

LOGISTICS

MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

JUIN 2023
19^e ANNÉE N° 66



TRANSPORT
& LOGISTICS
AWARDS 2023



TAKEDA,
SHOPWEDO ET
ZUIDNATIE MIS
À L'HONNEUR !

PARAIT 4 FOIS PAR AN : MARS - MAI - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DÉPÔT : 3000 LEUVEN MASSPOST - AUTORISATION PPI 14874



DOSSIER:
SAFETY

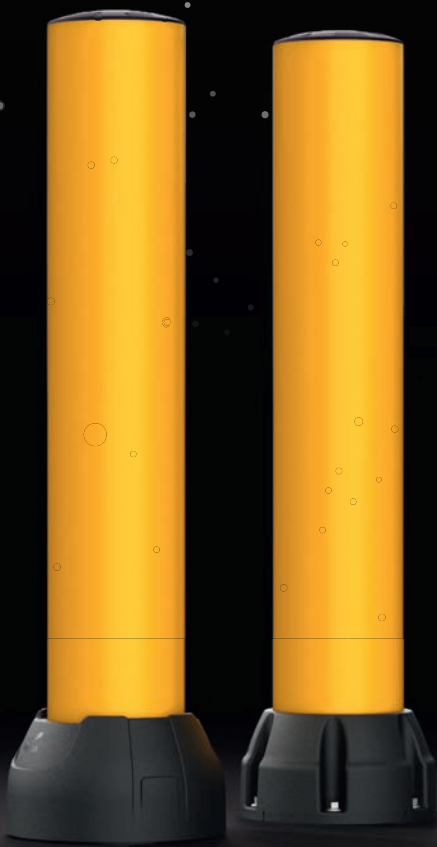
INTERVIEW VIP:
WILLIAM XIONG (CAINIANO)

SPOTLIGHT:
LOGISTIQUE DES RETOURS





**READY
FOR
IMPACT**



BO 200 FORCE
PROTECTION JUSQU'À

16 kJ

16 kiloJoules correspondent à un impact à 90° d'un chariot élévateur de 4.150 kg à une vitesse de 10 km/h.

La nouvelle borne de protection BO 200 FORCE en polymère de haute performance est extrêmement résistante aux chocs, durable et facile à installer et à entretenir. C'est donc la solution la plus efficace pour protéger les portes industrielles, les entrées, les coins et les machines dans les zones de stockage, les centres logistiques et de distribution, les parkings, les entrepôts et les halls de production.





READY FOR IMPACT

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



CENTRES LOGISTIQUES



**ENTREPÔTS
(FRIGORIFIQUES)**



ZONES DE PRODUCTION



AÉROPORTS



**SITES (PÉTRO)
CHIMIQUES**



PARKINGS



Découvrez notre large gamme sur www.boplan.com
ou contactez-nous aujourd'hui :

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



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

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

Compact, rapide et agile. Grâce au Mobile Robot autonome arculee S de Jungheinrich, le dynamisme s'invite dans votre entrepôt. Son utilisation est particulièrement avantageuse en matière d'underload transport. Grâce à son logiciel primé, vous pouvez également intégrer l'arculee S facilement dans vos processus logistiques.

Temps de retour sur investissement en moins de 2 ans

Underload transport

Sécurité à 360°

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

JUNGHEINRICH



VIP-interview

Logistics Management a rencontré William Xiong, Chief Strategy Officer de Cainiao Logistics, filiale d'Alibaba, un acteur chinois de renom à Liege Airport.

12

colofon

**éditeur responsable
et gérant**

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

Rédaction

directeur de la rédaction Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be
rédacteur en chef Philippe Van Dooren - info@transportmedia.be
rédaction finale Michiel Leen - michiel.leen@transportmedia.be
assistante de rédaction Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be
collaborateurs Frédéric Willems, Claude Yvens, Michel Buckinx, Hendrik De Spiegelaere, Erik Roosens, Marcel Schoeters, Koen Heinen, Michaël Vandamme, Leon Goyvaerts
photographie Erik Duckers

Sales & Marketing

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



04 Pour-Contre

L'indexation automatique des salaires est-elle néfaste pour le secteur logistique belge ?

06 Panorama

C'était une édition anniversaire pour les Transport & Logistics Awards, avec 3 trophées dans le secteur logistique !

09 Spotlight

Quel est l'impact des retours gratuits sur la logistique et comment faire mieux ?

14 Logistique pharmaceutique

Le secteur pharmaceutique se développe, tout comme la chaîne logistique liée à tous ces produits - littéralement - vitaux.

16 Dossier Safety

Le secteur logistique est à la traîne dans les statistiques d'accidents. Peut mieux faire !

18 Dossier Safety

Il existe des solutions pratiques pour optimiser la sécurité sur le lieu de travail.

20 Case Study

VDP mise sur l'écologisation, notamment via un nouveau siège inspirant : le Green Mobility Hub.

22 Handling

L'hydrogène semble progresser dans le secteur des engins de magasinage. Mais quand ce choix est-il pertinent ?

24 News

27 Outbox

Anne-Stéphanie Adibime, chargée de l'innovation au sein de Logistics in Wallonia, apporte son éclairage sur la chaîne logistique.

L'indexation automatique des salaires nuit à la position concurrentielle du secteur logistique belge

D'accord



Bart van Craeynest,
économiste en chef Voka

Hormis le Luxembourg, la Belgique est le seul pays de la région à bénéficier d'une indexation automatique des salaires. Et quand on sait à quel point le marché est ouvert, cela a forcément un impact négatif sur notre position concurrentielle. Notre pays présente un certain nombre d'avantages en termes de logistique, mais aussi des handicaps. Une adaptation automatique soudaine et forte de l'indice tel que nous la connaissons aujourd'hui constitue un handicap supplémentaire que l'on ne peut pas sous-estimer.

L'impact direct sur l'emploi est peut-être limité à court terme, mais cela est principalement dû aux données démographiques. Il y a plus de départs à la retraite que d'arrivées sur le marché du travail. Cela signifie aussi que les entreprises ne laissent pas partir les gens comme ça lorsque les choses vont temporairement moins bien. Mais les entreprises - et surtout celles qui sont aussi actives à l'étranger - risquent de se demander lors du prochain cycle d'investissement si elles doivent consentir ces investissements dans notre pays, ce qui aurait bien sûr des conséquences pour l'avenir.

Chez nos voisins, le pouvoir d'achat est également préservé, mais de manière plus progressive au travers de négociations salariales globales. Avec ces récents ajustements de l'indice, notre pays souffrira d'un handicap salarial au cours des 6 à 7 prochaines années, et nous en subirons certainement les conséquences.

