

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

DÉCEMBRE 2022

18^E ANNÉE N° 64

PAYÉ 4 Fois PAR AN - AVRIL - JUIN - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DEPOT - 2099 ANTWERPEN X - AUTORISATION PPI4874



**TOP
10000**

LES PLUS GRANDS
LOGISTIENS
DE BELGIQUE

DOSSIER HANDLING
TENDANCES
ET NOUVEAUTÉS

INTERVIEW VIP
PHILIP SALAERTS
(DISTRIOG)

TENDANCES
LES PANNEAUX SOLAIRES POUR
SURMONTER LA CRISE ?

Voir p. 67

**UVO
Tec**

Prologis est un important développeur d'immobilier logistique dans le monde, avec un large éventail d'entrepôts et de centres de distribution de haute qualité.



PROLOGIS PARK BOOM DC2

De 12.500 m² à 50.000 m²

DISPONIBLE A PARTIR DE SEPTEMBRE 2023



CBRE

T +32 (0) 2 643 33 33

www.cbre.be

CUSHMAN & WAKEFIELD

T +32 (0) 2 514 40 00

www.cushmanwakefield.com

Frederik Mertens

Prologis Belgium Management

T +32 4 73 56 04 42

www.prologis.be



CAR

CHAQUE SECONDE COMPTE.

Les nouveaux chariots à mât rétractable ETV de Jungheinrich avec mât optimisé.

Les chariots à mât rétractable de Jungheinrich avec mât optimisé établissent de nouvelles références ! Grâce au Jungheinrich loweringPRO en option avec une vitesse de descente jusqu'à 1,2 m/s. Améliorez votre rendement de transbordement dans l'entrepôt jusqu'à 2%.

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

**JUNGHEINRICH**



sommaire



TOP 1000 Logistique

- Le secteur de la logistique a poursuivi sa croissance en 2021, avec une solide progression de l'emploi et de la valeur ajoutée (p.14)
- Classement par valeur ajoutée (p.15)
- Classement par surface d'entreposage (p.25)
- Facts & Figures : le top-10 par province (p.36)
- VIP : Distrilog affiche plusieurs années de croissance discrète. Le CEO Philip Salaerts explique la stratégie de l'entreprise. (p.38)

14

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, Michaël Vandamme

photographie

Sales & Marketing

project manager

marketing

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

04 Pour / Contre

L'indexation automatique des salaires est-elle néfaste pour la logistique en Belgique ?

06 Panorama

Le centre d'expertise logistique Log!Ville fête son premier anniversaire.

10 Event

La première édition gantoise du salon Transport & Logistics a été un succès, avec quelques débats logistiques musclés dans le Live Studio de Transportmedia.

42 Spotlight

Les grandes compagnies maritimes de conteneurs ont fait de bonnes affaires pendant les années Covid. Les bénéficiaires sont investis dans des activités logistiques. Mais combien de temps cela durera-t-il encore ?

45 Case Study

Zetes : le matériel et le logiciel fonctionnent ensemble pour permettre le contrôle des marchandises tout au long de la chaîne logistique.



Le DTIM award est décerné à Dubail Recycling, récompensant ainsi le virage multimodal réalisé par l'entreprise via la voie d'eau. (p.48)

50 Tendances

L'approvisionnement énergétique durable est un sujet brûlant. Qui va bien plus loin que le placement de quelques panneaux solaires.

53 Dossier Handling

- Quelles tendances façonnent le paysage de la manutention aujourd'hui ? (p.53)
- Le fabricant allemand Still dévoile ses nouvelles gammes de produits à Hambourg et présente une philosophie pragmatique. (p.56)
- Case Study : Eltra (p.58)
- News produits (p.62)

63 Online

64 News

66 Outbox

La logistique est devenue un secteur extrêmement diversifié. Les coachs du fonds de formation Logos livrent leurs conseils pour la gérer de manière constructive.

L'indexation automatique des salaires nuit à la logistique en Belgique

Oui



Lode
Verkinderen
TLV

« L'inflation atteint environ 10 % et nous nous attendons à ce qu'elle reste élevée en 2023. Au 1^{er} janvier, les entreprises de notre secteur verront le coût de leurs salaires augmenter de 10 %. Pour le personnel roulant, il faut y ajouter la discussion sur la classification révisée des fonctions. Nous avons déjà les coûts salariaux les plus élevés d'Europe et sommes aussi les seuls, avec le Luxembourg, à appliquer une indexation automatique des salaires. Cela crée un désavantage concurrentiel majeur par rapport aux pays voisins. Cela fait 40 ans que nous n'avons pas connu des taux d'inflation aussi élevés. Une dévaluation de la monnaie pour stimuler la compétitivité n'est plus possible aujourd'hui. Je peux vous dire que l'inquiétude est grande dans le secteur logistique : la demande des consommateurs baisse et la production est sous pression à cause des prix élevés de l'énergie. Dans ce contexte, une indexation à l'avenant est préjudiciable. Dans des circonstances pareilles, il est en outre tout à fait incompréhensible que les syndicats appellent également à une action pour augmenter les salaires. Je comprends que les syndicats aient faim, mais le 'frigo' patronal est vide. »

Le 'frigo' patronal est vide.

Non



Erik Quisthoudt
CGSLB

« Pour le front commun syndical, l'indexation automatique des salaires ne se discute pas. Ces derniers mois, les employeurs ont tâté le terrain concernant des adaptations du mécanisme d'indexation, comme un saut d'index (partiel) ou la limitation de l'indexation au salaire net. Or, l'index constitue pour le salarié la meilleure garantie de maintien de son pouvoir d'achat. Ce n'est pas sans importance, dès lors qu'une grande partie de la population est confrontée à des coûts énergétiques en forte hausse. Nous voudrions rappeler aux opposants au système que l'indexation automatique des salaires assure également la stabilité du dialogue social. En France, par exemple, un tel mécanisme n'existe pas. En conséquence, tous les deux ans, le pays connaît des négociations 'serrées' pour maintenir le pouvoir d'achat. Lorsque ces négociations échouent, elles se transforment rapidement en perturbations, comme l'a montré le récent mouvement dans les raffineries françaises de Total. Les employeurs parlent souvent du coût de l'index, mais ils perdent de vue la stabilité qu'apporte le mécanisme. Les négociations pour des augmentations salariales réelles risquent d'être extrêmement difficiles dans le contexte actuel. Cela ne fait qu'accroître l'importance de l'indexation automatique des salaires dans le dialogue social. »

L'indexation automatique ne se discute pas.

Défis et interrogations

Cher lecteur,

2022 ne se termine pas comme nous le souhaitions. Après deux années Covid difficiles, cette année a été caractérisée par une grave crise énergétique, une hausse de l'inflation et une instabilité politique dues, entre autres, à la guerre en Ukraine. Quiconque tablait sur un mieux ne peut qu'être déçu.

Bien que le stress important causé par le marché énergétique soit un peu retombé, l'énergie reste particulièrement chère. Les entreprises de logistique qui ont investi dans des panneaux solaires ont donc bien fait. Les toits solaires sont désormais 'incontournables' pour les nouveaux projets, comme vous pouvez le lire par ailleurs. Mais l'inflation et l'indexation des salaires entraînent aussi une sérieuse hausse des coûts dans le secteur. Des coûts qui pèsent plus lourdement en Belgique que dans nos pays voisins. Un sujet abordé dans notre 'Pro/Contra'.

Les coûts de main-d'œuvre et, plus encore, la pénurie de personnel continueront de stimuler les investissements dans l'automatisation et la robotisation. Mais ce mouvement ne décollera vraiment que si les donneurs d'ordres sont prêts à conclure des contrats à plus long terme, déclare Philip Salaerts (DistriLog) dans son interview.

Pour que l'inflation baisse, l'économie doit ralentir. Une tâche délicate, car cela ne doit pas mener à une récession. Cet exercice d'équilibre est d'autant plus difficile que la confiance des consommateurs s'érode. De nombreuses entreprises de vente au détail, qui ont constitué davantage de stocks au cours de l'année écoulée pour se protéger contre les chaînes d'approvisionnement défaillantes, s'arrachent aujourd'hui les cheveux. Si le consommateur n'ouvre pas son portefeuille, ces stocks resteront encore longtemps dans les entrepôts, qui sont déjà pleins. La rareté de l'entreposage va donc augmenter. Pas sûr que ce soit une bonne nouvelle pour les entreprises logistiques.

Nous achevons donc 2022 avec de nombreux défis et interrogations. A quoi ressemblera l'an prochain ? Personne ne peut le savoir. D'ailleurs, de nombreuses entreprises se montrent aujourd'hui hésitantes, malgré des chiffres plutôt bons cette année.

Prendre les bonnes décisions devient dès lors encore plus difficile. C'est pourquoi il est important d'être bien informé. Ce magazine peut déjà être une source d'inspiration.

Bonne lecture,

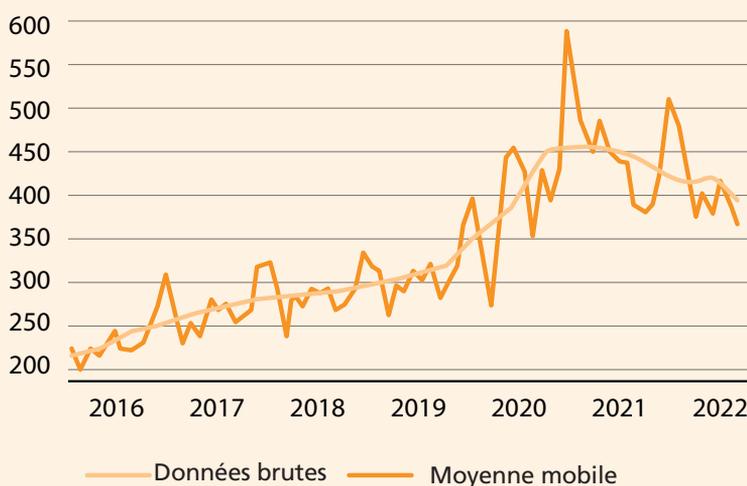


Philippe Van Dooren,
Rédacteur en chef
(info@transportmedia.be)

E-commerce en Belgique : le soufflé Corona retombe

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des ventes au détail via l'e-commerce en Belgique. Au cours de la dernière décennie, les consommateurs belges se sont de plus en plus tournés vers l'e-commerce, y compris pour acheter des biens chez le détaillant. Avec un pic en 2020, ce qui n'est pas surprenant étant donné le confinement de plusieurs mois. Ce qui est frappant, c'est la tendance à la baisse au cours des années suivantes. En 2021, cela s'explique encore par le fait que les consommateurs pouvaient à nouveau faire leurs achats 'en direct'. Pour 2022, la baisse du nombre de ventes est hélas dû à un cocktail composé des 'ingrédients' suivants : baisse de confiance des consommateurs, inflation vertigineuse et perspectives incertaines pour 2023. 2023 s'annonce en effet comme une année difficile pour l'e-commerce.

Ventes e-commerce en Belgique
(janvier 2008 = 100)



Source : KBC sur base de Statistics Belgium

PREMIER ANNIVERSAIRE

Log!Ville n'a pas raté son départ

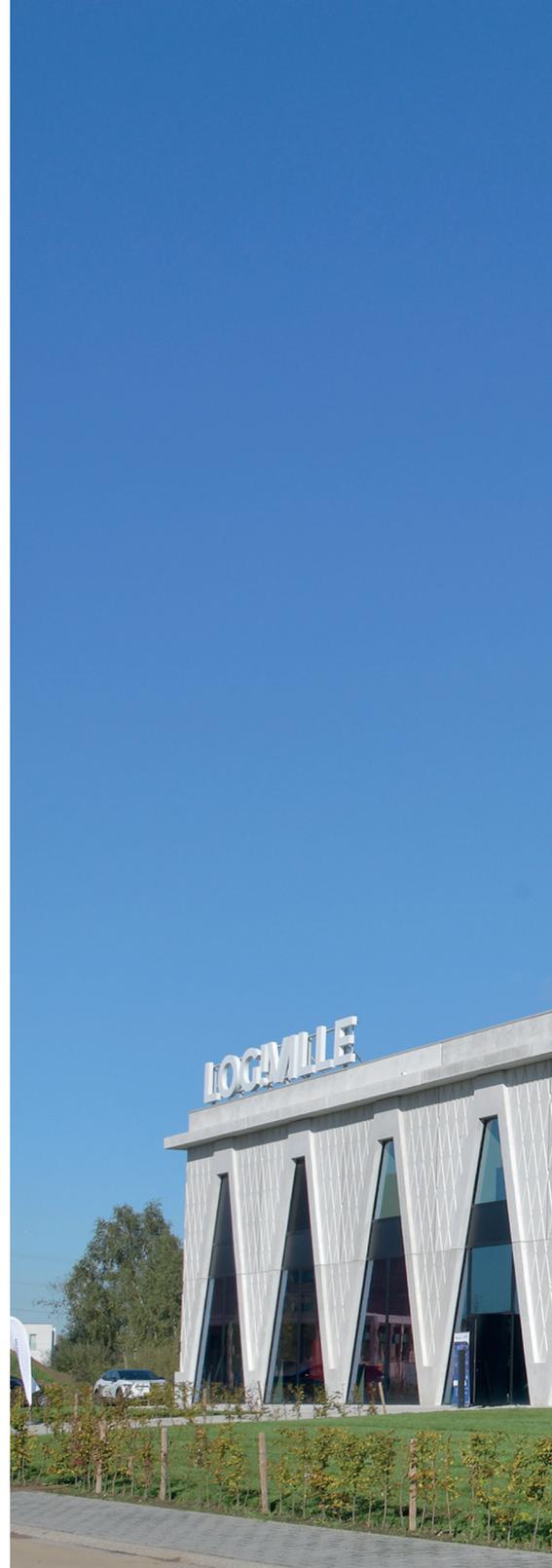
Le centre d'innovation logistique de Log!Ville n'a pas raté son départ. Un an après l'ouverture, un public diversifié fréquente ce lieu de rencontre où les innovations révolutionnaires du secteur logistique deviennent tangibles.

Michiel Leen - Photos : Erik Duckers

Début octobre, le centre d'innovation Log!Ville fêtait son 1^{er} anniversaire. Le directeur Patrick Aertsen revient avec satisfaction sur cette première année de fonctionnement. « Avec 6.500 visiteurs au cours de notre première année d'exploitation, les attentes ont été largement dépassées », constate-t-il. « 70 % de ces visiteurs sont des professionnels

de la logistique, les autres provenant d'autres secteurs. Pour les banquiers et les assureurs, par exemple, il peut aussi être utile de savoir dans quel sens évoluent ces secteurs. Les étudiants constituent également un groupe cible important : ce sont les logisticiens de demain. Nous voulons ici les impliquer dans l'innovation, car cet aspect n'est pas toujours présent dans leur formation. »

Via un parcours numérique et interactif, les visiteurs expérimentent les tendances à long terme qui détermineront les contours du secteur logistique. Armés d'un iPad, ils découvrent une vision du futur qui s'étend sur les cinq prochaines décennies. Ce départe-



ment se concentre sur des questions importantes telles que l'énergie, la mobilité, la durabilité et la circularité. Une installation aux allures futuristes.

Cependant, l'exposition physique du centre d'innovation veut aussi rappeler au visiteur que certaines des solutions proposées ne relèvent plus de la science-fiction. Plusieurs

« Ce n'est pas le Disneyland de la logistique. »

Le bâtiment Log!Ville lui-même est un exemple d'innovation durable, avec des panneaux solaires et la récupération de l'eau.



partenaires de Log!Ville fournissent leurs dernières innovations pour la salle 'démonstration'. « La condition est qu'il s'agisse d'une innovation mature, prête à être déployée sur le marché ou qui vient d'apparaître. Nous ne sommes pas le Disneyland de la logistique », souligne Patrick Aertsen. Au bout d'un an, les partenaires doivent livrer une nouvelle innovation

ou faire place à un produit d'un autre partenaire. Log!Ville ne tient pas à devenir un musée.

Pour la prochaine année d'exploitation, Log!Ville entend poursuivre sur cette lancée positive. « Nous voulons continuer à convaincre le secteur logistique de l'importance de l'innovation. Le secteur a encore

du retard à rattraper dans ce domaine. Nous pouvons faire réfléchir les entreprises aux processus de changement et modifier leur façon de penser. Log!Ville est l'endroit idéal pour cela. Un centre d'innovation ouvert comme le nôtre est unique au monde. Je suis partisan des collaborations entre entreprises qui, de cette manière, naissent ici. »

Panorama



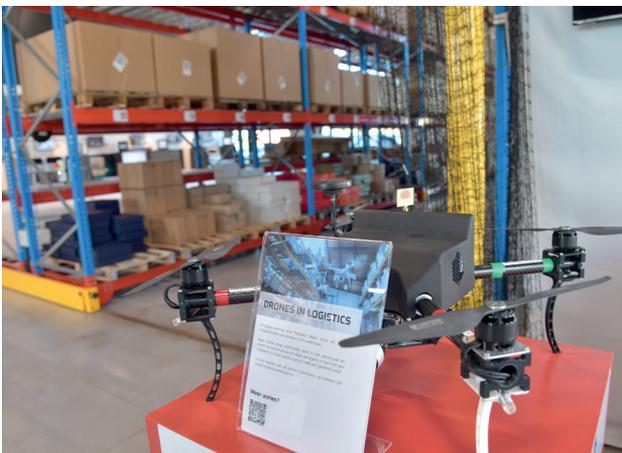
Le directeur Patrick Aertsen pose avec le 'porteur' du centre d'innovation.



Les 'logisticiens de demain' sont également les bienvenus à Log!Ville.



Les start-ups et scale-ups logistiques ont leur propre zone.



Les innovations sont présentées dans un cadre réaliste.



L'accent est mis sur les solutions matures pour le marché.

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





La navigation intérieure se bat pour une plus grande part dans le mix multimodal. Chris Danckaerts (De Vlaamse Waterweg), Johan Gemels (Novandi) et Antoon Van Coillie (Zulu Associates).

PREMIER SALON TRANSPORT & LOGISTICS À GAND

Un coup dans le mille !

Du 13 au 15 septembre, Transport & Logistics a fait pour la première fois escale à Flanders Expo Gand. La fréquentation a été bonne durant ce salon axé sur la logistique alimentaire et l'immobilier logistique. Mais aussi sur les débats menés en direct du Live Studio de Transportmedia. Compte-rendu des points de vue les plus marquants de nos panels d'experts.

Michiel Leen

FUSION ANVERS/ZEEBRUGGE : « IL FAUT UNE APPROCHE COMMERCIALE FORTE »

La fusion des ports d'Anvers et de Zeebrugge constitue le principal fait d'armes de l'année écoulée dans le secteur maritime. Le commissaire portuaire flamand Jan Blomme, le consultant maritime Danny Deckers et le professeur Joost Hintjens, qui a obtenu un doctorat sur le thème de la coopération portuaire, ont débattu de l'utilité et de la valeur ajoutée de cette fusion. En effet, il n'était pas écrit dans

les étoiles que les ports fusionneraient un jour. « La fusion n'était pas évidente à cause de la différence de taille entre les deux ports », explique J. Hintjens. Ce n'était pas non plus une question évidente pour les décideurs politiques. « Des années d'animosité ont précédé la fusion. Les circonstances fluctuantes au cours des dernières années ont créé l'élan qui a finalement permis cette opération », déclare J. Blomme. « Tant Anvers que Zeebrugge voulaient jouer un rôle de leader dans la transition énergétique. »

Le secteur du transport et de la logistique s'interroge : « Qu'est-ce que j'y gagne ? » Le panel n'y voit pas beaucoup d'effet pour le chargeur traditionnel : il s'agit avant tout d'une fusion des autorités portuaires. Les entreprises ne sont pas en contact quotidien avec eux. D. Deckers a travaillé dans les deux ports : « Ils proposent une offre complémentaire. Avec un bon volet commercial, ce rapprochement a des chances de succès. Il est donc étonnant que la nouvelle n'ait suscité que peu d'intérêt,

même à l'international. Il va maintenant falloir expliquer sur le terrain où se situe la valeur ajoutée. »

LES DÉFIS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE : ENTRE VIEILLESSEMENT ET VERDISSEMENT

On attend beaucoup de la navigation intérieure dans le cadre du transfert modal, mais ce secteur est confronté à ses propres défis. Il y a le vieillissement des professionnels, le verdissement compliqué de la flotte et les problèmes opérationnels qui surgissent lors d'un été sec. Chris Danckaerts (De Vlaamse Waterweg), Johan Gemels (Novandi) et Antoon Van Coillie (Zulu Associates) ont leurs propres idées sur les solutions nécessaires.

« Ce fut un été passionnant pour la navigation intérieure. Un été qui, de mémoire d'homme, n'a jamais été aussi sec », déclare C. Danckaerts. « Heureusement, nous avons pu éviter les restrictions relatives au tirant d'eau. Hélas, pas les temps d'attente. »

Les professionnels portuaires fondent de grands espoirs sur la fusion du port Anvers-Zeebrugge. Jan Blomme (Vlaams Havencommissaris), Danny Deckers (consultant maritime) et Joost Hintjens (docent AP Hogeschool).



La logistique alimentaire cherche un nouvel équilibre après une année difficile. Manuella Van Rijmenant (Normec Foodcare) et Tim Borteel (Vlaeynatie).

L'an prochain à Anvers

La première édition gantoise de Transport & Logistics peut être considérée comme un succès. L'organisateur Easyfairs a accueilli plus de 7.500 visiteurs pendant les trois jours du salon.

Nadine Francus, Group Event Director, revient avec satisfaction sur cette 1ère édition gantoise. « En étendant la formule existante à Gand, nous offrons à la communauté logistique une plate-forme annuelle, ce qui est fort apprécié des exposants. De plus, nous avons pu attirer de nouveaux visiteurs et exposants à Gand. Cela s'explique en partie par l'accent mis sur l'industrie alimentaire lors du salon. » Au total, 250 exposants étaient présents, dont 30 spécialisés dans la construction, la durabilisation ou l'exploitation de l'immobilier logistique et industriel.

L'an prochain, Transport & Logistics se réinstallera à Antwerp Expo. En collaboration avec Port of Antwerp-Bruges, le salon se concentrera sur le secteur maritime et la pétrochimie. Cochez les 17, 18 et 19 octobre 2023 dans votre agenda !

J. Gemels le rejoint. « Nous vivons du canal Albert. Nous n'avons pas connu de situations comme sur le Rhin. La sécheresse a eu peu d'impact sur notre chaîne de transport globale. »

Un récent rapport du Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) est critique vis-à-vis de la navigation intérieure : la part de celle-ci dans le mix multimodal stagne. C. Danckaerts réfute cette critique : « Un million de TEU via la voie fluviale reste un volume inédit. Les efforts pour augmenter cette part restent sensés. »

Pendant ce temps, A. Van Coillie est impatient de changer de cap. « Nous vivons un point de bascule : problèmes climatiques, pénurie de bateliers due au vieillissement de la population, ... La vision traditionnelle de la navigation intérieure est celle de l'économie d'échelle, alors que nous voyons davantage de possibilités avec des navires plus petits, flexibles et autonomes. Aujourd'hui, nous devons former l'intelligence artificielle avec les connaissances des excellents bateliers actuels. Dans dix ans,

ils ne seront plus actifs : la moyenne d'âge tourne autour de la soixantaine. »

C. Danckaerts intervient : « Les autorités flamandes jouent un rôle de pionnier, par exemple en adaptant les règles à l'introduction de la navigation autonome. La navigation sans équipage existe d'ailleurs déjà. » Avec la réserve que la législation doit encore être modifiée du côté wallon pour permettre la navigation autonome.

Reste la question de savoir comment augmenter la part relativement faible de la navigation intérieure. « Les navires plus petits et les opérations de chargement/déchargement automatisés offrent une efficacité et une flexibilité accrues », estime A. Van Coillie. « Il faut aussi pouvoir concurrencer le transport routier au niveau du gain de temps pour conquérir des parts de marché. »

« La navigation autonome avec des bateaux plus modestes permet aussi le transport de conteneurs sur des voies navigables plus petites », ajoute J. Gemels. « L'automatisation

des terminaux entraîne en outre des gains d'efficacité qui permettent de concurrencer le transport routier. »

C. Danckaerts est conscient du rôle que joue le gouvernement dans ce processus : « Il est nécessaire de disposer d'un réseau de voies navigables pérenne et fiable. La Flandre est pionnière, notre système River Information Services représente le standard européen. Un 'green deal' pour la navigation intérieure est en cours d'élaboration en concertation avec les ports et le secteur. »

IMMOBILIER LOGISTIQUE « L'AVENIR C'EST MAINTENANT ! »

Plus que jamais, un entrepôt logistique est un écosystème dans lequel différents partenaires collaborent : non seulement les constructeurs de l'entrepôt lui-même et les courtiers, mais aussi les clients et les entreprises qui se chargent des processus à l'intérieur du bâtiment. Des défis tels que l'automatisation et la durabilisation sont à l'ordre du jour. « L'avenir,

Event

c'est maintenant », tel est le sentiment des trois professionnels autour de la table. Luc Ysebaert (Willy Naessens) résume : « Le marché est toujours animé, même si la question est de savoir si cette effervescence va se poursuivre en période d'incertitude économique. Le manque de terrains induit un autre regard sur les entrepôts industriels. Les immeubles à deux ou trois niveaux et de grande hauteur seront les bâtiments du futur. »

Thibaut Punnewaert (Stow Group) constate que les clients de Stow demandent plus d'automatisation, poussés par le manque de main-d'œuvre. « Ils veulent voir la solution implémentée dans des bâtiments existants, plutôt que dans des entrepôts automatisés neufs. Les longs délais et les investissements impor-

tants ont dissuadé les prestataires de services logistiques », dit-il.

Selon Danaë Stove (Heylen Warehouses), la demande de solutions durables devient de plus en plus importante. « La durabilité n'est plus une opportunité mais une obligation.

LOGISTIQUE ALIMENTAIRE : EN ATTENDANT LA NOUVELLE NORMALITÉ

La région autour du port fusionné North Sea Port connaît une forte activité dans la logistique alimentaire. Celle-ci constitue donc l'un des thèmes prioritaires de Transport & Logistics. Et il s'agit bien d'un sujet brûlant. Au moment du salon, le premier navire avec du grain ukrainien se trouvait dans le port de Gand.

