Pre consumer-raw material ou PIR' et de 'post consumer-raw materials ou PCR'. Autre nouveauté : la machine à ruban adhésif Curby (photo) pour le petit consommateur. Notons enfin que la société est climatiquement neutre depuis mai 2022.



Stream Software

Stream Software développe des applications pour la logistique et la douane. La législation douanière va fortement évoluer dans les mois à venir. Pour ne citer que deux exemples, l'IDMS (Import Declaration Management System) va regrouper tous les modèles d'importations dans un seul système de déclaration et l'AES va remplacer le PLDA export actuel. Stream Software suit toutes ces modifications de près et siège dans tous les organes de concertation.



Multitube

Multitube conçoit, assemble et livre des aménagements d'entrepôts basés sur son système de construction modulaire au moyen de tubes. Un système qui supporte des charges jusqu'à 1200 kg. Il permet de concevoir des tables de travail, d'emballage, des chariots, des étagères ou encore des convoyeurs. Pour les applications lourdes, la société construit des engins au moyen du système Squaretube combiné au système Multitube. Squaretube est à l'honneur sur le stand.



En bref

- **Atrium**, spécialiste des formations à la sécurité et du bien-être au travail, organise une filière écocaching unique (avec coach personnel) en collaboration avec IMOB, L'Institut pour la Mobilité de l'Université d'Hasselt. La société garantit un gain net par chauffeur de 2.000 € au minimum.
- Le centre de connaissances indépendant **De Nestor** conseille les entreprises en matière de sécurité et présente au salon une nouvelle formation de 3 h en réalité virtuelle « Evacuation et Incendie ».
- **CBRE** propose une plate-forme immobilière Propertyweb.be qui regroupe notamment toutes ses opportunités industrielles et logistiques, à la vente comme à la location.
- Avec AmbaFlex, **LogiFlexx** conveyor solutions dispose d'une solution pour espaces réduits. La combinaison AmbaFlex SpiralVeyor avec l'AmbaVeyor garantit la fluidité des flux tout en restant très compact, en réduisant les transferts et les modes d'entraînement.
- Ponts roulants, équipements de levage, palonniers, grues, treuils tels sont les produits proposés par **Hoisting Equipment** et sa division Abus Kraansystemen.
- **QleanAir** présente une gamme de purificateurs d'air pour environnements professionnels : FS 30 Hepa et FS 70 Hepa pour les établissements de soins, les bureaux et les espaces publics, FS 90 pour les grands espaces industriels et des cabines 'smoke free' pour environnements exigeants.
- **Eutraco** sera présent à Gand pour y montrer toute son expertise en matière de transport et logistique : 302.000 m² de surfaces de stockage, one-stop-shop logistique, 300 poids lourds, 350 véhicules tractés, 600 collaborateurs, 12 implantations.
- **Mervielde** met l'accent sur ses nouvelles activités logistiques. La société a ouvert un tout nouveau site Seveso dans le North Sea Port Gent-Terneuzen. Il comporte des silos de 15 à 460 m³ et peut stocker des conteneurs-citernes. Le site est connecté à l'eau pour des activités intermodales durables.
- **Botique** construit des assistants personnels numériques qui effectuent des tâches administratives rapidement et sans faille.
- **Ricoh** est une Digital Service Company mais est aussi Premier Solution Partner de Zebra Technologies, ce qui lui permet de proposer toute la gamme de produits : imprimantes d'étiquettes, scanners de codes à barres, scanners RFID, et ordinateurs portables. Ricoh conçoit et intègre des solutions pour l'identification et le traçage des biens et des pièces tout au long de la chaîne d'approvisionnement.
- Generix Collaborative Replenishment (GCR) est un des nouveaux produits de **Generix Group**, une solution de gestion collaborative des stocks qui peut être totalement intégrée à son WMS et à tous les produits proposés via Generix Supply Chain Hub.



Distrilog Group

Distrilog Group profite du salon pour mettre en lumière ses activités dans la région gantoise. Le prestataire logistique et de transport dispose d'un centre de distribution de 35.000 m² - dont 2.000 m² pour produits dangereux - au Kluisendok à Evergem. Et une extension potentielle permettant le stockage de 14.000 palettes supplémentaire. Distrilog Group est spécialisé dans l'entreposage, la distribution intelligente, les services logistiques et le transport dans le Benelux. Parmi ses clients, citons Delhaize, Tom&Co, AB Inbev, Arvesta, Nestlé, BP et Atlas Copco.



Nefab

Spécialiste de l'emballage industriel, Nefab expose ses plateaux thermoformés 100 % recyclables disponibles pour différents segments dont l'industrie automobile et l'industrie des batteries Lithium-Ion. Au menu également les palettes en papier pliable totalement recyclable, l'EdgePak Straw (photo), une solution qui offre une résistance élevée au gerbage (+ 4 tonnes), biodégradable et aisément recyclable. Les coins repliables en carton paille créent une construction solide et résistante à l'humidité. Enfin FiberFlute, une solution d'emballage amortissante écoresponsable.



Tailormade Logistics

Toute la gamme de services est à l'honneur sur le stand de Tailormade Logistics avec une nouveauté : Tailormade Customs, un service douanier interne pour offrir à ses clients la prise en charge des formalités douanières. Notons encore que le prestataire mise sur le HVO, un carburant alternatif qui émet 90 % de CO₂ de moins que le diesel. La société dispose de ses propres pompes HVO sur ses sites de Gand et de Ghlin. Une 3^e pompe est prévue à Westerlo.



Ravas



Le stand Ravas, qui intègre la technologie de pesage dans des engins de magasinage, fait la part belle à 3 produits : Ergo Truck, iForks et ICP. Ergo Truck est destiné au déplacement et au pesage ergonomique de palettes lourdes sur courtes distances. iForks (photo) sont des ensembles sans fil complets de fourches peseuses montables sur tous types de chariots élévateurs. ICP est la dernière gamme de tabliers peseurs pour chariots élévateurs et permet le pesage en combinaison avec des

accessoires.

Van Damme

Van Damme, spécialiste des machines de nettoyage professionnelles et industrielles, présente une gamme très complète composée d'un portique de lavage, de brosses mobiles, d'installations haute pression sur mesure, de nettoyeurs haute pression, de balayeurs d'autolaveuses et de produits de lavage. A noter les brosses mobiles autonomes (photo) conçues pour le nettoyage en profondeur des poids lourds. Un nettoyage complet dure moins de 10 minutes.



Assa Abloy

Deux produits en évidence sur le stand d'Assa Abloy : le bloqueur automatique DE6190AR et le sas à bourrelets pour fourgon DS6060VC. Le premier est un système de retenue avec un bras de blocage qui bloque très haut l'avant de la roue du camion empêchant ainsi tout mouvement involontaire ou départ pendant la phase de (dé)chargement. Le deuxième est conçu pour offrir une excellente étanchéité entre les portes arrière ouvertes du fourgon et la baie de chargement.



Hikvision

Hikvision, leader mondial du développement de produits et de solutions spécialisés dans la vision industrielle et les robots mobiles, se concentre sur l'IdO, la logistique intelligente, les services, et s'engage à rendre le processus de fabrication plus intelligent.



Brother

Brother participe pour la 1ère fois au salon T&L. Pour une bonne raison : la société se tourne désormais aussi vers le marché industriel avec des imprimantes haut de gamme grand volume et des étiquettes sur mesure. Brother expose en particulier 5 groupes de produits. Les imprimantes TJ haut volume (jusqu'à 10.000 étiquettes par jour). Pour des volumes inférieurs, il y a gamme TD plus compacte. A l'honneur aussi les imprimantes A4 PJ ultra mobiles, les imprimantes RJ et 'body' (car on peut les fixer à une ceinture), le module Airprint pour l'utilisateur d'iPhone ou iPad et les imprimantes A4 multifonctionnelles. La philosophie du groupe est de se faire une place sur ce marché avec le slogan « At your side ».

CapitalM/Essensium

La nouvelle génération Essensium Positioning System (EPS) est en évidence sur le stand de la société de consulting CapitalM. Elle est basée sur une approche multi-caméras, augmentant encore la précision du suivi des chariots élévateurs, pour une sécurité et une productivité accrue. Le système est facile à installer sur n'importe quel type ou marque de chariot élévateur à fourche et ne nécessite aucune infrastructure.



En bref

- **Dashdoc** est une plate-forme SaaS conviviale destinée aux donneurs d'ordre et aux transporteurs. Elle les aide à centraliser et à numériser leurs transports, de la planification à la facturation. La société est aussi reconnue par les autorités belges pour l'introduction de l'eCMR.
- **Polypal**, spécialiste des solutions de stockage, axe sa communication au salon sur l'ensemble de sa gamme avec l'objectif de mieux faire connaître le large éventail des produits proposés (rayonnages, étagères et mezzanines notamment).
- Spécialiste des nouvelles technologies, **Zetes** propose une série de démos : Fetch AMR/Robotics, ZetesMedea Voice sur headset Honeywell, ZetesChronos proof-of-delivery sur appareil Panasonic, l'optimisation d'entrepôt ZetesMedea, etc.
- **valueXstream**, actif dans le consulting et l'interim management, lance une formation spécifique pour les planificateurs (production, transport, export, etc.) étant donné la forte demande du marché en la matière.
- **M.S.I.E.** lance un concept pour les véhicules frigos dans lequel le système de réfrigération peut fonctionner 24h/24 en utilisant de l'énergie renouvelable sans avoir recours à une connexion réseau. Des films solaires minces et flexibles collés sur le toit de la semi produit l'énergie nécessaire au fonctionnement du groupe frigorifique.
- Stop Truck est le produit présenté par **Expresso Belgium**. Il s'agit d'un système intelligent et hydraulique de blocage des roues au moment du (dé)chargement. Tout mouvement volontaire ou involontaire du véhicule est exclu.
- Le prestataire logistique **Transuniverse Forwarding** s'est spécialisé sur l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient en plus de l'Europe, avec des liaisons quotidiennes. Il propose du groupage, des charges partielles, de marchandises diverses et produits ADR.