Pas d'accord



Frank Moreels,
Président UBT

Nous sommes, bien sûr, très favorables à l'indexation automatique des salaires. En effet, elle maintient le pouvoir d'achat des travailleurs dans le secteur de la logistique, où les salaires ne sont en outre pas parmi les plus élevés.

De plus, il faut examiner la situation globale : les salaires et l'indexation ne sont que quelques-uns des éléments qui impactent la position concurrentielle de notre pays. La situation géographique idéale pour les activités logistiques et les travailleurs les plus productifs d'Europe sont aussi des éléments qui pèsent. Nous constatons d'ailleurs que le secteur logistique continue de croître dans notre pays. Peut-être moins vite que pendant le boom dû au covid, à cause de la crise énergétique et du conflit en Ukraine, mais l'emploi continue d'augmenter. L'impact de l'indexation des salaires sur la compétitivité et le climat d'investissement ne sera donc pas trop important.

De plus, dans les pays qui ne pratiquent pas l'indexation automatique, les salariés ont peut-être tendance à mener des actions plus rapidement ou à quitter le secteur, entraînant une perte d'expérience. Enfin, grâce à l'indexation, le maintien du pouvoir d'achat permet aux gens de continuer à dépenser l'argent qu'ils gagnent, ce qui profite à l'économie et donc aux employeurs.

SAP : « La relocalisation est en marche »

SAP a sondé des entreprises européennes sur le thème (entre autres) de la relocalisation des chaînes d'approvisionnement. Le rapport montre que la moitié des entreprises belges s'attendent toujours à des pénuries de matières premières jusqu'à la fin de 2023, et même à une disponibilité réduite de produits de santé. Quant à l'inflation, elle pourrait avoir des conséquences sérieuses sur l'économie belge : pour la compenser, 56 % des répondants annoncent qu'ils pourraient geler le recrutement et les salaires, et 32 % qu'ils pourraient réduire le volume de l'emploi. 40 % des entreprises estiment qu'elles devront augmenter leurs prix de vente.

Avez-vous des progrès à faire dans votre organisation logistique ?

BE : 84 %

NL : 97 %

La démondialisation des chaînes d'approvisionnement soutiendra-t-elle la croissance économique ?

BE : 100 %

NL : 34 %

Qu'attendez-vous des autorités ? (BE)

50 %

Inciter davantage au travail et développer les compétences

40 %

Attirer les talents étrangers

48 %

Surveiller davantage la chaîne d'approvisionnement

44 %

Assouplir les politiques industrielles et commerciales

Source : 'Tomorrow's Supply Chain : Disruption Around Every Corner'

Du pain sur la planche

Le monde de la logistique est en constante évolution. Il se transforme, les innovations se succèdent à un rythme soutenu, la technologie déplace les limites et l'automatisation prend de plus en plus d'importance. Pourtant, il est un domaine dans lequel la logistique fait du sur-place: la sécurité. Tandis que le nombre des accidents de travail a constamment diminué ces sept dernières années dans la construction - un autre secteur dans lequel les chiffres étaient mauvais - il a à peine baissé dans la logistique.

Dans notre dossier 'Sécurité', nous analysons ces chiffres, les causes et les solutions. De la sorte, nous espérons contribuer un tant soit peu au réveil du secteur face à cette problématique. En effet, le mauvais score de la logistique en matière de sécurité provoque non seulement beaucoup de souffrance humaine, mais il a également un impact sur l'image du secteur. Il est plus que temps que cela change.

Un autre défi auquel le secteur est confronté est celui de la durabilité et plus particulièrement de la transition énergétique. Plus encore qu'auparavant, les entrepôts sont appelés à jouer un rôle à cet égard: leurs toits couverts de panneaux solaires joueront un rôle important pour alimenter en électricité les camions électriques. Les possibilités sont grandes et plusieurs acteurs - dont WDP - y travaillent intensivement. Ceci ouvre de belles perspectives pour accélérer cette transition. De même, le secteur s'intéresse de plus en plus aux possibilités offertes par l'hydrogène vert. Chaque année au printemps, notre magazine publie son rapport 'Logistics in Belgium'. Les deux constats principaux de cette année: pour faire face à la pénurie de terrains, la logistique se développe dans des zones moins centrales comme la région de Zeebrugge et l'axe wallon; et les bâtiments existants sont soit reconditionnés, soit abattus pour faire place à des projets neufs.

Ces sujets ne sont pas les seuls que vous pourrez découvrir dans ce numéro de Link2Logistics Management. Aussi, je vous souhaite bonne lecture... et beaucoup d'inspiration !



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

TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2023

30TH
ANNIVERSARY
EDITION

by TRANSPORTMEDIA

Edition anniversaire réussie

Avec plus de 1.400 VIP, les Transport & Logistics Awards ont une fois de plus été le point d'orgue annuel de ces secteurs si importants pour l'économie belge. Comme à l'accoutumée, cette édition anniversaire a mis les acteurs les plus marquants à l'honneur !

Arnaud Henckaerts - Photos : Erik Duckers & Laurens Peerenboom

Il y avait beaucoup de prix à distribuer, mais Virginie Claes et Christophe Stienlet ont veillé au bon déroulement de la soirée.





1. Gilbert De Clercq, Supertransporteur - 2. Le spectacle avait aussi prévu un accompagnement musical avec la soprano Iris Hendrickx. Chair de poule garantie pour les plus de 1.400 invités ! - 3. (Presque) tous les anciens Transporteurs de l'Année avaient répondu présent. - 4. Un dîner servi « juste à temps » à table pour 1.400 convives, une prouesse logistique qui a nécessité une grande flexibilité à cause du chaos lié à la circulation retardant le début de la cérémonie. Le quotidien du secteur...

Les personnes présentes ce jeudi 11 mai au Nekkerhal à Malines n'ont pas pu la manquer : cette haie d'honneur à l'entrée du site composée des poids lourds des lauréats du prix « Transporteur de l'Année » des trois dernières décennies. En effet, c'est ce prix qui a tout déclenché en 1994. L'occasion idéale de célébrer les lauréats des 30 dernières années un par un, avec la fine fleur du monde belge des transports sur le podium, dont le lauréat 2023 Transport Verbeken. Parmi tous les lauréats his-

toriques, le « Super Transporteur de l'Année » a également été élu, un titre décerné à Gilbert De Clercq.