Tim Borteel, directeur commercial de Vlaeynatie, peut en parler. « Les flux sont déviés : les matériaux qui arrivaient normalement par la route de la Baltique doivent maintenant trouver d'autres voies. Les entrepôts sont pleins à cause du covid, de la crise des conteneurs et de la guerre en Ukraine. La rotation des marchandises ralentit. »

Manuella Van Rijmenant, responsable commerciale chez Normec Foodcare, pointe également un certain nombre de défis : « Les clients sont confrontés à des fournisseurs changeants et à l'incertitude liée à l'approvisionnement en ingrédients. En tant qu'experts, on nous demande de surveiller ces changements. Vous ne stockez pas la nourriture n'importe où. La recherche d'un espace de stockage adapté est certainement un enjeu. Après un été record, nous sommes confrontés au défi technique de maintenir les normes adéquates même à des températures extrêmes. »

Le changement climatique constitue aussi un défi pour Vlaeynatie. « Les longues périodes de sécheresse pèsent sur le volume attendu de la culture sucrière, par exemple. En tant que prestataire de services neutre, nous dépendons des volumes de sucre que les producteurs souhaitent vendre ou exporter plus tard. Si la production est faible, nous devons nous adapter. Par exemple, en créant un entrepôt d'importation certifié. »



La durabilité et l'automatisation sont les plus grands défis du secteur de l'immobilier logistique : Danaë Stove (Heylen), Luc Ysebaert (Willy Naessens) et Thibaut Punnewaert (Stow Group).

Gazelles Trends

Selon une bonne habitude, les Gazelles Trends ont également été couronnées lors de Transport & Logistics. Les 3 vainqueurs par catégorie sont :

Petites entreprises

1. Effiçient Logistics Services
2. Roggen Transport
3. Jacobs Cargo

Entreprises moyennes

1. SD - Europa
2. De Vreese Trucking
3. Geybels Transport Service

Grandes entreprises

1. ACT International
2. Bleckmann België
3. DPD (België)





Logistics without boundaries

LUXEMBOURG

BELGIUM

DENMARK

SWEDEN

FRANCE

THE NETHERLANDS

GERMANY

ITALY

M|G
REAL ESTATE

L'emploi en forte progression

Avec le soutien de



L'année 2021 restera celle de tous les possibles et d'une croissance forte. Cela se ressent dans les bilans des grandes entreprises de logistique, mais pas nécessairement dans la surface bâtie totale.

Claude Yvens

Après une année 2020 marquée par les conséquences de la crise du Covid (chute du PIB, stagnation des effectifs dans la logistique), 2021 est d'un tout autre tonneau, grâce à une reprise économique extrêmement vigoureuse. Cela se marque à la fois en termes d'effectifs et de valeur ajoutée.

Les effectifs des logisticiens avaient légèrement baissé en 2020, mais les embauches sont reparties de plus belle en 2021 puisque l'on comptabilise plus de 4000 équivalents-temps-plein supplémentaires en un an. Ces embauches se justifiaient par une forte croissance de l'activité et, probablement aussi, par des tarifs revus

à la hausse. Il est donc rassurant de constater que la valeur ajoutée des logisticiens belges a davantage progressé que les effectifs (voir encadré). La productivité par employé est donc passée de 94.028 à 97.144 EUR, et la progression est légèrement supérieure à l'inflation (+ 3,3 % contre + 3,2 %).

On note aussi une très légère progression de la surface bâtie totale. Cela peut paraître surprenant eu égard au contexte économique favorable et au nombre de projets immobiliers livrés en 2021, mais cela s'explique. D'une part, nous avons effectué un peu de nettoyage dans les sites d'entreposage qui

nous ont parfois été déclarés il y a plusieurs années. Un screening plus rigoureux des sièges d'exploitation nous a permis d'éliminer certains sites qui ont connu une autre destinée. D'autre part, une partie des nouveaux développements immobiliers se font à la place d'anciens entrepôts (le cas de la zone Brucargo est typique du fait) et ne constituent donc pas une extension du parc immobilier logistique. Si notre classement comportait l'une ou l'autre erreur ou oubliait de mentionner un logisticien, merci de contacter la rédaction (claude.yvens@transportmedia.be). Nous ferons le nécessaire pour l'édition 2023 !

Bonne lecture !

En 2021, la productivité a progressé (un peu) plus vite que l'inflation.

Chiffres-clés

Valeur ajoutée totale :

5,94 (+9,3 %)
milliards €



Surface bâtie :

19.216.000 (+0,8 %)
m²



Emploi total :

61.146 (+5,9 %)
équivalents temps-plein



Précisions

Notre Top 1000 Logistique ne regroupe que les prestataires logistiques pour compte de tiers qui exploitent leur propre surface de stockage / entreposage et/ou qui publient des bilans à la Banque Nationale. Plusieurs sociétés présentes en Belgique (Gondrand, plusieurs groupes japonais...) ne publient pas de bilan en Belgique. D'autres acteurs appelés à devenir importants n'ont pas encore publié de bilan en 2021. C'est le cas de Cainiao Logistics. Dans un cas comme dans l'autre, ces sociétés ne se retrouvent donc que dans le classement par surface d'entreposage.

TOP 1000 VALEUR AJOUTÉE

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
1	DEUTSCHE POST	452 135	4765	352925	DHL Aviation (160277), DHL International (65638), DHL Global Forwarding (Belgium) (56868), DHL Worldwide Network (55273), DHL Parcel (Belgium) (31609)
2	KATOEN NATIE	400 876	4200	2512500	General Services Antwerp (96015), Indaver (88647), Ghent Handling and Distribution (26657), Katoen Natie Bulk Terminals (25526), Mexico Natie (14762)
3	FEDEX	310 999	2954	96600	FedEx Express Belgium International (136263), TNT Express Worldwide (Euro Hub) (119462), Fedex Express BE (50886), Federal Express Corporation (4393), Fedex Express Belgium (3)
4	H. ESSERS	246 083	2907	1073800	H. Essers Logistics Company (65223), H. Essers Transport Company (57449), H. Essers & Zn Int. Transport (57168), H. Essers Systems Company (17378), Geertrans Hellings (11143)
5	UPS	212 474	983	9600	UPS Europe (139714), UPS Belgium (64355), UPS SCS (Belgium) (7871), Biomedical Distribution Belgium (534)
6	PSA	204 809	589	30000	MSC PSA European Terminal (110278), PSA Antwerp (72669), Antwerp Terminal Services (15166), Zeebrugge International Port (6694), Antwerp International Terminal (5)
7	SEA INVEST	196 280	404	489000	Sea-Tank 510 (33841), Sea-Tank 700B (30323), Sea-Tank 300 (28499), Antwerp Bulk Terminal (23125), Sea-Tank Terminal Antwerp (18371)
8	KUEHNE + NAGEL	167 518	2175	409400	Kuehne + Nagel (83251), Kuehne + Nagel Logistics (40918), Logistics Nivelles (24237), Logistics Kontich (19112)
9	DSV	138 461	1266	230979	DSV Solutions (36953), DSV Air & Sea (35433), DSV Road Holding (28059), DSV Road (23275), DSV Logistics (9913)
10	JOST	103 312	1205	377500	Jost & Cie (30180), De Bock Gebr. Transport (17785), Supertransport (15395), TTS Multimodal Belgium (7416), Jost Logistics (7132)
11	CEVA LOGISTICS	88 259	1183	203000	Ceva Logistics Belgium (52862), Gefco Benelux (28568), Ceva Ground Europe (5456), Ceva Freight Belgium (5179), Colis Privé Belgique (-3806)
12	VAN MOER	81 127	1078	602100	Van Moer Transport (21287), Van Moer Distribution (12838), Van Moer Rail (11186), Van Moer Cleaning & Repair (6384), Van Moer Group (6220)



Transport & Distribution • Warehousing & Value-added Logistics
Port & Intermodal Logistics • Tank & Bulk Container Logistics

www.vanmoer.com

13	AERTSSEN	81 082	893	128700	Aertssen Infra (32977), Aertssen Kranen (18537), Michielsens (13783), Aertssen Services (5401), Aertssen Transport (5062)
14	DP WORLD	76 306	242	105883	Antwerp Gateway (41697), DP World Antwerp Holding (9984), DP World Antwerp Terminals (8703), Global Container Services (6933), De Grave Antverpia (5220)
15	DISTRIOLOG	74 715	1247	462600	Distrilog Group (28898), Colfridis Logistics (18614), Distrilog Transport (16040), Albert Driessen - Speed Colli (4605), Bex Transport Service (2022)



WAREHOUSING - DISTRIBUTION - FORWARDING - VALUE ADDED SERVICES

Distrilog Group - Koningin Astridlaan 14, 2830 Willebroek
www.distrilog.be - sales@distrilog.be - 03 860 00 86

16	ADPO	59 546	135	41600	ADPO (33005), Liefkenshoek Logistics Hub (10842), ADPO Group (7996), ADPO Forwarding & Cleaning (AFC) (5031), ADPO Coordination Center (1407)
17	ECS	58 924	500	146400	ZXL (22739), ECS European Containers (19913), ECS Corporate (8029), ECS Technics (3468), DD Trans (2924)
18	ROYAL MAIL	56 424	484	29135	General Logistics Systems Belgium (32103), GLS Belgium Distribution (24321)
19	DEUTSCHE BAHN	54 464	572	149971	Schenker (53095), Anerist + Schneider Zeebrugge (1369)
20	POST NL	54 393	398	93666	PostNL Pakketten België (38103), PostNL Pharma & Care (11912), PostNL International (2747), Micropakket Belgium (1094), MyParcel Belgium (491)
21	EUROPORTS	52 804	437	611250	Manuport Logistics (13680), Euroports Belgium (9488), BCTN Meerhout (7059), Euroports Inland Terminals (6991), Euroports Terminal Leftbank (5281)

TOP 1000 VALEUR AJOUTÉE

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
22	RHENUS	47 808	320	70000	Rhenus Intermodal Systems (12299), Rhenus Intermodal Systems (12298), Rhenus Logistics (5857), Rhenus Air & Ocean (5292), Rhenus Automotive Logistics (3326)
23	ICO	46 644	363	5500	ICO (43201), ICO Technics (1983), ICO Move (1460)
24	ALTREA	45 533	642	12000	Trafuco (15112), Alders Internationaal Transport (8388), Depaire Marcel Transport (8300), Alders Bulk Logistics (6381), Beltra-B (2274)
25	GOSSELIN	44 673	335	172800	Warehousing & Warehouse Related Services Belgium (12483), GCT (11631), Gosselin Mobility (5318), Gosselin Group (4521), Gosselin Forwarding Services (2315)
26	GXO LOGISTICS	44 494	675	218000	XPO Supply Chain Belgium (26093), XPO Supply Chain Chemicals Belgium (12162), XPO Supply Chain Services Belgium (4832), XPO Supply Chain Antwerp Belgium (1488), XPO Global Forwarding Belgium (-81)
27	GEOPOST	43 668	477	84800	DPD (Belgium) (43668), DPD Fresh Belux
28	GHEYS	42 111	394	80000	Belgian Logistic Center (11340), Limburgs Logistiek Platform (4667), Gheys Transport (4331), Huver (4271), Kristotrans (3316)




GHEYS
 HANDLING YOUR PLASTICS
 Voortstraat 19
 2400 Mol
www.gheys.com

29	BLECKMANN	41 835	603	248917	Bleckmann België (41836), Bleckmann E-Solutions (-1)
30	DUFOUR	41 791	593	37900	Cogetrina Logistics (12097), Coselog (10653), Dufour Transports et Manutentions (10410), Cogetrina (3933), Eco.Lys (1475)
31	TAILORMADE LOGISTICS GROUP	41 480	597	340000	Tailormade Logistics (18894), Tailormade Transport (13173), Tailormade Logistics Westerlo (9413), KTO Logistics, KTO




TAILORMADE LOGISTICS
 Because there is no business like your business

www.tml.group +32 92 555 858 info@tml.group



32	LBC	40 416	181	18000	LBC Antwerpen (27191), LBC-Cepsa Tank Terminals Antwerpen (7624), LBC Belgium Holding (5601)
33	MAINFREIGHT	39 464	518	103000	Mainfreight Logistics Services Belgium (17499), Mainfreight Forwarding Belgium (11786), Mainfreight Transport Belgium (4698), Mainfreight Air & Ocean (2342), Systemplus Logistic Services (1835)
34	SWISSPORT	37 760	516	68950	Swissport Cargo Services Belgium (37760)
35	TDL	37 521	665	32500	VNW Transport (12592), Cardon Logistique (7898), Cooltrans (6213), VNW Beheermaatschappij (6161), Cooltrans Logistics (2476)
36	ZIEGLER (RÉSEAU / NETWORK)	35 806	491	295600	Ziegler (24553), Intertrans (7094), Universal Express (1529), Interlogistics (1512), Carga (1349)
37	WEERTS	33 855	554	289500	Weerts Supply Chain (17510), Weerts Supply Chain Automotive (16345)
38	STEF	29 018	410	39200	Stef Transport Saintes (12082), Stef Logistics Saintes (9221), Stef Logistics Courcelles (5150), Stef Transport Nazareth (2565)
39	NOORD NATIE	28 893	68	12000	Noord Natie Terminals (25600), International Distribution Partners (2216), Noordkaai (717), Antwerp For Storage (444), Noord Natie Holding (-84)
40	VERHELST	28 604	245	7000	Verhelst Aannemingen (25913), Verhelst Logistics (2679), T.M.C. Belgium (12)
41	VAN MIEGHEM	28 594	562	185250	VTH (13247), Van Mieghem Logistics (8579), CTSI (3054), UTS (2365), GTT Transport (1349)
42	ECU-LINE	28 367	135	26500	Ecu Worldwide (Belgium) (19481), Ecuhold (8247), HCL Logistics (621), European Customs Brokers (565), Ecu International (-6)
43	FIEGE	28 051	172	75500	Fiege (28051)
44	'S JEGERS	26 281	306	23000	's Jegers Logistics (22401), Cools Transport (2519), 's Jegers Transport (1361)
45	TABAK NATIE	25 708	239	789000	Tabaknatie (25708)
46	ID LOGISTICS	24 724	322	103350	ID Logistics Belgium (23651), GVT Transport & Logistics Belgium (1073)
47	DACHSER	24 002	305	26400	Dachser Belgium (23916), Dachser Air & Sea Belgium (86)

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
48	HERFURTH	22 196	270	21100	Herfurth Logistics (7181), Macotruck (4884), Cetraco (3718), Herfurth Travel (1979), Handico Trucking (1661)
49	SEDIS	21 251	237	188530	Sedis Logistics Belgium (20591), Sedilog (660)
50	VANSCHOONBEEK	21 165	262	1000	Odetrans (4924), Vanschoonbeek-Matterne Transport (4508), Transport Vanschoonbeek (3609), Trans-Europ (3298), Vanschoonbeek TT (3030)
51	BD LOGISTICS	20 864	351	52800	Flyerco I (11159), Flyerco Holding (6504), Flyerco IV (1498), Flyerco II (912), Flyerco III (791)
52	ZUID NATIE	20 668	147	197000	Zuidnatie Breakbulk (5469), Zuidnatie (4479), Antreco (2944), Belgian Container Maintenance & Repair (2471), Aprojects (1693)
53	GTS	20 647	44	116400	Ghent Transport & Storage (10890), Kluizendok Tank Terminal (6096), Ghent Warehousing Systems (3661), Douglas Terminals
54	STOCKHABO	20 554	148	106600	Stockhabo GEL (14545), Stockhabo Lommel (3256), Devagel (2229), Stockhabo HDS (524)
55	MAGETRA	20 238	106	10500	Magetra International (12468), Palifor Logistics (7537), Magetra Logistics (233)
56	SITRA	19 609	240	10000	Saelens Intertransport (9752), Sitra Logistic Services (8184), Inter Cleaning Services (925), Sitra Holding (748)
57	MAERSK	19 210	209	9250	Maersk Line Belgium (12321), Damco (Belgium) (6889)
58	WALLENIUS WILHELMSSEN	19 096	300	8700	Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge (18928), Wallenius Wilhelmsen Logistics Abnormal Loads Services Geel (168), Wallenius Wilhelmsen Logistics Belgium, Wallenius Wilhelmsen Logistics Abnormal Loads Belgium
59	VAN DE POEL	18 974	204	35000	Karel Van de Poel & Zn (14958), Luc en Wim van de Poel (4017), Joma (-1)
60	ACT	18 876	237	30000	Antwerp Container Transport International (17758), Antwerp Container Team (826), ANT Transport (292)
61	WFS	18 591	375	40000	Worldwide Flight Services Belgium (18591)
62	DE VREESE	18 428	272	16000	De Vreese Logistic (9448), Firmin Ottevaere & Co (2544), BLC Group (2412), De Vreese Containertransport (2007), De Vreese Trucking (1934)
63	WIDEM	17 875	172	32000	Widem Logistics (15242), Widem Holding Company (2635), Widem Trading (-2)
64	BDP	17 799	170	1000	BDP International (17799)
65	TRANSWEST	17 606	200	5000	Transwest (16656), Lambros (950)
66	WALDEN	17 030	216	10600	Movianto Belgium (9778), Ciblex Belgium (3411), DPXS (2254), Eurotranspharma Belgium (1587), CSP Benelux (0)
67	REMITRANS	16 549	166	73200	Remitrans (11064), Deco IM (2262), Rovadis (1804), RT Logistics (1230), Immo Droba (189)
68	EXPEDITORS	16 424	142	13000	Expeditors International (16424)
69	CAPELLE	16 299	210	500	Van Egdom-Mariën (4776), Van Egdom Transport (2857), Matton Transport (2751), Automosane Manutention Transport (2155), Jan Coesens Transport (1907)
70	HAMANN	15 764	173	18100	Hamann International Logistics (14860), Hamann International Services (904)
71	NIPPON EXPRESS	15 382	128	32000	Nippon Express Belgium (15382), APC Logistics
72	DEMATRA	15 266	99	74000	Dematra (9484), El Cazador (4597), Blue Line Storage (1185)
73	MICHIELS	15 197	209	25000	Michiels Transport (15197)
74	NINATRANS	15 117	280	8300	Transmet Vervoer (8238), Ninatrans (6879)
75	DE CLERCQ	14 925	155	70074	Gilbert De Clercq Internationaal Transport (9896), De Clercq Logistiek (4196), De Clercq Services (833)
76	BOLLORE	14 819	136	5000	Bollere Logistics Belgium (14819)
77	XWIFT	14 780	230		Xwift (11236), Buyl Transport (3368), Buyl Logistic (176)
78	STOBART	14 748	126	40000	Stobart Automotive Belgium (9355), Eddie Stobart Logistics Europe (5041), Stobart Automotive Europe (352)
79	GROUP-GTS	14 530	156	48000	TDS Logistics (6104), Geybels Transport Service (4234), Transport Gebroeders Van Aerde (2051), Van Aerde H. & Zn Transport (1574), TDS Warehousing (567)
80	SNCF	14 325	166		Geodis FF Belgium (8913), Sealogis Freight Forwarding Belgium (3390), Geodis D&E Belgium (1947), Geodis CL Belgium (75)
81	GADOT	13 349	104	4500	Gadot Belgium (13349)
82	TTC TRANSPORT	13 316	221	16000	Trade & Transport Corporation (12971), Bovic Immo (296), Krma (49)
83	GMB / BAUWENS	13 280	209	32000	Bauwens & Zoon (9341), GMB (2444), BG Trans (1495)
84	VRD	13 250	161	102400	VRD Opslag & Distributie (2557), VRD Logistiek (2546), VRD Benelux (2066), VRD Transport (1939), Walgoed (1451)



- Transport de conteneurs au Port d'Anvers
- Stockage et picking
- Distribution aux magasins de bricolage
- Distribution B2B
- Entreprise familiale depuis 1986



J. De Malschelaan 14 - 9140 Temse - T : +32 3711 09 13
info@vrd.be - www.vrd.be

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m ²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
85	ODTH	13 047	159	196000	ODTH (13047)
86	VAN ROOIJEN HOLDING	12 983	200	76000	Van Rooijen Logistiek (10008), Van Rooijen Beheer België (1914), Van Rooijen Pharma (1061)
87	EUTRACO	12 924	183	221200	Eutraco (12252), Eutraco Logistics (507), Jomali (165)
88	CLINIGEN	12 553	133	6000	Clinical Supplies Management Europe (12553)
89	FRANS HENDRICKX	12 221	150	144200	Magazijnen Hendrickx & Zonen (3386), Frans Hendrickx & Zn Int. Transport (3383), Put-Hendrickx Vervoer (2253), Hezotra (1797), Hendrickx Holding (1402)
90	SD GROUP	11 988	113	58600	Soditra-Logistic (4687), Sobeltax Location (2929), SD-Europa (2051), Sotralase (698), Sobeltax Distribution (316)
91	GHEERAERT	11 736	160	37300	Gheeraert Int. Transport (8906), Gheeraert Distribution (1644), Gheeraert Garage Transport (700), Gheeraert Property (335), G-Force (151)
92	ON TIME	11 586	169	22600	On Time Solutions (4651), Hertsens JL (2152), On Time Distribution (2135), JLH Logistics (1819), On Time Sprint (701)
93	DEUFOL	11 063	146	45700	Deufol Waremmes Operations (4660), Deufol Lier (3106), Deufol Waremmes (1952), Deufol België (836), Deufol Technics (509)
94	LANNUTTI	10 775	83	63000	Lannutti (10775)
95	MEERS	10 674	93	1000	Meers Internationaal Transport (5109), Crijs Gebroeders (4243), Kusters Transport (1322)
96	TRANSUNIVERSE	10 318	105	26000	Transuniverse Forwarding (8794), Welpa Trans (659), FCB (490), Apemex (362), GC-Trans (13)
97	WIJNGAARD NATIE	10 302	83	125000	Wijngaard Natie Warehousing (4657), Wijngaard Natie Transport (2228), Wijngaard Natie (1827), Antwerp Stevedoring International (1064), Atlantic (526)
98	VUYLSTEKE	10 055	166	2300	Vuyksteke (10055)
99	EURO-TRAFIC	9 876	139	9800	Euro-Trafic (8785), Lenoble Logistics (1091)
100	NEOVIA	9 781	125	50640	Neovia Logistics Services (9781)
101	G. SNEL GROUP	9 603	158	47500	G. Snel Transport Belgium (6456), Antrago Transport & Distributie (2434), G. Snel Logistics Belgium (713)
102	SANY	9 505	95	56000	Sanytrans (3125), Immo Sany (1957), Sanyrent (1949), Exsan (981), Sany Logistics (599)
103	NORTHFREEZE	9 501	92	22500	Norttraffic (5576), Northfreeze (3177), Norttraffic Food Service (575), North-Link Agencies (173)
104	NOVANDI	9 353	103	41100	Renory (3722), Transport Fluvial de Conteneurs (2332), Liège Container Terminal (2063), Liège Logistics Intermodal (1224), Rail Park Industries (12)
105	DE RESE	9 250	117	3000	De Rese Transport (6323), Dim-Trans (2329), DM De Rese (598)
106	BERTO	8 938	119	83000	Vincent Logistics (8938)
107	GALLIKER	8 804	91	26500	Galliker Transports Liège (8804)
108	MOVE INTERMODAL	8 758	74	4000	Move Intermodal (7019), Container Trucking Intermodal (1739)
109	SCANFOR	8 657	60	7635	Scanfor (8657)
110	ICL	8 387	57		ICL Europe (8387)
111	LCA	8 357	100	10900	Liege Cargo Agency (8357)
112	WOUTERS-TCL	8 273	82	90000	Th. Wouters Transport (4593), Trans-Continental Logistics (3483), Wouters Forwarding (124), Bel Wheels (73)
113	NEDCARGO	8 223	117	40000	Nedcargo Logistics Belgium (8223)
114	VPD	8 203	70	37650	Van Peteghem-Debraekeleer (8013), Vervoer Van Peteghem Debraekeleer (190)
115	PIERRE	8 167	119	30000	Pierre Transports (3092), Pierre Logistic (2631), Ajimex (2444)
116	HOYER	8 119	93	14560	Cotac Belgium (7068), Hoyer Belgium (1051)
117	CALLANT	8 113	74	3000	North Sea Express (7481), NSE Workshop (632)
118	SUD FRESH	7 905	110	29500	Sud-Fresh (7905)
119	ROOSENS	7 693	77	5000	Roosens M. Transport (7693)
120	DANDOY	7 309	81	15000	Dandoy Transport (4590), DLS (2682), Immodan (37)
121	HERVE	7 295	89	8950	Herve Transport (4903), Fraber Logistics (1495), Herve Coldstore (897)
122	PREMIER FARNELL	7 088	121	40000	Supplies Distributors (7088), PFS Web
123	WARNING+	7 014	65	13000	Etablissements Henrotte (5966), Transport Colis Livraison Service (1048)



Company Profile



T+: 0032 (0)4 325 12 40
sales@coastair.be
www.coastair.be



T+: 0032(0)4 325 12 41
sales@imperialcargo.com
www.imperialcargo.co.uk



T+: 0032 (0)4 325 12 42
sales@aviaflex.com
www.aviaflex.com



T+: 0032 (0)4 325 12 43
ops@skyhouse.be
www.skyhouse.be

Rue Saint Exupery 9/8
4460 Grâce-Hollogne
Liege Airport
Belgium

COASTAIR GROUP



Coastair Group, ce sont quatre entités avec une mission commune : une approche humaine et un service personnalisé.

COASTAIR WE FLY CARGO

Fondée il y a plus de 24 ans, COASTAIR est une agence de fret aérien full service fournissant des solutions mondiales de fret au moyen de vols réguliers et charters. Notre base solide située à Liège Airport nous permet de proposer une vaste gamme de solutions de fret aérien aux agents de fret, expéditeurs et compagnies aériennes.

IMPERIAL CARGO WE FLY AFRICA

IMPERIAL Cargo Airlines (ICAL) assure, depuis 2000, des vols cargo vers l'Afrique de l'Ouest. Depuis 2017, nous organisons deux vols hebdomadaires vers Lagos et Johannesburg. Grâce à nos accords interliges avec d'autres transporteurs, nous couvrons désormais la plupart des destinations africaines avec notre propre lettre de transport aérien (765).

AVIAFLEX YOUR CARGO BUTLER

Nous sommes fiers de notre service 'Cargo butler' et espérons que vous nous considérez comme vos superviseurs de fret. Notre objectif est en effet de gérer vos envois simplement et aisément. Notre service 'butler' personnalisé est reconnu par nos clients dans le monde entier. Laissez-nous vous mettre à l'aise par rapport à votre prochaine expédition de fret aérien.

SKYHOUSE AIR CARGO DESIGNERS

Skyhouse a été créée pour aider nos clients à réduire le stress de dernière minute lié à une nécessité logistique urgente. Non seulement nous offrons un stockage à court et à long terme dans notre entrepôt sous douane, mais nous acceptons également votre fret de consolidation, le préparons pour le transport et gérons l'ensemble du montage ou du démontage avec notre propre équipe de fret.



Industrieweg 35
8800 Roeselare
www.eutraco.eu

CONTACT

Sales
Stijn Verbist
Tel: +32 (0)474 27 38 83
E-mail: stijn.verbist@eutraco.eu



EUTRACO



QUI SOMMES-NOUS ?

Depuis 1967, EUTRACO est un logisticien de renommée internationale qui met en place des collaborations à long terme et fructueuses avec ses clients. Notre équipe de transport s'appuie sur une grande expérience et une flotte moderne de 400 unités, mais nous avons également développé, ces dernières années, une solide équipe pour le fret maritime et aérien à Anvers. Par ailleurs, EUTRACO a plus de 20 ans d'expérience dans la logistique à valeur ajoutée. Avec des sites logistiques situés à des endroits stratégiques (Roulers, Sint-Niklaas, Willebroek, Puurs, Anvers, Gand et Charleroi), nous parvenons à élaborer les meilleures solutions sur mesure pour chaque client, quelle que soit sa taille. Et notre site logistique de Willebroek (60.000 m²) est totalement neutre en CO₂ et en énergie, ce qui est tout à fait unique !