- **Kärcher** présente le 'Perfect Duo', une balayeuse aspirante et une autolaveuse. Deux machines pour un nettoyage approfondi et une réduction des coûts de maintenance. Une solution préférée à une machine combinée balayeuse/autolaveuse.



- Le prestataire **Hamann International Logistics** est actif dans le fret routier, aérien, maritime et dans les activités logistiques. Il emploie 215 personnes et gère 30.500 m² d'entrepôts.
- **Ceva Logistics** est la première société au monde à avoir décroché le nouveau certificat CEIV pour le transport de batteries au lithium remis par l'IATA. Ceva Skycapacity permet aux clients de sécuriser leur capacité de fret aérien et de réserver directement auprès de CEVA Logistics.

SSI Schäfer

Spécialiste des systèmes intralogistiques, SSI Schäfer est présent avec plusieurs solutions. Logimat est une tour de stockage et de préparation de commandes en un seul système basé sur le principe « good-to-man ». AGV Weasel est un véhicule à guidage automatique pour le transport de conteneurs, de boîtes et même de biens suspendus jusqu'à 35 kg. Sans oublier les rayonnages mobiles à haute densité et le Flat Pack Picking (photo) pour un prélèvement efficace et autonome de colis lourds et volumineux au moyen de robots portiques.



Still

Still a aménagé une zone de démonstration de systèmes automatisés. Parmi ces systèmes, il y a l'ACH, un robot mobile autonome destiné au transport horizontal automatisé. Ces petits véhicules n'occupent que la moitié de l'espace nécessaire à un chariot élévateur manuel. Par rapport aux AGV, les voies de circulation peuvent aussi être plus étroites. Les ACH prennent et livrent la charge plus rapidement pour des coûts d'exploitation et de maintenance relativement faibles.



B-Close

Plusieurs solutions sur le stand B-Close. Notamment un chariot tridirectionnel Hyster (série C1.0-1.5) avec mât quadriforme pour allées étroites capable de soulever 1,5 tonne à 12,2 m de haut, unique sur le marché selon le constructeur. Et aussi les chariots élévateurs électriques Carer A160-200@1200x destinés à la manutention des grosses charges avec des capacités de 16 à 20 tonnes. Ils affichent des performances très élevées en termes de couple, d'accélération et de vitesse (20 km/h) accompagnés de longues plages de fonctionnement.

CaptureTech

Les ESL (Electronic Shelf Labels), bien connus dans le monde du retail, arrivent désormais dans les entrepôts. Les ELS sont des étiquettes électroniques et comprennent des codes d'articles, des descriptions, des codes-barres ou des chiffres de contrôle rotatifs pour le Voice Picking, par exemple. CaptureTech se charge de l'implémentation et de l'intégration avec votre WMS ou ERP.



Esquenet

Spécialiste en technologie de sécurité des véhicules et prévention des dommages, Esquenet expose plusieurs solutions : le kit de capteurs Iris 860 (Seen Safety) détecte le ruban réfléchissant des équipements de sécurité transformant les vêtements de sécurité passifs standard en un système actif de détection des piétons, l'ESQO-view+ avec caméra détecte les piétons et Kigis Ipas réduit le risque de collision entre piétons et chariots élévateurs, basé sur la technologie UWB (Ultra Wide Band).



Peripass

Peripass, une plate-forme SAAS basée dans le cloud, optimise le fonctionnement des sites logistiques grâce aux solutions de 'yard management' (gestion de cour). Peripass facilite les communications avec les chauffeurs de poids lourds et améliore la visibilité et la sécurité des sites logistiques. La société propose une visibilité en temps réels, la digitalisation des tâches en passant par l'automatisation, l'optimisation des processus, une augmentation de la sécurité ou encore la gestion de tous les actifs du site.



Webfleet

Pas moins de 6 produits à l'honneur sur le stand Webfleet qui est la solution de gestion de parc de Bridgestone. PRO8475 relie les collaborateurs et la société via Google Services. TPMS est un système de contrôle de la pression et de la température des pneus en temps réels. CAM 50 est une caméra basée sur l'IA afin de détecter un comportement dangereux et prévenir le conducteur. Link 340 est un système de suivi des actifs et des véhicules sur une seule interface. Tachograph manager permet de télécharger, analyser et archiver les données du tachygraphe. Enfin, OptiDrive 360 est une solution globale qui aide les chauffeurs à adopter un style de conduite responsable.



Mammoet

Mammoet (Holding SHV), spécialiste des transports lourds, intègre de nouveaux équipements dans sa flotte : une grue télescopique LTM 1650 à 8 essieux (capacité de levage de 700 t), une grue Hoeflon électrique C30 sur chenilles et un Industrial Service Truck pour des solutions de levage là où une grue ne peut accéder.



En bref

- **Vlaamse Waterweg** expose tous ses services : la promotion du transport fluvial, la gestion et l'attractivité des voies navigables. La société contribue à l'économie, la prospérité et la qualité de vie des habitants de Flandre.
- Cosinus Slide est le produit-phare de **HCJoints** spécialisé dans les joints pour les sols industriels en béton. La face supérieure sinusoidale du joint Cosinus Slide, développée par HCJ, neutralise l'impact des roues et permet le trafic des chariots élévateurs sans vibrations ni secousses.
- La fédération des transporteurs **Febetra** met l'accent sur la prochaine Journée du Routier. Celle-ci aura lieu le 8 décembre prochain. Une belle occasion de mettre tous les chauffeurs routiers à l'honneur.
- La Fondation Promotion Council **North Sea Port** est une initiative de la communauté des entreprises portuaires. Objectif : renforcer la position économique et sociale de la zone portuaire Gand-Terneuzen-Vlissingen et de la région.
- **Jost** met l'ensemble de ses services en avant : transport routier et multimodal, grande distribution et distribution fine, logistique, freight forwarding, formalités douanières, missions spécifiques (sur mesure).
- **Stadsbader** est un entrepreneur avec une grande expérience dans le secteur logistique capable de mener à bien des projets complets (centres logistiques, entrepôts, bureaux, parkings, etc.)
- Trois nouveautés chez **Human Workspace** : les équipements de travail en aluminium de 4Productivity (tables, postes mobiles, chariots, trolleys), les chariots sur mesure équipés d'une powerbox avec écran LCD, un nouveau portail de vente en ligne.
- **KMO Vastgoed** est spécialisé dans la location et la vente de biens immobiliers industriels et commerciaux en Flandre. Une primeur cette année : www.kmoschatter.be pour l'estimation de votre bien.



REDUCING UP TO 10% FUEL ON YOUR TRAVELINGS?

- With the flexible thin solar film from sunportmise, trucks with dry freight, fridge trucks, coaches, public bus and vans.
- Less fuel consumption is less CO₂ emissions (average, 4.5 ton).
- **20% longer life time on your battery.** No or less use of alternator.
- Free fuel for trucks, bus, van, barges, etc. ...

SUNPORT MSIE - EUROPE

msie@msiesunport.eu · www.msiesunport.eu
 Marc Van Ginneken (call now) Tel +32 (0)466 360 888

Contact & website
msie.today



HEYLEN CONSTRUIT POUR UN AVENIR AUTOMATISÉ

Heylen Warehouses est un promoteur qui investit dans l'immobilier logistique et semi-industriel. Le groupe a récemment réalisé un complexe de 150.000 m² à Evergem, dans la partie gantoise du North Sea Port. L'un des nouveaux locataires est Eltra, un grossiste en matériel électrotechnique et en éclairage. L'entreprise occupe 20.000 m² et a mis au point un entrepôt hautement automatisé en étroite collaboration avec Heylen et Exotec, spécialiste du 'goods-to-man'.

« Nous ne sommes pas des promoteurs immobiliers, mais nous avons besoin d'un entrepôt plus moderne, centralisé et plus grand », explique Wouter De Vliegheer, responsable informatique et logistique chez Eltra. « Nous avons immédiatement commencé à concevoir les processus logistiques au sein de ce nouvel entrepôt. Heylen Warehouses nous a aidés à construire un complexe ultramoderne. Après tout, pour l'automatisation, vous avez besoin d'une grande surface au sol. Une installation de sprinklage est également indispensable, en particulier pour les entrepôts à forte densité de stockage. En outre, un nouvel entrepôt doit répondre à des exigences strictes en matière d'incendie. Nous travaillons également de plus en plus en hauteur, avec des poutres de 12,5 mètres.»