L'IMPORTANCE DU SECTEUR LOGISTIQUE

Mais ce qui a commencé en 1994 par la remise d'un seul prix s'est transformé en un véritable show avec pas moins de 8 awards (voir cadre), le tout couronné cette année par la désignation du « Super transporteur ». Au fil des ans, la

dimension logistique a pris de plus en plus de place, une dimension particulièrement importante dans notre pays. Aujourd'hui, 3 des 8 prix sont spécifiquement dédiés à la logistique, mettant l'accent sur l'innovation, les infrastructures et les personnes : Logistics Project of the Year, Logistics Building of the Year et Transport & Logistics Employer of the Year. Voici les lauréats qui ont pu récupérer leur prix sur scène qui pour cette édition avait des allures de catwalk :

LOGISTICS PROJECT OF THE YEAR 2023 by TRANSPORTMEDIA

ShopWeDo a remporté le prix du meilleur projet logistique de 2023, décerné avec le soutien des sponsors MAN, Boplan et Awex. L'entreprise d'e-fulfilment de Malines a automatisé son centre logistique avec un système « goods-to-person » Autostore, une machine d'emballage Jivaro et un logiciel de conception propre développé avec le soutien de l'IA. Un exploit.



ShopWeDo

LOGISTICS BUILDING OF THE YEAR 2023 by TRANSPORTMEDIA

Takeda est reparti avec le prix du meilleur bâtiment logistique, décerné par les sponsors Ford Trucks et Prologis. Le nouvel entrepôt neutre en CO₂ du géant pharmaceutique japonais de Lessines se concentre sur une automatisation poussée, la numérisation et la durabilité, avec un label LEED Gold. Un véritable projet d'avenir selon le jury.



Takeda

T&L EMPLOYER OF THE YEAR 2023 by TRANSPORTMEDIA

Zuidnatie peut revendiquer le titre de Meilleur Employeur du secteur tout au long de l'année prochaine. Le jury a apprécié la double approche de l'entreprise, avec d'une part un plan de formation dynamique et accessible à tous les collaborateurs, et d'autre part un plan caféteria pour les employés. Le prix a été remis par les sponsors Renault Trucks, Easyfairs et TL Hub.

Nous reviendrons bien sûr plus en détail sur les différents lauréats dans le prochain numéro de ce magazine.



Zuidnatie

E-COMMERCE

Le dilemme des retours (partie I)

La gestion des retours demande beaucoup de travail et coûte cher aux boutiques en ligne.

Les consommateurs adorent les boutiques en ligne quand ils peuvent retourner gratuitement les biens achetés. Cependant, ces retours présentent un coût très élevé pour ces webshops. Ils préféreraient les faire payer, mais redoutent généralement la réaction de l'acheteur. Dans cette première partie, nous examinons la problématique, dans le numéro suivant, nous verrons comment une logistique de retour sophistiquée peut trancher ce dilemme.

Philippe Van Dooren

Les consommateurs belges sont plutôt 'sages' en matière de retours. Selon Comeos, 32 % d'entre eux ne retournent jamais les biens et 55 % parfois. Seuls 10 % des acheteurs sondés disent retourner des produits régulièrement, 2 % souvent et 1 % presque toujours. Les pourcentages de marchandises retournées varient considérablement, selon les pays, selon le type de produit... et selon les études. D'après Thuiswinkel.org, l'association néerlandaise du e-commerce, les taux de retour pour la plupart des catégories de produits sont d'environ 5 %. C'est nettement plus élevé pour les vêtements : 20 à 30 %, avec des pics allant parfois jusqu'à 40 voire 50 %. Ces

pics concernent généralement les vêtements et les chaussures. Au niveau international, pas moins de 56 % des vêtements achetés en ligne sont retournés et 22 % des chaussures. En Europe, le pourcentage concernant l'habillement serait d'environ 20 %. Au Royaume-Uni, les retours font même désormais partie de l'expérience d'achat. Là-bas, 30 % des acheteurs en ligne surachèteraient délibérément et retourneraient les articles non désirés ; et 19 % d'entre eux achèteraient différentes versions du même article pour les essayer à la maison.

Les retours sont entrés dans les mœurs. Au cours des 5 dernières années, ils ont augmen-

té de pas moins de 95 %. C'est en grande partie dû aux confinements pendant la pandémie de coronavirus, lorsque les achats en ligne de vêtements et de chaussures ont explosé. Cela a aussi facilité le retour d'autres produits.

LA GRATUITÉ EST LA NORME

Selon InternetRetailing, 57 % des acheteurs en ligne considèrent les retours gratuits comme la norme, mais ce pourcentage semble sous-estimé (Barclaycard parle même de 69 %). 84 % des acheteurs indiquent en outre acheter plus facilement sur des boutiques en ligne qui proposent des retours gratuits et 86 % qu'ils sont enclins à refaire appel

Spotlight

à elles pour de nouveaux achats. Et malheur à celles qui cesseraient d'offrir des retours gratuits : 70 % disent alors qu'ils arrêteraient d'acheter dans ces boutiques, même s'il s'agit de leurs webshops préférés.

UN SACRÉ DÉFI POUR LES BOUTIQUES EN LIGNE

Ces attentes placent les vendeurs en ligne devant d'immenses défis, notamment dans le monde de la mode. Dans ce secteur, un tiers des ventes se ferait déjà en ligne. De plus, la mode est l'un des secteurs dans lesquels le commerce électronique transfrontalier se développe le plus rapidement. Organiser la logistique des retours et maîtriser les coûts devient un défi encore plus important dans ce contexte.

Ces attentes toujours plus élevées des consommateurs sont principalement imputables à Amazon, qui non seulement applique une politique de retour gratuite, mais aussi sans restriction : pas besoin de justifier le retour d'un produit, et l'état dans lequel il se trouve n'a pas d'importance. Cette politique a provoqué une 'pandémie de retours' aux États-Unis ces dernières années. Elle atteint toujours son apogée après les fêtes de fin d'année. 55 % (!) des acheteurs renvoient les cadeaux non désirés dans un délai d'un mois. Cette politique est désastreuse pour le reste du secteur en ligne, car si un webshop ne suit pas le mouvement, il perdra sa compétitivité : les consommateurs l'ignoreront et préféreront Amazon. Les boutiques en ligne doivent donc absorber contre leur gré les frais des retours gratuits et effrénés.

« Le fait que d'énormes quantités de marchandises retournées finissent dans une décharge ou dans un broyeur est en grande partie une fable. »

DES RETOURS SPECTACULAIRES POUR LES BOUTIQUES EN LIGNE BELGES

Une étude récente d'UNIZO est troublante. Un peu plus de la moitié (51 %) des commerçants flamands vendent (également) en ligne.



Danny Van Assche :
« UNIZO prône une interdiction européenne des retours gratuits. »

Cette part ne représente qu'environ 5 % de leur chiffre d'affaires, mais les coûts associés sont exorbitants : seuls 46 % des marchands indiquent que leurs activités d'e-commerce sont rentables... et 16 % signalent même n'avoir aucune idée du niveau de rentabilité. En d'autres termes : la vente en ligne est avant tout un moyen de faire de la publicité et non un canal de vente à part entière.