Chez EUTRACO, 2022 a été placé sous le signe de la croissance. En janvier 2022, EUTRACO a pris ses quartiers dans un tout nouveau site près du Kluizendok à Gand. Il s'est rapidement développé pour devenir un véritable campus de plus de 70.000 m². EUTRACO offre donc maintenant 300.000 m² de solutions logistiques en Belgique à un grand nombre de secteurs. Avec le démarrage d'EUTRACO CUSTOMS, EUTRACO propose désormais également des services douaniers 'en interne'. EUTRACO

développe aussi ses propres solutions IT et ses propres processus d'automatisation. D'une part, cela augmente le niveau de service pour les clients existants et, d'autre part, EUTRACO se présente ainsi comme un 'one stop shop' pour de nouveaux clients potentiels.

La durabilité, l'innovation et la technologie constituent le fil conducteur de la stratégie d'EUTRACO. Notre équipe IT travaille constamment sur le renforcement et le développement d'un logiciel sur mesure, pour EUTRACO comme pour nos clients. Cela nous permet de réduire les risques d'erreurs au maximum, mais cela nous met aussi en position de continuer à croître, année après année, et d'investir encore plus dans les meilleures solutions pour nos clients.

Grâce à l'expertise de l'équipe d'expédition d'Anvers, EUTRACO réussit à offrir à ses clients une solution globale - partout dans le monde - et l'entreprise est aujourd'hui bien plus que le transporteur routier traditionnel des débuts. Mais le caractère familial que vous trouverez chez nos collaborateurs est resté intact ! Nous offrons la qualité d'une grande entreprise avec le dynamisme et le pouvoir de décision d'une grosse PME. Nos 600 collaborateurs s'efforcent d'obtenir chaque jour #everyMileASmile.

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
124	TP&H	7 014	92	26000	Vandijck Transport (4590), Vedrova Transport (2415), Frulleux Transport International (6), Herentals Logistics (3), Truck Parking & Handling Company
125	MB	7 000	78	10000	MB Transports (3946), MB Manutention (3054)
126	GDL	6 961	91	22000	GDL Transport (4179), GDL (2782)
127	DEBROUWER	6 874	100	500	Van Caudenberg L. (3701), Debrouwer Transport (3173)
128	FRISAYE	6 861	78	16700	Greg Transports (5154), Louis Frisaye Transports (1707), F.M. Logistics
129	TFM GROUP	6 592	137	147000	Fernand Michel Transports (4839), Michel Logistics (1515), Michel Management (238)
130	DE RUDDER	6 563	61	16500	Desarent (2427), Transport De Rudder (2229), Warehouse (1920), TDF (-13)
131	DELCA TRANSPORT	6 514	117	11000	Delcatransport (5589), Delca Logistics (925)
132	GOBO	6 446	72	54800	Gobo International (5437), Go-Force (623), Gobo Truck Company (386)
133	VOS	6 442	108	14000	Vos Cargo Logistics Belgium (3385), Harry Vos Feluy (2486), Vos Logistics België (571)
134	LUX	6 442	84	5000	Lux Logistics (5693), Lux Warehousing (638), Group Lux (111)
135	FABRY	6 423	62	30000	Fabry G. et H. Transports (4252), Fabry Logistics (2171)
136	SCHRAUWEN	6 405	74	25000	Schrauwen (6405)
137	DE RIJKE	6 395	79	30000	De Rijke (6136), Evet België (259)
138	COLLITAX	6 179	88	500	Collitax (5534), NWM Europe (565), Collitax Europe (80), C-Express
139	VANGUARD LOGISTICS SERVICES	6 169	71	24000	Vanguard Logistics Services (4717), VLS Belgium (1000), OTS Logistics Belgium (304), Vanguard Insurance (148)
140	MOLENBERGNATIE	6 109	57	323508	Molenbergnatie (6109)
141	ITALMONDO	6 091	70	30000	Euroterminal (6091)
142	BELGIUM AIRPORT SERVICES	6 083	100	6000	Belgium Airport Services (6083)
143	HAVI LOGISTICS	5 984	97	5000	Havi Logistics (5984)
144	MACHARIS	5 787	53	20000	Macharis Transport (5069), Immo Macharis (718), Macharis Invest
145	EURO MEX	5 677	73	3000	Euro Mex Plus Smets (3254), MWM Logistics (2423)
146	LUIK NATIE	5 653	52	56295	Luik Natie Coldstore (1931), Luik Natie Transport (1752), Luik Natie Storage (1639), Luyckx International (331)
147	EC HUB	5 610	127	8100	EC Hub (5610)
148	ESKATRANS	5 594	94	6000	Eskatrans (5594)
149	VOLLERS	5 557	30	120000	Vollers Belgium (5482), Legem (75)
150	TEE GROUP	5 477	68	19000	Trans Europe Express (5477)
151	DE LEENEER	5 350	72	18000	Kris De Leeneer (5350)
152	HAVEN GENK	5 274	58	15000	Haven Genk (5274)
153	DE COCK	5 182	81	4600	De Cock Transport (3437), Tramaco Logistics (1449), MKS Management (296)
154	CWT	5 147	13	31800	CWT Commodities (Antwerp) (5147)
155	MIDDLEGATE	5 071	69	35500	Middlegate Europe (2716), Middlegate Europe (2355)
156	VAN DE POL	4 999	48	29300	Van De Pol Vervoer (3327), Van de Pol (1674), VDP Hold (-2)
157	V1000	4 963	58	5500	V1000 (3900), Vennootschap AJV Logistics (1063)
158	COLLIGNON	4 935	40	4000	Ets Marcel Collignon (3456), Progress Transports (1479)
159	FRIGOREXPRESS	4 934	13	1400	Frigorexpress (4078), Cargo Logistics (856)
160	VADESCO	4 933	110	12000	Jos Plas & Cie Transport (2102), VDC (2064), Vadesco Logistics (767)
161	ALL EXEPTIONAL	4 906	45	6000	All Exeptional (4906)
162	STEINWEG	4 890	76	79000	C. Steinweg Belgium (4890)
163	VANNESTE	4 855	64	13000	Vanneste Transport (4855)
164	PACORINI	4 849	53	40000	P Global Services (4083), Antwerp Cocoa & Coffee Logistics (766)
165	MOZER	4 820	91	14500	Mozer Belux (1932), Mozer Technologies (1823), MM International (1065)
166	ECDC LOGISTICS	4 798	66	13360	ECDC Logistics (4798)
167	WYBO	4 728	20	27000	Wybo Transport (2950), Immo Wybo (1635), Wybo Trade (143)



Plus qu'une simple
entreprise de transport

WYBO

Transport FTL (Belgique + Nord de la France)
Transport avec multidrops / hayon
Remorques en dépôt sur site
Entreposage 3PL 24/7

TRANSPORT WYBO NV • EUROPALAAN 21, B-8970 POPERINGE
TÉL 00.32.57.33.49.02 • info@wybo.be

TOP 1000 VALEUR AJOUTÉE

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
168	MARTENS	4 656	60	8000	Martens Transport (4656)
169	FULL LOGISTIC	4 593	67	1000	Full Logistic Thuin (4593)
170	NOVA NATIE	4 469	33	95000	Nova Natie (2975), Commodity Centre Belgium (1410), Nova Cargo Services (84)
171	ABRAHAM	4 446	51	10000	Abraham Transports (4446)
172	EWALS	4 437	63	1500	Ewals Cargo Care (4283), Henk Ewals Management (154)
173	DELLETRANS	4 422	67	5300	Delletrans (4422)
174	LARFROST	4 415	12	6000	Larfrost (4415)
175	MITSUI SOKO	4 383	28		MSE Europe (4383)
176	WILLAERT - VAN BOOM	4 345	63	13000	Willaert Van Boom (3113), Wilboco (1005), Willaert (227)
177	SANDERMANS	4 334	57	20000	Sandermans Transports (3000), Sandermans Logistic (1334)
178	EURO-SERVICES	4 289	89	2500	Euro-Services (4289)
179	HJF	4 285	45	4000	HJF Transports (4285)
180	MEIKO	4 282	56	12500	Meiko Europe (3603), Meiko Euro Express (679)
181	CORNEEL GEERTS	4 250	70	23000	Corneel Geerts Transport Group (3179), Car, Truck & Trailer Rent (515), CG Management (302), Veronique Immo (134), MCG (78)
182	TDS	4 245	107	5000	Transports Schmit - Roufousse - Destrijker (2601), Destrijker Transports (1499), Transport Destrijker Schmit (146), D & Si (0), Ars Longa (-1)
183	DILISSEN	4 229	51	33000	Dilissen Logistics (4229)
184	ROBBYNS	4 228	58		Robbys Roger & Cie (4228)
185	ALL FREIGHT	4 199	25	8000	All Freight Logistics (4199)
186	LAVAERT	4 198	33	25000	Lavaert Transport & Logistics (4198)
187	ROVETRA	4 163	49	10000	Rovetra (4163)
188	VERKOOIJEN	4 134	45	74000	Verkooijen-Veem (3311), Verkooijen René (823)
189	EUROSPED	4 119	57	2400	Eurosped Belgium (4119)
190	SIVAFROST	4 084	37	11750	Sivafrost CPL (3506), Immo Sivafrost (417), Sivafrost Technics (161)
191	VDW TRANS	4 034	55	4000	VDW Trans (3817), VDW Logistics (217)
192	PATRANS	4 029	70	4000	Rollema Patrans Belux (1945), Patrans LIM (1914), Patrans (174), Vacopa Holding (-4)
193	TLI	4 004	80	61000	Tyres Logistics International (4004)
194	VAN DER VLIST	3 994	56	4500	Van Der Vlist Belgium (3994)
195	CAT	3 993	87	5800	CAT Benelux (3993)
196	L'ECLUSE	3 988	44	10000	L'Ecluse Transport (2821), Dossche Logistics Services (1167)
197	STEENBERGEN	3 963	51	9000	Steenbergen (3963)
198	NIROTRANS	3 939	62	22000	Nirotrans (3939)
199	STACI	3 923	61	20000	Staci Belgium (3923)
200	LOUWYCK	3 907	30	1044	Louwyck (3907)
201	BPOST	3 824	38		Euro-Sprinters (2775), Freight 4U Logistics (1049), Dynalogic Belgium
202	REHEUL	3 741	51	4000	Reheul A. & Fils (1937), Reheul André (1804)
203	JACOBS HOLDING	3 736	48	10000	Jacobs Logistics (1980), Jacobs Willem (896), Jacobs Cargo (860)
204	METRO	3 732	36	6500	Metro (3732)
205	TRANSGEM	3 732	58	3400	Transgem Logistics (2365), Tobri (1288), JPRL Management (79)
206	BENELUX TRANSPORT	3 724	49	6000	Benelux Logistiek (1582), Yaro (1110), Benelux Trans (1032)
207	HEIRWEGH	3 712	39	2200	Heirwegh Transport (3641), Heirwegh Logistics (71)
208	HAVART	3 704		10000	Havart (3704)
209	ROTRAFIC	3 673	42	6000	Rotrafic (2863), Verbauwhede Transport (612), Verbauwhede Logistics (198)
210	THREADLINE	3 666	32	46375	Vijfde Havendok (2214), Hargo Logistics (1452)
211	RIMA	3 616	48	25000	Rima International (3616)
212	STUKWERKERS	3 585	26	95000	Stukwerkers (3292), Ghent Container Terminal (293)
213	FRI-AGRA	3 569	20	14030	Weerts Logistic Park XIII (2480), Fri-agra (1089)
214	IVEMAR	3 562	43	2800	Ivemar (3562)
215	SEABRIDGE	3 553	6	19900	Seabridge (3553)
216	OFFERGELD	3 506	61	22515	Rogister Logistik (3460), Rogister Expedition (46)
217	COASTAIR	3 488	42	17000	Coastair Chartering (3488)
218	FLANDERS ROAD	3 482	52	3500	Lokere Alg. Vervoeronderneming (3349), Bratolo (116), Flanders Road Logistics (17)
219	GARSOU-ANGENOT	3 480	32	17500	Garsou-Angenot (3412), Centre d'Affaires et de Synergies (68)
220	MC TRANSPORT & LOGISTICS	3 479	44	5000	MC Transport (3479)
221	SOMEF	3 471	49	9000	Somef (3471)

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
222	TRANSPICO	3 469	28	12000	Transpico (2408), Picas (477), Transpico Indumove International (463), Riggin (121)
223	COOL SOLUTIONS	3 462	52	1200	Cool Solutions (2894), New Trucking Company (568)
224	DE DUYSISCHE	3 456	33	1250	De Duytsche (3456)
225	MCKESSON	3 413	44	6000	Cophana (3413)
226	GETAX	3 367	68	10000	Getax Logistics (3368), Getax Pers (-1)
227	PIESSENS MARCEL	3 339	27	7500	Piessens Marcel & Zn (3155), Pielon (175), P.K. en D. (9)
228	DE WOLF	3 266	57	30000	Red Line Service (1474), Bellekens Transport (977), RLLS (815)
229	VERHAEGEN	3 264	47	7000	Verhaegen Vervoer (3002), RILS (262)
230	WIM CLAES	3 246	35	3000	Wim Claes Transport & Logistiek (3246)
231	PANAMA	3 243	42	10000	Panama (3243)
232	LOG-VAD	3 239	62	17300	Logvad Belgium (3239)
233	DENY	3 202	32	30000	Deny Logistics (2544), Immo Deny (658), Deny Invest
234	JET	3 200	42	12000	JET Transport (2489), JET Immo (431), Janssen Services Company (212), JET Warehouse (60), Stenimmo (8)
235	SERIS	3 099	73	1000	Seris Logistics (3099)
236	CORNELIS	3 094	30	1500	Cornelis Transport (3094)
237	VAN STEENBERGEN	3 056	37	11000	Arendonk Transport (2994), Van Steenberg Logistics (62)
238	KRISMAR	3 031	15	7500	Transport Scherrens Callewaert Paletten (2326), Orotra (425), Krismar (280)
239	ARCESE	3 028	44	9888	Arcese Transport (2247), Ventana Serra (781)
240	MOBULL	3 027	31	5000	Mobull (3027)
241	FB LOGISTICS	3 014	0	20700	FB Logistics (2222), FB Logistics Intl. (792)
242	VERHOEK	3 010	47	2000	Verhoek Europe (3010)
243	SINOTRANS	2 942		7500	Sinotrans Air Transportation (2942)
244	VANDEN AVENNE	2 859	11	21300	Vanden Avenne Vrieshuis (2859)
245	P&O FERRYMASTERS	2 858	42	10000	P&O Ferrymasters (2858)
246	HSV	2 854	40	3500	Hansbeeks Snelvervoer (2489), HSV Expeditie (365)
247	MTL	2 843	33	15000	Multi Trans Farciennes (1552), Multimodal Transport & Logistics (861), Vengo (353), System Development and Engineering (77)
248	CENTRAAL BOEKHUIS	2 837	40	3000	CB Vlaanderen (2837)
249	JOBÉ	2 828		2200	Logistique Transport Blegny (2828)
250	NANDRIN-GALET	2 794	18	4000	Nandrin-Galet (1953), Francesse (841)
251	DSR LOGISTICS	2 754	25	6500	DSR Logistics (2591), Eurosun Logistic (163)
252	MULTITRA	2 751	21	13000	Multitra (1583), Multitra Logistics (1168)
253	BOS	2 736	40		Bos Logistics Zaventem (2736)
254	MERT	2 698			Mert (2698)
255	EAGLE AIR	2 675	14	1000	Eagle Air Agencies (1340), Action Air Freight (1217), Belgam Invest (118)
256	LUYPAERT	2 656	31	1200	Luypaert Vervoer (2656)
257	NEELE	2 644	45	14000	Oostvogels Logistics (1578), Mammoet Ferry Transport (917), Mammoet Ferry Transport België (84), Van Aert Warehousing (65)
258	DAMMAN	2 588	56	9000	Damman Transport et Logistique Organisation (1492), ECO DTLO (1096)
259	KESTELOOT	2 570	42	2500	Kesteloot Logistics (2570)
260	BODSON	2 560	30	2000	Bodson Transports (2560)
261	COUDRON-GALLANT	2 532	45	3600	Coudron-Gallant Transport (2281), Couverco (212), Alan Franklin Transport (39)
262	EASYLOG	2 476	42	3728	Easylog Solutions (2476)
263	WESTRANS	2 429	28	2800	TSL (2299), MM Logistic (130)
264	BARSAN	2 422	98	50000	Barsan Global Logistics (2419), Barsan Global Logistics Handling (3)
265	JERICH	2 422	44	15000	Jerich Tournai (2422), Jerich Austria
266	VDRT	2 416	38	3300	Van Damme R. (1759), VDRT Group (657)
267	SALLAUM LINES	2 403	9	75000	Sallaum Terminal (2403)
268	DE ROCKER	2 396	30	20700	De Rocker Logistics (1555), DR Logistics (519), Nialan (286), DR Warehousing (36)
269	DE SMET	2 394	26	3000	De Smet Vervoer (2394)
270	VAN BOGAERT	2 386	24	1250	Van Bogaert L. Transport (2386)
271	VERACHTERT	2 381	25	6500	Internationaal Vervoer Emiel Verachttert (1834), CBT Trans (547)
272	DICK	2 353	28		Dick Frères (2373), Deschodt (15), Dick Transports (-35)
273	MVT	2 338	29	9500	Michel Verscheure Transport (2338)
274	FRANSEN	2 336	31	2200	Fransen J (1776), Distri Fransen (560)
275	LAEBENS	2 334	24	19000	Laebens Transport (2334)
276	BOSCHMANS STEINACHER	2 321	30		Boschmans Steinacher (1959), Steinacher Customs Services (362)
277	HAMOFA	2 306	35	6000	Hamofa Logistics Solutions (2306)

	GRUPE	VA TOTALE (x 1.000 €)	EFFECTIFS TOTALS	SURFACE ENTREPOSAGE (m²)	PRINCIPALES SOCIÉTÉS DU GROUPE
278	DE SLOOVER	2 305	19	1000	Eric De Sloover Vervoer (2223), Madesma (82)
279	HENDRICKX	2 291	43	17200	PH Logistics (942), Jonas Hendrickx Logistics (806), KH Trans (531), Hendrickx Vervoer (12)
280	JENNESCO	2 258	44	9000	Jennesco (2258)
281	CASTELEIN	2 249	23	21000	Castelein Stor'it (1819), Castelein Verhuizingen (430)
282	DESLOG	2 217	28	5000	Transmeer (2217)
283	TRANSMEC	2 209	20	6700	Transmec Belgium (2209)
284	NDQ	2 177	17	3000	NDQ (2177)
285	METALON	2 173	23	38000	Metalon (2173)
286	VAN GIJSEGEM	2 164	24	8000	VG Logistics (2164)
287	PINCKERS	2 162	25	800	Pinckers Eric (2021), E&L Transport & Logistics (141)
288	ADS-SDS	2 151	25	1500	ADS Transportbedrijf (1240), SDS Transport (911)
289	RCT VERBEKE	2 140	17	12000	RCT Stevedoring (2140)
290	MEDAER	2 124	31	2600	Medacars (2124)
291	DEHERTOGH	2 116	29	3000	Transport Dehertogh (1852), Dehertogh Logistiek (264)
292	FLINSTONE	2 111	0	4000	Flinstone (2111)
293	ULEX	2 072	15	8000	Ulex (2072)
294	TDM.LOG	2 033	38	10000	TDM.Log (2033)
295	ADRIEN	2 024	20	3250	A. Adrien Transport Service (1015), A. Adrien Stockage Service (1009), Orion Three Four Four, Adrien Logistic & Storage
296	RADERMECKER	1 987	16	10000	Stephane Radermecker Transports (1315), Rad-Pack Services (672)
297	AERNOUTS	1 987	33	6000	Aernouts Logistics Support (1987)
298	LINEAGE	1 970	30	23216	Lineage Rijkvorsel (1995), Lineage Rijkvorsel Propco (-10), Partner Logistics Holding Belgium (-15)
299	HONGYUAN	1 958	28	8000	Hoyu Europe Logistics (1958)
300	DEPRE	1 958	2	17000	Depre Storage & Handling (1958)
301	VIELLEVOYE	1 956	25	10000	Etablissements Viellevoye (1956)
302	SHOPWEDO	1 947	33	1000	ShopWeDo (1947)
303	JUGETRA	1 935	35	61000	Jugetra (1244), Jugetra Logistics (482), Jugetra Logistiek en Distributie (209)
304	DURME NATIE	1 914	11	56000	Durme Natie (1914)
305	TS LUX	1 913	25	2800	Habay Road Services (1913)
306	VERZELE	1 870	19	4400	Verzele Donald (1870)
307	BRAIN-LOG	1 867	30	12000	Brain-E-Log (1397), Logonsite (470)
308	EZ CARGO	1 821	9	1500	Easy Cargo (1620), Sky Art Services (201)
309	SCHREURS	1 816	23	3000	Schreurs (1816)
310	POTIEZ DE MAN	1 775	37	13000	Potiez-De Man (1775)
311	BROODTHAERS	1 764	20	3500	Broodthaers Transport (1598), WPS (153), W&W Logistics (13)
312	CASTEL WEST	1 753	17	2000	Castelein Logistics (1714), Castel West (39)
313	DEVENTER	1 716	34	6000	Deventer Logistics (1716)
314	BRUYER	1 712	35	6500	Bruyer Transports (1674), Bruyer Management (38)
315	FRESH CONNECTION	1 681	18	6750	Fresh Connection (899), Fresh Warehousing (782)
316	WALLENBORN	1 677	20		Wallenborn Belgium (1681), Wow Belgium (-4)
317	INTERLINES	1 671	38	21000	Interlines Belgium (1671)
318	CORRAL	1 657	22	2500	Corral (1537), Kavelaars (120)
319	SCHREURS	1 650	22	3100	Schreurs & Fils Transports (1650)
320	UNIFOOD	1 649	24	1000	Unifood (1649)
321	AGS	1 632	27	6000	AGS Coussaert Belgium (1632)
322	LINDD	1 602		1000	Lindd (1602)
323	SACO	1 597	22	3200	Saco Groupair (1597)
324	RAES	1 584	26	2000	Raes Pharmaceutical Logistics (1584)
325	MVITRA	1 566	15	3500	Mvitra (1120), Retrac Logistics (446)
326	PANS	1 546	23	1200	Pans Vervoerbedrijf (1546)
327	ETL	1 532	19	500	European Transport & Logistics (868), B&B Belgium Express (652), TIR Services Belgium (12)
328	TGW	1 523	14	10000	Transport Gonnissen - Wenmakers (1351), TGW Logistics (172)
329	COUPE	1 510	12	24000	Coupe Opslag (800), Coupétrans (710)
330	VS LOGISTICS	1 501	18	20000	Van Snick Evens (980), Suntrans (301), Imgo (187), Eufreco International (33), Vingo (0)
331	FWD	1 494	19	9800	Food Warehousing & Distribution (1365), Bekaro (129)
332	DISTRI STAR	1 484	14	3000	Distri Star (1409), Logisticconsult (75)
333	DENY CARGO	1 470	14	8000	Deny Cargo (1470)
334	VLAAMSE VISVEILING	1 436	28	16885	Zeebrugge Food Logistics (1436)