CONTOURNER LA PÉNURIE

« L'automatisation nous a permis de contourner la pénurie de main-d'œuvre », poursuit M. De Vliegheer. « Nous n'automatisons pas pour licencier des employés, mais pour pouvoir leur confier d'autres tâches tout en grandissant. L'essor du commerce électronique exige également une grande rapidité dans le traitement des commandes. De même, si vous souhaitez livrer des produits prêts à être mis en rayon, vous devez rassembler les commandes en fonction de leur place dans le magasin. **L'automatisation nous aide à relever ces défis.**

On a fait appel à Exotec pour mettre en œuvre la préparation des commandes automatisées en 'goods-to-man'. Ce système hautement standardisé se compose d'éléments mobiles individuels. Il peut donc être facilement adapté aux besoins du client. De plus, les robots se déplacent en trois dimensions. Il n'est donc plus nécessaire d'intégrer des ascenseurs et des convoyeurs fixes.

PLUS PERFORMANT SUR LA MÊME SURFACE

Wim Vermeir d'Exotec explique la philosophie : « Avec nos solutions, nous visons les entreprises qui ont connu une forte croissance ces dernières années, mais qui n'ont pas les moyens de s'étendre dans des bâtiments plus grands. Nos systèmes rendent leurs processus plus efficaces dans le même espace. Le système s'intègre également rapidement aux opérations existantes. » Chez Eltra, les nouveaux employés de l'entrepôt ont maîtrisé le système si rapidement au démarrage que chacun d'entre eux a rapidement préparé 150 lignes par heure. Normalement, dans un entrepôt traditionnel non automatisé, cela prend des mois.

PARTENAIRE EN AUTOMATISATION

Heylen agit comme un partenaire pour les questions d'automatisation de ses clients. « **Nous sommes très attachés à la relation à long terme avec nos clients** et nous voulons leur offrir une solution complète », déclare Danaë Stove, responsable commercial. « L'automatisation en fait partie. Sur le terrain, les connaissances en matière d'automatisation sont souvent limitées : nous aidons les clients dans ce domaine. La demande est en forte croissance, car il y a une pénurie de bras. Nous aidons nos clients à réorganiser leurs entrepôts et à accroître leur fonctionnalité. Au début d'un contrat, nous parlons au client de la mise en place et lui fournissons des partenaires structurels. De cette façon, ils peuvent optimiser leurs processus dès le départ. »



Le futur est hybride : les robots reprennent surtout le travail répétitif des êtres humains.

What's in a name?

Si vous avez lu cette édition de Link2Logistics Management de A à Z, vous avez pu découvrir tout un éventail de solutions visant à soulager le travail du personnel logistique. Les termes 'automatisation' et 'robotisation' sont souvent utilisés l'un pour l'autre. Il est clair que le client veut avant tout une solution à ses problèmes, mais nous tenons à mettre les points sur les i.

Michiel Leen

Nous avons écouté plusieurs professionnels qui travaillent chaque jour à trouver des solutions pour leurs clients logistiques et nous avons constaté que le débat sur le terrain est nuancé.

WAREHOUSE MANAGEMENT

Jonathan Bytebier, Business Development Manager chez Inther : « L'automatisation est un concept large. Il ne s'agit pas toujours de la mise en œuvre de matériel (intra) logistique, il peut par exemple s'agir d'une solution logicielle qui peut aider à rationaliser les processus manuels. De cette manière,

le processus d'automatisation accompagne les collaborateurs pour rassembler les commandes de manière efficace. Le processus que les collaborateurs exécutent a été automatisé dans ce sens, mais le matériel n'entre pas en jeu dans ce cas de figure. »

Philippe Saey, VNA & Robotics Sales Advisor chez Motrac, accompagne chaque jour les clients dans leur quête visant à améliorer l'efficacité dans leurs processus intralogistiques. Motrac, qui importe des appareils, des véhicules et des systèmes intralogistiques pour Linde, contribue à la recherche de solutions dans le cadre du rôle de spécia-



Sur le terrain, les termes 'automatisation' et 'robotisation' sont utilisés de façon interchangeable.

Les processus automatisés continuent de fasciner le public professionnel.

FUTUR HYBRIDE

D'après Jonathan Bytebier, nous verrons surtout des solutions hybrides dans un avenir proche. « Par exemple, l'utilisation d'un système de navettes, combiné à une solution de type goods-to-person. Nous ne savons pas comment les profils de commande évolueront à l'avenir. Il est envisageable d'automatiser l'activité à 100 % tout en prévoyant des moyens humains ou semi-automatisés pour gérer les pics. »

Dans le cadre de solutions entièrement automatisées, c'est le terme 'robotisation' qui apparaît le plus souvent. Par exemple, des préparateurs de commandes entièrement automatisés font leur apparition dans les entrepôts. « Les processus logistiques nécessitent encore beaucoup de 'mains' », indique Jonathan Bytebier. « Néanmoins, vous pouvez robotiser le travail répétitif, comme mettre des produits dans des boîtes et fermer ces boîtes. Il s'agit en effet d'un processus standard très répétitif. »

CONFUSION LINGUISTIQUE ?

Sur le terrain, les termes sont souvent utilisés l'un pour l'autre. « Les clients veulent avant tout une solution à leur problème », indique Jonathan Bytebier. « Ils veulent se développer avec leurs effectifs actuels et ont souvent des objectifs détaillés sur cinq ou dix ans. À cette fin, ils se tournent vers des intégrateurs comme nous. Tous les processus ne peuvent être standardisés. À titre d'exemple, ceux qui ont beaucoup recours à des formats non standards. Si cela rentre dans un bac en plastique ou une boîte en carton, cela peut en principe être automatisé. Mais la perspective de voir des bras robotisés et d'autres systèmes robotisés assumer complètement la tâche des êtres humains est encore bien éloignée au vu des possibilités actuelles. »

liste en résolution de problèmes que Linde entend de plus en plus jouer pour ses clients. « Dans un processus d'automatisation, nous examinons par exemple quelles phases du processus sont répétitives et donc susceptibles d'être automatisées. Nous procédons à l'analyse et en déduisons le choix du matériel le plus adapté sur le plan intralogistique. Un bon système de gestion des entrepôts (WMS) est indispensable pour pouvoir automatiser les processus. Pour le dire crûment : l'AGV ne doit pas être intelligent, contrairement au WMS ou au gestionnaire de robot. L'intelligence réside dans la rationalisation des processus et la hiérarchisation des 'missions' que l'AGV doit accomplir », déclare Philippe Saey. Linde mise également sur une gamme d'appareils intralogistiques pouvant fonctionner de manière autonome, mais pouvant également être pris en charge par un opérateur. Ils sont dotés d'un 'cerveau' capable d'interpréter les instructions provenant du timon ou d'un autre système.

AVANTAGES

Ainsi, depuis plusieurs années, les solutions automatisées gagnent du terrain sur les sites logistiques. « Les avantages sont évidents », déclare Philippe Saey. « Les solutions automatisées qu'elles prennent la forme d'un AGV ou d'un AMR, travaillent de manière prévisible, uniforme. Elles sont on ne peut plus fiables, ne tombent pas malades et travaillent avec minutie. Elles ne coupent pas les virages et ne heurtent rien : des capteurs

les font s'arrêter ou s'écarter à proximité d'obstacles imprévus. »

« Automatiser pour automatiser » n'est cependant pas une bonne approche selon Philippe Saey. « Si vous ne l'utilisez que pour un shift par jour, le retour sur investissement n'est pas évident. Vous ne devez pas non plus partir du principe que vous avez besoin de moins de personnes. Vous compensez simplement le manque de main-d'œuvre et d'espace existant : vous pouvez construire des allées plus étroites dans l'entrepôt et donc stocker plus de matériaux dans le même espace. »

Les processus logistiques largement automatisés ont le vent en poupe. Cependant, selon Philippe Saey, il existe plusieurs processus qui ne peuvent être automatisés avec les technologies actuelles.

« Charger et décharger un camion entrant n'est par exemple aujourd'hui pas automatisable. Le camion n'est jamais positionné de manière totalement uniforme, la manière dont le chargement est empilé dans le camion est différente pour chaque chargement. Pour un fonctionnement optimal, les processus automatisés ont besoin d'une grande précision. Autrement, la machine cherche constamment ses cibles. »

Les clients veulent avant tout une solution à leur problème.

Votre partenaire
pour des solutions
intralogistiques
complètes.



inthergroup.be

- › Intégration de systèmes
- › Produits intralogistiques
- › Partenaire de service complet
- › WCS & WMS software



+31 (0)478 502 575
info@inthergroup.com

De Amfoor 15
5807 GW Venray



INTHER
improving intralogistics

AGV ET AMR



Chaque médaille a son revers

Les robots mobiles (AGV et AMR) sont de plus en plus nombreux dans les entrepôts car ils offrent de nombreux avantages. Mais toute médaille a son revers. Le site spécialisé américain AGVNetwork.com a dressé une liste des principaux avantages et inconvénients.

Philippe Van Dooren

TOP 11 DES AVANTAGES

1 Réduction directe du coût de la main-d'œuvre

La principale raison pour laquelle les entreprises envisagent d'investir dans des AGV et AMR. Elles peuvent transférer du personnel à des tâches à valeur ajoutée.