Il n'est donc pas surprenant que, selon les commerçants flamands qui vendent en ligne, la concurrence des grands webshops internationaux (61 %), les coûts élevés par rapport au chiffre d'affaires (39 %) et les retours gratuits (35 %) représentent les plus grandes menaces pour leurs activités de commerce électronique. Ces retours gratuits mettent aussi la rentabilité de ces activités sous forte pression : près de 6 vendeurs en ligne sur 10 (58 %) indiquent que les retours gratuits ne sont pas proposés. Sur les 42 % restants, 20 % signalent que ces retours affectent de manière significative la rentabilité. Seuls 11 % ne rencontrent aucun problème avec les retours gratuits.

« Les retours gratuits sont donc néfastes pour les activités d'e-commerce indépendantes », déclare Danny Van Assche, CEO d'UNIZO.

« Les géants étrangers de l'internet sont à l'origine de retours massifs gratuits, dont les coûts environnementaux et de mobilité sont très élevés. UNIZO prône dès lors une interdiction européenne des retours gratuits. Cela réduira fortement l'impact CO₂ et créera des conditions de concurrence plus équitables pour les entrepreneurs d'ici. »

Sept raisons

En Belgique, les sept principales raisons de retourner des produits sont :

1. La taille est incorrecte (32 %)
2. Le produit est endommagé ou défectueux (25 %)
3. L'acheteur n'aime pas le produit ou l'avait déjà (13 %)
4. L'acheteur a délibérément commandé trop de produits (10 %)
5. Le produit ne correspond pas à la description (8 %)
6. La livraison ne s'est pas déroulée comme prévu (7 %)
7. La couleur n'est pas la bonne (5 %)

La stratégie de croissance déterminée de BD Logistics

« Tout le monde peut transporter des marchandises d'un point A à un point B, mais seul un spécialiste peut offrir une valeur ajoutée au client. » Ces mots sont ceux de Kristof Gouvaerts, Managing Director de BD Logistics, qui se concentre sur la logistique urbaine, les livraisons nécessitant une ou deux personnes, la logistique circulaire et la logistique des produits frais. Ce spécialiste a clairement une grande ambition de croissance organique, mais M. Gouvaerts est également ouvert à des acquisitions.

City Logistics est la plus connue des 4 branches, avec les CityDepots à la périphérie de la ville. « Nous parcourons le dernier km avec le moyen de transport le plus optimal : un vélo cargo, une camionnette électrique, un fourgon ou un camion au HVO », explique K. Gouvaerts. « Nous travaillons par exemple pour des transporteurs tels que DSV, ce qui leur évite d'entrer en ville avec des poids lourds, mais aussi pour des sociétés comme Telenet et Solucious. »

Poids lourd électrique

Pour ces transports urbains, BD Logistics dispose d'une flotte de Volkswagen e-Crafter et Renault Master E-Tech électriques. Pour les charges plus lourdes destinées au centre-ville, la société a commandé trois camions électriques. Ces Renault Trucks E-Tech D seront d'abord utilisés à Anvers, Gand et Bruxelles.

Pour les clients qui veulent un transport neutre en CO₂, BD Logistics utilise comme carburant le HVO, un biodiesel fabriqué notamment à partir de déchets d'abattoir. « Le HVO est deux fois plus cher que le diesel ordinaire », explique K. Gouvaerts. « Mais les distances sont plus petites et certains clients sont prêts à payer la différence. »

La branche Oversized Logistics traite les **marchandises surdimensionnées**. « Tout ce qui ne tient pas sur une palette, comme les piscines hors sol, les vélos, les cuisines ou les tables de salon », explique K. Gouvaerts. Nous opérons ici pour Colruyt, Bike Republic et Bolia, entre autres. Si nécessaire, nous amenons les marchandises jusqu'au 8^e étage avec un monte-charge. »

« Le kilomètre le plus vert est celui qui n'est pas effectué », explique K. Gouvaerts et c'est ce à quoi s'attelle **Circular Logistics**. « Si nous devons aller en ville avec un véhicule chargé, nous veillons aussi à en sortir à pleine charge. Par exemple, nous collectons les réfrigérateurs mis au rebut pour Recupel. C'est la société de travail adapté Manus qui fait le tri. Nous prenons aussi en charge les vieux panneaux solaires. Et dans les crèches, nous reprenons les couches sales après y avoir livré de nouvelles. »

« La dernière et la plus petite branche est **Fresh Logistics**. Pour Bloomon, nous livrons des bouquets à domicile au moment choisi par l'expéditeur, avec une précision jusqu'à 3/4 h. Le jour de la fête des mères, cela représente 15.000 bouquets en une journée. Pour Les Tartes de Françoise, nous livrons les gâteaux commandés en ligne. »

L'ambition de croissance de BD Logistics

Depuis l'an passé, BD Group, qui chapeaute BD Logistics et BD Media, est dirigée par Leen Dehantschutter, Raf Lambrix, Roel Simons et Kristof Gouvaerts, qui détiennent ensemble 70 % des actions. En 2022, la branche logistique a vu son chiffre d'affaires passer de 12 à 15 millions €. « Nous voulons atteindre 40 millions d'ici trois à quatre ans », explique K. Gouvaerts. Pour y parvenir, BD Logistics travaille dur pour développer ses propres activités et son portefeuille de clients, mais de nouvelles acquisitions sont également envisageables.

"Après les acquisitions réussies de CityDepot en janvier 2020 et de Dockx Select en mars de la même année, nous recherchons des entreprises qui souhaitent se développer avec nous dans notre spécialité, la logistique fine. Nous sommes donc tout à fait intéressés par l'acquisition d'entreprises qui peuvent contribuer à cette croissance", conclut Kristof Gouvaerts.





Export



Import



Freight

Technology



technology



Pour la première fois, Cainiao Logistics réunissait ses partenaires de transport européens pour leur proposer des solutions technologiques qui devraient permettre de faire face à la croissance des volumes.

WILLIAM XIONG (CAINIAO LOGISTICS)

Priorité aux partenaires locaux

L'arrivée de Cainiao Logistics à Liege Airport a déjà fait couler beaucoup d'encre. Mais à l'heure où la deuxième phase du projet va se concrétiser, le géant chinois mise aussi beaucoup sur sa propre technologie pour assurer sa croissance dans le monde entier.

Une interview de Claude Yvens

Il ne faut jamais perdre de vue que Cainiao Logistics est une société du groupe Alibaba, dont la branche e-commerce (AliExpress) est pour l'instant la plus visible. Ainsi, lorsque William Xiong (vice-président et Chief Strategy Officer) déclare que son principal objectif est d'améliorer l'expérience client, il se réfère au moins autant à l'expérience du client d'Alibaba / AliExpress qu'à celle du receveur d'un colis via Cainiao Logistics.

Logistics Management : Remarquez-vous un ralentissement du commerce électronique en Europe en ce moment ?