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
1	KATOEN NATIE	2512500	2030 Antwerpen (507000), 2040 Antwerpen 314750), 2070 Zwijndrecht (63000), 2610 Wilrijk (10000), 3583 Beringen (32000), 3600 Genk (35000), 3630 Maasmechelen (11000), 3980 Tessenderlo (8000), 7181 Feluy (6264), 8530 Harelbeke (45000), 9042 Gent (353500), 9130 Kallo (1841663)
2	H. ESSERS	1073800	1804 Zemst-Eppegem (21500), 1910 Kampenhout (20000), 2610 Wilrijk (135000), 2850 Boom (50000), 3200 Aarschot (13500), 3580 Beringen (25000), 3600 Genk (488220), 3660 Oudsbergen (19000), 3920 Lommel (60000), 3980 Tessenderlo (43800), 4432 Alleur (3500), 6180 Courcelles (41000), 8380 Zeebrugge (3000), 9042 Gent (50000)
3	TABAK NATIE	789000	2030 Antwerpen (111000), 2040 Antwerpen (105000), 9130 Kallo (573000)
4	EUROPORTS	611250	2030 Antwerpen (210850), 4000 Liège (24640), 4031 Angleur (9765), 4100 Seraing (27500), 6010 Couillet (11100), 9000 Gent (54000), 9130 Kallo (273600)
5	VAN MOER	602100	1000 Brussel/Bruxelles (20000), 2030 Antwerpen (89600), 2040 Antwerpen (101000), 2070 Zwijndrecht (70000), 2280 Grobbendonk (40000), 8000 Brugge (12500), 9042 Gent (5000), 9120 Kallo (70000), 9130 Kallo (143000), 9140 Temse (33000), 9940 Rieme (46000)
6	SEA INVEST	489000	2030 Antwerpen (300000), 8380 Zeebrugge (77000), 9042 Gent (112000),
7	DISTRIOLOG	462600	1800 Vilvoorde (73000), 1840 Londerzeel (55000), 2030 Antwerpen (10000), 2235 Westmeerbeek (5000), 2250 Olen (25000), 2550 Kontich (40000), 2830 Willebroek (104000), 2830 Breendonk (59000), 2870 Puurs (20000), 2880 Bornem (25000), 3200 Aarschot (10000), 6040 Jumet (3600), 9940 Evergem (33000)
8	KUEHNE + NAGEL	409400	1400 Nivelles (85000), 1830 Machelen (15400), 1910 Kampenhout (22000), 2430 Eindhout (50564), 2440 Geel (77000), 2550 Kontich (60000), 3830 Wellen (7000), 3980 Tessenderlo (30000), 6220 Heppignies (32000), 7110 Strépy-Bracquegnies (32000)
9	JOST	377500	2440 Geel (10000), 2550 Kontich (76000), 4030 Grivegnée (53000), 4040 Herstal (25000), 4460 Grâce-Hollogne (42000), 4651 Battice (37000), 4681 Hermalle-sous-Argenteau (73000), 4960 Malmedy (32000), 6780 Messancy (40000), 6791 Aubange (40000), 6840 Neufchateau (30000), 7011 Ghlin (26000), 6790 Athus (10500)
10	DEUTSCHE POST	352925	1651 Lot (28000), 1740 Ternat (4000), 1830 Machelen (5000), 1930 Zaventem (23000), 2020 Antwerpen (4260), 2030 Antwerpen (7000), 2630 Aartselaar (900), 2800 Mechelen (66930), 2880 Bornem (118000), 3190 Boortmeerbeek (21000), 3660 Oudsbergen (27000), 3945 Ham (1400), 4340 Awans (1600), 4460 Grâce-Hollogne (12000), 8560 Gullegem (4000), 8800 Roeselare (2835), 9130 Kallo (33000)
11	TAILORMADE LOGISTICS GROUP	340000	2260 Westerlo (48500), 3600 Genk (16000), 6041 Gosselies (47000), 6791 Aubange (3500), 7011 Ghlin (55000), 8870 Izegem (50000), 9042 Gent (120000)
12	MOLENBERGNATIE	323508	2030 Antwerpen (323508)
13	ZIEGLER (RÉSEAU / NETWERK)	295600	1120 Bruxelles/Brussel (12800), 1800 Vilvoorde (7000), 1931 Zaventem (7500), 2000 Antwerpen (3500), 2030 Antwerpen (15000), 4840 Welkenraedt (13000), 6791 Aubange (10000), 7110 Houdeng (25000), 8380 Zeebrugge (3500), 8930 Rekkem (16900), 9300 Aalst (19500)
14	WEERTS	289500	1190 Vorst/Forest (85000), 3700 Tongeren (19500)4040 Herstal (27000), 4041 Milmort (68500), 4460 Grâce-Hollogne (42000), 4681 Hermalle-sous-Argenteau (45000)
15	BLECKMANN	248917	2280 Grobbendonk (89800), 8791 Beveren-Leie (29300), 9042 Desteldonk (34600), 9700 Oudenaarde (9000), 9770 Kruisem (17300), 9940 Evergem (61900)
16	DSV	230979	2030 Antwerpen (32800), 2260 Oevel (30000), 2870 Puurs (35000), 4700 Eupen (8000), 7110 Houdeng-Goegnies (18500), 7181 Familleureux (32500), 8000 Brugge (4500), 8210 Zedelgem (13300), 8930 Rekkem (8000), 9042 Gent (78700), 9100 Sint-Niklaas (20000)
17	EUTRACO	221200	2830 Willebroek (60000), 6200 Chatelineau (16000), 8800 Roeselare (33000), 9100 Sint-Niklaas (45200), 9940 Evergem (65000)
18	GXO LOGISTICS	218000	1730 Asse (20000), 2030 Antwerpen (36000), 3600 Genk (11500), 3700 Tongeren (20000), 4840 Welkenraedt (55000), 7011 Ghlin (5000), 8630 Veurne (18500)
19	CEVA LOGISTICS	203000	1800 Vilvoorde (75000), 2280 Grobbendonk (50000), 2830 Willebroek (15000), 2850 Boom (11000), 3700 Tongeren (20000), 6180 Courcelles (20000), 7110 Houdeng-Goegnies (12000)
20	ZUID NATIE	197000	2030 Antwerpen (197000)
21	ODTH	196000	2800 Mechelen (35000), 2830 Willebroek (106000), 2840 Rumst (55000)
22	SEDIS	188530	7503 Tournai (8500), 7522 Tournai (171300),
23	VAN MIEGHEM	185250	1400 Nivelles (8500), 1480 Tubize (130000), 1500 Halle (6250), 1830 Machelen (4500), 6220 Fleurus (36000)
24	GOSELIN	172800	1830 Machelen (4000), 2030 Antwerpen (46000), 2100 Antwerpen (112300), 2930 Brasschaat (8000)
25	DEUTSCHE BAHN	149971	1820 Machelen (500), 2030 Antwerpen (5000), 2800 Mechelen (27000), 2830 Willebroek (92771), 4700 Eupen (16000), 8550 Zwevegem (5000), 9770 Kruisem (3700)
26	TFM GROUP	147000	1800 Vilvoorde (5000), 1910 Kampenhout (5000), 7110 Houdeng-Goegnies (85500), 7110 Strépy-Bracquegnies (40000), 7331 Baudour (12000)
27	ECS	146400	8380 Zeebrugge (116600), 8400 Oostende (30000)
28	FRANS HENDRICKX	144200	2235 Hulshout (4200), 2260 Westerlo (140000)
29	AERTSSEN	128700	1000 Brussel/Bruxelles (3700), 2500 Lier (25000), 2940 Stabroek (20000), 9130 Kallo (80000)
30	WIJNGAARD NATIE	125000	2030 Antwerpen (81000), 9120 Kallo (19000), 9940 Evergem (25000),
31	VOLLERS	120000	2030 Antwerpen (120000)
32	GTS	115400	9000 Gent (56400), 9042 Gent (50000)
33	STOCKHABO	106600	3540 Herk-De-Stad (8000), 3920 Lommel (20500), 7700 Mouscron (78600)
34	DP WORLD	105883	2030 Antwerpen (54383), 2040 Antwerpen (43500), 9220 Wetteren (8000)
35	ID LOGISTICS	103350	2830 Willebroek (103350)
36	MAINFREIGHT	103000	3600 Genk (14000), 8400 Oostende (80000), 9042 Gent (9000)

TOP 1000 SURFACE D'ENTREPOSAGE

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
37	VRD	102400	2880 Bornem (8000), 9140 Temse (18000)
38	FEDEX	96600	1400 Nivelles (2000), 1820 Melsbroek (4800), 1831 Diegem (2000), 2850 Boom (4800), 3560 Lummen (1000), 4041 Milmort (1600), 4460 Grâce-Hollogne (75000), 9051 Sint-Denijs Westrem (1800), 9870 Zulte (5600)
39	NOVA NATIE	95000	2030 Antwerpen (95000)
40	STUKWERKERS	95000	9000 Gent (95000)
41	POST NL	93666	1800 Vilvoorde (8800), 2160 Wommelgem (13500), 2260 Westerlo (10840), 2300 Turnhout (14738), 2610 Wilrijk (15900), 2800 Mechelen (500), 2830 Willebroek (8400), 5002 Saint-Servais (1000), 8850 Ardoorie (6000), 9042 Desteldonk (7000), 9100 Sint-Niklaas (12400)
42	WOUTERS-TCL	90000	2030 Antwerpen (90000)
43	GEOPOST	84800	1731 Zellik (17000), 1800 Vilvoorde (14500), 3560 Lummen (18550), 4400 Flémalle (7900), 6180 Courcelles (800), 8500 Kortrijk (7250), 9100 Sint-Niklaas (15100), 9880 Aalter (17000)
44	BERTO	83000	4040 Herstal (48000), 4041 Milmort (35000), 4731 Eynatten (10000)
45	GHEYS	80000	2400 Mol (20000), 3580 Beringen (60000),
46	STEINWEG	79000	2030 Antwerpen (79000)
47	YUSEN	77900	1830 Machelen (2400), 2200 Herentals (10500), 9120 Melsele (65000)
48	VAN ROOIJEN HOLDING	76000	2300 Turnhout (76000)
49	FIEGE	75500	2870 Puurs (31800), 2880 Bornem (43700)
50	SALLAUM LINES	75000	2030 Antwerpen (75000)
51	DEMATRA	74000	8800 Roeselare (18000), 9770 Kruisem (7000), 9800 Deinze (22000), 9810 Nazareth (16000)
52	VERKOOIJEN	74000	2320 Hoogstraten (74000)
53	REMITRANS	73200	9400 Ninove (63600), 7822 Ghislenghien (9600)
54	DE CLERCQ	70074	2870 Puurs (41500), 2880 Bornem (17074), 9100 Sint-Niklaas (6500), 9140 Temse (14000)
55	RHENUS	70000	1000 Brussel/Bruxelles (2500), 3600 Genk (7500), 9130 Kallo (60000)
56	SWISSPORT	68950	1830 Machelen (56250), 4460 Grâce-Hollogne (12700)
57	LANNUTTI	63000	5190 Mornimont (10000)
58	JUGETRA	61000	2200 Herentals (4000), 2220 Heist o/d Berg (5000), 2250 Olen (18000), 2260 Westerlo (16000), 2270 Herenthout (11000)
59	TLI	61000	4040 Herstal (61000)
60	SD GROUP	58600	1400 Nivelles (31000), 1730 Asse (26100), 8730 Beernem (1000)
61	LUIK NATIE	56295	9130 Kallo (56295)
62	DURME NATIE	56000	2030 Antwerpen (56000)
63	SANY	56000	2321 Meer (10000), 2660 Hoboken (6000), 2910 Essen (22000), 2960 St. Job in 't Goor (18000)
64	GOBO	54800	3620 Lanaken (33200), 3630 Maasmechelen (10500)
65	BD LOGISTICS	52800	1083 Ganshoren (2000), 2030 Antwerpen (500), 2440 Geel (1200), 2880 Bornem (16000), 3012 Wilsele (4000), 3500 Hasselt (2000), 3600 Genk (6000), 4000 Rocourt (3000), 6000 Charleroi (2500), 6040 Jumet (3000), 7033 Cuesmes (2000), 8800 Roeselare (2100), 9473 Denderleeuw (2000), 9940 Evergem (3000)
66	NEOVIA	50640	2870 Puurs (13500), 3530 Houthalen (27140), 3600 Genk (10000)
67	BARSAN	50000	2830 Willebroek (50000)
68	GROUP-GTS	48000	3980 Tessenderlo (6000), 9130 Kallo (35000)
69	G. SNEL GROUP	47500	3945 Ham-Kwaadmechelen (35000), 9800 Deinze (12500)
70	THREADLINE	46375	2030 Antwerpen (46375)
71	DEUFOL	45700	1830 Machelen (5900), 2030 Antwerpen (9000), 2500 Lier (14600), 3530 Houthalen-Helchteren (2200), 4300 Waremmes (14000)
72	ADPO	41600	9130 Kallo (41600)
73	NOVANDI	41100	4031 Angleur (19100), 6061 Montignies-s-Sambre (12000), 6731 Athus (9000)
74	COSCO	41000	8380 Zeebrugge (41000)
75	ECO-MODAL	40000	9130 Beveren-Waas (40000)
76	NEDCARGO	40000	2830 Willebroek (40000)
77	PACORINI	40000	2030 Antwerpen (40000)



TOP 1000 SURFACE D'ENTREPOSAGE

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
78	PREMIER FARNELL	40000	4460 Grâce-Hollogne (30000), 4681 Hermalle-sous-Argenteau (10000)
79	STOBART	40000	3600 Genk (40000)
80	WFS	40000	1830 Machelen (15000), 4460 Grâce-Hollogne (25000)
81	STEF	39200	1480 Tubize (32500), 6180 Courcelles (3600), 9810 Nazareth (3100)
82	METALON	38000	9130 Verrebroek (38000)
83	DUFOUR	37900	7500 Tournai (19500), 7522 Marquain (10000), 7536 Vaulx (8400)
84	VPD	37650	1480 Tubize (9000), 1502 Lembeek (12000), 1730 Assen (12500), 4040 Herstal (650), 4432 Alleur (2000), 8480 Ichtegem (1500)
85	GHEERAERT	37300	3800 St Truiden (3500), 8000 Brugge (12200), 8210 Loppem (10000), 8210 Zedelgem (5000), 8730 Beernem (2000), 9052 Zwijnaarde (4600)
86	SUMITOMO	35919	2280 Grobbendonk (13919), 2610 Wilrijk (22200)
87	MIDDLEGATE	35500	4460 Grâce-Hollogne (13000), 8380 Zeebrugge (18500)
88	GILIS	35000	2300 Turnhout (35000)
89	INTERTEX	35000	8520 Kuumbeek (35000)
90	JOGREX	35000	2870 Puurs (35000)
91	VAN DE POEL	35000	2270 Herenthout (24000), 8930 Rekkem (5000)
92	DILISSEN	33000	3900 Overpelt (33000)
93	MORIAU	33000	3300 Tienen (33000)
94	AFL	32500	2030 Antwerpen (32500)
95	TDL	32500	3560 Lummen (6000), 7522 Blandain (16000), 9120 Kallo (5500)
96	FERRUM	32000	9130 Kallo (32000)
97	GMB / BAUWENS	32000	2250 Olen (6000), 2300 Turnhout (10000), 3530 Houthalen (3000), 3580 Beringen (3000), 9190 Stekene (10000)
98	NIPPON EXPRESS	32000	1931 Machelen (4000), 2830 Willebroek (5300), 3600 Genk (20000)
99	WIDEM	32000	8930 Rekkem (32000)
100	CWT	31800	2030 Antwerpen (31800)
101	ACT	30000	2030 Antwerpen (30000)
102	ALIBABA	30000	4460 Grâce-Hollogne (30000)
103	DE RIJKE	30000	2040 Antwerpen (30000)
104	DE WOLF	30000	2300 Turnhout (21000), 2310 Rijkevorsel (9000)
105	DENY	30000	8930 Menen (30000)
106	FABRY	30000	4890 Thimister (30000)
107	ITALMONDO	30000	7700 Mouscron (30000)
108	PIERRE	30000	1390 Grez-Doiceau (28000), 1420 Braine l'Alleud (1000)
109	PSA	30000	
110	THOR	30000	2030 Antwerpen (30000)
111	SUD FRESH	29500	1651 Lot-Beersel (1500), 4460 Grâce-Hollogne (17000), 5020 Namur (7000), 6790 Aubange (4000)
112	VAN DE POL	29300	2300 Turnhout (16800), 2381 Weelde (12500)
113	GONDRAND	29140	1830 Machelen (300), 2030 Antwerpen (1000), 2880 Bornem (27500), 4460 Grâce-Hollogne (340)
114	ROYAL MAIL	29135	1400 Nivelles (7000), 2110 Wijnegem (5735), 2870 Puurs (5200), 3700 Tongeren (5700), 6720 Habay-la-Neuve (1500), 9800 Deinze (4000)
115	WYBO	27000	8970 Poperinge (15000), 8978 Watou (10000)
116	ECU-LINE	26500	2030 Antwerpen (26500)
117	GALLIKER	26500	4041 Herstal (16500), 6780 Messancy (10000)
118	DACHSER	26400	2830 Willebroek (8800), 7170 Fayt-lez-Manage (2485), 7700 Mouscron (11600)
119	DE BRANDT	26000	9200 Dendermonde (26000)
120	EUROPAL	26000	7700 Mouscron (6000), 8400 Oostende (15000), 8930 Rekkem (5000)
121	TP&H	26000	2200 Herentals (9000), 2440 Geel (17000)
122	TRANSUNIVERSE	26000	9032 Wondelgem (16000), 9940 Evergem (10000)
123	LAVAERT	25000	8710 Ooigem (25000)
124	MICHIELS	25000	2235 Hulshout (25000)
125	RIMA	25000	3920 Lommel (25000)
126	SCHRAUWEN	25000	2910 Essen (25000)
127	BENMAR	24000	2960 Brecht (24000)
128	COUPE	24000	2310 Rijkevorsel (24000)
129	VANGUARD LOGISTICS SERVICES	24000	2030 Antwerpen (24000)
130	LINEAGE	23216	2310 Rijkevorsel (9216), 8900 Ieper (14000)
131	CORNEEL GEERTS	23000	2110 Wijnegem (3000), 3630 Maasmechelen (10000), 8730 Beernem (10000)
132	'S JEGERS	23000	2430 Laakdal (8000), 3980 Tessenderlo (15000)

GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
133 ON TIME	22600	1400 Nivelles (3100), 2000 Antwerpen (100), 2060 Antwerpen (1200), 2570 Duffel (4500), 3110 Rotselaar (1900), 8520 Kuurne (4000), 9140 Temse (2800), 9160 Kallo (5000)

Dedicated national- and international Express Transport
Container Verification Services
24 hour Benelux Distribution
Antwerp City Network

ONTIME.BE

134 OFFERGELD	22515	4840 Welkenraedt (22515)
135 NORTHFREEZE	22500	2260 Westerlo (4000), 8000 Brugge (6000), 9940 Evergem (12500)
136 GDL	22000	8930 Rekkem (22000)
137 NIROTRANS	22000	2160 Wommelgem (20000), 2390 Malle (2000)
138 BRAECKE	21450	8531 Bavikhove (10000), 8780 Oostrozebeke (1450), 9000 Gent (10000)
139 VANDEN AVENNE	21300	9255 Buggenhout (21300)
140 HERFURTH	21100	1820 Steenokkerzeel (5000), 2030 Antwerpen (12000), 4650 Chaineux (2500), 8380 Zeebrugge (1600)
141 CASTELEIN	21000	2800 Mechelen (4000), 2870 Puurs (12000), 8630 Veurne (5000)
142 INTERLINES	21000	7501 Orcq (8500), 7522 Blandain (12500)
143 DE ROCKER	20700	9200 Baasrode (5700), 9240 Zele (15000)
144 FB LOGISTICS	20700	1830 Machelen (1500), 6180 Courcelles (18000), 8540 Deerlijk (1200)
145 ALBINI & PITIGLIANI	20000	1000 Brussel/Bruxelles (20000)
146 MACHARIS	20000	9200 Dendermonde (20000)
147 PIERRET	20000	6840 Neufchateau (20000)
148 SANDERMANS	20000	7011 Ghlin (20000)
149 STACI	20000	2850 Boom (20000)
150 VS LOGISTICS	20000	1600 Sint-Pieters Leeuw (20000)
151 SEABRIDGE	19900	8380 Zeebrugge (19900)
152 LAEBENS	19000	8550 Zwevegem (19000)
153 TEE GROUP	19000	9420 Erpe Mere (19000)
154 HAMANN	18100	9160 Lokeren (4500), 9230 Wetteren (7200), 9820 Merelbeke (6400)
155 DE LEENEER	18000	9160 Lokeren (10000), 9200 Dendermonde (8000)
156 LBC	18000	2030 Antwerpen (18000)
157 TEMPO ONE	18000	4681 Hermalle-sous-Argenteau (18000)
158 GARSOU-ANGENOT	17500	4890 Thimister-Clermont (17500)
159 LOG-VAD	17300	7500 Tournai (4800), 7700 Mouscron (10000), 7730 Estaimpuis (2500)
160 HENDRICKX	17200	3800 St Truiden (16000), 8730 Beernem (1200)
161 COASTAIR	17000	3700 Tongeren (8000), 4460 Grâce-Hollogne (9000)
162 DEPRE	17000	8000 Brugge (17000)
163 VLAAMSE VISVEILING	16885	8380 Zeebrugge (16885)
164 FRISAYE	16700	4101 Jemeppe sur Meuse (16700)
165 DE RUDDER	16500	8520 Kuurne (16500)
166 DE VREESE	16000	9790 Wortegem-Petegem (16000)
167 TTC TRANSPORT	16000	2850 Bornem (1300), 2860 Sint-Katelijne-Waver (1200), 4840 Welkenraedt (1500), 7522 Marquain (4000), 9150 Kruibeke (6500)
168 YUNEXPRESS	16000	4040 Herstal (5000), 4681 Hermalle-sous-Argenteau (11000)
169 DANDROY	15000	1730 Asse (15000)
170 HAVEN GENK	15000	3600 Genk (15000)
171 JERICH	15000	6791 Athus (15000)
172 MTL	15000	3890 Gingelom (15000)
173 PACK CENTER	15000	7180 Seneffe (15000)
174 STOGEMA	15000	7501 Tournai (15000)
175 CREMER	14600	4700 Eupen (14600)
176 HOYER	14560	2030 Antwerpen (14560)
177 MOZER	14500	3070 Kortenberg (12000), 4040 Herstal (2500)

Company Profile



GHEYS
HANDLING YOUR PLASTICS

Voorstraat 19
2400 Mol
www.gheys.com

GHEYS



CONTACT

Sales

Ruben Swerts

Tél. : +32 (0) 13 53 98 76
Mobile : +32 497 49 01 61
E-mail : ruben.swerts@gheys.com

CEO

Ronny Joos

Tél. : +32 (0) 13 67 03 70
Mobile : +32 496 50 22 25
E-mail : ronny.joos@gheys.com



ACTIVITÉS

Gheys est une entreprise active depuis plus de 100 ans dans le monde du transport. Depuis 1992, l'entreprise fournit également des solutions logistiques qui apporte une valeur ajoutée aux clients. Au cours des trois dernières décennies, l'entreprise s'est spécialisée dans le transport, le stockage et l'offre de services développés pour le secteur pétrochimique.

Les équipements de Gheys répondent aux plus hautes exigences du secteur pétrochimique, où la fiabilité et la sécurité des moyens de transport utilisés sont essentielles. Tous les chauffeurs suivent la formation Behaviour Based Safety et reçoivent régulièrement une formation supplémentaire pour se tenir au courant de l'évolution et de la rigueur croissante de la législation internationale.

Au départ, l'entreprise était responsable du stockage des granulés plastiques produits dans la région. Au fil des années, Gheys s'est spécialisé dans le stockage de polymères d'origine mondiale et offre ainsi une large gamme de services.

En tant qu'entreprise familiale, Gheys attache une grande importance aux valeurs. Dans l'entreprise, la confiance, la passion et le dévouement sont présents à chaque niveau. Il en résulte un service fiable où les clients peuvent compter sur une approche professionnelle et orientée client.

NOS SERVICES

- Transport national et international :
 - Transport de vrac
 - Transport de biens conditionnés
 - Transport de conteneurs
- Services logistiques :
 - Stockage de marchandises en vrac
 - Stockage de marchandises emballées
 - Services spécialisés :
 - > Emballage
 - > Mise en vrac
 - > Cadre pour conteneurs avec revêtement intérieur
 - > Dégazage
 - > Séchage
 - > Dépoussiérage
 - > Tamisage
 - > Homogénéisation
 - > Hygrométrie et mesure MFI
 - > Démétallisation
 - Contracting
 - Logistique sur mesure
 - Expédition
 - Douane :
 - > Importation
 - > Exportation
 - > Transit/NCTS
- Terminaux pour la navigation intérieure (à Mol et Beringen)

RÉFÉRENCES

Gheys est essentiellement actif dans le secteur pétrochimique.



Europalaan 21
B-8970 Poperinge
www.wybo.be

CONTACT

CEO

Ronny Devos

Tél : +32 (0) 57 33 49 02
Mobile : +32 (0) 478 63 30 01
E-mail : ronny@wybo.be

CO-CEO

Hélène Secq

Tél : +32 (0) 57 33 49 02
Mobile : +32 (0) 478 63 30 00
E-mail : helene@wybo.be



Plus qu'une simple
entreprise de transport

WYBO TRANSPORT NV



ACTIVITÉS

Fort de ses nombreuses années d'expérience dans le Transport et l'Entreposage, Transport Wybo est devenu un partenaire fiable pour ses clients soucieux de qualité et de flexibilité. Au cours des 30 dernières années, Wybo s'est principalement spécialisé dans le transport de FTL en Belgique et dans le Nord de la France, en combinaison avec l'entrepotage. Nous débarrassons ainsi nos clients de diverses tâches et ils n'ont besoin que d'un seul partenaire qui s'occupe de tout pour eux.

Wybo dispose d'une flotte très moderne et mise avant tout sur la durabilité. Nous veillons à ce que le matériel roulant soit toujours facile à utiliser pour le chauffeur et pour le client. Les véhicules Wybo sont également fabriqués sur mesure afin de gagner du temps à chaque trajet.

Wybo dispose, depuis des années, d'entrepôts ultramodernes. Ils sont tous équipés de panneaux solaires, de pompes à chaleur et de chariots élévateurs électriques. Récemment, Wybo s'est également inscrit à la Science Based Targets Initiative, qui s'intègre dans notre future stratégie.

NOS SERVICES

Wybo offre la possibilité de retirer vos marchandises chez vous et de les livrer ensuite dans toute la Belgique. Wybo dispose d'environ 150 Tautliners XL utilisées quotidiennement

à cette fin. Les semi-remorques avec hayon permettent de livrer les marchandises à des clients qui ne disposent pas des installations nécessaires. Pour nos clients avec des marchandises volumineuses, nous proposons nos ensembles grand volume capables de transporter 30 % de plus avec le même véhicule.

Nos entrepôts modernes facilitent le chargement et le déchargement des poids lourds et ceci en toute sécurité, à quai ou sous un préau. Nous disposons de chariots élévateurs pouvant transporter 2 à 4 palettes par mouvement, ce qui nous permet à nouveau de gagner du temps.

Tout cela est géré par une équipe Wybo jeune, flexible et dynamique qui utilise notre système TMS, WMS et Tracking développé sur mesure. Ces outils sont également liés aux systèmes de nos clients. Nous pouvons ainsi lire automatiquement les commandes tandis que le client peut suivre nos véhicules en ligne. Nos clients et nous-mêmes sommes ainsi en mesure de répondre aux attentes de nos clients de manière très flexible.

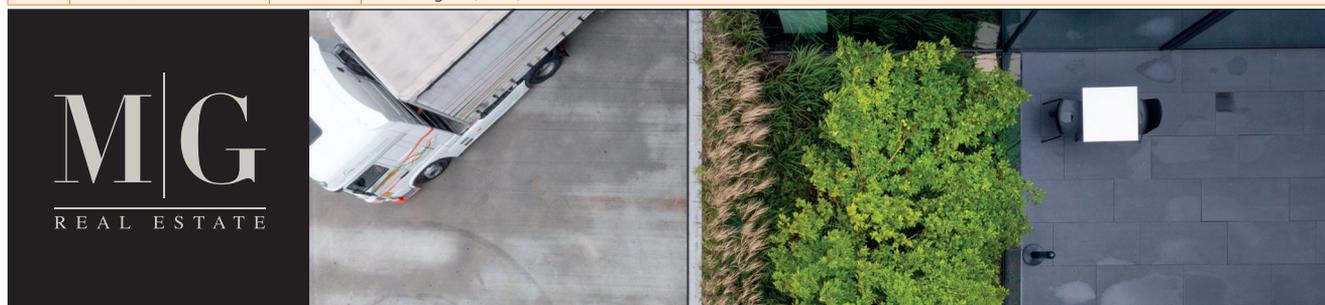
RÉFÉRENCES

Transport FTL (Belgique + Nord de la France). Transport avec multidrops / hayon. Remorques en dépôt sur site. Entrepotage 3PL 24/7. Les clients de Wybo sont surtout actifs dans les Boissons fraîches, la Bière, le Packaging, l'Isolation, le Retail, ...