2 Éviter la pénurie de main-d'œuvre

Des AGV réduisent le besoin en personnel (ils peuvent opérer 24/7) et permettent de dégager des budgets pour l'embauche de personnes plus qualifiées.

3 Éviter les erreurs

Un quart des arrêts d'activité dans les entrepôts et fabriques sont dus à des erreurs humaines (surtout la distraction et la fatigue). Correctement programmés, les AGV ne font pas d'erreurs.

4 Améliorer la traçabilité et la précision des stocks

Les AGV et AMR peuvent être directement reliés aux WMS, ERP, etc. La précision des inventaires est supérieure qu'avec des humains et les véhicules peuvent aisément être suivis en temps réel.

5 Plus grande liberté d'agencement

Les AGV permettent d'éviter certains équipements fixes comme des bandes convoyeuses et donc de dégager de l'espace.

6 Modularité ou évolutivité

Pour faire face à une croissance de l'activité, il est plus aisé d'ajouter des AGV ou AMR que de trouver du personnel. On peut commencer avec quelques robots, ce qui réduit l'investissement initial.

7 Sécurité accrue

Les chariots élévateurs manuels sont à l'origine de la plupart des accidents dans les entrepôts. Les AGV sont dotés d'une multitude d'équipements de sécurité.

8 Amélioration de l'ergonomie

Les AGV peuvent transporter des charges trop lourdes pour des humains. Avec les systèmes Goods-to-Person on peut éviter les déplacements et faciliter le picking.

9 Réduction des coûts indirects

Les AGV peuvent évoluer dans la pénombre, ne causent pas de dégâts et respectent mieux l'intégrité du produit transporté (vitesse réduite).

10 Augmentation de la productivité

Outre la possibilité d'exploiter l'entrepôt 24/7, on peut relever : pas de pauses café, prépositionnement de marchandises la nuit, accroissement du nombre de picks par heure, etc.

11 Minimisation du risque d'infection

Un avantage de date récente, qui ne demande plus d'explication.

TOP 5 DES INCONVÉNIENTS

1 Dépendance du WiFi

La fonctionnalité des AGV dépend de la fiabilité du WiFi. En cas de panne, ils ne peuvent échanger des informations, risquant un arrêt total des opérations

2 Communication entre AGV différents

Le manque de communication entre robots mobiles venant de différents fournisseurs pose problème: il est complexe de leur faire 'parler la même langue'.

3 Flexibilité limitée

Un opérateur peut prendre une décision en une seconde. Les AGV pas. Ils conviennent donc peu aux tâches non répétitives. C'est leur principal désavantage.

4 Coût d'investissement initial élevé

Acheter un AGV coûte plus cher qu'engager une personne. Le surcoût n'est rentabilisé que si les heures de travail sont élevées. Le travail en trois 'shifts' convient le mieux aux AGV.

5 Exigences 'environnementales' restrictives

Des chariots manuels peuvent opérer dans des environnements plus divers. Les AGV ont besoin de sols quasi plats, ni trop rugueux ni trop lisses.



RAPPORT SIGMA 2021

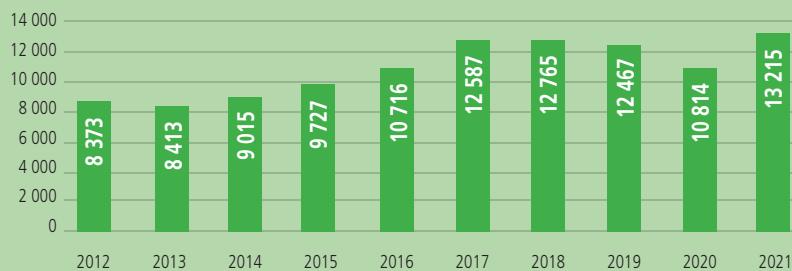
Le thermique revient en force

La fédération Sigma, qui regroupe notamment les fournisseurs de matériel de maintenance, a publié son annuel rapport d'activités, dont il ressort que le marché belge a enregistré des chiffres exceptionnels en 2021. Toutes les catégories d'appareil sont en hausse, mais la palme de la progression va, assez étonnamment, aux chariots élévateurs thermiques.

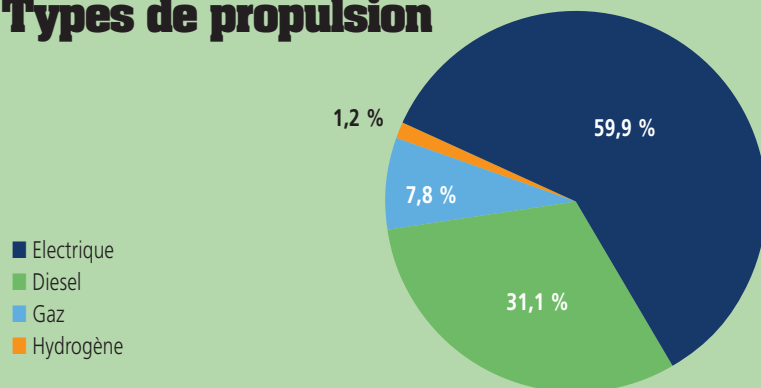
Claude Yvens

« En 2021, nous avons parfois eu l'impression que les arbres pouvaient pousser au-delà des nuages », nous déclarait il y a peu le président Dries Van Haut. Quelques semaines plus tard, les chiffres officiels tombaient : en 2021, on a vendu en Belgique 22 % d'appareils supplémentaires par rapport à 2020. Des chiffres dus, selon Sigma, à la bonne santé économique globale (et en particulier à l'explosion du commerce en ligne), mais aussi à de gros investissements dans les flottes de location courte durée. Par contre, ce contexte économique porteur n'empêche pas deux catégories d'appareils de régresser depuis deux ans : les gerbeurs et les chariots à mât rétractable. Une conséquence de l'automatisation croissante dans de nombreux entrepôts ?