William Xiong : Après la pandémie, il y a eu un bref ralentissement quand les acheteurs ont à nouveau pu faire leurs courses en magasin, mais la hausse du commerce électronique est une tendance à long terme, portée par la facilité et le rapport coût-valeur, particulièrement pertinent en ces temps de forte inflation en Europe. D'autre part, l'e-commerce transfrontalier est devenu plus simple à organiser après la pandémie, il est plus rapide, moins cher et plus stable. Donc, s'il est vrai que nous avons connu une légère baisse sur les six à neuf derniers mois, la pénétration du commerce électronique en Europe va continuer à grandir.

COLLABORATION AVEC DES PARTENAIRES LOCAUX

LM : Les attentes du consommateur européen changent-elles ?

W. Xiong : Elles ne cessent d'augmenter. Les consommateurs veulent à la fois un bon service, des prix compétitifs et des livraisons respectueuses de l'environnement. Dans ces trois domaines, nous nous fixons des exigences élevées.

Vous devez savoir qu'en Chine, Cainiao effectue les livraisons du dernier kilomètre principalement en régie. En Europe, nous travaillons exclusivement avec des partenaires (comme bpost en Belgique, NDLR). Chaque année, nous nous fixons des objectifs plus élevés en matière de délais de livraison, de transparence et de durabilité. En Chine, nous avons par exemple mis en service 1000 vé-

Un robot et une app

Dans le cadre d'un événement organisé avec ses partenaires européens, Dennis Li (General Manager du réseau colis en Europe) a présenté les avantages de l'app de Cainiao conçue pour optimiser l'expérience client. Cette combinaison entre une app 'qui sait tout', des entrepôts hyper-connectés et des outils de livraison eux aussi hyper-connectés est selon Cainiao Logistics la meilleure manière de grandir sur le segment du last mile en Europe. Il restera à voir si les 'partenaires de transport' (et donc bpost en Belgique) réussiront à imposer ces technologies sur leur marché respectif, la confidentialité des données personnelles étant une problématique bien plus présente en Europe qu'en Chine. Dennis Li a également présenté Little Donkey, un robot de livraison autonome qui peut emmener 50 colis et se meut à 15 km/h avec 100 km d'autonomie.

los-cargos, mais nous avons aussi développé notre robot autonome dont 800 exemplaires sont déjà utilisés sur des campus universitaires à Singapour. Nous arrivons à faire livrer 800 colis par personne et par jour, à un coût qui ne dépasse pas 40 centimes d'euros par colis, en combinant les robots autonomes, des casiers intelligents et des drones pour les zones éloignées. C'est une performance qu'il est évidemment plus facile à obtenir dans des zones très densément peuplées.

La clé, c'est le volume. Plus les volumes sont élevés, plus nous pouvons densifier les livraisons, plus nous sommes efficaces. L'autre clé, c'est la technologie qui nous permet d'améliorer l'expérience client à un prix raisonnable.

LM : Comment allez-vous décarboner vos transports en Europe ?

W. Xiong : Nous fixons des objectifs à atteindre à nos partenaires. Pour la partie aérienne, nous utilisons de plus en plus le Boeing 777 qui est la référence en termes de consommation d'énergie et nous avons expérimenté pour la première fois de nouveaux types de carburant avec notre partenaire Air China Cargo en 2022. Nous ferons aussi beaucoup d'efforts de décarbonation avec notre réseau de transport routier en Europe et en ce qui concerne la livraison 'last mile', nous serons de plus en plus agressifs pour pousser les méthodes de livraison 'out of home', comme les casiers intelligents. Il est beaucoup plus efficace et plus écologique de livrer de nombreux colis dans des points de collecte intelligents qu'à domicile.

NOUVEAUX PROJETS EN BELGIQUE

LM : Les attentes du consommateur euroLM : Où en êtes-vous avec les nouveaux investissements dans votre e-hub à Liege Airport ?

W. Xiong : Nous avons déposé les demandes de permis et dès que toutes les autorisations auront été obtenues des autorités locales,



Little Donkey est un robot intelligent et autonome développé par Cainiao Logistics en Chine.

« En Chine, nous livrons jusqu'à 800 colis par jour et par personne pour 40 centimes par colis. »

nous pourrons lancer les travaux. Dans un premier temps, nous construirons deux entrepôts de 20.000 et 24.000 m², et une troisième phase permettra de construire un quatrième entrepôt de 24.000 m². Nous atteindrons donc les 100.000 m² construits, de quoi accueillir 15 avions et 550 camions par jour. Et notre engagement est de passer alors de 300 à 900 emplois.

LM : Est-ce que ces nouveaux entrepôts seront un copier-coller du premier e-hub ou allez-vous davantage automatiser les opérations ?

W. Xiong : Ce sera différent car les nouveaux entrepôts doivent nous permettre de suppor-

William Xiong
(vice-président et Chief Strategy Officer de Cainiao Logistics) :
« Nous visons un million de colis par jour acheminés vers l'Europe. »



ter de nouveaux types de business models plus innovants, non seulement en matière de gestion du fret aérien mais aussi de livraison 'last mile'. Donc, en ce qui concerne le tri, il y aura des différences et davantage d'automatisation.

CINQ TENDANCES EN LOGISTIQUE PHARMACEUTIQUE

Nouveaux défis logistiques pour un marché porteur en mutation

Un assortiment toujours plus important, mais aussi d'autres exigences de la part des utilisateurs finaux au niveau de la livraison : une double évolution qui génère des défis dans la logistique pharmaceutique. Depuis toujours, cela se fait dans un cadre réglementaire rigoureux mais celui-ci devient de plus en plus strict. Cinq tendances se dégagent.

Michaël Vandamme

1. LE SECTEUR PHARMACEUTIQUE EST UN MARCHÉ EN EXPANSION...

...et cela crée d'énormes défis à relever pour l'appareil logistique.

« Le pharma est un marché en croissance dans le monde entier, la Belgique ne fait pas exception », déclare Imke de Boer, Commercial Director Life Sciences & Healthcare Benelux de DHL : « Les gens vieillissent. De ce fait, il y a davantage de malades, mais il y a aussi un marché qui se développe en matière de prévention, pensez aux compléments alimentaires par exemple. En conséquence, de nouveaux acteurs font leur apparition et un glissement se produit vers les FMCG. L'accent

est également de plus en plus mis sur la biopharmacie, avec des produits qui doivent souvent répondre à d'autres exigences de transport comme des températures plus basses par exemple (voir la tendance n°2, ndlr). Il faut être capable de livrer plus rapidement, et davantage à domicile. Le secteur pharmaceutique examine d'abord ce que le client final veut. Et c'est sur cette base que les logisticiens doivent travailler. »

2. LA BONNE TEMPÉRATURE DE TRANSPORT DEVIENT DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE...

...ce qui signifie que ce paramètre est essentiel jusqu'à la destination finale.