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
178	FRI-AGRA	14030	1080 Bruxelles/Brussel (5500), 5031 Isnes (8530),
179	K PUURS	14000	2870 Puurs (14000)
180	KENNIS	14000	2321 Meer (14000)
181	NEELE	14000	2321 Meer (14000)
182	VM LOGISTICS	14000	2321 Meer (14000)
183	VOS	14000	2321 Meer (14000)
184	ECDC LOGISTICS	13360	4460 Grâce-Hollogne (13360)
185	EXPEDITORS	13000	1830 Machelen (13000)
186	MULTITRA	13000	4821 Andrimont (13000)
187	POTIEZ DE MAN	13000	1070 Bruxelles (13000)
188	VANNESTE	13000	8552 Moen (13000)
189	WARNING+	13000	1830 Machelen (6500), 4432 Alleur (6500)
190	WILLAERT - VAN BOOM	13000	2870 Liezele (13000)
191	MEIKO	12500	2280 Grobbendonk (10000), 2627 Schelle (2500)
192	ALTREA	12000	1730 Asse (4000), 3900 Overpelt (8000)
193	BESTELDIENST HERMAN	12000	9320 Erembodegem (12000)
194	BRAIN-LOG	12000	1440 Braine-Le-Château (6450), 7110 Houdeng- Goegnies (5600)
195	DE DECKER	12000	9032 Wondelgem (12000)
196	DESCHIETER	12000	7011 Ghlin (12000)
197	JET	12000	3660 Oudsbergen (12000)
198	LAMCOO	12000	2280 Grobbendonk (7000), 2500 Lier (5000)
199	NOORD NATIE	12000	2170 Merksem (12000)
200	RCT VERBEKE	12000	2830 Willebroek (12000)
201	TRANSPICO	12000	2845 Niel (12000)
202	VADESCO	12000	2500 Lier (12000)
203	SIVAFROST	11750	9200 Dendermonde (11750)
204	DELCA TRANSPORT	11000	8930 Rekkem (11000)
205	VAN STEENBERGEN	11000	2370 Arendonk (11000)
206	LCA	10900	4460 Grâce-Hollogne (10900)
207	WALDEN	10600	7110 Houdeng-Goegnies (10600)
208	MAGETRA	10500	4460 Grâce-Hollogne (500), 4700 Eupen (10000)
209	ABL DISSACO	10000	2030 Antwerpen (10000)
210	ABRAHAM	10000	5300 Andenne (10000)
211	BRAUN	10000	4700 Eupen (10000)
212	COMETRANS	10000	7700 Mouscron (10000)
213	DUMON	10000	8810 Lichtenvelde (10000)
214	FREEZE & STORE	10000	8210 Zedelgem (10000)
215	FRIGO FERNELMONT	10000	5380 Fernelmont (10000)
216	GETAX	10000	3980 Tessenderlo (10000)
217	HAVART	10000	4630 Micheroux (10000)
218	JACOBS HOLDING	10000	3700 Tongeren (10000)
219	KANGOUROU	10000	
220	L'ECLUSE	10000	9940 Evergem (10000)
221	MB	10000	4890 Thimister-Clermont (10000)
222	P&O FERRYMASTERS	10000	3600 Genk (10000)
223	PAGANELLA	10000	2430 Laakdal (10000)
224	PANAMA	10000	9140 Temse (10000)
225	PARTS EXPRESS	10000	2812 Mechelen (10000)
226	RADERMECKER	10000	4651 Battice (10000)
227	ROVETRA	10000	2260 Westerlo (10000)
228	SECURITY STORAGE	10000	6790 Aubange (10000)
229	SITRA	10000	8900 Ieper/Ypres (10000)
230	TDM.LOG	10000	7501 Orcq (10000)
231	TGW	10000	3650 Dilsen-Stokkem (10000)
232	VIEILLEVOYE	10000	4480 Hermalle-sous-Huy (10000)
233	WAESLANTNATIE	10000	2030 Antwerpen (10000)

TOP 1000 SURFACE D'ENTREPOSAGE

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
234	ARCESE	9888	2850 Boom (7388), 3630 Maasmechelen (2500)
235	EURO-TRAFIC	9800	6220 Heppignies (9800)
236	FWD	9800	2440 Geel (9800)
237	UPS	9600	1831 Diegem (2600), 8930 Rekkem (7000)
238	MVT	9500	8020 Ruddervoorde (4500), 8750 Zwevezele (5000)
239	MAERSK	9250	2830 Willebroek (9250)
240	DAMMAN	9000	6220 Fleurus (5000), 7110 Houdeng-Goegnies (4000)
241	JENNESCO	9000	4850 Montzen (9000)
242	RSH	9000	7110 Houdeng-Goegnies (9000)
243	SOMEF	9000	4020 Bressoux (9000)
244	STEENBERGEN	9000	2160 Wommelgem (6000), 4800 Petit-Rechain (3000)
245	HERVE	8950	9870 Zulte (8950)
246	WALLENIUS WILHELMSSEN	8700	9042 Gent (8700)
247	MY HOME DELIVERY	8500	7180 Seneffe (8500)
248	NINATRANS	8300	2800 Mechelen (1300), 3370 Boutersem (7000)
249	EC HUB	8100	4041 Millmort (8100)
250	ADC	8000	2321 Meer (8000)
251	ALL FREIGHT	8000	1830 Machelen (8000)
252	BME	8000	3600 Genk (8000)
253	BOIS LEJEUNE	8000	4400 Ivoz-Ramet (8000)
254	DELTA WAREHOUSING	8000	3900 Overpelt (8000)
255	DENY CARGO	8000	1800 Vilvoorde (7000), 1931 Zaventem-Brucargo (1000)
256	ECC	8000	4431 Alleur (8000)
257	HONGYUAN	8000	1830 Machelen (8000)
258	MARTENS	8000	2300 Turnhout (16000)
259	ULEX	8000	4700 Eupen (8000)
260	VAN GIJSEGEM	8000	9300 Aalst/Alost (8000)
261	VANELDEREN	8000	3800 St Truiden (8000)
262	SCANFOR	7635	2160 Wommelgem (2800), 9042 Gent (4835)
263	KRISMAR	7500	8750 Wingene (7500)
264	PIESSENS MARCEL	7500	1840 Londerzeel (7500)
265	SINOTRANS	7500	4460 Grâce-Hollogne (7500)
266	VIOLETTA	7200	2070 Zwijndrecht (1500), 2160 Wommelgem (900), 2440 Geel (1600), 2610 Wilrijk (1800), 9032 Wondelgem (400)9100 St Niklaas (1000)
267	IMMO OUEST	7000	7822 Ghislenghien (7000)
268	MSI	7000	9160 Lokeren (7000)
269	VERHAEGEN	7000	2500 Lier (7000)
270	VERHELST	7000	8400 Oostende (7000)
271	VIVA	7000	1830 Machelen (7000)
272	VTS	7000	1120 Neder-over-Heembeek (7000)
273	DEMARTIN	6800	9870 Zulte (6800)
274	FRESH CONNECTION	6750	2321 Meer (6750)
275	TRANSMEC	6700	4040 Herstal (6700)
276	BRUYER	6500	5640 Mettet (6500)
277	DSR LOGISTICS	6500	2860 Sint-Katelijne-Waver (500), 9160 Lokeren (6000)
278	METRO	6500	8870 Izegem (6500)



TOP 1000 SURFACE D'ENTREPOSAGE

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
279	NADIN	6500	6600 Bastogne (6500)
280	VERACHTERT	6500	2260 Westerlo (6500)
281	AERNOUITS	6000	2160 Wommelgem (4500), 8540 Deerlijk (1500)
282	AGS	6000	1910 Kampenhout (6000)
283	ALL EXEPTIONAL	6000	1620 Drogenbos (6000)
284	BELGIUM AIRPORT SERVICES	6000	4460 Grâce-Hollogne (6000)
285	BENELUX TRANSPORT	6000	1702 Groot-Bijgaarden (6000)
286	CLINIGEN	6000	1435 Mont-Saint-Guibert (6000)
287	DEVENTER	6000	1800 Vilvoorde (6000)
288	ESKATRANS	6000	2300 Turnhout (6000)
289	HAMOFA	6000	3930 Hamont-Achel (6000)
290	HOLLANDERS	6000	9190 Stekene (6000)
291	LARFROST	6000	8930 Rekkem (6000)
292	MCKESSON	6000	7110 Houdeng-Goegnies (6000)
293	MICHOT	6000	1600 Sint-Pieters-Leeuw (6000)
294	PAUL VAN LOON	6000	2320 Hoogstraten (6000)
295	RECORD-TRANS	6000	9060 Zelzate (6000)
296	ROTRAFIC	6000	9870 Zulte (6000)
297	SERTRANS	6000	1000 Brussel/Bruxelles (6000)
298	STARO TRANS	6000	4700 Eupen (2000), 4837 Baelen (4000)
299	TGV	6000	4460 Grâce-Hollogne (6000)
300	CAT	5800	1804 Vilvoorde (4300), 7180 Seneffe (1500)
301	TRANS RD	5800	3191 Boortmeerbeek (5800)
302	HELLMANN	5500	3630 Maasmechelen (5500)
303	ICO	5500	8380 Zeebrugge (5500)
304	V1000	5500	8800 Roeselare (5500)
305	VDH	5500	9100 Sint-Niklaas (5500)
306	DELLETRANS	5300	3001 Heverlee (4500), 3210 Lubbeek (800)
307	BOLLORE	5000	1830 Machelen (5000)
308	COMMODITY CENTRE	5000	2030 Antwerpen (5000)
309	CORDIER	5000	2610 Wilrijk (5000)
310	DESLOG	5000	2321 Meer (5000)
311	EUROGAUME	5000	6740 Etalle (5000)
312	GÉ SIMONS	5000	2440 Geel (5000)
313	HAVI LOGISTICS	5000	2250 Olen (5000)
314	HEPPNER	5000	1740 Ternat (5000)
315	LUX	5000	3840 Borgloon (5000)
316	MC TRANSPORT & LOGISTICS	5000	9200 Dendermonde (5000)
317	MOBULL	5000	1930 Zaventem (5000)
318	RICH SALE INTERNATIONAL	5000	4460 Grâce-Hollogne (5000)
319	ROOSENS	5000	9190 Stekene (5000)
320	SEAFRIGO	5000	2030 Antwerpen (5000)
321	STOROFIC	5000	9240 Zele (5000)
322	TDS	5000	1400 Nivelles (5000)
323	TELE LOGISTICS	5000	1800 Vilvoorde (5000)
324	TRANSWEST	5000	8020 Oostkamp (5000)
325	PACO	4800	7110 La Louvière (4800)
326	VAN OVERLOOP	4800	9190 Stekene (4800)
327	DE COCK	4600	9100 St Niklaas (4600)
328	AGEDISS	4500	1480 Tubize (4500)
329	EMIRATES	4500	1830 Machelen (4500)
330	GADOT	4500	9042 Gent (4500)
331	VAN DER VLIST	4500	8380 Zeebruges (4500)
332	VERZELE	4400	2880 Bornem (4400)
333	BONGAERTS	4000	3600 Genk (4000)

	GRUPE	SURFACE ENTREPOSAGE	SITES D'ENTREPOSAGE
334	COLLIGNON	4000	5380 Fernelmont (4000)
335	DOMS	4000	2860 Sint-Katelijne-Waver (4000)
336	EURO FLANDERS	4000	8780 Oostrozebeke (4000)
337	EUROPA WORLDWIDE	4000	8400 Oostende (4000)
338	FLINSTONE	4000	9042 Desteldonk (4000)
339	HJF	4000	4530 Villers-le-Bouillet (4000)
340	MOVE INTERMODAL	4000	3600 Genk (4000)
341	NANDRIN-GALET	4000	5330 Assesse (4000)
342	PATRANS	4000	
343	REHEUL	4000	7740 Warcoing (4000)
344	VDW TRANS	4000	7822 Ghislenghien (4000)
345	EASYLOG	3728	4460 Grâce-Hollogne (3728)
346	COUDRON-GALLANT	3600	7700 Mouscron (3600)
347	TLW	3600	4530 Villers-le-Bouillet (3600)
348	BROODTHAERS	3500	2540 Ranst (3500)
349	FLANDERS ROAD	3500	8380 Zeebrugge (3500)
350	HSV	3500	9940 Evergem (3500)
351	MEERSMAN	3500	9100 Sint-Niklaas (3500)
352	MVITRA	3500	3290 Diest (3500)
353	TRANSGEM	3400	4300 Waremmes (3400)
354	VDRT	3300	6210 Frasnes-les-Gosselies (3300)
355	ADRIEN	3250	1040 Etterbeek (3250)
356	PROPAC	3250	4000 Liège (3250)
357	SACO	3200	1830 Machelen (3200)
358	VANDOTRANS	3200	9880 Aalter (3200)
359	SCHREURS	3100	4841 Welkenraedt (3100)
360	CALLANT	3000	8380 Zeebrugge (3000)
361	CENTRAAL BOEKHUIS	3000	9240 Zele (3000)
362	DE RESE	3000	8000 Brugge (3000)
363	DE SMET	3000	2880 Bornem (3000)
364	DEHERTOGH	3000	2880 Bornem (3000)
365	DISTRI STAR	3000	4040 Herstal (3000)
366	EURO MEX	3000	1830 Machelen (1000), 9000 Gent (2000)
367	LIPPENS	3000	8870 Izegem (3000)
368	NDQ	3000	8380 Zeebrugge (3000)
369	SCHREURS	3000	2627 Schelle (3000)
370	VAN OSSELAER	3000	9200 Dendermonde (3000)
371	VANDAMME	3000	8800 Roeselare (3000)
372	VERMEULEN	3000	2235 Hulshout (3000)
373	WIM CLAES	3000	3600 Genk (3000)
374	DELIVER-E	2800	5100 Naninne (2800)
375	IVEMAR	2800	1420 Braine-L'Alleud (1700), 1480 Saintes (1100)
376	TS LUX	2800	6720 Habay-La-Neuve (2800)
377	WESTRANS	2800	1480 Tubize (2800)
378	MEDAER	2600	3530 Houthalen (2600)
379	CORRAL	2500	2030 Antwerpen (2500)
380	EURO-SERVICES	2500	6250 Pont-de-Loup (2500)
381	GRK	2500	3300 Tienen (2500)
382	KESTELOOT	2500	7522 Tournai (2500)
383	LENSEN	2500	8800 Roeselare (2500)
384	UDIMMO	2500	2870 Puurs (2500)
385	VINCENT & PETRENS	2500	1050 Elsene/Ixelles (2500)
386	EUROSPED	2400	3800 St Truiden (2500)
387	VUYLSTEKE	2300	7522 Blandain (2300)
388	FRANSEN	2200	2580 Putte (2200)
389	HEIRWEGH	2200	9240 Zele (2200)
390	JOBÉ	2200	4671 Blégny (2200)

30

30 ANS
TRANSPORTEUR
DE L'ANNEE

Les Transport & Logistics Awards fêtent leurs 30 ans !

Depuis 1993, les **Transport & Logistics Awards** rassemblent la communauté belge du transport et de la logistique autour de ses meilleurs représentants.

Les **Transport & Logistics Awards 2023** sont donc la meilleure vitrine possible pour vos réalisations en tant qu'entreprise.

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



TRANSPORTMEDIA

Flandre Orientale

5.328.000 m²

Katoen Natie	2195000
Tabak Natie	573000
Euroports	327600
Van Moer	297000
Bleckmann	122800
Tailormade Group	120000
De Clercq	114000
Sea Invest	112000
Eutraco	110200
GTS	106400

Flandre Occidentale

1.176.000 m²

ECS2XL	146515
Mainfreight	80000
Sea Invest	77000
Katoen Natie	45000
Eutraco	33000

Bruxelles

183.250 m²

Weerts	85000
Van Moer	20000
Ziegler	12800

Hainaut

1.219.000 m²

Sedis	179000
TFM Group	137500
Tailormade Logistics	102000
Stockhabo	78600
H. Essers	41000

Brabant Wallon

327.150 m²

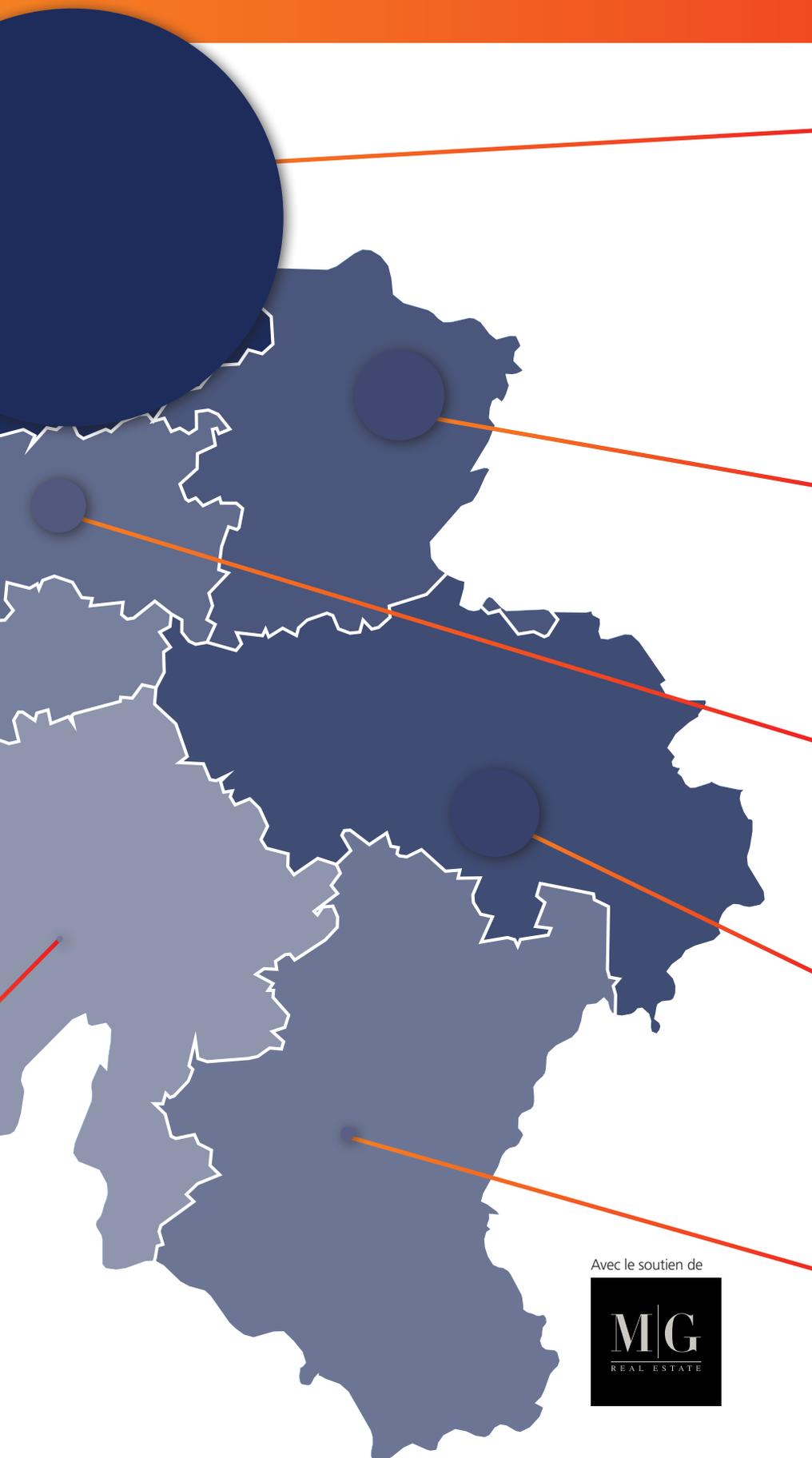
Van Mieghem	138500
Kuehne + Nagel	85000
STEF	32500

Namur

64.330 m²

Lannutti	10000
Frigo Fernelmont	10000
Fri-Agra	8530

Note : la rédaction a 'nettoyé' certains portefeuilles immobiliers d'entrepôts qui ne sont plus utilisés. Ceci peut expliquer le recul noté dans certaines provinces.



Anvers

6.926.000 m²

Katoen Natie	612000
Molenbergnatie	323508
Van Moer	300600
Sea Invest	300000
Distrilog	288000
Tabak Natie	216000
Euroports	210850
Deutsche Post.....	197090
Zuid Natie	197000
ODTH	196000

Limbourg

1.485.000 m²

H. Essers.....	636020
Katoen Natie	86000
Gheys	60000
Neovia.....	37140
Kuehne + Nagel	37000

Brabant Flamand

896.000 m²

Distrilog	128000
Deutsche Post.....	60000
H. Essers.....	51500
Ceva Logistics.....	75000
Swissport.....	56250

Liège

1.458.000 m²

Jost Group	262000
Weerts	182500
Berto	93000
Fedex	76600
Euroports.....	61905

Luxembourg

222.300 m²

Jost Group	120500
Pierret	20000
Jerich	15000

Avec le soutien de



En avril, Distrilog a ouvert son 20^e site, appelé 'Triton', dans le Business Park De Hulst à Willebroek.

INTERVIEW VIP PHILIP SALAERTS (DISTRILOG)



« Notre valeur ajoutée ? Le lien entre logistique et transport »

En avril, Distrilog a ouvert un entrepôt à Willebroek, à peine un mois après l'inauguration d'un nouveau site à Kontich. La société dispose désormais de 20 sites pour une superficie totale supérieure à 440.000 m². Le groupe logistique est en pleine croissance... mais prône la prudence. Philip Salaerts, PDG de l'entreprise familiale, répond à nos questions.

Philippe Van Dooren

Distrilog, dont le siège se trouve le long de l'A12 à Willebroek, est l'une des plus grandes entreprises logistiques de Belgique, notamment dans les secteurs de la vente au détail, des biens de grande consommation (FMCG) et de l'alimentation. Elle se caractérise par une forte présence à la fois dans l'entreposage, le transport et la distribution.

Link2LOGISTICS MANAGEMENT : Distrilog est-elle d'abord une entreprise logistique ou de transport ?

Philip Salaerts : Les deux, mais nos origines sont logistiques. En 1991, nous lançons l'entre-

posage pour les épiceries et les supermarchés, pour lesquels nous prenons aussi en charge le picking et l'emballage. Très vite, la distribution s'y ajoute. Les deux branches connaissent une croissance régulière. La logistique représente 60 % du chiffre d'affaires, le transport 40 %. Ce ratio est le même depuis des années. La croissance a été surtout organique, mais aussi externe entre 2013 et 2017, avec les reprises de Colfridis, Forlog et Speedcolli.

L2LM : Quelle est votre présence actuelle en Belgique ?

Ph. Salaerts : Nous possédons désormais 20 sites, principalement dans le triangle d'or Bruxelles-Anvers-Gand. Nous gérons aussi un entrepôt à Olen, un centre cross-dock à Jumet et un entrepôt à Evergem.

Nous couvrons tout le Benelux au départ de nos centres de distribution et cross-dock. Pour la distribution dans le sud de la Belgique et au Luxembourg, nous collaborons avec Charlier (aujourd'hui JOST) et son centre cross-dock à Recogne. Nous couvrons les Pays-Bas via le partenariat DHB (Distributie Holland-België).

L2LM : Dans quels secteurs Distrilog est-il surtout actif ?

Ph. Salaerts : Le principal secteur est le retail, mais les FMCG et l'alimentation se développent aussi fortement. Le premier contrat dans le secteur alimentaire date de 2013, même si nous étions déjà actifs dans les boissons auparavant. Aujourd'hui, nous pouvons traiter toute la gamme de produits : frais, à température contrôlée et congelés. Nous sommes aussi présents dans le secteur du bricolage (DIY), mais cette activité a diminué ces dernières années. Parfois, il faut faire des choix. Cela étant, ce n'est pas une branche négligeable, car nous travaillons encore beaucoup pour des fournisseurs de ce secteur. Depuis 2016, nous sommes en outre actifs dans l'industrie chimique, avec un entrepôt.

L2LM : Pourquoi la chimie, un secteur fort différent du retail ou des FMCG ?

Ph. Salaerts : Nous avons senti que nous devions nous diversifier. La chimie a retenu notre attention car nous avons déjà beaucoup de savoir-faire en interne. Nous avons remporté l'appel d'offres pour l'exploitation d'un entre-



Distrilog en bref

- Chiffre d'affaires 2021 : 146 mio EUR
- Chiffre d'affaires 2022 (estim.) : 158 mio EUR
- 440.000 m² d'entrepôts
- 20 sites
- 1.700 collaborateurs
- 415 poids lourds

Philip Salaerts : « Nous sommes également actifs dans l'e-fulfilment, avec l'un des plus grands dark stores de Belgique. »

« Nous possédons maintenant 20 sites, la plupart d'entre eux dans le triangle d'or Bruxelles-Anvers-Gand. »

pôt au sein du centre de production gantois d'un groupe chimique et repris l'ensemble du personnel.

L2LM : Souhaitez-vous continuer à développer ce secteur ?

Ph. Salaerts : Pourquoi pas ? Mais les nouveaux contrats doivent s'inscrire dans un contexte global, en commençant par l'entreposage lié - le plus souvent - au transport ou à la distribution. Nous voulons offrir cette valeur ajoutée. Effectuer des transports sans logistique ne nous intéresse pas.

Il y a toutefois une exception de taille à cette règle : le cross-docking. La distribution fine nécessite beaucoup de cross-docking pour créer

la densité requise. Nous recherchons donc des clients de transport pur. C'est une activité coûteuse qui nécessite des flux importants. Nous n'y arrivons pas avec nos propres clients 'entreposage'.

L2LM : Pour revenir aux FMCG : Distrilog est actif tant dans le non-alimentaire que dans l'alimentaire. Pourquoi ?

Ph. Salaerts : En 2009, nous avons souffert des conséquences de la crise financière de 2008. La baisse d'activité a été spectaculaire car nous n'étions présents que dans 2 secteurs à l'époque : le retail et le bricolage. Ce dernier était très important pour nous. À cause de la crise, les consommateurs ont commencé à épargner sérieusement. Nous avons donc beaucoup moins de travail et avons décidé de nous diversifier dans d'autres secteurs.

Nous voulions éviter de revivre une situation aussi difficile. La famille a élaboré un plan. Il n'a pas été suivi à 100 %, mais nous avons quand même cherché d'autres secteurs et des acquisitions pour soutenir cette diversification. Les FMCG non alimentaires ont été les premiers concernés. Pour l'alimentation, nous

n'avions pas encore l'expertise en interne des normes ISO spécifiques et autres standards. Notre premier contrat FMCG a été signé avec Henkel. Ensuite sont arrivés les premiers clients FMCG alimentaires. D'abord avec des produits 'simples' comme le café, puis avec des aliments frais et réfrigérés. La reprise de Colfridis et son expertise ont boosté cette branche. L'alimentation est maintenant notre 2^e activité en importance après le retail.

L2LM : L'e-commerce se développe dans le retail et l'alimentation. Comment s'intègre l'e-fulfilment dans ce contexte ?

Ph. Salaerts : Nous sommes aussi actifs dans ce domaine, avec l'un des plus grands dark stores de Belgique. Je ne peux pas vous dévoiler le nom du détaillant. Mais nous nous occupons également de la logistique liée à l'e-commerce pour d'autres clients.

D'ailleurs, tant dans la logistique que dans le transport, nous avons déjà effectué de nombreuses livraisons à domicile avant même l'essor du e-commerce. Lors du premier confinement, cette activité s'est considérablement développée : pour certains clients, nous avons

« L'automatisation n'est pas possible sans un contrat à long terme avec le client. Cela freine les investissements. »

effectué jusqu'à 80 % de livraisons à domicile. Souvent, il était même difficile de suivre le rythme durant cette période. Cette poussée de croissance est aujourd'hui terminée.

L2LM : L'e-fulfilment peut-il devenir l'un des cœurs de métier de Distrilog ?