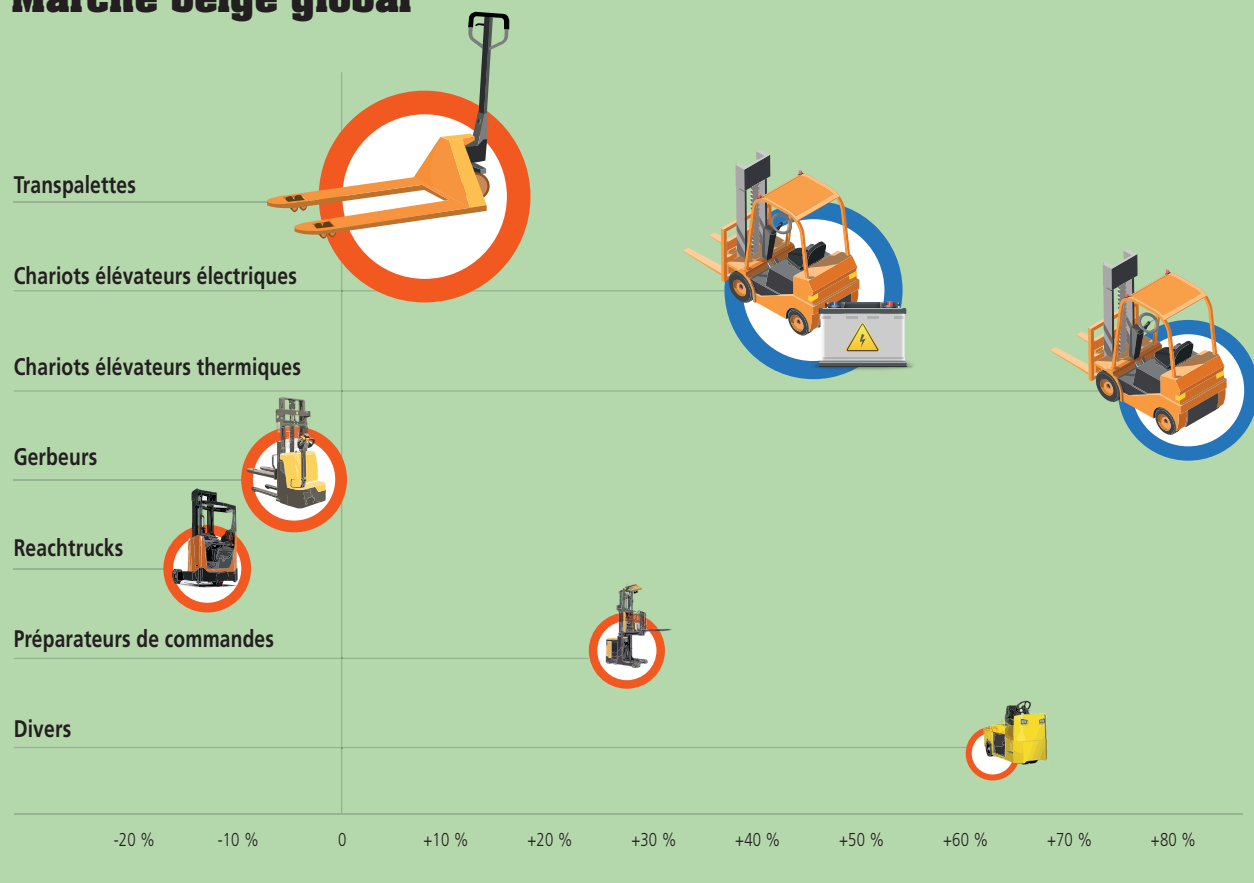
Marché belge global



Types de propulsion



Marché belge global

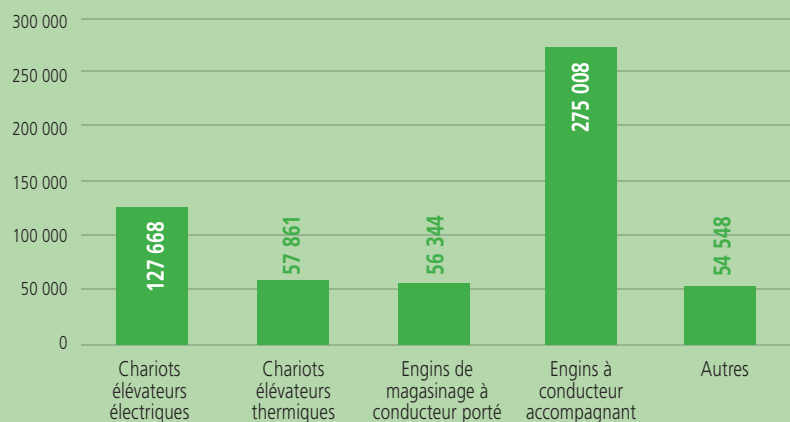


La taille du cercle est proportionnelle au nombre d'unités vendues

● Chariots élévateurs

● Engins de magasinage

Le marché européen



Source : FEM

Chiffres-clés

- On a vendu **13.215** chariots et engins de magasinage en Belgique en 2021 ;
- Les prévisions pour 2022 font état de **14.000** unités ;
- Le marché européen a enregistré **571.429** chariots et engins de magasinage en 2021 contre 377.774 en 2020 ;
- Les membres Sigma actifs dans le secteur du matériel de maintenance emploient **1.471** personnes en Belgique (835 ouvriers, 636 employés) ;
- Chiffre d'affaires en 2021 : **631 millions EUR** (+ 3.6 %) ;
- Les batteries au lithium ion équipent déjà près d'**un quart** des chariots de magasinage ;
- Les transpalettes électriques représentent **53 %** du volume total des engins de magasinage.



Des solutions semi-autonomes améliorent l'efficacité dans l'entrepôt.

WOMH2 2022

L'être humain et la machine collaborent toujours plus

La manière la plus efficace de faire comprendre les changements rapides dans le monde de l'intralogistique consiste à les montrer en direct au public. Le fabricant allemand Linde l'a bien compris. Link2Logistics Management s'est rendu à Mannheim pour s'imprégner des derniers développements lors de l'événement 'World of Material Handling', qui s'étendait sur plusieurs jours.

Michiel Leen

Linde a déroulé le tapis rouge au Maimarktgelände, dans la ville industrielle allemande de Mannheim, pour donner à ses représentants, à ses clients et à une importante délégation de la presse spécialisée la chance de voir en direct ses dernières nouveautés. Après deux années marquées par la pandémie de Covid-19, l'acteur de l'intralogistique a sorti le grand jeu pour montrer ses innovations au public de manière visuelle. Linde a fait découvrir aux participants la logistique d'un objet familier - dans ce cas une bouteille d'eau en plastique - et a ainsi pu dévoiler ses innovations. Nous en énumérons les principales ici.

LE VOLANT CLASSIQUE AUX OUBLIETTES

Linde dit adieu au volant classique. Les nouveaux chariots Linde sont désormais commandés par un bouton rotatif situé sur l'accoudoir gauche, baptisé Linde Steer Control. Cette innovation doit être bénéfique à l'ergonomie. L'idée est que le conducteur actionne le mât et la fourche avec sa main droite, et dirige le chariot avec sa main gauche. Le bouton rotatif compact rend les mouvements de direc-

tion plus faciles et plus rapides, ce qui, selon le fabricant, peut améliorer l'efficacité dans l'utilisation quotidienne. À Mannheim, Linde a présenté un chariot de la nouvelle série 1252 E équipé de ce système. Linde souligne que le système Steer Control est en option, mais s'attend à ce qu'il devienne à terme la norme dans l'industrie. Le Linde Steer Control est un système de commande électrohydraulique, basé sur la technologie 'steer by wire'. Les gestes du cariste sont transmis aux composants hydrauliques par des signaux électroniques. Le principal avantage selon Linde est toutefois de nature ergonomique : le conducteur doit effectuer moins de mouvements de volant et souffrira moins vite de fatigue et de douleurs aux épaules.

LES PERFORMANCES DE L'ÉLECTRIQUE ÉGALENT CELLES DU THERMIQUE

Cette année, une attention particulière est accordée à l'importance croissante des motorisations alternatives. Linde affirme avoir atteint un point où ses chariots élévateurs électriques peuvent égaler les performances d'un moteur

thermique conventionnel. Les chariots élévateurs à fourche de la nouvelle série X20-X35 ont par exemple une capacité de charge de 2 à 3,5 tonnes. Les nouveaux chariots électriques utilisent d'ailleurs la même plateforme que la série thermique H20-H35, ce qui limite les délais de livraison, offre une disposition familière aux opérateurs et permet d'accéder au choix d'options bien connu. Cela dit, les nouveaux chariots élévateurs 12XX d'une capacité de charge allant jusqu'à 5 tonnes ont également assuré le spectacle à Mannheim. Ils sont actuellement uniquement proposés avec un moteur à combustion classique.

Stefan Prokosch, Senior Vice President Brand Management : « Il est important pour nous d'aider les clients dans leur quête de la motorisation la plus adaptée. Nous allons proposer une solution en fonction des besoins du client. Il peut encore s'agir d'un moteur thermique classique, mais nous nous intéressons aussi de plus en plus aux batteries (plomb-acide et lithium-ion) et aux piles à hydrogène. L'écologie figure en effet en bonne place dans l'agenda de nos clients. »



De nouvelles solutions sont mises en place pour le travail en hauteur.



Linde ne veut pas se contenter de livrer du matériel roulant : les logiciels sont bien présents lors du WOMH.



Steer Control : Linde dit adieu au volant.

SOLUTIONS (SEMI-)AUTOMATIQUES POUR PLUS D'EFFICACITÉ

Dans le cadre de notre dossier sur l'automatisation, notre curiosité a été piquée par l'option semi-automatique des préparateurs de commandes des séries N20 SA et N20 C SA. Ces transpalettes peuvent être configurés pour 'suivre' l'opérateur à travers l'entrepôt ou pour se déplacer de façon autonome. Ainsi, l'opérateur n'a pas besoin de faire des allers-retours incessants entre le rayonnage et le transpalette. L'efficacité de la préparation des commandes peut être améliorée jusqu'à

20 %, insiste Linde. La nouvelle série de robots C-Matic est conçue pour trouver son chemin dans l'entrepôt de manière entièrement autonome grâce aux codes QR.

L'ENTREPOSAGE PREND DE LA HAUTEUR

La superficie disponible pour les activités logistiques est limitée. La solution réside en partie dans la construction d'allées plus étroites - une option rendue possible par l'utilisation d'un plus grand nombre d'AGV et d'AMR, mais aussi par une plus grande hauteur. Linde anticipe un environnement d'entreposage où les hauteurs de rayonnage de 15 mètres et plus ne seront plus une exception. En témoigne son nouveau mât 'charges lourdes' pour les chariots à mât rétractable de 1,4 à 2,5 tonnes des séries R10-R25. Le développement de ce nouveau mât fait suite aux souhaits des clients. Le champ visuel du chauffeur a été élargi de 27 %. Le nouveau mât atteint 15 mètres de haut et les oscillations

Stefan Prokosch (Linde) : « Devenir un spécialiste en résolution de problèmes pour nos clients »

Stefan Prokosch, vice-président, est satisfait de cette édition de WOMH. Il est nuancé sur cette tendance à l'automatisation. « Actuellement, les personnes dans l'entrepôt sont votre actif le plus précieux. Pour un fonctionnement optimal des processus de votre entrepôt, un haut degré de standardisation et d'automatisation est nécessaire. Linde propose un large éventail de solutions, des AMR aux chariots rétractables en passant par les gerbeurs standards. Nous tenons également à mettre en avant nos partenaires en raison de leur savoir-faire en matière d'automatisation. Nous avons appris pendant la crise du coronavirus que les chaînes d'approvisionnement doivent continuer de tourner, y compris durant des périodes difficiles. C'est le devoir d'une entreprise comme la nôtre d'aider ses clients en la matière. C'est pourquoi Linde devient de plus en plus un fournisseur non seulement de matériel roulant, mais aussi de solutions d'entreposage et d'automatisation, en coopération avec nos partenaires. »

L'automatisation et les motorisations alternatives occupent une place centrale lors du WOMH 2022.

dans le travail en hauteur sont compensées par le système d'assistance Dynamic Mast Control. Le système modulaire de gestion d'entrepôt Linde Warehouse Navigator fournit une vue d'ensemble numérique de l'entrepôt et guide également les caristes.

LE ROBOT MOBILE AUTONOME ARCULEE S

Utilisable dans de nombreuses applications intralogistiques

L'utilisation de robots dans les entrepôts n'est plus une nouveauté en soi, mais Jungheinrich lance, avec le nouvel Arculee S, un AMR compatible avec tous les systèmes d'automatisation.