Le secteur pharmaceutique examine d'abord ce que le client final veut. Et c'est sur cette base que les acteurs de la logistique doivent travailler.

« La nature du produit déterminera la température à laquelle il sera transporté », explique Peter Roelands, Managing Director d'Eurotranspharma Benelux. « S'il s'agit d'un produit qui doit être stocké à température ambiante, nous assurerons son transport à une température comprise entre 15° et 25°. Si, en revanche, il s'agit d'un vaccin stocké au réfrigérateur, alors l'expédition aura lieu à 5° ou 6°, au plus 7°. Un ensemble routier peut comporter des compartiments séparés avec des températures différentes, une superstructure également appelée dual-tank. Il est essentiel que la même température soit maintenue tout au long de la chaîne. Lors du chargement, le compartiment doit déjà être à la bonne tem-

pérature. Le transfert entrepôt-poids lourd doit également se faire à la même température. »

« Nous avons constaté une tendance à l'utilisation de températures toujours plus basses ces dernières années, bien en-dessous du point de congélation », explique Imke de Boer. « Cela va de - 20°, comme dans un congélateur, à - 80°. Avec le refroidissement cryogénique, il est même possible d'atteindre - 140°. »

3. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EST DE PLUS EN PLUS STRICT...

...et c'est une conséquence directe de la complexité des produits

« Le cadre juridique est essentiellement établi au niveau européen, après quoi il doit être transposé dans la législation nationale ou régionale », explique Peter Roelands. « Ce type de directive offre souvent une marge d'interprétation, ce qui entraîne parfois de grandes différences entre les pays. Jusqu'il y a deux ans, les biens que nous transportons entre 15° et 25° en France n'étaient pas soumis à de telles règles et ne nécessitaient donc pas de contrôle de température. Cela a maintenant été adapté. Parfois, les clients nous imposent aussi des exigences qui équivalent de facto à une transposition stricte des directives. »

« Nous constatons que ces règles changent régulièrement », conclut Ann Verweken, VP - Head of Business Development Benelux & Nordics de DHL. « Et dans ce domaine, changer signifie presque toujours durcir. En soi, ce n'est pas surprenant : les règles suivent les produits, et ceux-ci deviennent de plus en plus complexes. Depuis la Covid, il est clair que tout le monde veut recevoir un produit de qualité. Suivre les règles permet d'exclure les risques au maximum. »

4. CHAQUE ACTEUR DE LA LOGISTIQUE PHARMACEUTIQUE DOIT RÉPONDRE À DES NORMES DE QUALITÉ RIGOUREUSES...

...et cela génère des obligations dans de nombreux domaines, notamment au niveau du personnel.

« Nous sommes strictement contrôlés par les autorités », explique Imke de Boer. « De nom-



Parmi les tendances claires : les plages de température utilisées deviennent sensiblement plus froides.

breux certificats sont donc exigés pour pouvoir faire ce que nous faisons. Le stockage ? Un certificat distinct est nécessaire. L'import ? Idem. Et je pourrais continuer comme ça pendant un moment... Bien sûr, il y a aussi les certificats ISO bien connus. Ils ne nous sont pas imposés par le gouvernement, mais par certains clients. En résumé, nous devons nous conformer à la certification Good Distribution Practices (GDP) et, dans certains cas, à la Good Manufacturing Practice (GMP). Cela se fait en toute transparence, c'est publié et les clients peuvent savoir exactement quels certificats nous possédons. »

« Nous constatons que les règles auxquelles nous sommes soumis changent régulièrement et changer signifie toujours durcir. »

« Nous sommes chaque année audités 30 à 40 fois, parfois par des clients », intervient Peter Roelands. « Une bonne utilisation de la documentation est primordiale. Pour faire court : ce qui n'est pas documenté n'a pas eu lieu. Ce sont nos collaborateurs qui doivent s'en charger, ce qui nécessite une formation régulière. Surtout des chauffeurs qui doivent s'assurer que tout est fait correctement en termes de documentation. Un test suit la formation, et ceux qui n'ont pas obtenu une cote

suffisante doivent suivre à nouveau la formation. La barre est placée haut, ce qui n'est pas une sinécure compte tenu de la pénurie sur le marché du travail. »

5. TOUTE NOUVEAUTÉ TECHNIQUE DOIT PASSER DES TESTS RIGOUREUX...

...ce qui signifie que l'innovation est un processus lent et, surtout, prudent.

« Tout ce que nous faisons doit répondre à des exigences et des normes de sécurité strictes, c'est propre à notre secteur », explique Peter Roelands. « Cela signifie que tout ce que nous envisageons de modifier - qu'il s'agisse de véhicules ou d'adaptations dans un entrepôt - doit être validé. Une évaluation rigoureuse devra toujours être effectuée. Et c'est un processus qui peut facilement prendre deux à trois mois. Il n'est donc pas surprenant que nous abordions les changements avec la prudence nécessaire. Placer des panneaux solaires sur un entrepôt ? Nous allons tout d'abord procéder à une analyse approfondie des risques. Un nouveau véhicule ? Le refroidissement continuera-t-il à fonctionner parfaitement ? Il faut d'abord répondre à ces questions et à d'autres avant de franchir le pas. »

ENCORE TROP D'ACCIDENTS

La logistique affiche de mauvais résultats en matière de sécurité

Les accidents impliquant un chariot élévateur surviennent le plus souvent lorsque l'opérateur n'a pas vu la victime ou ne l'a pas vue à temps.



Le secteur de la logistique affiche de mauvais résultats en matière de sécurité au travail. Contrairement à d'autres secteurs, le nombre d'accidents diminue très lentement. La plupart des accidents touchent les collaborateurs récemment engagés et les intérimaires. Les nouvelles technologies peuvent inverser la tendance.

Philippe Van Dooren

« La logistique affiche de mauvais résultats en termes de sécurité sur le lieu de travail. Cela entraîne non seulement des souffrances humaines, mais impacte également l'image du secteur. Alors que dans la construction - qui connaît aussi de nombreux accidents du travail - leur nombre diminue chaque année depuis sept ans, les accidents restent, dans la logistique, à un niveau élevé », explique Gunther Storme, chef de projet pour VIL. Il

a dirigé le projet Safe Warehouse, qui s'est achevé à la fin de l'an passé.

En raison du besoin de rapidité dans le secteur logistique et des nombreuses actions physiques combinées à la manipulation d'équipements, créer un environnement de travail sûr constitue un véritable défi. Les chiffres de la FEDRIS, l'agence fédérale des risques professionnels, montrent qu'aucune tendance à la baisse n'est observée au sein du secteur

'Entreposage et services auxiliaires des transports' (NACE 52). En 2020 (la dernière année pour laquelle des statistiques existent), le nombre d'accidents a diminué, mais cela est plus que probablement dû aux confinements et aux mesures de sécurité accrues liées à la pandémie de coronavirus.