Ph. Salaerts : Nous sommes et devons être flexibles et nos systèmes peuvent gérer cela. Si un client demande l'e-fulfilment, nous pouvons le faire. Le B2C nécessite une méthode de travail totalement différente. Les fluctuations de la demande ne sont pas de même nature que dans le B2B, notamment parce qu'il n'y a personne entre l'entrepôt et le consommateur. Sur le marché du travail actuel, il est difficile de faire face à ces fluctuations.

L2LM : Vous pourriez absorber ces pics en automatisant davantage, par exemple avec un Autostore ou un entrepôt à navettes.

Ph. Salaerts : DC'est une possibilité. Nous étudions actuellement un projet d'automatisation avec un Autostore. Ce n'est pas une décision que l'on prend à la légère. Tout d'abord, il n'est pas facile de combiner le picking automatisé avec le picking manuel, ce qui doit

être possible dans notre métier. Ensuite, dans l'e-fulfilment, on est très dépendant du client. Cela freine la volonté d'automatisation. Il s'agit d'investissements de plusieurs millions et il faut pouvoir conclure un contrat à long terme avec le client. C'est très difficile dans le retail.

De plus, de nombreux clients de nos autres secteurs ont du mal à franchir le pas vers plus d'e-commerce B2C, car ils concurrencent alors leurs propres clients B2B. Ce dilemme prévaut dans de nombreux conseils d'administration. Souvent, la prudence est de mise et nous pouvons difficilement engager une coopération à long terme.

L2LM : Le secteur de la logistique est confronté à une pénurie de personnel. Compensez-vous cela par la robotisation des activités d'entrepôt classiques ?

Ph. Salaerts : Pour l'instant, notre degré d'automatisation est faible, mais cela va changer : nous avons récemment lancé un projet assez important avec des AGV pour un client. Il devrait être pleinement opérationnel d'ici février 2024. Ce sera notre première expérience majeure dans l'automatisation.

L2LM : N'est-ce pas un peu tard ? Le secteur des FMCG est depuis longtemps automatisé ...

Ph. Salaerts : Il existe des entrepôts automatisés avec des grues ou des navettes, mais les AGV sont encore peu utilisés. Nous ne voulons pas entrer dans un projet avec des grues automatisées. Chez un 3PL, le risque est trop grand s'il faut faire cet investissement pour un seul client sans contrat à très long terme, de dix ans et plus.

Si l'une des grues tombe en panne, toute l'allée est à l'arrêt. Dans les FMCG, on ne peut pas se le permettre. Les AGV sont beaucoup plus flexibles. En fin de contrat, on peut facilement les déplacer et les déployer dans un autre entrepôt, même avec un autre type de marchandises. Si un AGV est cassé, on le met de côté, les autres appareils peuvent continuer à fonctionner. Dans le pire des cas, on les utilise manuellement, mais ce n'est pas le but.



La logistique représente 60 % du chiffre d'affaires et le transport 40 %. Ce ratio est le même depuis des années.



PARTENAIRE BANCAIRE ET EXPERT DU SECTEUR TRANSPORT ET LOGISTIQUE

ING se positionne non seulement comme le financier du secteur, mais souhaite également partager son expertise en matière de transport et de logistique afin que les clients puissent effectuer des choix réfléchis concernant les grands défis auxquels le secteur est aujourd'hui confronté.

Bram Debruyne, responsable du secteur Transport et Logistique en Belgique pour ING, explique la philosophie de l'entreprise : « ING se distingue en combinant un ancrage local et une portée mondiale. Nous voulons situer notre connaissance du secteur dans un contexte international. Le transport et la logistique est l'un des secteurs clés auquel ING apporte un soutien étroit. Nous voulons aussi montrer clairement cette expertise sectorielle au public professionnel. »

La demande de durabilité est toujours plus forte dans le secteur du transport et de la logistique. A cet égard, la banque entend également être un partenaire pour les entreprises. « ING est un pionnier dans le financement de solutions durables », déclare Debruyne. « Nous sommes à l'avant-garde avec des produits tels que nos prêts 'Sustainable Improvement', qui doivent permettre aux clients d'atteindre leurs objectifs verts. »

En partenariat avec l'Université d'Anvers, ING présente ce printemps l'étude 'A kaleidoscopic view of the future of the Rhine-Scheldt Delta port system', un rapport d'étude du prof. Dr. Theo Notteboom sur les grands défis du transport maritime dans le bassin Rhin-Escaut. Les entreprises du secteur du transport et de la logistique auront l'occasion d'assister à la présentation.

Intéressé ? Prenez contact avec :

Bram Debruyne
Managing Director
Head of Corporate Sector Coverage Belux & Nordics
Head of Sector Coverage | Transport & Logistics Belgium

T +32 2 547 75 54
M +32 486 24 77 07
E bram.debruyne@ing.com



Les compagnies maritimes investissent les bénéfices 'covid' dans la logistique

Ces dernières années ont été fastes pour les grandes compagnies maritimes. Des tarifs en forte hausse pour le transport de conteneurs ont alimenté le 'trésor de guerre' des grands acteurs. Ceux-ci investissent de plus en plus dans la logistique et l'expédition. Même si la question est de savoir dans quelle mesure ce glissement est durable.

Michiel Leen

190 milliards \$. C'est, selon le bureau d'expertise maritime Drewry, le montant des bénéfices générés par les grandes compagnies maritimes de conteneurs en 2021. Alors que ces dernières étaient encore en difficulté dans la période précédant la crise sanitaire avec une concurrence qui maintenait les tarifs (et donc les marges bénéficiaires) à un niveau très bas,

la perturbation liée à la pandémie a provoqué un revirement. Il n'était pas rare de voir les tarifs multipliés par dix sur certaines routes, les chargeurs étant prêts à expédier leurs marchandises à tout prix. Cela a amené Klaus Michael Kühne, grand industriel allemand, à considérer que les bénéfices importants de la compagnie maritime Hapag Lloyd (estimés



à 18 milliards €) le mettaient « mal à l'aise ». Nota bene : Kühne est lui-même actionnaire majeur de Hapag Lloyd.

Forts des profits réalisés, les grands groupes maritimes cherchent à s'imposer ailleurs dans la chaîne logistique. Cette dynamique n'est pas nouvelle, mais elle a le vent en poupe depuis quelques années dès lors qu'il y a à nouveau de l'argent à gagner dans ce secteur. Exemple type : le rachat de Ceva Logistics par le Français CMA-CGM. Celui-ci avait déjà pris une participation d'un quart du capital de Ceva en 2018 et a continué d'accroître sa part. L'an passé, le logisticien automobile Gefco

et le spécialiste du dernier km Colis Privé ont également été absorbés. La stratégie de CMA-CGM est de développer de plus en plus de solutions d'expédition et de logistique end-to-end afin de se profiler comme un résolveur de problèmes logistiques pour les clients. Le groupe a en outre créé une division de fret aérien en 2021.

LES COMPAGNIES MARITIMES S'ENVOLENT

Le fret aérien peut attirer d'autres titans maritimes. Maersk a repris l'opérateur de fret aérien Senator en juin et MSC lance également sa propre division de fret aérien. Les acteurs maritimes mondiaux pointent du doigt le glissement de certains clients s'éloignant de la congestion dans le transport régulier de conteneurs et optant pour le fret aérien comme alternative au transport de biens de grande valeur. Maersk a donné le ton il y a quelques années en absorbant le transitaire Damco.

« *Les armateurs veulent aussi se faire une place ailleurs dans la chaîne logistique.* »

La fête va-t-elle durer ?

Combien de temps cette évolution va-t-elle durer ? Les tarifs du transport maritime de conteneurs ont dépassé leur pic et ont déjà commencé à baisser fortement ces derniers mois. En chiffres absolus, ils étaient encore deux fois plus élevés, début octobre, qu'avant la pandémie : environ 3.500 \$ pour expédier un conteneur, mais c'est moins de la moitié des 11.000 \$ demandés en septembre 2021, au plus fort de la crise sanitaire dans la chaîne maritime.

Et la tendance est à la baisse, car les consommateurs commencent à se désengager par crainte d'une inflation galopante. Le cabinet d'études Transport Intelligence s'attend à ce que les tarifs retrouvent les niveaux d'avant la crise d'ici 2023. Il est à craindre que les investissements de ces dernières années dans des capacités supplémentaires à hauteur de 2,6 millions de TEU se concrétisent à un moment où la demande recule. Bonne nouvelle pour ceux qui ont une cargaison de conteneurs à transporter : il y a plus d'espace - et bon marché - à bord, un goût amer de déjà-vu pour le secteur du transport maritime à forte intensité de capital.



Les armateurs sortent de la crise du Covid avec un trésor de guerre bien garni.



Le fret aérien est une nouvelle activité convoitée par les compagnies maritimes.

'SUPPRIMER L'INTERMÉDIAIRE'

Cette dynamique de 'suppression de l'intermédiaire' dure depuis plusieurs années. Fin 2021, Hamburg Süd a mis hors-jeu les expéditeurs avec des conditions spécifiques : la filiale de Maersk n'accepterait plus que les chargements provenant directement des chargeurs. Dans le contexte de pénurie historique sur les lignes de conteneurs, il était clair que les armateurs allaient fixer les règles. Les exploitants de terminaux ne sont pas non plus insensibles à la valeur ajoutée réalisable ailleurs dans la chaîne logistique. Ce n'est pas un hasard si, par ex., le richissime opérateur de terminaux singapourien PSA (actif dans plusieurs grands terminaux du port d'Anvers) a récemment incorporé l'expéditeur américain BDP.

LE CONSOMMATEUR DICTE LA VOIE À SUIVRE

Cet élargissement du champ d'action des armateurs est-il durable ? L'économiste des transports Thierry Vanelander (Université

d'Anvers) émet des réserves. « Après plusieurs années de vaches maigres, les grands armateurs disposent maintenant des fonds pour faire des acquisitions. Ils veulent mieux contrôler le reste de la chaîne logistique et visent l'intégration. Mais l'expédition est une matière complexe avec sa propre expertise. Les grandes compagnies maritimes sont des généralistes, alors que l'expédition nécessite parfois des connaissances très pointues. »

Vanelander place les reprises des armateurs dans un contexte plus large, qui est - c'est à noter - axé sur les consommateurs. « Les consommateurs veulent commander en un seul clic. L'internet physique prend également forme. Le modèle d'Amazon - une entreprise englobe tous les processus logistiques - fait école. Les armateurs sont en concurrence avec les principaux acteurs 3PL et 4PL. »

Et bien que l'an passé, les rachats logistiques par les compagnies maritimes aient été intenses, le phénomène n'est pas tout à fait nouveau. « Il y a un mouvement de ba-

lancier », dit Vanelander. « Les économies d'échelle ne compensent pas toujours la hausse des frais généraux et de la bureaucratie. La 'découverte' par les compagnies maritimes du fret aérien comme nouvelle branche lucrative n'est pas neuve non plus. Maersk a déjà eu un service de fret aérien, mais l'a ensuite cédé. »

« La congestion a poussé les clients vers d'autres formes de transport ; les transporteurs maritimes de conteneurs semblent suivre le mouvement. »

Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium)

« L'expéditeur offre toujours une valeur ajoutée »

Quand les armateurs s'aventurent dans la logistique, cela préoccupe les expéditeurs traditionnels qui fonctionnent traditionnellement comme une 'agence de voyage' qui trace l'itinéraire de votre cargaison. Olivier Schoenmaeckers, directeur de l'association des expéditeurs Forward Belgium, suit de près cette tendance. « Que les compagnies maritimes développent des activités d'expéditeur ou de représentant en douane n'est pas nouveau, mais la tendance s'est renforcée ces dernières années. En raison de leurs bénéfices importants, certaines disposent d'un 'trésor de guerre' pour financer les reprises. Fini le temps où les marchandises étaient traitées par des opérateurs strictement séparés : armateurs, arrimeurs, expéditeurs, transporteurs, etc. Nous ne sommes pas forcément contre cette évolution, car nous continuons à croire en la valeur ajoutée qu'offre le savoir-faire de l'expéditeur. Le secteur l'a également prouvé durant les années 'Covid' difficiles. Un expéditeur sans actifs recherche de manière indépendante les meilleures solutions. Quelles possibilités un expéditeur lié à une compagnie maritime a-t-il ? Nous faisons pression pour que les règles du jeu soient équitables au niveau de la Commission européenne. L'exemption de certaines règles de concurrence dont bénéficient les grandes alliances maritimes est une épine dans notre pied. »



ZETES

« Les clients logistiques ne veulent pas des produits mais des solutions »

Une combinaison de matériel et de logiciels permet aux clients de vérifier précisément, et à tout moment, où se trouve leur envoi dans la chaîne d'approvisionnement. Elle permet également des contrôles dans toutes les phases de la chaîne. « Ce service montre bien que le client recherche toujours plus de sur mesure, mais aussi un partenaire qui conseille et même coordonne », explique Zetes.

Michaël Vandamme



Grâce à cette technologie, le client peut vérifier à tout moment où se trouve son produit dans la chaîne d'approvisionnement.

« L'application d'un code unique est le point de départ obligatoire », explique Jens Holbrechts, Business Development Manager Print & Apply chez Zetes. « Cela peut prendre différentes formes : un code QR, un code-barres, lisible par l'homme, RFID, ... le client décide. Dans certains cas, nous avons la liberté de déterminer nous-mêmes la forme que prendra le code. Il existe des prescriptions claires à ce sujet pour certains produits. Par exemple, dans le cas du tabac, il faut acheter des codes uniques auprès de l'Union européenne. Nous nous occupons de cet achat, pour lequel nous sommes également certifiés par l'UE, après quoi nous leur faisons savoir pour quel produit ce code sera utilisé. Eventuellement, votre propre code peut y être lié, ce que nous faisons également dans la pratique. Quelque part, il est évident que l'on est plus strict pour les produits soumis à des droits d'accise et des formalités douanières. Des règles particulières s'appliquent également aux produits pharmaceutiques sur ordonnance. A l'avenir on peut s'attendre à une extension de cette méthode de travail à de plus en plus de domaines. Aujourd'hui, par exemple, il est question d'étendre cette approche plus stricte à l'industrie alimentaire. On peut ainsi tracer parfaitement l'origine d'un produit alimentaire spécifique. Et pour revenir à l'industrie pharmaceutique : aujourd'hui l'identification se fait au niveau des boîtes. Ce n'est pas encore pour tout de suite, mais on étudie la possibilité de le faire au niveau de la pilule. »

TRAÇABILITÉ PERMANENTE

A-t-on ainsi franchi la prochaine étape de la chaîne logistique ? « Oui, le produit avec un code unique est placé dans une boîte. Celle-ci reçoit également un code. Ces boîtes remplissent une palette. Et la palette obtient aussi son propre code d'agrégation. Cela crée une interaction avec le client. Il nous fournit les données initiales. Avec notre logiciel, nous transmettons ces données aux applicateurs, scanners et autres. Lorsqu'un envoi est scanné

quelque part, notre logiciel s'assure également que l'information soit transmise au système du client. De cette façon, il pourra s'informer à tout moment sur l'endroit où se trouve son produit dans la chaîne d'approvisionnement. Mais ce n'est pas tout. Il arrive parfois, et nous nous référons alors aux produits pour lesquels il existe des règles plus strictes, qu'un contrôle douanier ait lieu. Il suffit de comparer le contenu d'une boîte avec les informations scannées. S'il y a une différence, vous avez mis le doigt sur des pratiques malveillantes. »

SUR MESURE CONSEILLÉ

« Zetes est responsable du développement à la fois du logiciel et du matériel utilisé, ce qui est différent de la plupart des concullègues qui font habituellement l'un ou l'autre. Cela signifie qu'une collaboration avec un tiers est toujours nécessaire », poursuit Holbrechts. « Nous nous positionnons ainsi en 'one-stop-shop'. Grâce à cette vaste gamme, nous réussissons en outre à répondre plus directement aux souhaits du client. Ce dernier ne vient pas chez nous pour acheter un 'produit', mais pour trouver une 'solution'. La première phase de la collaboration avec un client est souvent celle du conseil. Cela peut se produire sur un plan pratique, par exemple un client qui compte sur nous pour trouver une solution à un défi logistique auquel il est confronté. Mais cela va plus loin. On parlait justement du tabac et des exigences particulières imposées. Tous les acteurs de cette industrie ne sont pas des multinationales, il s'agit souvent de petites entreprises, dont certaines n'ont même pas de service informatique ou juridique. Nous les soutenons donc dans ces domaines, en les informant de tout ce qui doit être fait et de ce qu'ils doivent respecter pour être en règle. Cela dit, nous ne partons pas de solutions standard. En pratique, la plupart des clients ont besoin d'une certaine forme de 'sur mesure', et nous l'offrons. »

L'identification s'effectuera bientôt au niveau de la pilule.

Think global, act local

« Notre entreprise est un acteur international, avec des succursales dans toute l'Europe, les chiffres et les faits parlent d'eux-mêmes », déclare Jens Holbrechts. « Mais notre implantation ici en Belgique s'apparente beaucoup à un acteur local, ce qui signifie que nous pouvons répondre rapidement à nos clients. Et cela offre une valeur ajoutée. Cela augmente notre accessibilité pour les clients et les clients potentiels. C'est plus difficile pour un concullègue étranger sans présence à l'intérieur des frontières nationales. En plus des lignes de communication plus courtes et plus faciles, notre ancrage local nous permet aussi de tirer parti de la distance physique limitée. Si un client est aux prises avec un problème, l'un de nos collaborateurs sur place peut intervenir en un rien de temps. »



SUIVI DE L'ÉCOCONDUITE ATRIUM GARANTIT UNE CONSOMMATION RÉDUITE DE 5 %

Si les chauffeurs suivent un cours d'écoconduite sans rien en faire par la suite, cela ne sert à rien. C'est ce qu'affirme Pablo Coosemans, directeur d'Atrium Opleidingen, qui a développé un processus de suivi avec l'Université de Hasselt afin que les chauffeurs continuent à conduire de manière économique après une formation de ce type. « Nous garantissons une baisse de 5 % de la consommation et de 1 % des coûts de maintenance », explique P. Coosemans.

Presque tous les chauffeurs routiers ont déjà suivi un module d'écoconduite puisqu'il est inclus dans la compétence professionnelle (Code 95). Cela permet non seulement aux chauffeurs de conduire de manière plus sûre et plus détendue, mais aussi d'économiser du carburant et de réduire l'usure des pneus, des freins et des pièces mécaniques. Néanmoins, il apparaît que suivre un tel module donne peu de résultats à terme s'il n'y a pas de suivi.

« Quand j'entends mes clients dire qu'ils n'ont rien gagné en termes de consommation après un cours d'écoconduite, je leur dis qu'ils ont gaspillé leur argent », explique P. Coosemans. « Et c'est logique car l'écoconduite nécessite un changement de comportement au volant. Assister à une formation un jour tous les cinq ans ne sert à rien. Il doit y avoir un suivi et c'est précisément pourquoi nous proposons un processus d'accompagnement qui garantit des résultats durables. »

App

Atrium a développé ce module de suivi en collaboration avec l'Institut pour la Mobilité (Imob) de l'Université de Hasselt. « Nous recueillons des données à partir de l'ordinateur de bord ou d'une application qui suit le comportement de conduite », explique P. Coosemans. « Eventuellement complétées par les images d'une caméra embarquée. Chaque mois, nous faisons un rapport et nous en discutons avec le chauffeur. Il s'agit d'un feedback individuel. Nous n'avons pas l'intention de comparer les chauffeurs entre eux. »

Pour le suivi, Imob a aussi développé une application que les chauffeurs peuvent consulter sur leur smartphone. « Nous leur conseillons d'ouvrir cette application pendant leurs temps d'attente », explique P. Coosemans. « Elle est conçue de telle sorte qu'ils peuvent l'interrompre à tout moment et la reprendre là où ils l'ont suspendue. Ce qu'ils ont déjà fait, ils n'ont pas à le refaire. Mais les contacts des instructeurs avec les chauffeurs sont au moins aussi importants. »

LES PRIMES D'ASSURANCE BAISSENT

Selon des chiffres de portée internationale, les bénéfices d'un suivi aussi poussé ne sont pas négligeables. L'économie atteindrait 7 à 8 % au niveau de la consommation et 3 à 4 % sur les coûts d'entretien. Atrium est un peu plus prudent et promet un gain de, respectivement, 5 % et 1%. « Mais il y a d'autres avantages », explique P. Coosemans. « Par exemple, les primes d'assurance diminuent car le nombre d'accidents baisse et les chauffeurs sont beaucoup moins stressés. Ce qui limite à son tour 'l'exode' dans la profession. Que des avantages ! »

L'écoconduite nécessite un changement de comportement au volant.





Dubail Recycling, champion du transfert modal en Wallonie

La Journée du Transport Fluvial et de l'Intermodalité en Wallonie faisait son grand retour cette année à Namur. La DTIM (Direction du Transport et de l'Intermodalité) en a profité pour remettre son prix annuel à la société Dubail Recycling, qui a réussi à transférer des volumes significatifs de marchandises de la route vers la voie d'eau.

Claude Yvens

L'an dernier, c'est le fabricant d'huiles Vandeputte qui avait remporté le prix (désormais appelé prix DTIM) pour une plate-forme à Pecq, sur l'Escaut. Cette année, le prix revient en province de Namur.

FAIRE D'UNE NECESSITÉ UNE OPPORTUNITÉ

Dubail Recycling est une société familiale active dans la démolition et le recyclage des mé-

taux ferreux et non-ferreux. Une bonne partie de ses matières premières provient de véhicules hors d'usage. Chaque année, 65.000 voitures sont ainsi démontées et valorisées.

Jusqu'en 2020, Dubail Recycling était installé à Bouge, où son permis d'exploitation n'allait pas être renouvelé. Le Port Autonome de Namur ne disposant pas des surfaces nécessaires, c'est néanmoins en bord de Meuse que Pascal Dubail a trouvé chaussure à son pied, juste en dessous du célèbre viaduc de Beez. Dix millions d'euros ont été investis sur ce site de quatre hectares pour créer une nouvelle dalle sur laquelle ont été installés les broyeurs et autres cisailles, ainsi qu'un quai de 110 mètres.

Comme l'explique Pascal Dubail, « Beaucoup de nos clients du secteur sidérurgique sont de grands utilisateurs de la voie d'eau, mais à Bouge, nous devons compter sur le transport routier à 100 %. En 2016, nous avons d'ail-

leurs créé notre propre société de transport TDRB, avec une dizaine de camions.

Aujourd'hui, cette flotte nous sert toujours à récolter les voitures hors d'usage dans un rayon de 150 kilomètres autour de Namur, mais presque tous les flux sortants partent par la voie d'eau vers les clients. Nous avons même acheté via notre société de transport

« La totalité de nos expéditions se fait maintenant par voie fluviale puisque beaucoup de nos clients sont installés en bord d'une voie d'eau. »

(Pascal Dubail,
administrateur délégué de Dubail Recycling)



C'est le ministre wallon de la mobilité Philippe Henry qui a remis le prix DTIM à Pascal Dubail, administrateur délégué de Dubail Recycling.

notre première péniche de 105 mètres et 1.910 tonnes. Cette péniche nous permet de rendre plus scrupuleusement nos rendez-vous avec nos clients car nous avons de plus en plus de difficulté à trouver des bateaux pour transporter nos produits. »

En termes de tonnages, le bilan est de 25.000 tonnes en 2020, 46.000 tonnes en 2021 et déjà 50.000 tonnes en 2022. Une excellente nouvelle pour l'environnement, puisque cela représente entre 17.000 et 20.000 camions de moins, mais aussi pour les finances de l'entreprise. « Grosso modo, la voie d'eau nous fait économiser un tiers du coût du transport, mais ce n'est pas le seul gain que nous avons réalisé : le chargement est aussi beaucoup plus rapide puisqu'il ne nous faut que quatre heures pour charger une péniche de 1500 tonnes avec deux grues alors qu'il en faut beaucoup plus pour charger plus de 60 camions. Administrativement, c'est aussi beaucoup plus simple. »

UNE NOUVELLE PLATE-FORME MULTIMODALE

L'histoire ne s'arrête cependant pas là. « D'autres entreprises, voyant que nous disposions d'un quai, nous ont demandé si elles ne pouvaient pas y charger ou y décharger des marchandises », explique ainsi Pascal Dubail. « C'est ce que nous avons commencé à faire et là aussi, le succès est au rendez-vous avec

des chargements d'engrais. C'est ce qui nous a poussés à envisager d'installer une plateforme logistique multimodale complète juste à côté de notre centre de tri, là où le chantier naval Meuse et Sambre construisait des bateaux de croisière jusqu'en 2020. »

La plate-forme s'étendrait sur un hectare et demi et comprendrait une extension de quai de 120 mètres. De quoi attirer sur le site, très facile d'accès par la route, bien davantage que les 50.000 tonnes actuellement transportées sur la Meuse... et assurer à Dubail Recycling une source de revenus complémentaires.

La fin du gigantisme ?

Sans emprunter quoi que ce soit à l'économiste Geert Noels, Norbert Kriedel (expert à la Commission centrale pour la navigation du Rhin) a tiré le bilan de la nouvelle période de sécheresse que nous venons de connaître. Tout en reconnaissant qu'il n'y a pas de solution miracle à ce type de problème, il a néanmoins estimé que le secteur de la navigation intérieure devait peut-être se remettre en question, arrêter de construire des bateaux toujours plus grands et se pencher peut-être sur de nouveaux concepts logistiques, comme la logistique urbaine, en lien éventuellement avec des cargobikes ou d'autres véhicules à zéro émissions.

Mot d'ordre : résilience

Étienne Willame, Directeur général au SPW Mobilité et Infrastructures, n'a pas manqué de revenir sur les différentes crises qui ont affecté son service ces trois dernières années, et notamment sur les inondations de juillet 2021 et la sécheresse de l'été 2022. Il s'est réjoui de n'avoir pas dû interrompre la navigation en Wallonie et que le seul prix à payer ait été des temps d'attente un peu plus longs aux différentes écluses. C'était aussi le moment idéal pour préciser certains investissements futurs, dont le rehaussement de quatre ponts routiers au-dessus du Canal Albert (Lanaye, Lixhe, Haccourt et Hermalle sous Argenteau) de manière à obtenir un tirant d'air de 9,1 m et à autoriser une couche de conteneurs en plus entre Anvers et les terminaux de Liège. Les études seront réalisées en 2023 pour faire débiter les travaux en 2024. C'est un chantier particulièrement important puisque du côté flamand, tous les ponts auront été rehaussés de la sorte pour la fin 2023



Le terminal Triligiport, en cours d'extension, sera le grand bénéficiaire de la rehausse des ponts sur le Canal Albert.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'énergie renouvelable dans les entrepôts reste du 'sur mesure'

Pour la plupart des entreprises, l'énergie solaire est sans aucun doute un passage obligé. Mais les experts préviennent que choisir les énergies renouvelables est un travail sur mesure. Un examen approfondi est indispensable.