Michaël Vandamme

Avec l'Arculee S, Jungheinrich dispose d'un AMR (autonomous mobile robot) qui offre la meilleure solution intralogistique dans de nombreuses situations. « Il convient à presque tous les secteurs », explique Joppe Jacoby, account manager. « Dans un entrepôt, il se déplace, se positionne sous une palette ou une unité de charge, la soulève et l'amène à sa destination, souvent un lieu de préparation de commandes ou une station de transfert dans un entrepôt automatique de palettes. L'Arculee S dispose de scanners sécurisés

avec une amplitude à 360°, ce qui permet à cet AMR de se déplacer dans un environnement mixte. De plus, l'appareil présente une haute disponibilité grâce à la technologie Lilon avec système de recharge automatique. » Mais cet Arculee S est spécial à d'autres titres. « Là où, avec un AGV doté de la navigation laser, vous devez placer des réflecteurs partout dans votre entrepôt, qui doivent ensuite être lus, l'Arculee S scanne lui-même son environnement et l'enregistre sous forme de carte. »

SAVOIR-FAIRE PAR ACQUISITION

Pour le développement de l'Arculee S, Jungheinrich a repris arculus GmbH, une entreprise technologique dont le siège se trouve à Munich. « Pour notre entreprise, ce n'était pas une méthode de travail standard », déclare Joppe Jacoby. « Auparavant, nous pensions qu'il valait mieux faire le plus possible en

interne. Mais le monde a changé et les employés possédant les qualifications nécessaires se font rares. Cette reprise nous a immédiatement fourni une petite armée d'ingénieurs informatiques, comme en témoigne le résultat final. Cet Arculee utilise une interface de standardisation, le VDA 5050, qui lui permet de communiquer avec différents systèmes d'automatisation. La plate-forme logicielle utilisée tire ses origines de l'industrie automobile. Là aussi, vous avez différents types et marques, mais la communication doit être possible. A terme, l'intention est d'utiliser ce logiciel pour tous nos AMR et AGV. »

Le nouveau logiciel qui pilote l'Arculee sera intégré à terme dans d'autres AMR et AGV de Jungheinrich.

Prodrive

Parmi les applications concrètes de l'Arculee S, il y a le projet pour la société technologique Prodrive. Ce projet concerne un espace de stockage de plus de 20.000 m². Au cœur de l'entrepôt se trouve une flotte de 14 Arculee, complétée par 8 gerbeurs automatisés pour allées étroites. Tous les véhicules sont connectés au Warehouse Control System via l'interface logistique de Jungheinrich. « C'est la combinaison d'AMR qui amènent les palettes dans la zone avant des gerbeurs, qui les placent à leur tour sur les rayonnages. Ceci élève le flux de marchandises chez Prodrive à un nouveau degré d'automatisation », explique Joppe Jacoby. « Et c'est nécessaire. L'intelligence connectée dans la supply chain est un critère décisif de réussite économique. » La livraison de ce projet est prévue pour l'automne de cette année.

L'Arculee S peut soulever et déplacer jusqu'à 1.000 kg.





La seule émission de télévision dédiée au secteur de la logistique en Belgique

Vous avez lu dans ce magazine de nombreuses informations sur le salon **Transport & Logistics Gand 2022**. **TRANSPORTMEDIA** va encore plus loin, et vous propose une nouvelle émission de la **LOGISTICS.TV**. Vous y découvrirez les toutes dernières nouveautés du secteur logistique. **Rendez-vous sur Kanaal Z** ou via www.transportmedia.be !

Quand ?

- En boucle sur **Kanaal Z** pendant deux week-ends complets : **10-11/09** et **17-18/09/2022**
- En permanence via www.transportmedia.be



TRANSPORTMEDIA



Design: Agence DIBO!

HAIPICK

BY  SAVOYE

LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE ROBOTS AUTONOMES POUR LE PICKING ET LE STOCKAGE JUSQU'À 7 MÈTRES DE HAUT

Performants, flexibles et intelligents, HAIPICK BY SAVOYE, robots autonomes de préparation de commandes en mode "goods-to-person" s'intègrent dans un ensemble à haute disponibilité combinant : postes de préparation de commandes X-PTS, rayonnages à bandeaux LED 'put-to-light' et convoyeurs INTELIS, géré par le WMS de SAVOYE.

Les avantages :

- **PLUS DE PRODUCTIVITÉ** : jusqu'à 400%
- **INSTALLATION RAPIDE** - Mise en service en moins de 5 semaines
- **UNITÉS DE STOCKAGE VARIÉES** : bacs, caisses, boîtes
- **HAUTE DISPONIBILITÉ**
- **FACILE À RECONFIGURER**

Téléchargez notre livre blanc "12 questions avant de lancer votre projet Goods-to-Person" à l'adresse www.savoye.com/nl/downloads-en-videos



contact-benelux@savoye.com
www.savoye.com

LE PATRON DE LA DOUANE KRISTIAN VANDERWAEREN MONTRE LES DENTS

« Non, ce n'est pas mieux aux Pays-Bas »

Ces derniers mois, le secteur logistique a critiqué le fonctionnement des services douaniers. On dit qu'ils sont trop stricts sur le terrain et qu'ils ne cherchent qu'à percevoir des amendes, au point de priver notre pays d'opportunités de croissance, par exemple dans le commerce électronique.

Michiel Leen

De lourdes amendes sont souvent en jeu lorsque la douane soupçonne que la cargaison est sous-évaluée. Et 'notre' douane ferait bien de s'inspirer des Pays-Bas, entend-on souvent. La politique devrait être davantage axée sur les services et les plans d'amélioration, et moins sur la répression. À la fin de l'année dernière, les expéditeurs ont tiré la sonnette d'alarme en formulant des critiques

virulentes dans les journaux de Mediafin : la douane serait trop stricte.

Cette animosité entre les expéditeurs et la douane s'est installée petit à petit. Les expéditeurs craignent toujours les importantes actions en responsabilité personnelle qui pèsent sur eux dans les affaires douanières. Ils souhaitent continuer d'intégrer le principe de bonne foi dans la législation douanière, et ce, afin d'éviter que certaines contestations finissent automatiquement au tribunal. Des négociations sont actuellement en cours afin d'adapter la législation douanière dans ce sens, mais c'est un processus de longue haleine. Le patron de la douane Kristian Vanderwaeren met les points sur les 'i' pour Link2Logistics Management.

Link2Logistics Management : Avez-vous été choqué par les critiques ?

Kristian Vanderwaeren : J'ai choisi de ne pas réagir à cette communication musclée. Je peux comprendre qu'on emploie ce ton pour faire part d'un feed-back à votre arrière-ban, mais vis-à-vis du grand public, cela nous a surpris, mes collaborateurs et moi. À noter que nous avons organisé ce même jour un séminaire à Anvers lors duquel nous reconnaissons que notre politique en matière de sanctions devait être revue et avons noué un dialogue avec les expéditeurs. Quid pro quo ?

L2LM : Cela vous touche ?

K. Vanderwaeren : Pas spécialement, et il n'y a rien de personnel, mais le timing était malheureux. Le ton à la table des négocia-



< Kristian Vanderwaeren et sa collègue néerlandaise Nanette van Schelven.

« Oui, nous contrôlons davantage. C'est le contexte international qui nous y oblige. »

tions est heureusement plus modéré. Je suis moi-même prêt à accepter mon lot de critiques. La réforme du droit des sanctions figure à l'agenda depuis mon entrée en fonction. Et oui, sa mise en œuvre a duré bien trop longtemps, mais elle est loin d'être simple : c'est une question qui nécessite des connaissances très spécifiques parmi les services, les universitaires et le cabinet concernés.

L2LM : L'approche sur le terrain est ressentie comme (plus) stricte.

K. Vanderwaeren : Le monde est devenu plus complexe ces dernières années. La guerre a frappé à nos portes, et dans ce contexte, il y avait une bonne coopération avec l'industrie, afin de pouvoir échanger des informations et vérifier les cargaisons relativement facilement. C'est indispensable, car cela concerne à ce jour quarante mille conte-neurs. Nous sommes évidemment stricts, à la demande des décideurs politiques. Nous ne voulons pas expédier de biens qui peuvent être utilisés pour agresser l'Ukraine. Il en va de même pour les biens à double usage pour l'Iran, par exemple.

Il y a également une dimension internationale dans le dossier de la sous-valorisation. La Commission européenne adresse à notre pays des factures salées, parfois de 250 millions d'euros, quand elle estime qu'il n'y a pas eu assez de contrôles.

L2LM : Cela ressemble à un quota ?

K. Vanderwaeren : Non, les calculs de la Commission ont montré que l'on aurait dû percevoir davantage. Si je reçois une telle facture, je dois également rendre des comptes aux instances publiques impliquées et à mon ministre. Conclusion : pour éviter cela, il faut encore plus contrôler. L'aspect de facilitateur

disparaît à l'arrière-plan par nécessité. Par ailleurs, les Pays-Bas connaissent la même évolution. La réglementation et les faits nous y obligent. Free trade is not a given anymore. Nous tentons de limiter l'impact autant que faire se peut pour les entreprises. Nous n'avons tout de même pas paralysé le port d'Anvers, grâce aussi à la bonne collaboration avec l'industrie.