Au total, entre 2016 et 2019, quelque 4.700 accidents ont eu lieu par an dans le secteur (y compris sans conséquence). Environ 2.650 d'entre eux ont entraîné une incapacité temporaire de travail, 500 une invalidité permanente et 3 à 4 par an ont été mortels.

Ce qui frappe dans les chiffres de la FEDRIS, c'est le taux de fréquence des accidents. Il diminue légèrement (car le nombre total de salariés augmente), mais cette baisse est beau-

ACCIDENTS SECTEUR "ENTREPOSAGE ET SERVICES AUXILIAIRES DES TRANSPORTS" (2016-2020)

Nombre d'accidents par an	Accidents avec incapacité temporaire	Accidents avec incapacité permanente	Accidents mortels	Nombre total (y compris sans conséquence)	Nombre d'employeurs	Nombre de salariés (ETP)
2016	2607	513	3	4565	1750	47 461
2017	2678	467	4	4560	1757	53 059
2018	2757	518	4	4846	1758	51 311
2019	2580	518	2	4739	1744	58 493
2020	1976	387	2	3589	1739	58 931

Source FEDRIS (mai 2022)

coups plus lents que dans d'autres secteurs 'dangereux' comme la construction.

A noter aussi que plus de 70 % des accidents graves touchent des salariés qui ont moins de cinq ans d'ancienneté. La moitié de ces accidents surviennent même au cours de la première année de travail.

Les risques les plus courants dans les entrepôts sont l'écrasement, le trébuchement, la chute de charges et les accidents impliquant des équipements de transport internes. Dans les accidents avec issue fatale ou incapacité permanente, les six principales causes sont les explosions, les glissades ou trébuchements, les chutes (de haut), les mouvements incontrôlés ou inadéquats, le levage ou le portage et la perte de contrôle d'un véhicule.

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CHARIOTS ÉLEVATEURS

En Belgique, dans le classement des sinistres du secteur logistique, les accidents graves impliquant des chariots élévateurs occupent la 6^e position, représentant environ 6 % du total. Cela ne signifie pas que ces accidents peuvent être minimisés, comme nous le montrent les chiffres américains.

Aux États-Unis, 11 % des chariots élévateurs sont impliqués dans un accident chaque année. Cela signifie que, statistiquement, chaque entreprise possédant plus de 10 engins connaîtra au moins un accident de ce type par an. Les chariots élévateurs sont également utilisés dans d'autres secteurs que la logistique. Les accidents mortels (aux États-Unis) les plus fréquents ont lieu dans l'industrie (42,5 %), la construction (23,8 %) et le transport/stockage (23,5 %). Il existe un lien clair avec le nombre de chariots élévateurs utilisés : là où il y en a

beaucoup en circulation, le risque d'accidents est significativement plus élevé.

L'inspection du travail a également observé ce phénomène aux Pays-Bas. Là, 9 % des accidents analysés impliquaient un véhicule ou une machine en mouvement. Ceux-ci sont les plus courants dans les secteurs de l'industrie, du transport/logistique et du commerce. Ils sont le plus souvent causés par le fait que l'opérateur n'a pas vu la victime ou ne l'a pas vue à temps, ou que la victime se trouvait dans la zone de danger et n'a pas vu ou entendu le véhicule.

L'ÂGE ET L'EXPÉRIENCE JOUENT UN RÔLE

Comme indiqué précédemment, la plupart des accidents concernent, dans le secteur logistique, des salariés récemment engagés. Il n'est donc pas surprenant que les intérimaires soient surreprésentés dans les statistiques. Par exemple, l'inspection du travail néerlandaise a observé en 2021 que 26 % des victimes du secteur logistique appartenaient à ce groupe, contre une moyenne de 17 % tous secteurs confondus. Selon l'Inspection du travail, c'est probablement dû au fait que les intérimaires du secteur logistique effectuent davantage de travaux dangereux et qu'ils manquent plus souvent de connaissances et de compétences.

L'APPORT DE LA TECHNOLOGIE

Il y a donc encore du pain sur la planche pour réduire le nombre d'accidents dans la logistique. La formation et la prévention joueront un rôle majeur à cet égard, mais les nouvelles technologies telles que les dispositifs portables et la détection de personnes peuvent également apporter une aide considérable.

C'est pourquoi la VIL a lancé le projet Safe Warehouse, dont les résultats ont été présentés à la fin de l'an passé. « Une étude de marché a d'abord été réalisée sur les technologies susceptibles d'augmenter la sécurité dans l'entrepôt. Avec les entreprises participantes, nous avons examiné les solutions existantes et les raisons pour lesquelles certaines d'entre elles sont sous-utilisées, ainsi que leurs avantages et inconvénients », explique G. Storme. Ces solutions technologiques ont été réparties en 9 catégories : automatisation, sensibilisation, prévention des collisions, gestion des flux, aide à la manutention, signalisation dynamique, dispositifs portables, détection de personnes et réduction de la vitesse.

UNE TECHNOLOGIE VITE AMORTIE

Le coût de ces solutions varie fortement, mais ne devrait pas être un frein à l'investissement, déclare G. Storme. « Lors de la présentation des résultats du projet, un expert d'AG Insurance a souligné que le coût moyen d'un accident est beaucoup plus élevé qu'on ne l'imagine. En effet, les coûts directs sont couverts par l'assureur, mais pas les coûts indirects. Et ceux-ci - arrêt des opérations, contrôle par l'inspection du travail, administration, remplacement et formation d'un nouvel opérateur, etc. - sont 3 à 7 fois plus élevés que les coûts directs. »

VIL a regroupé les conclusions du projet Safe Warehouse dans une application qui compare les avantages et les inconvénients de ces technologies et aide les entreprises à choisir les bonnes solutions. Pour utiliser l'application, il vous suffit de vous inscrire sur [safe.warehouse.vil.be](https://www.vil.be).

Safety first : prévention !

Outre les solutions technologiques citées dans le projet « Safe Warehouse » de VIL, d'autres innovations en matière de produits peuvent augmenter la sécurité dans les entrepôts de manière préventive, par exemple dans le domaine de la purification de l'air, de la protection contre les incendies et de la protection auditive.

Michaël Vandamme

Le FS70 de Qlean Air

Le lien entre la qualité de l'air et la santé est désormais bien connu. En particulier sur le lieu de travail, où il existe un lien direct avec les personnes, les produits et les processus. Mais aussi dans des espaces plus grands, tels que les environnements logistiques. Ce FS70 est adapté aux bâtiments de cette taille. Trop souvent, la ventilation conventionnelle est insuffisante pour éliminer les particules nocives provenant du trafic extérieur, la poussière, les virus, les bactéries et les champignons. Le FS70 apporte un complément. Le système est équipé d'une filtration mécanique étagée. Le flux d'air est aussi constamment contrôlé.