Michaël Vandamme

L'énergie la plus économique est celle que vous ne consommez pas. « Mais les gens n'en sont pas toujours suffisamment conscients », estime Sophie Delannoy, chef de projet au VIL. « Évaluer et rationaliser votre consommation d'énergie est toujours notre premier conseil. Mais il faut le faire en profondeur, les petites mesures ad hoc ne vous mènent souvent pas très loin. »

Koen Jansen, Business Unit Manager Renewable Energy chez Encon, partage ce point de vue. « Mais ce que l'entreprise

produit elle-même est également sous son contrôle. Cette production est un puzzle qui doit être assemblé avec soin. »

DES PANNEAUX SOLAIRES COMME CERTITUDE

« Produire de l'électricité en installant des panneaux solaires, généralement sur le toit renforcé d'un entrepôt, est une étape logique », explique S. Delannoy. « Les panneaux solaires se prêtent à divers types d'utilisation. Le placement peut être considéré comme un investis-

sement, mais on peut aussi les louer, un tiers prenant en charge l'investissement. Vous pouvez aussi mettre votre propre surface à la disposition d'un tiers via un droit de superficie. »

« De plus en plus, l'énergie solaire est exploitée à travers des vitres et des parois », ajoute K. Jansen. « Le rendement est moindre, mais cela reste un moyen de contribuer à l'indépendance énergétique. Les carports sont de plus en plus souvent reliés à une infrastructure de recharge. L'électrification dans la logistique servira également davantage à stocker l'énergie solaire et à la restituer le soir, lorsqu'il n'y a pas de soleil. »

LE DÉFI DE L'ÉNERGIE ÉOLIENNE

« L'énergie éolienne a un rendement attrayant, mais son implémentation est nettement plus difficile », explique K. Jansen. « En termes de faisabilité, le contraste avec les panneaux solaires est énorme. La combinaison des deux peut être très intéressante compte tenu des prix fluctuants de l'énergie. »

« Le soleil ne brille pas tout le temps, mais le vent ne souffle pas tout le temps non plus », précise S. Delannoy. « En ce sens, il vaut mieux combiner les deux pour couvrir la demande de manière optimale. Mais l'éolien est généralement long et compliqué à mettre en place. Les autorités hésitent à accorder des permis. La proximité d'une zone résidentielle, le vol des oiseaux ou la présence d'une autre éolienne dans le secteur sont souvent des obstacles majeurs. »

« Et puis, il y a l'impact de toutes sortes de groupes d'action », ajoute K. Jansen. « En soi, la législation offre un cadre exploitable, mais nous remarquons qu'il faut obtenir un

L'énergie éolienne est attrayante en termes de rendement, mais l'implémentation est nettement plus difficile.



soutien social positif. Le potentiel inutilisé est encore important à ce niveau et permettrait de régler positivement une grande partie des permis. Par ailleurs, il existe différents types d'éoliennes. On ne voit pas beaucoup de petites éoliennes avec une hauteur maximale de l'axe de 15 m, placées sur un bâtiment ou au rez-de-chaussée. Le plus souvent, on voit de grosses éoliennes de 100 à 110 m de haut. Ces turbines ne cessent de grandir - on parle déjà de 150 m et de 250 m en ajoutant les pales - et plus efficaces. En même temps, la demande de turbines de taille moyenne est également en hausse. Dans le passé, l'intérêt était faible en raison de rendements inférieurs. Aujourd'hui, l'argument est moins pertinent avec l'évolution actuelle des prix. On va plutôt considérer ces turbines comme un élément de certitude des prix qui l'emporte désormais sur le pur rendement. »

PARTAGE D'ÉNERGIE

Nouvelle tendance : le partage d'énergie. « Il existe différentes manières de procéder », explique K. Jansen. « S'il s'agit de bâtiments adjacents, il suffit de poser un câble. S'ils ne sont pas adjacents, il est possible d'utiliser le réseau public d'électricité via un contrat 'power purchase agreement' (PPA). »

« Au niveau européen, on pousse les communautés énergétiques, mais du fait de la transposition limitée dans le droit national et des conditions strictes, cela ne décolle pas vraiment », explique S. Delannoy. « En fait, il s'agit d'une approche 'top-down', alors que les entreprises qui s'associent ont une approche 'bottom-up'. »

GESTION INTELLIGENTE

Entre-temps, une tendance se dessine au profit de bâtiments logistiques 'intelligents'. Ceux-ci permettent de tenir compte du stockage et du contrôle énergétiques. La géothermie et les pompes à chaleur ont aussi le vent en poupe. La géothermie est utilisée pour chauffer l'entrepôt. La riothermie, qui utilise la chaleur résiduelle des eaux usées, est moins connue.

« L'énergie renouvelable est plus une histoire de complémentarité que de choix et ce que

l'on choisit doit être précisément adapté aux besoins basés sur la nature des activités. Au-delà, les énergies renouvelables restent essentielles dans la transition énergétique à laquelle

de nombreuses entreprises sont confrontées aujourd'hui pour devenir plus indépendantes énergétiquement à l'avenir », conclut Koen Jansen.



*Les panneaux solaires sont
une étape logique vers une
énergie durable.*

WDP opte résolument pour l'énergie solaire

« Par le passé, nous avons déjà fait le choix d'investir massivement dans l'énergie solaire et aujourd'hui c'est plus jamais le cas », souligne Elke Van Den Broucke, Head of Energy & Sustainability chez WDP. Vu la grande superficie de toit à notre disposition, il est tout à fait naturel de l'utiliser. C'est une situation gagnant-gagnant indéniable, car nos clients peuvent aussi utiliser de l'électricité verte et moins chère. Dans certains cas, nous générons plus d'énergie que nécessaire, le partage avec d'autres sites est alors une option. N'oubliez pas non plus que l'arrivée d'un nombre croissant de bornes de recharge change radicalement la donne : parfois la consommation est multipliée par quatre. Les panneaux solaires sont un choix sûr : il s'agit d'une technologie éprouvée nécessitant peu d'entretien. Ce n'est pas anodin, puisque dans notre modèle, nous restons toujours propriétaires des panneaux et des systèmes. »

**TOUCHEZ 22.500
DÉCISIONNAIRES !**

Link2
LOGISTICS
MANAGEMENT

Vous voulez être présent dans notre magazine ?

Prenez contact avec Kristiaan Goossens

kristiaan.goossens@transportmedia.be / +32 (0)499 81 91 20



**WILLY
NAESSENS**
Industriebouw • Bâtiments Industriels

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

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

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



BÂTIMENTS INDUSTRIELS

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



VALCKE
PRÉFAB BETON

Rodenbachstraat 72
8908 Vlamertinge
Belgique

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

TENDANCES EN LOGISTIQUE

Les 'jumeaux numériques', monnaie courante dans d'autres industries, émergent aussi dans la logistique.

L'intégration verticale augmente

Automatisation, durabilité et efficacité ne sont pas de vains mots en logistique, mais des valeurs qui font plus que jamais la différence entre profit et perte. Et cela se voit dans l'évolution de la gamme des produits de manutention. Passage en revue de certaines des tendances les plus marquantes du marché.

Michiel Leen

L'électrification reste le maître mot. Désormais, les propulsions électriques sont aussi utilisées pour les chariots élévateurs dans le segment le plus lourd, jusqu'il y a peu un véritable bastion du moteur à combustion. Pour preuve les innovations dans les catalogues de produits comme celui de Linde, par exemple, qui propose désormais sa série d'engins les plus lourds - les 'géants rouges' avec une charge

utile comprise entre 10 et 18 tonnes - en mode électrique. Vous pouvez aussi trouver des engins électriques avec une charge utile maximale de 8 tonnes chez Still.

L'HEURE TOURNE POUR LE MOTEUR THERMIQUE...

Petit à petit, les choses commencent aussi à bouger dans le domaine de l'hydrogène.

L'an passé, plusieurs grands constructeurs ont annoncé leur intention de développer le recours à ce carburant souvent décrit comme 'la voie de l'avenir'. L'implémentation à grande échelle n'est pas encore à l'ordre du jour pour l'année à venir, mais ils veulent être prêts à conquérir des parts de marché lorsque le client sera mûr pour cette transition. Une transition pour laquelle d'aucuns attendent des gouvernements qu'ils assurent la sécurité des approvisionnements et la mise en place de réseaux de distribution.

Durabilité avant tout : la 'deuxième' et la 'troisième' vie de l'engin comptent également.

Parmi les propulsions électriques, la batterie lithium-ion tient la corde. Ces dernières années, elle s'est toujours plus imposée dans la manutention, et aujourd'hui la 'seconde vie' de ces batteries commence à faire débat. En effet, elles 'survivent' facilement au véhicule dans lequel elles sont incorporées. JT Energy Systems, la joint-venture entre Jungheinrich et le fabricant de batteries Triathlon, va ré-

utiliser les batteries lithium-ion des engins de magasinage dans une installation de stockage d'énergie qui sera reliée à une usine de batteries neutres en CO₂. Les batteries usagées y feront partie d'une 'méga batterie' stationnaire de 25 mégawatts, qui stockera temporairement l'électricité, la stabilisera à partir du réseau et fournira de l'énergie pendant les pics. L'approvisionnement en 'vieilles' batteries semble être garanti. En raison de la forte augmentation du nombre de véhicules électriques équipés de batteries lithium-ion ces dernières années, JT Energy Systems s'attend à ce qu'un nombre croissant de batteries bénéficie à l'avenir d'une seconde vie dans ce type de stockage stationnaire.

Néanmoins, les constructeurs n'abandonnent pas encore complètement le moteur à combustion. L'électrification n'est pas évidente partout. Les constructeurs qui se concentrent sur les économies émergentes hors Europe occidentale voient encore beaucoup de potentiel dans les engins à moteur à combustion pour les endroits où un approvisionnement en électricité durable et fiable sur les sites logistiques ne va pas encore de soi. Plus près de nous, le moteur thermique reste préféré dans des applications spécifiques telles que l'industrie des boissons.

L'INTRALOGISTIQUE RESTE UN TRAVAIL HUMAIN

Depuis un an, une nuance notable semble s'être glissée dans la réflexion sur l'automatisation des processus intralogistiques. Le futurisme, avec des visions d'entrepôts entièrement automatiques remplis d'AGV et d'AMR sans la moindre présence humaine, semble faire place à davantage de réalisme. L'intralogistique reste un travail humain, avec souvent des transpalettes, gerbeurs et autres engins de magasinage conçus, certes, pour afficher une certaine autonomie, mais toujours dans le but de décharger l'opérateur. Pensez à un gerbeur qui 'suit' l'opérateur pendant la préparation des commandes. Cela montre que la logique derrière les processus d'automatisa-

L'automatisation comme arme contre les pénuries permanentes de main-d'œuvre.

tion évolue : économiser du personnel n'est plus le (premier) objectif, mais plutôt soutenir la rare main-d'œuvre disponible. Cela ressort, par exemple, de l'enquête auprès des clients de Still. Les répondants admettent qu'ils sont poussés vers l'automatisation par manque de personnel. Plus de la moitié des clients de Still souhaitent donc automatiser des processus manuels existants. Une enquête du constructeur auprès de ses clients montre que 60 % de leurs processus logistiques devraient être automatisés d'ici 2025. Pour un quart des répondants, les choses pourraient aller encore plus vite et pas moins de 80 à 100 % des processus devraient être automatisés à cette date. Et ceci au sein des hubs existants car la raréfaction des nouveaux sites vierges à développer se fait sentir partout en Europe. Par contre, 57 % indiquent aujourd'hui, moins de trois ans avant la 'date butoir' de cette enquête, qu'ils n'ont encore fait aucun pas vers l'automatisation.

VOTRE ENTREPÔT 'PENSE' POUR VOUS

Les 'jumeaux numériques' sont monnaie courante dans l'industrie automobile, énergétique et manufacturière depuis un certain temps déjà, mais ils commencent seulement à émerger dans la logistique. Pourtant, le 'jumeau numérique' d'un flux logistique présente de nombreux avantages. Il peut inclure, par exemple, la création d'agencements virtuels d'entrepôts et de centres de distribution. Cela permet de concevoir des flux logistiques plus efficaces sans perturber les opérations sur le terrain. La multiplication des robots automatiques, des systèmes de comptage, des équipements de préparation de commandes, de stockage et de recherche automatiques four-

Rareté

Non seulement le personnel est rare, mais la livraison de nouveaux produits n'a pas non plus été simple l'an passé. Tous ceux qui ont commandé du matériel neuf en ont fait le constat : les délais de livraison peuvent être très longs en raison de la rareté des matériaux et des composants. L'impact des retards dus au Covid n'a pas encore disparu des chaînes d'approvisionnement des constructeurs et la crise ukrainienne impacte la production de certaines pièces. Certains appareils permettent désormais d'intégrer, à une date ultérieure, certaines technologies fonctionnant sur des microprocesseurs rares.

nit une mine de données pour concevoir des flux plus efficaces. DHL croit fermement en cette technologie et a collaboré, par exemple, avec le fabricant d'emballages alimentaires Tetra Pak pour simuler toutes les activités et les machines d'un entrepôt à l'aide d'un 'jumeau numérique'. Cela leur a permis d'étudier les mouvements des colis et la fonctionnalité des machines pour augmenter la productivité.

Dachser a également développé un 'jumeau numérique' en collaboration avec Fraunhofer IML. Dans le terminal dit @ILO, un tableau numérique complet de toutes les palettes, actifs et processus d'un hall de transbordement est généré de manière entièrement automatique et en temps réel. Le jumeau numérique accélère les processus entrants et sortants et fournit des informations continuellement mises à jour sur l'emplacement de chaque palette. La technologie est déjà utilisée dans deux sites Dachser en Allemagne. Reste à voir si elle sera également déployée en Belgique.

La numérisation croissante signifie que les fournisseurs souhaitent de plus en plus être un 'one stop shop' pour leurs clients : en plus du matériel roulant, ils souhaitent aussi proposer des solutions logicielles et de données. Ils offrent donc de plus en plus le service que l'on peut attendre d'un intégrateur. En outre, divers constructeurs ont procédé à des acquisitions afin de pouvoir désormais proposer cette activité en interne aux clients.

TOUJOURS PLUS DURABLE, ...

La circularité devient également de plus en plus importante pour les constructeurs. Plusieurs d'entre eux mettent à l'honneur leurs départements de reconditionnement, dans lesquels les appareils d'occasion sont soi-

gneusement rafraîchis avant d'être revendus. Mais désormais, la conception de nouveaux modèles tient aussi de plus en plus compte de la circularité. Non seulement des matériaux recyclés sont utilisés dans la production, mais le choix se porte vers des matériaux qui peuvent être réutilisés une fois que l'engin a terminé sa 'carrière'.

Cette orientation circulaire a des conséquences sur la conception et l'équipement des futurs chariots élévateurs. Les études de concept de divers fabricants, par exemple, montrent la tendance à abandonner le tableau de bord statique classique. Une tablette personnelle connectée à l'engin via une station d'accueil remplace les indicateurs et jauges traditionnels.



Des solutions d'entrepôt (partiellement) automatisées sont au service des collaborateurs.

L'accent mis sur la circularité se traduit dans un design 'nouvelle génération'.

RXE 10-15C



STILL CHANGE DE CAP

Plus intelligent, plus vert et plus simple

Les fournisseurs d'équipements intralogistiques sont aujourd'hui confrontés à plusieurs défis en même temps : les clients sont en quête de nouveaux outils adaptés à une automatisation poussée, mais qui doivent en même temps être durables et, si possible, pas trop chers. En réponse, Still affine son portefeuille de produits et sa philosophie d'entreprise.

Michiel Leen

« Make intralogistics smart together. » C'est avec ce slogan que Still a présenté, fin septembre, sa nouvelle gamme de produits aux clients et à la presse spécialisée sur le site de son usine de Hambourg. Comme à l'accoutumée, les présentations étaient accompagnées d'un show, comme en témoignent les images de ce reportage. Mais au-delà du show, le message était aussi contrasté.

KEEP IT SIMPLE

Dans le monde de la manutention, la technologie de pointe a joué un rôle de plus en plus important ces dernières années. Certains constructeurs vont plus loin que d'autres, entraînant une course entre les marques pour intégrer de plus en plus de technologies de

pointe dans leurs véhicules intralogistiques. Chez Still, le senior vice président brand manager, Frank Müller, adopte une position remarquablement sobre. « Tout ce qui est possible n'a pas forcément de sens. Il ne s'agit pas de faire 'toujours plus, toujours plus vite', il est temps d'adopter un nouvel état d'esprit. » Comprenez : il reste un marché important pour une solution 'clé en main' moins complexe pour les tâches intralogistiques standard. Pour répondre à cela, la gamme s'élargit avec une série de modèles de base, qui répond au nom de Classic Line.

La Classic Line propose des solutions d'entrée de gamme axées sur les fonctions de base. Selon Still, ces modèles simplifiés, reconnaissables au C dans leur nom de produit,

La ligne de produits RXE est appelée à devenir le fleuron de la future gamme de produits.

présentent aussi l'avantage de pouvoir être livrés rapidement. Still voit un grand potentiel pour ces engins basiques dans la logistique du e-commerce, mais aussi pour les start-ups, segment dans lequel la marque n'a jusqu'à présent conquis qu'une part de marché modeste. Cependant, il n'était pas encore permis de prendre des photos de cette nouvelle gamme lors de notre visite à Hambourg. Des véhicules plus avancés et spécialisés sont regroupés sous la gamme XCellence. Au cœur de cette gamme se trouve la future série RXE, une nouvelle génération de chariots élévateurs électriques qui remplacera la gamme RX actuelle. Les modèles XCellence sont destinés à des applications spécifiques et exigeantes. Ils sont dotés d'une technologie de pointe et peuvent être adaptés individuellement aux besoins du client.



Still aime construire ses composants lui-même, même lorsqu'il s'agit de piles à hydrogène.

Connectivité : également dans les flottes mixtes

Les constructeurs aimeraient bien sûr que cela soit différent, mais en pratique, de nombreuses entreprises ont une flotte multi-marque. En même temps, l'utilisateur s'attend de plus en plus à ce que les différents appareils de son entrepôt 'se parlent'. Ceci nécessite des solutions logicielles intelligentes, mais surtout simples, qui réalisent la connexion entre les différents appareils selon une approche 'plug and play'. Le système interactif 'neXXt Fleet' se charge du suivi. Des outils d'analyse de flotte intelligents devraient contribuer au fonctionnement efficace de la flotte.

« Moins complexe mais plus intelligent », telle est la philosophie de la nouvelle gamme Still.

ENERGIE

Le chariot élévateur électrique n'est plus un produit de niche. Même dans les catégories de produits qui doivent déplacer plusieurs tonnes, les modèles à propulsion électrique malmènent leurs pendants à moteur à combustion. Selon Still, les batteries lithium-ion sont les vecteurs d'énergie appropriés. Équipées de chargeurs intelligents, elles peuvent être rechargées sans provoquer de pics de charge sur le réseau électrique.

Néanmoins, Still met fortement l'accent sur sa relation à l'hydrogène. En effet, le constructeur entend être un précurseur dans ce domaine. Dès l'année prochaine, il sera le premier 'original equipment manufacturer' à construire ses propres cellules à hydrogène dans son usine de Hambourg. Still s'appuie sur vingt ans d'expérience dans ce domaine, et travaille donc désormais à la mise au point de sa propre pile à combustible 24V pour les engins de magasinage. La production des

piles à hydrogène débutera à petite échelle à l'automne 2023, mais Still est convaincu que la technologie sera largement répandue d'ici 2030.

Sur certains marchés, cependant, le chariot élévateur thermique restera la norme pendant un certain temps encore. De nombreux clients asiatiques et africains sont encore très dépendants de cette technologie éprouvée. En effet, elle est facile à réparer et ne dépend pas d'une infrastructure énergétique souvent peu fiable. L'entreprise ne donne pas d'échéance pour sa sortie du marché du diesel, mais Still regarde d'ores et déjà au-delà. « Il est plus facile pour nous de nous éloigner du moteur à combustion que pour de nombreux concurrents », déclare le constructeur.

CIRCULAIRE

Still n'est pas insensible au fait que nombre de ses clients doivent rendre des comptes à leurs donneurs d'ordres en termes de dura-

bilité et de réduction de CO₂. C'est pourquoi l'entreprise a dévoilé son concept de chariot élévateur entièrement circulaire à Hambourg. Le RXE, successeur du RX 20, est en cours de conception et devrait devenir le premier chariot élévateur entièrement circulaire de la flotte Still.

Cet engin est donc conçu dans le même état d'esprit 'Keep it simple' qui a conduit au développement de la série Classic. Un véhicule moins complexe, qui se compose en outre de matériaux recyclables, offre des avantages environnementaux. Cela signifie que le chariot élévateur du futur devra peut-être se passer d'un tableau de bord ou au moins quitter l'usine avec moins de gadgets. Les économies de CO₂ prévues dans l'étude sont très prometteuses, soit à ce stade : 15 % dans la chaîne d'approvisionnement, 50 % dans la production, 25 % dans l'utilisation.

ELTRA

Primeur : les premiers Skypod d'Exotec en Belgique

Après plus d'un an de préparation, Eltra - grossiste et distributeur de matériel électrique et d'éclairage - a inauguré cet été son nouveau centre logistique à Evergem (Gand). L'entrepôt est à la pointe de la technologie, en partie grâce à une primeur belge : le déploiement des impressionnants robots 3D Skypod d'Exotec.

Philippe Van Dooren



Wouter De Vliegheer : « Grâce à l'installation d'Exotec, nous pouvons gérer plus de références et sommes prêts pour davantage de commerce électronique. »

Eltra est l'un des principaux acteurs du Benelux dans la distribution de matériel électrique et d'éclairage aux magasins de bricolage. La société a été rachetée en 2020 par le groupe Heylen et son CEO Dirk Baum. Objectif ? Quadrupler les ventes d'ici 2025 par le biais d'une croissance organique et d'acquisitions. « Pour y arriver, il fallait augmenter la capacité logistique. Auparavant, la logistique et la distribution étaient organisées à partir d'un entrepôt de 15.000 m² à Temse et de deux sites externes situés dans la région : un pour les importations en provenance d'Extrême-Orient et un pour la fabrication d'emballages (chez De Wase Werkplaats, entreprise de travail adapté). Temse était devenu trop petit et nous voulions centraliser et automatiser davantage », explique Wouter De Vliegheer, Logistics & IT Director. « A peu près au moment où les études pour la refonte de la logistique ont été achevées, Eltra a intégré le groupe Heylen. Heylen Warehouses était alors en train de développer le grand Ghent Logistics Campus à Rieme, d'une superficie de 150.000 m², et la décision d'y exploiter 24.000 m² a donc été prise rapidement. »

PICK TOWER ET ENTREPÔT REACHTRUCK

À Temse, la préparation des commandes était presque entièrement manuelle. Elle se déroulait dans deux zones : une pick tower (mezzanines) et un entrepôt de chariots à mât rétractable. Les commandes, petites et grandes, étaient rassemblées dans les deux zones.

« La préparation des commandes se fait généralement par magasin. Les envois partent en groupage vers les magasins ou, dans le cas des grandes chaînes, vers leurs plates-formes logistiques qui les combinent avec les commandes d'autres fournisseurs pour créer des flux plus massifs », explique-t-il.

CENTRALISER ET AUTOMATISER

« Ici aussi, à Gand, nous travaillons avec deux zones, mais nous avons remplacé la 'pick tower' par un système automatisé goods-to-person. L'entrepôt est conçu pour pouvoir grandir. Non seulement parce qu'Eltra veut croître fortement, mais aussi pour disposer d'une flexibilité suffisante pour les produits des futures acquisitions », souligne-t-il.

« Dès le début, l'intention était de remplacer la tour de picking par un entrepôt automatisé. Cette automatisation devait permettre de traiter jusqu'à + 65 % de lignes de commande en plus. D'ailleurs, le nouveau centre de stockage s'est doté d'un nouveau système WMS plus performant. »

LE SKYPOD D'EXOTEC

Le système Skypod d'Exotec a été choisi pour l'entrepôt automatique et le système goods-to-person. « Toutes les options étaient ouvertes et nous avons étudié plusieurs solutions : systèmes de navettes, Autostore, AGV avec des rayonnages mobiles, etc. Les rayonnages mobiles ont été écartés assez vite car nous devons emménager dans un entrepôt d'une hauteur libre de 14,75 m. Comme les étagères ne font qu'environ deux mètres de haut, il fallait soit perdre beaucoup de hauteur, soit construire plusieurs étages. Un Autostore était également peu pertinent pour la même raison (entre autres). Intrasys, le fournisseur des rayonnages et des lève-palettes, a attiré

Les Skypod se déplacent
comme en 3D.

notre attention sur le système Skypod », explique W. De Vliegheer.

Ce système de préparation des commandes et de G2P a été mis au point il y a 8 ans par Exotec, une start-up du Nord de la France, devenue depuis une 'licorne'. L'innovation réside dans le fait que les robots (Skypod) grimpent entre les étagères pour prendre les bacs de produits, puis les apportent en roulant à la station de picking. Ils se déplacent, pour ainsi dire, en 3D.

*« Le Skypod est
particulièrement efficace :
rapide et sans mouvements
inutiles. »*

Chez Eltra, une installation de taille moyenne a été réalisée avec quelque 20.000 bacs ('totes'), 23 robots, 3 postes de picking informatisés (avec la possibilité d'en installer un 4^e) et une 'bin interface' pour la réception des marchandises. L'installation traite d'ores et déjà 55 % des lignes de commande.

EFFICACE ET ÉVOLUTIF

« Le Skypod est particulièrement efficace : rapide et sans mouvements inutiles. Dans une installation Exotec, tant les produits à rotation lente que rapide sont immédiatement accessibles », explique De Vliegheer. « Le système est également évolutif. À l'avenir, nous devrions traiter davantage de références et de petites commandes B2C. Le système est facile à étendre. Et pour faire face aux pics de demande, nous pouvons louer des robots supplémentaires. »

Il y a 12 boîtes par station de picking. Quand une boîte est pleine, un convoyeur l'amène à une machine qui la ferme et l'étiquette. Elle est ensuite transmise à un système Multiload qui la classe par magasin.

Chaque poste de picking a une capacité de 240 lignes de commande par heure. Avec trois postes de picking, cela fait 720 lignes/heure. La capacité de la pick tower dans l'ancien en-



Primeur belge chez Eltra avec son installation Exotec.

trepôt était de 85 à 95 lignes par heure et par préparateur de commandes.

ENTREPÔT DE REACHTRUCKS

L'entrepôt de chariots à mât rétractable - 16.500 emplacements de palettes - est utilisé pour le stockage, l'expédition de palettes complètes, le réapprovisionnement et le prélèvement à la pièce de cartons externes et de produits plus grands et plus lourds qui ne rentrent pas dans les bacs Exotec. Un Skypod peut accueillir un bac de 30 kg (27 kg net) maximum.

En raison de la nature des marchandises, le picking est effectué manuellement. « À terme, nous pourrions utiliser des engins de préparation de commandes automatiques qui suivraient l'opérateur de manière autonome », ajoute W. De Vliegheer. La produc-

tion et le conditionnement sont également centralisés et hébergés dans le nouveau DC.