L2LM : Pourquoi l'industrie se sent-elle autant visée dans ce cas ?

K. Vanderwaeren : Nous sommes beaucoup plus présents sur le terrain pour les raisons que je viens d'évoquer. L'environnement est devenu plus volatil et nous devons y réagir. Je crois fermement en notre rôle de facilitateur. Nous sommes dans un environnement européen qui pousse à davantage de contrôles. Également dans la lutte contre les drogues, par exemple.

L2LM : Pour de nombreux expéditeurs, le cadre juridique est une source de tracasseries. La responsabilité (personnelle) de l'expéditeur peut avoir de lourdes conséquences.

K. Vanderwaeren : Nous révisons la politique en matière de sanctions avec le cabinet, mais cela prend du temps. Peut-on d'ailleurs attendre des entreprises qu'elles fassent preuve de diligence raisonnable lorsqu'elles font des affaires avec la Chine, par exemple ? J'ai moi-même été conseiller fiscal et j'ai travaillé pour des multinationales ; je sais comment certaines entreprises cherchent les zones d'ombre des juridictions internationales. Vous ne pouvez pas jouer les innocents.

L2LM : La douane peut-elle faciliter ce processus de diligence raisonnable ?

K. Vanderwaeren : Aux Pays-Bas, il existe des plans de mise en garde pour les entreprises qui font fausse route, plutôt que le retrait des licences. Nous avons également appliqué cette approche en Belgique pour un petit nombre d'entreprises. Malheureusement, les moyens (humains) sont limités. Nous

sommes un consultant externe pour l'entreprise. Passionnant pour les deux parties, mais chronophage.

L2LM : La réforme de la LGDA (Loi Générale sur les Douanes et Accises) avance-t-elle ?

K. Vanderwaeren : Le processus est bien engagé. Une concertation très prometteuse est en cours avec le cabinet et le secteur sera impliqué. Une concertation a également lieu dans le cadre du forum national. L'objectif est de soumettre des textes de loi au cabinet fin de cette année. La jurisprudence européenne est intégrée dans cette vision et la fraude de même que la négligence grave sont combattues par des sanctions. Des sanctions administratives seront prévues pour d'autres infractions, sanctions qui seront rationalisées.

L2LM : On fait souvent référence aux Pays-Bas. Les choses seraient mieux là-bas qu'ici.

K. Vanderwaeren : Ce sont des foutaises, écrivez-le. Aux Pays-Bas, on dit que tout est permis à Anvers. C'est donc l'inverse. Oubliez ça. Nos collègues néerlandais mettent également les points sur les i. La culture est peut-être différente. Les Pays-Bas ont un modèle consultatif, mais sont aussi plus résolus dans leurs décisions. En Belgique, il y a davantage une culture de la négociation où l'on se retrouve souvent à mi-chemin en matière d'amendes. Toutefois, notre marge de négociation s'est rétrécie.

Nous nous concertons également avec les Pays-Bas. Il est certain que la question des drogues nous oblige à adopter une ligne commune. Et oui, alors le contrôle prend le pas sur le service. Vous ne pouvez pas faire de compromis dans cette bataille. L'Union douanière européenne doit également être réformée afin de mieux contrôler les frontières et les trafics. Que gagnez-vous si votre politique de contrôle ne fait qu'inciter les trafiquants à quitter Anvers et à chercher une échappatoire ailleurs en Europe ?



Scannez le QR code pour voir la vidéo



Transport & Logistics TV #3

En bref:

- Visite chez Tailormade Logistics à Ghlin, le deuxième entrepôt de 19.000 m² de la société, ce qui porte la capacité du site wallon à 44.000 m².
- Les nouveaux véhicules des Transports Dufour et diverses innovations dans le secteur des véhicules utilitaires légers.
- Focus sur la Wallonie-Picarde, une région intéressante entre Bruxelles et Lille, également bien reliée à Courtrai.



Le prochain numéro de **Logistics TV** sera diffusé sur Canal Z les 10 et 11 septembre, avec des rediffusions les 17 et 18 septembre. Votre entreprise peut aussi bénéficier de cette visibilité via info@transportmedia.be

Sous la loupe



Le géant pharmaceutique Baxter est présent dans notre pays depuis plus de 70 ans. La société emploie plus de 1.700 personnes dans tous les départements. Lessines a été choisie comme lieu d'implantation de son plus grand centre logistique automatisé au monde.



Interviews de la rédaction

Extension Triligiport « indispensable à cause de la hausse des imports »



Van Moer : « La reprise de Van Loon s'inscrit parfaitement dans la stratégie et économise des trajets » (NL)



ODTH choisit un logiciel intelligent pour une expansion rapide de l'entrepôt (NL)



Le nouvel entrepôt GOBO à Lanaken (NL)



NEWS



Heylen Group actionnaire majoritaire de Hermans Heftrucks

Heylen Group a acquis une participation majoritaire dans Hermans Heftrucks à Rijkevorsel. Ce dernier vend et loue des chariots élévateurs, des chariots télescopiques, des nacelles élévatrices et des nacelles à ciseaux, principalement de marques Toyota, Merlo, Platform Basket et Prins. L'entreprise entretient et répare les machines et vend des pièces de rechange. Heylen Group souhaite que Hermans Heftrucks devienne un acteur national.

100.000 m² de plus pour Katoen Natie à Beringen

Katoen Natie se développe sur son campus le long du canal Albert à Beringen. Le logisticien anversois a construit fin 2020 un nouveau bâtiment de 35.000 m², suite à un important contrat portant sur la gestion des stocks de l'armée belge. Afin de pouvoir également servir d'autres clients, et parce qu'elle disposait d'une réserve foncière, l'entreprise s'agrandit de 100.000 m². La construction d'une première extension de 30.000 m² a déjà commencé et les permis pour une deuxième extension de 72.000 m² sont prêts. Lorsque tout sera construit et aménagé, Katoen Natie disposera à Beringen de 135.000 m².



FOR SALE LONDERZEEL

2,8ha INDUSTRIAL SITE.

**7.483 sq m warehouse + 1.691 sq m mezzanine
+ 2.141 sq m offices & social space + 175 P**



**02 548 0 548
info@knightfrank.be**



Linde lance des transpalettes super silencieux

Le spécialiste allemand de l'intralogistique Linde lance une nouvelle gamme de transpalettes électriques. Les modèles de la gamme T14-T20 sont extrêmement compacts et peuvent être utilisés dans des espaces très étroits. Ils comptent parmi les transpalettes les plus silencieux du marché, ce qui permet de les utiliser en milieu urbain. La nouvelle gamme couvre un large éventail de besoins allant d'engins compacts pour la logistique urbaine aux versions lourdes capables de soulever jusqu'à 2 tonnes. Avec leur moteur et leur pompe hydraulique silencieux ainsi que roues à triple charge, les transpalettes restent en dessous de 60 dB(A) et peuvent donc être utilisés de nuit.

UPS reprend le fournisseur de services logistiques de santé Bomi Group

Le spécialiste du service courrier UPS annonce son intention d'acquiescer le groupe Bomi, une multinationale et prestataire de services logistiques dans le secteur des soins de santé. L'acquisition permettra d'ajouter des installations à température contrôlée dans 14 pays tandis qu'environ 3.000 collaborateurs du groupe Bomi rejoindront le réseau UPS Healthcare en Europe et en Amérique latine.

Les dirigeants du groupe Bomi, dont le CEO Marco Ruini, resteront en poste pour gérer la transition. Les salariés du groupe Bomi continueront également à jouer un rôle important dans l'organisation fusionnée. Avec la reprise de Bomi, UPS bénéficiera du tout premier centre de distribution en Belgique (Heist-op-den-Berg) entièrement dédié au stockage de produits de santé.

L'acquisition permettra d'ajouter plus de 350 véhicules à température contrôlée et 391.000 m² d'entrepôts au réseau mondial d'UPS Healthcare.



DB Schenker reprend USA Truck

DB Schenker a déboursé 435 millions d'euros pour la reprise du transporteur américain USA Truck. Objectif de l'opération : devenir un des leaders du transport routier et de la logistique au pays de l'Oncle Sam. USA Truck exploite une flotte de 1.900 poids lourds et s'appuie sur un réseau de partenaires comptant 36.000 entreprises sous contrat aux USA et au Mexique.

L'entreprise emploie 2.100 personnes. DB Schenker apporte dans la transaction son savoir-faire logistique, ses réseaux ferroviaires et aériens, sa capacité d'entreposage de 27 millions m² en Amérique du Nord et du Sud. Le groupe emploie 76.000 personnes (dont 10.000 en Amérique) dans 130 pays.

Savoie utilise l'apprentissage automatique pour coordonner personnel et équipement

Savoie présente un module de Labour Management en guise d'extension de son logiciel existant ODATiO WMS/TMS. Le logiciel, qui vise à rendre la planification du personnel plus efficace, utilise une technologie d'apprentissage automatique pour tirer des enseignements des données recueillies. Le Labour Management, en tant que partie intégrante du WMS, a pour principal domaine d'application la gestion et la coordination du personnel et des équipements. Le Labour Management permet de planifier le travail des collaborateurs dans l'entrepôt en fonction de la charge de travail prévue. Le nouveau module de Savoie permet de définir les KPI nécessaires à la bonne gestion de l'entrepôt : productivité par 'secteur', 'cellule' mais aussi par 'destination de livraison' ou encore 'canal de vente'. Une prévision aussi fine peut être utile, notamment pour anticiper les périodes de pointe. Caractéristique essentielle de ce module : le rapport de productivité en temps réel. Il mesure la productivité des collaborateurs, y compris les tâches qui ne relèvent pas du WMS. Le nouveau module sera intégré dans la dernière version d'ODATIOWMS/TMS.



Tailormade Logistics étend son réseau avec GCL Maritime

Tailormade Logistics intègre, depuis août, les activités de l'expéditeur anversois GCL Maritime. Tailormade Logistics entend ainsi étendre son réseau et ses services. L'expérience de GCL dans les grands ports belges et les aéroports de fret de Bruxelles et de Liège constituent des atouts évidents. Il n'est pas surprenant que Tailormade Logistics reprenne dans sa structure un expéditeur basé à Anvers. La société a ouvert l'an passé un bureau d'expédition de fret maritime à Anvers. GCL apporte une large expérience dans le domaine du fret maritime (à Anvers et Zeebrugge) et du fret aérien (via Liège et Bruxelles). GCL est également actif dans le transport routier et l'entreposage. Tailormade Logistics considère donc GCL comme une valeur sûre dans la communauté maritime belge. Tailormade Logistics est actif dans huit pays européens, dispose d'une flotte de 550 poids lourds et d'environ 440.000 m² d'entrepôts.

GLS déploie un nouveau service de colis dans 15 pays européens

Le prestataire de services logistiques GLS lance un nouveau service International ShopDeliveryService pour les envois vers 15 pays d'Europe, et d'autres suivront. Les clients peuvent faire livrer leurs colis au point de retrait de leur choix. Avec International ShopDeliveryService, les colis jusqu'à 20 kg peuvent être livrés dans plus de 33.000 points de retrait en Europe, ce qui garantit toujours la présence d'un point de retrait à proximité. Ce service permet aussi d'étendre l'expérience et les opportunités de l'expéditeur. Le nouveau service sera disponible pour les livraisons dans les pays suivants : Autriche, Belgique, République tchèque, Danemark, Finlande, Allemagne, Hongrie, Italie, Croatie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Slovaquie, Slovaquie et Espagne. GLS élargira encore le service à d'autres pays dans les mois à venir.

En bref

Le spécialiste de l'intralogistique **Jungheinrich** a récemment livré son 100.000^e engin au lithium-ion. Le chariot de la gamme ETV 216i est utilisé chez Amazon à Leipzig. Jungheinrich est un pionnier dans le domaine du lithium-ion et souhaite que 70 % de ses ventes disposent de cette technologie d'ici 2025.

Les **ports d'Anvers et Gand** ont bien résisté bien au 2^e trimestre malgré le contexte international délicat. Le transbordement total de fret du port d'Anvers-Bruges au cours des six premiers mois de cette année s'est élevé à 147,2 millions de tonnes, en hausse de 1,4 % par rapport à la même période l'an dernier, bien que le secteur des conteneurs ait souffert. Le transbordement à North Sea Port a augmenté de 10 % au premier semestre.

Le promoteur **VGP** lance son premier projet de redéveloppement en France. VGP et Valgo collaborent sur le redéveloppement de l'ancien site 'Petroplus' à Petit-Couronne près de Rouen. Valgo, qui est propriétaire du terrain depuis six ans, a assaini le site qui se prête désormais à une reconversion. Au total, 150.000 m² sont en cours de redéveloppement pour des projets industriels et logistiques.



HERMAN LOOS, ENSEIGNANT ET COURSIER À VÉLO

« Si vous faites livrer vos colis à domicile, soyez chez vous ! »

Herman Loos en a marre des clients de l'e-commerce qui se font livrer des colis à domicile alors qu'ils ne sont pas chez eux. H. Loos enseigne la philosophie et la sociologie dans les hautes écoles AP, Erasmus et Odisee, mais est également l'auteur du livre 'Homo Deliveroo' sur ses expériences de livreur de repas. Actuellement, il travaille parfois pour le service de livraison à vélo de Louvain Vi-tes. Fort de cette expérience, il prône une nouvelle approche des livraisons à domicile.

« Tout a commencé avec un tweet du comédien Xander De Rycke. Il écrivait fin juin : 'Spam service de colis : Voici une mise à jour ! Voici une mise à jour ! Voici une mise à jour ! Un vrai service de colis : vous n'étiez pas chez vous, alors nous l'avons jeté dans un arbre. Il y a trois semaines.' En tant qu'expert en la matière, ce tweet m'a choqué. Le culot du client-roi de se plaindre qu'un colis n'ait pas été livré correctement, alors qu'il n'est pas chez lui ! Alors que cela peut être si simple : si vous souhaitez faire livrer des colis à votre domicile, soyez à la maison lorsque le coursier passe. »

« Je travaille sporadiquement comme livreur à vélo et je constate que ma patience à des limites. La première fois que vous trouvez porte close, vous sonnez toujours chez les voisins d'à côté et ceux d'en face. Quand cela arrive

30 ou 40 fois, votre patience est à bout. Dans environ 30 à 50 % des cas, il n'y a personne à domicile aux adresses de livraison. Je travaille en tant qu'intérimaire pour un service de coursier à vélo indépendant. Tous ces passages inutiles coûtent de l'argent à mon employeur. De plus, il devient impossible d'établir des plannings solides. Et oui, parfois un colis finit dans un coin près de la porte d'entrée. Ou dans le dépôt du distributeur. Et le client se plaint alors qu'il doit récupérer son colis 'si loin de chez lui'. Mais c'est comme ça que ça marche. Alors qu'il est très facile d'adapter vos préférences de livraison. »

« Dans dix ans, la livraison à domicile ne sera plus ce secteur un peu 'cow-boy' qu'il est aujourd'hui. On ne peut pas continuer avec ce système à la fois intensif en main-d'œuvre et

déficitaire. La législation, actuellement en retard par rapport à la réalité, va s'adapter. Je suppose donc que le nombre de livreurs va diminuer à terme. Qu'est-ce qui va remplacer le modèle actuel ? Idéalement, une distribution urbaine fine dans laquelle prédominent les vélos cargo et les camionnettes électriques, approvisionnés à partir de dépôts situés à la périphérie de la ville. »

« Les usages en matière de livraison à domicile ne sont pas encore établis, j'ai donc bon espoir que les normes et les valeurs qui l'entourent changent. Cela prendra du temps, et peut-être que quelques colis chers devront être perdus avant que le consommateur ne se rende compte qu'il fait partie du problème, mais la logique de livraison dans, par exemple, des boîtes de collecte fixes deviendra la norme. »

100
ANS

Alors que nous
fêtons nos 100
ans d'existence,
notre entreprise
passe au vert

Depuis mai 2022,
Topa est devenue
une entreprise
climatiquement
neutre

Depuis mai 2022, nous pouvons dire fièrement que nous sommes une entreprise climatiquement neutre

Topa intègre la durabilité dans toutes ses politiques. En collaboration avec ClimatePartner, nous avons cartographié les émissions de CO₂ de nos activités commerciales. Nous avons entièrement compensé ces émissions de CO₂ en soutenant le projet 'Wind Energy Northeast Brazil'. Par conséquent, nous pouvons dire fièrement que nous sommes une 'entreprise climatiquement neutre' depuis mai 2022. Ce label couvre toutes les activités commerciales, à l'exclusion des produits de Topa. Ce qui est formidable, c'est que nous sommes passés au vert dans le monde de l'emballage au moment où nous célébrons notre 100e anniversaire.

Cette année, nous voulons être 15 % plus écologiques

Notre objectif est de réduire nos émissions de CO₂ de 15 % cette année. Nous voulons y parvenir, entre autres, en passant à l'énergie verte, en remplaçant le liquide de refroidissement des climatiseurs, en optimisant durablement les locaux commerciaux, en réduisant les flux de déchets, en rendant la flotte de véhicule écologique et en parcourant moins de kilomètres.

Nous misons sur les produits innovants et durables

Nous accorderons une attention particulière à nos produits les plus innovants et durables, tels que les emballages postaux, la Speedbox, le ZeroTape®, le Fiber Film et les rubans adhésifs en papier. De plus, nous collaborerons autant que possible avec des partenaires et fournisseurs locaux qui accordent de l'importance à la durabilité. Notre objectif est d'entreprendre, avec vous, de la manière la plus durable possible et de rendre notre entreprise la plus écologique possible.

Célébrez notre 100^e anniversaire au salon du 13 au 15 septembre

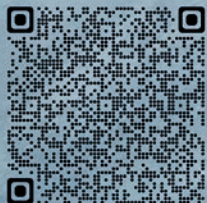
Du 13 au 15 septembre, nous serons au salon **Transport & Logistics à Gand**. Venez nous rendre visite à l'occasion de notre 100^e anniversaire au stand numéro 1124. Nous vous offrirons des démonstrations interactives, des informations d'experts, un verre et une tablette de chocolat Tony Chocolonely !

Avec les solutions du spécialiste de l'emballage

Topa emballage vos produits... et vos clients !



**Give space to
your ambitions.
Check our
website.**



JLLimmo.be
OFFICE - INDUSTRIAL & LOGISTICS - RETAIL