Eltra en un clin d'œil

- **Actionnaires** : le groupe Heylen et le CEO Dirk Baum
- **Siège social** : Temse
- **Portefeuille** : 6.500 références (SKU)
- **Nombre de lignes de commande/an** : 2,5 millions
- **Nombre d'envois/an** : 110.000
- **Production** : 4 millions de blisters, cartons et sachets/an.



ENTREPRISE

Depuis près de 70 ans d'expérience, Jungheinrich est l'un des leaders mondiaux de l'intralogistique. Plus de 19 000 collaborateurs dans le monde donnent le meilleur d'eux-mêmes pour concevoir, mettre en œuvre, optimiser et soutenir les meilleures solutions intralogistiques. Jungheinrich propose une gamme complète de produits, des chariots conventionnels aux systèmes logistiques entièrement automatisés.

GAMME

- Chariots neufs et construction spéciale
- Chariots de location
- Chariots d'occasion
- Batteries et chargeurs
- Rayonnages de magasin
- Produits numériques
- Pièces de rechange originales
- Service après-vente par plus de 110 techniciens

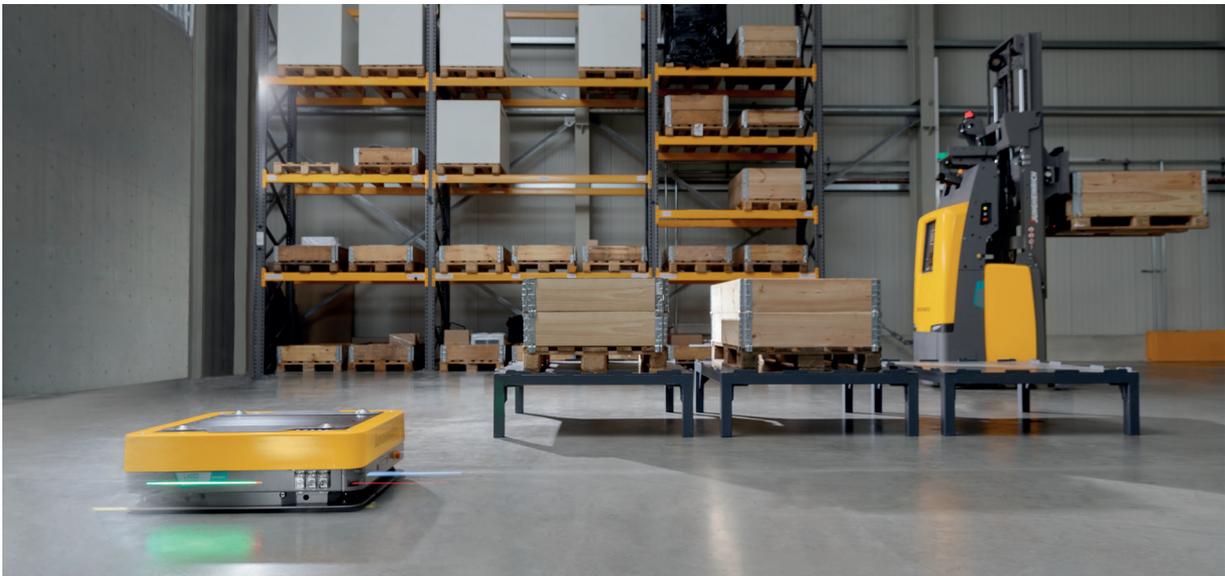
PRODUIT SOUS LES PROJECTEURS

AUTOMATISATION DE LA LOGISTIQUE INTERNE

L'automatisation peut être la clé d'une plus grande efficacité et flexibilité dans un entrepôt. Jungheinrich propose à ses clients des solutions d'automatisation personnalisées et parfaitement adaptées à leur environnement de stockage.

Les Automated Guided Vehicles (AGV) et les Autonomous Mobile Robots (AMR) de Jungheinrich permettent d'améliorer encore les flux de marchandises internes. Ils exécutent les tâches logistiques internes de manière autonome et avec une grande fiabilité. Ces tâches, pour lesquelles le cariste n'offre que peu de valeur ajoutée, peuvent en effet être automatisées sans impact majeur sur l'infrastructure et les flux existants. Les AGV et les AMR de Jungheinrich sont en outre évolutifs et peuvent accommoder des opérations en plusieurs équipes. Ils garantissent ainsi une productivité élevée et des processus fiables.

En savoir plus: www.jungheinrich.be/amr-fr



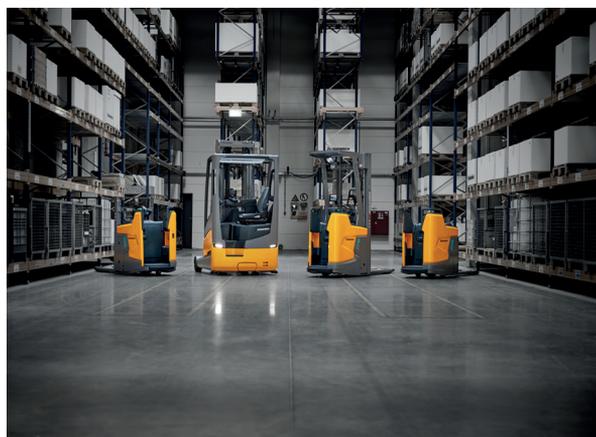
TECHNOLOGIE À L'HONNEUR

CHARIOTS LITHIUM-ION POWERLINE

Grâce à ses propres activités de recherche, de développement et de production, Jungheinrich est en mesure de proposer un concept de chariot lithium-ion unique. Les batteries lithium-ion constituent la source d'énergie la plus durable et garantissent des performances optimales. La batterie lithium-ion intégrée de POWERLINE contribue à améliorer le niveau d'efficacité des entrepôts.

Les batteries se chargent rapidement, ne nécessitent aucun entretien et bénéficient d'une longue durée de vie. Les chariots POWERLINE permettent d'économiser jusqu'à 20% d'énergie tout en réduisant l'empreinte CO₂.

En savoir plus: www.jungheinrich.be/li-ion-fr



WEBSHOP

JUNGHEINRICH PROFISHOP - www.profishop.be

Jungheinrich PROFISHOP offre une large gamme de produits en ligne destinés à l'aménagement des entrepôts, ateliers et bureaux. La gamme se compose d'une sélection de l'assortiment de produits Jungheinrich, complétée par l'assortiment de marques de confiance telles que Steinbock, Ameise ou BASIC, ainsi que de nombreuses autres marques.

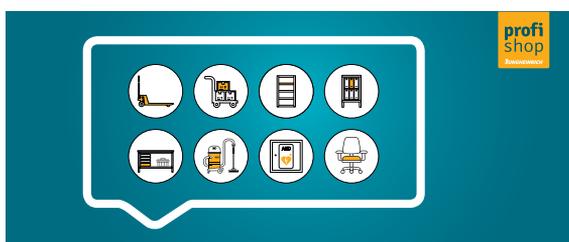
- **Gerbage et levage:** transpalettes, gerbeurs, bacs de transport, appareils de levage, tables élévatrices, palettes
- **Transport:** diables, chariots de transport, hayons de chargement et rails de chargement, rouleurs, techniques de convoyage, roues et roulettes
- **Entrepôt:** rayonnages, stockage des petites pièces, conteneurs, plates-formes de stockage, pare-chocs, postes de travail mobiles
- **Exploitation:** armoires et meubles coffre-fort, bancs pour vestiaire, tables de travail et chaises, moquettes et tapis de sol, échelles, escabeaux et échafaudages, systèmes de marquage et de guidage
- **Atelier:** servante d'atelier, stockage des outils et outils
- **Environnement:** bacs collecteur et de rétention, armoires et étagères pour substances dangereuses, récipients de sécurité, aspirateurs industriels, balayeuses et récurveuses, poubelles et cendriers

- **Protection du travail:** matériel de premiers secours, protection incendie, protection des personnes
- **Bureau:** meubles de bureau, tableaux d'information et planificateurs, vitrines, pochettes et pupitres de table, destructeurs de documents, matériel de bureau

Les consultants PROFISHOP sont à votre disposition pour vous offrir des conseils avisés, que ce soit au numéro gratuit 0800 35 211 (heures de bureau) ou par email à profishop@jungheinrich.be. Vous bénéficiez de la livraison gratuite à partir de 50 € d'achat.

Si vous êtes à la recherche d'une bonne affaire, ne manquez pas de jeter un œil aux ventes d'entrepôt de Jungheinrich PROFISHOP. Vous y trouverez de nombreux articles neufs ou légèrement endommagés pour aménager vos entrepôts, ateliers et bureaux à des prix avantageux!

www.jungheinrich.be/vente-dentrepot-profishop



Jungheinrich

www.jungheinrich.be

CONTACT

Chariots neufs - 0800 85 222 - sales@jungheinrich.be

Systèmes logistiques - 0800 85 209 - logisticsystems@jungheinrich.be

Chariots d'occasion - 0800 85 685 - usedequipment@jungheinrich.be

Chariots de location - 0800 85 385 - rental@jungheinrich.be

Jungheinrich PROFISHOP - 0800 35 211 - profishop@jungheinrich.be

Pièces de rechange - 0800 85 777 - parts@jungheinrich.be

Maintenance et réparations - 0800 85 666 - customerservice@jungheinrich.be

PRODUCT NEWS

Linde : **jusqu'à 90 % de CO₂** **en moins grâce** **au carburant non fossile**

Bien que la propulsion électrique se développe sur les chariots élévateurs de plus en plus lourds, le constructeur allemand Linde recherche également des solutions écologiques pour les chariots thermiques. Les clients Linde qui utilisent des chariots élévateurs au diesel peuvent désormais faire le plein avec un nouveau carburant non fossile qui présente un double avantage : d'une part, la puissance du moteur augmente et, d'autre part, la combustion devient plus propre, ce qui entraîne moins d'émissions.

Le diesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) est produit à partir de matières premières renouvelables à 100 %, telles que les huiles végétales, les graisses animales et les déchets et résidus. En plus d'une réduction des émissions de CO₂ pouvant atteindre 90 % par rapport au diesel conventionnel, ce carburant réduit aussi les émissions de particules fines, d'oxyde d'azote, d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. La structure du diesel HVO est quasiment identique à celle du diesel conventionnel et il peut donc être utilisé pur ou mélangé avec du diesel classique, sans aucune modification au moteur, selon le constructeur.



Still : Automation **as a Service**

Still a élargi sa gamme de services avec Automation as a Service, un concept de location à court terme pour les solutions AMR et AGV. L'automatisation devrait ainsi devenir accessible à un éventail encore plus large de clients. Automation as a Service s'appuie sur les concepts de location à court terme existants de Still. Si l'automatisation se justifie souvent pour des raisons de capacité maximale, cette nouvelle solution s'adresse plutôt à des entreprises qui n'ont pas un flux constant, mais qui doivent plutôt faire face à des pics saisonniers, comme l'industrie des boissons, les fournisseurs de meubles et outillages de jardin, ou à celles qui enregistrent une augmentation significative de leur chiffre d'affaires juste avant les fêtes. Le nouveau service de Still englobe les gerbeurs ACH et EXV SF iGo-systems. Avec une nouvelle expansion de la gamme de solutions automatisées et un nombre croissant de projets d'automatisation réalisés, la flotte de location disponible augmentera rapidement dans les années à venir, estime Stijn Kusseneers, consultant intralogistics solutions de Still Benelux.

Hilaire **Van der Haeghe :** **différentes solutions** **sous le même toit**

Diversification est le maître mot d'Hilaire Van der Haeghe. L'entreprise familiale aux racines anversoises, qui fêtera ses 125 ans en 2023, est surtout connue dans le secteur de la logistique en tant qu'importateur d'équipements intralogistiques Yale. Aujourd'hui, cependant, Hilaire Van der Haeghe, influencé par l'évolution des attentes du marché intralogistique, propose une large gamme de marques et de solutions. « Nous misons sur la diversification de la gamme et du portefeuille de marques afin d'offrir plus que jamais à nos clients des solutions différentes sous un même toit », déclare Michel De Maeyer, directeur de la business unit. Outre la gamme Yale, Van der Haeghe distribue également les véhicules utilitaires légers électriques de la marque belge Addax et les robots de nettoyage industriels de l'allemand Adlatus.



Logistics TV #36

En bref:

- Une nouvelle saison de 'We Are Champions', avec trois nouveaux protagonistes : Raf Jacobs (CEO Jacobs Logistics), Michel Engelbosch (CEO Engelbosch Transport) et Evelien Putman (CEO Vlaeynatie). Dans cet épisode, on joue littéralement avec le feu !
- Conseil logistique : Boplan
- ING dévoile une étude sur les ports



La prochaine émission de Logistics TV sera diffusée sur Kanaal Z les 10 et 11 décembre, avec des rediffusions les 17 et 18 décembre. Améliorez la visibilité de votre entreprise via info@transportmedia.be

Sous la loupe



Port of Antwerp-Bruges met son offre multimodale à l'honneur en emmenant les acteurs concernés dans un voyage en train spécial à travers le port d'Anvers. Bernard Gustin, CEO de Lineas, explique les enjeux et les atouts du transport ferroviaire de marchandises. Lors de l'événement Intermodal Marketplace, les opérateurs ont eu la possibilité d'échanger longuement leurs points de vue.



Scannez le QR code pour voir la vidéo

Interviews de la rédaction

Withofs Bulk Logistics en route vers la croissance (NL)



DHL Life Sciences construit un nouveau hub à Courcelles



Nouveau hub pour DPD à Vilvorde (NL)



Journée Découverte Entreprises Urbike



NEWS

Sandermans construit 7000 m² à Ghlin

La société de transport Sandermans a entamé la construction d'un 4^e entrepôt à Ghlin. Sandermans disposait déjà de 20.000 m² d'entrepôts et vient tout juste de réceptionner un plus petit bâtiment de 2000 m². « Ce que nous n'avions pas prévu, c'est qu'un seul client occuperait toute la surface du dernier entrepôt en date », explique Chantal Sandermans. « Nous avons donc été obligés de louer un espace dans les anciens bâtiments de Weba à Boussu, ce qui n'est pas idéal. Nous voulions reprendre le contrôle et nous avons donc trouvé un terrain de 2,8 ha dans la zone industrielle de Ghlin, à proximité du site de Google et à 3 km seulement de notre siège principal. » Le site permettra la construction d'un entrepôt multi-clients de 7000 m² équipé de cinq quais de chargement. La société de Mons disposera alors de 29.000 m² d'espaces logistiques.

H.Essers ouvre un nouveau cross-dock pharma à Genk

H.Essers investit massivement dans le développement de son site dédié à la logistique pharmaceutique à Genk. L'ouverture d'un bâtiment cross-dock ultramoderne marque une nouvelle phase dans le développement stratégique de la Pharma Valley de Genk en tant que hub central pour le stockage et la distribution de produits pharmaceutiques en Europe. Le site dispose d'un système de consolidation des marchandises à température contrôlée et propose de nombreux services à valeur ajoutée : préparation d'emballages passifs pour le transport aérien, empotage de conteneurs pour le transport maritime, préparation des commandes et conditionnement. Le terminal à conteneurs du Port of Limburg offre ainsi une connexion multimodale avec le port d'Anvers et l'arrière-pays.



TO LET NIVELLES SUD Logistics units

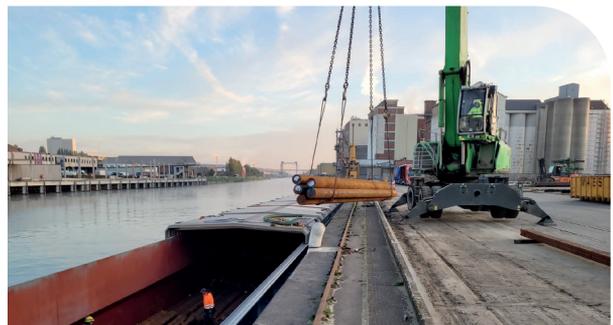
Available now: 24.500 sq m + 21.170 sq m + Offices
New built Q4 2023 : 35.800 sq m + 4.800 sq m + Offices



02 548 0 548
info@knightfrank.be

Van Moer acquiert le terminal Rhenus de Bruxelles

Van Moer Logistics a finalisé l'acquisition de Rhenus Terminal Brussels NV (RTB). En plus des activités du terminal, celles concernant l'expédition 'in-house' de Rhenus Logistics seront également reprises. RTB affiche une superficie d'environ 21.000 m², avec un quai de 250 mètres doté d'une connexion ferroviaire, et est situé à côté du Trimodal Terminal Brussels (TTB) déjà exploité par le groupe. Le fait que RTB et TTB, qui fait également partie de Van Moer Logistics, soient adjacentes crée de nouvelles synergies et opportunités, selon Van Moer. L'acquisition s'inscrit dans la stratégie intermodale de Van Moer Logistics qui mise sur la navigation intérieure et qui, depuis 2011, a acquis et développé plusieurs terminaux et quais. À Bruxelles, l'entreprise voit notamment des opportunités dans la distribution urbaine par voie d'eau, qu'elle a déjà expérimentée à Anvers. L'expansion bruxelloise crée en outre du potentiel pour de futurs flux de marchandises vers la Wallonie.



Lancement de la plateforme web belge d'Amazon

La version belge du webshop Amazon est en ligne depuis mi-octobre à l'étonnante adresse Amazon.com.be. Les clients belges peuvent désormais aussi devenir membre du service de programmes premium Amazon Prime. La création d'une division belge se traduit par le lancement d'une version locale de l'abonnement à Prime. Des marques locales sont mises à l'honneur dans une 'vitrine' séparée. Amazon a ouvert son premier centre de distribution en Belgique fin septembre, sur le site logistique Blue Gate à Anvers. Le webshop belge d'Amazon arrive relativement tard. Les consommateurs belges utilisaient souvent la page d'accueil française ou allemande pour utiliser la plateforme. Amazon doit maintenant faire face à la concurrence d'autres plateformes comme Bol.com qui ont bien consolidé leur présence belge.

Stow Robotics ouvre un nouveau campus sur l'ancien site de DPG Media

Stow Robotics, qui fait partie du spécialiste de l'équipement d'entrepôt Stow Group, développe sa capacité de production à Lokeren. L'entreprise s'installe dans un lieu particulier : l'ancien site de l'entreprise médias DPG Media, le long de la E17. Le bâtiment sera aménagé comme un véritable campus Stow, avec un espace de production sur plusieurs niveaux, un centre de R&D, une salle d'exposition et des bureaux pour les activités de vente et d'après-vente. Si tout se déroule selon les plans, Stow Robotics déménagera vers sa nouvelle implantation début 2023.

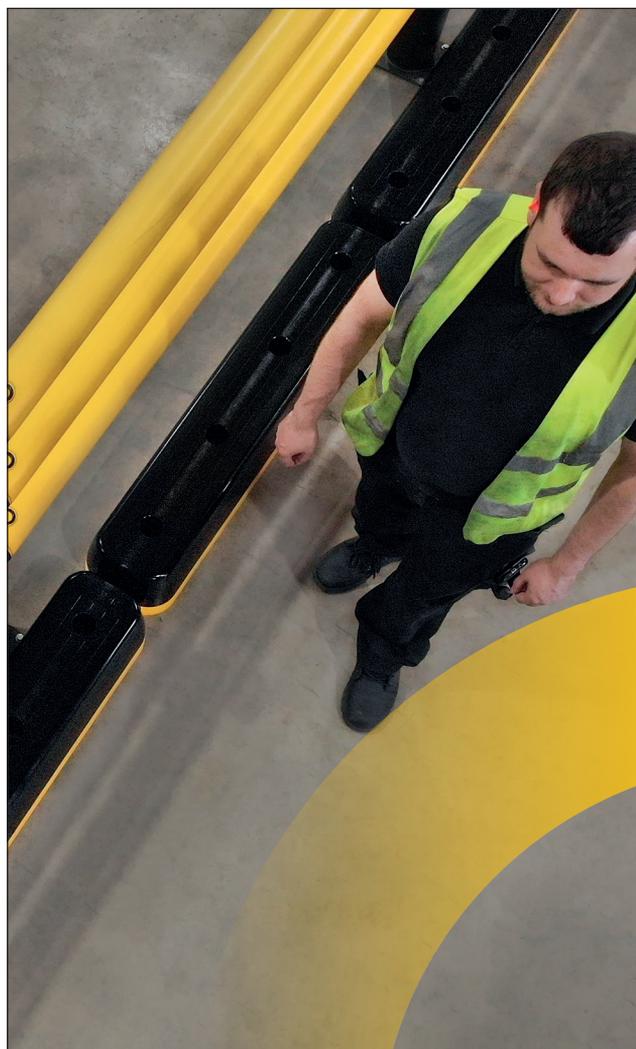


En bref

Herfurth Logistics s'installe sur un nouveau site à Brussels Airport. La société logistique dispose d'un entrepôt de 5.000 m² au sein d'un projet dans lequel Brussels Airport a également investi. Le nouveau site remplace deux bâtiments plus anciens.

Le **Brexit** a réduit d'un cinquième les exportations européennes vers le Royaume-Uni, c'est ce que révèle une étude de l'ESRI. Les exportations britanniques vers l'UE reculent de 16 %. Le traitement chaotique du 'divorce' entre le R-U et l'UE joue un rôle dans cette situation.

Les ports fusionnés **Anvers-Bruges** et **North Sea Port** ont bien résisté au cours des 9 premiers mois de l'année. A Anvers, le transbordement a légèrement augmenté pour atteindre 217,4 millions de tonnes (+ 0,8 %). A Gand, le transbordement de fret maritime approche les 57 millions de tonnes, en hausse de 9,3 %. Les deux ports enregistrent toutefois un recul dans le trafic de conteneurs dû à la crise ukrainienne et à la perturbation persistante dans la chaîne maritime.



DÉCOUVRIR 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.

Contactez-nous à

E: info@asafe.be

P: +32 (0)5143 3434

W: asafe.com/fr-be/

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

A-SAFE
PIONEERING WORKPLACE SAFETY

La logistique doit travailler sur la diversité"



**GREET ADRIAENSSEN,
COORDINATRICE LOGOS**



**SIEGFRIED DESMALINES,
CONSULTANT SECTORIEL LOGOS**

LOGOS a participé, le 10 octobre dernier, à la Journée intersectorielle de l'Inclusion. Le secteur des employés de la CP 226 (commerce international, transport et logistique) présente une grande diversité de profils, d'âges, de personnes d'origines différentes... Le secteur se nourrit d'une politique du personnel inclusive. La mondialisation contribue à cette évolution. Les entreprises en général sont conscientes de leur responsabilité sociale et notre industrie ne fait pas exception. Mais il n'y a pas de mal à enfoncer le clou.

Parle-t-on seulement de diversité en termes d'origine ou également d'âge, de genre, de handicap, etc. ?

LOGOS met l'accent sur tous ces aspects car le secteur a besoin de tous les talents. Les entreprises sont progressivement confrontées au retrait croissant des baby-boomers et à un afflux trop faible de remplaçants. Les postes vacants sont aussi plus nombreux, ce qui tend encore le marché du travail. Les diplômés des filières techniques sectorielles (de la 7^e année de spécialisation au niveau master) peuvent choisir parmi de nombreux métiers. Mais trop peu de jeunes optent pour un poste d'employé. L'image erronée

des métiers de la logistique et du commerce international fait aussi en sorte que le secteur attire encore plus de garçons que de filles. Grâce à une approche inclusive, les entreprises élargissent le potentiel des candidats employés, une situation gagnant/gagnant. Les compétences linguistiques et la connaissance des différences et approches culturelles rendent ce groupe intéressant. Mais les entreprises doivent répondre à leurs besoins en personnel par une politique interne de formation et de coaching. Trouver des 'employés prêts à l'emploi', c'est du passé.

Les entreprises gèrent-elles bien la diversité ?

Que signifie 'de la bonne façon' ?

Naturellement, les attentes en matière de compétences et d'aptitudes restent élevées. La numérisation et l'évolution des fonctions, entre autres, augmente la complexité des emplois. Cela continue à avoir un impact, même sur un pool élargi. De plus en plus d'entreprises créent leur propre 'académie', non seulement pour former leurs employés à court terme, mais aussi pour les garder dans l'entreprise à plus long terme et leur permettre de grandir.

- LOGOS s'efforce depuis plusieurs années à appliquer une politique active de groupes cibles. Les partenaires sociaux en ont également fait une mission importante lors du lancement de LOGOS.
- LOGOS organise des projets pour demandeurs d'emploi destinés à différents groupes cibles (ex : 26 ans sans diplôme ou finissant la 5^e secondaire, + 50 ans avec un handicap, H/F et allochtones). Il s'agit de formations pour « entrer » dans un poste, puis se perfectionner et évoluer via des formations internes.
- En outre, LOGOS a développé en 2017 le check diversité pour les entreprises. Il existe de nombreuses organisations sur le terrain et les entreprises ne s'y retrouvent pas toujours. C'est pourquoi LOGOS est l'interlocuteur qui vous oriente vers différents prestataires de services. LOGOS poursuivra sur cette voie et saisira toutes les opportunités non seulement pour promouvoir l'entrepreneuriat inclusif, mais aussi pour se diversifier en termes de contenu par le biais de campagnes et de formations.

Plus d'infos : <https://www.logosinform.be/fr>

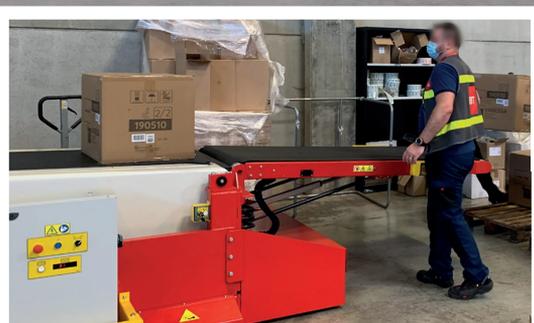


CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT EFFICACE ET ERGONOMIQUE

LES TÉLÉSCOPIQUES BESTREACH™
ET LES FLEXIBLES MOTORISÉS
POWERFLEX™



WWW.UVOTEC.FR/BESTREACH



INFO@UVOTEC.FR

Vous cherchez une solution d'emballage? Faites confiance à la certitude de Topa Packaging!

Topa Packaging propose un assortiment complet d'emballages. Par ailleurs, nous développons et testons des matériaux d'emballage innovants pour vos produits et les objectifs que vous poursuivez.

Il va de soi que dans ce cadre, nous collaborons étroitement avec vos services. Ces concertations sont souvent intenses et le sens critique comme la créativité qu'elles suscitent sont au moins aussi importants que la connaissance des emballages fiables.



Topa Thermal

Topa Thermal est un fournisseur mondial d'emballages thermiques de premier plan.

Ces derniers sont conçus pour garantir la distribution sécurisée de médicaments, de vaccins et d'autres produits médicaux vitaux.

Topa Institute

Grâce au Topa Institute, vous pouvez concrétiser les solutions d'emballage les plus fiables et les plus innovantes qui soient.

En combinant développement d'emballages et tests internes, le Topa Institute est un maillon indispensable de votre solution d'emballage.