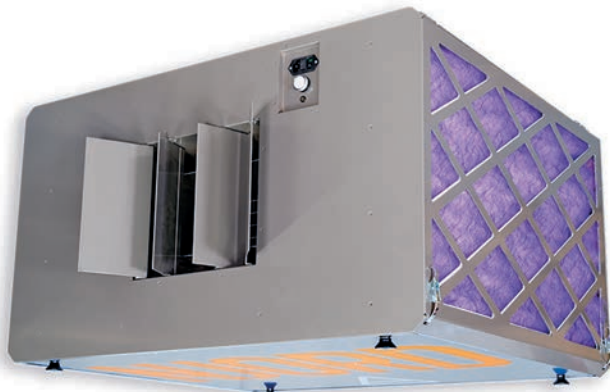


Le S4FE de Mobile Locker

Certains risques sont associés à l'utilisation de batteries lithium-ion. Dans certaines conditions, ces batteries peuvent s'enflammer spontanément et, en outre, elles sont très difficiles à éteindre. Le S4FE est un système de casier breveté pour stocker les batteries en toute sécurité et les charger. Une détection instantanée a lieu via plusieurs détecteurs de fumée dans chaque armoire avec, de plus, une connexion en temps réel au panneau d'alarme incendie du bâtiment. Si quelque chose ne va pas, un extincteur aérosol unique intervient à l'intérieur du casier. En outre, le système garantit une maîtrise de cet incendie pendant au moins 30 minutes, ce qui laisse du temps pour prendre les mesures appropriées.



Gamme NJORD-XP de Norman Technics



Ce NJORD-XP a été spécialement conçu pour purifier l'air dans les grands espaces et peut être monté sur pied ou fixé au toit. Le système a été conçu de manière à ce qu'il soit conforme à la réglementation des sprinklers et qu'ils puissent également y être intégrés. Un ventilateur centrifuge aspire l'air pollué par 2 ou 4 côtés, selon le modèle. L'air passe ensuite à travers plusieurs filtres, après quoi il est renvoyé dans la pièce par le haut de l'appareil. En option, un filtre HEPA peut aussi capturer les particules de poussière fines. En plus de l'équipement standard, la lumière UV-C peut également être utilisée comme une option qui rend les bactéries, les virus et autres agents pathogènes inoffensifs.

Conteneurs ignifuges de Protecta Solutions (Bumax)

Ces conteneurs de stockage résistants au feu de Bumax ont été entièrement testés, évalués et approuvés par Peutz, un laboratoire indépendant spécialisé dans la protection contre l'incendie. Le coffre-fort est résistant au feu de l'intérieur vers l'extérieur, mais aussi de l'extérieur vers l'intérieur. Ce conteneur est équipé d'une porte résistante au feu à fermeture automatique, qui garantit une protection efficace en cas de calamité. Cette porte peut être placée sur le côté court ou long. Le conteneur de stockage est équipé d'un dispositif de double détection. La détection thermique d'incendie émet une notification rapide en cas de surchauffe. En outre, il révèle également si des substances toxiques telles que le fluorure d'hydrogène et l'hydroxyde de lithium sont libérées. Le dispositif de double détection est connecté à un système d'alarme incendie et signale l'incendie à un stade précoce. Étant donné que le système d'alarme incendie est équipé d'une alimentation électrique de secours, il continuera de fonctionner même en cas de panne de courant.



Armoires EX d'AWP

Les armoires EX servent à l'entreposage sécurisé de combustibles et de produits chimiques inflammables. Elles ont été testées indépendamment pour le risque d'incendie et certifiées par FM Approvals. Elles sont également conformes aux prescriptions OSHA et NFPA. Ces armoires sont équipées d'une double paroi de 1 mm d'épaisseur, composée d'acier soudé avec une couche d'air isolante de 38 mm. Les étagères en acier galvanisé SpillSlope® réglables et brevetées dirigent les substances renversées vers l'arrière et au fond d'un bac collecteur étanche de 51 mm. Elles sont dotées d'un système de verrouillage à 3 points en acier inoxydable. Et enfin : les armoires EX présentent une double ouverture de ventilation avec pare-flammes, pieds réglables et connecteur de mise à la terre.



MEP 2G de Variphone International

MEP 2G se caractérise par sa recherche du sur mesure. La réalisation du Modular Ear Plug Second Generation se fait désormais en fonction des formes de l'oreille de l'utilisateur concerné. Il existe différentes applications selon l'utilisation réelle : pendant des concerts, une séance de tir ou dans un environnement logistique. Pour cela, ils sont équipés de filtres industriels, ce qui permet d'obtenir principalement une atténuation dans les aigus. Ces filtres sont intégrés dans un module, ce qui les rend facilement interchangeables, améliorant ainsi le confort de l'utilisateur. Trois valeurs d'atténuation différentes sont au programme : 19, 24 ou 26 dB.



VARIOGATE® de Haagh Protection



Cette série est une construction compacte - elle prend un minimum de place - qui sécurise et/ou protège les marchandises. Le matériau du tube/gaine est peint par poudrage de couleur RAL 1028, mais d'autres couleurs sont disponibles sur demande. Les constructions sont homologuées TÜV et conformes aux réglementations en matière de santé et de sécurité au travail. En plus de la gamme, divers accessoires sont disponibles tels que le marquage, un filet de sécurité ou une grille supplémentaire qui protège l'ouverture.

GREEN MOBILITY HUB CHEZ VPD

De 'warehouse' à 'powerhouse'

Le siège social de VPD, loué à WDP, a été rebaptisé Green Mobility Hub. Les toits du bâtiment accueillent plus de 3.000 panneaux solaires. L'installation comprend un système de stockage par batterie et 20 bornes de recharge également utilisables par des tiers.

Leon Goyvaerts

Le Transporteur de l'Année 2022 joue résolument la carte de l'électrification. Le fondateur Dirk Van Peteghem nous dévoile le site rénové de VPD et les changements intervenus à Asse. Juste devant l'entrée se trouve le socle sur lequel trônera une grande batterie de stockage. « Il y a de quoi être fier », sourit D. Van Peteghem, mais le choix de cet emplacement bien visible a aussi été motivé par des considérations liées à la sécurité. « La batterie ne doit pas se trouver à l'intérieur du bâtiment. Elle doit en être éloignée de plusieurs mètres et être facilement accessible aux pompiers. »

CHARGER ET DÉCHARGER

Six bornes de recharge sont alignées en bordure du parking. « Il s'agit de chargeurs de 60 kW qui rechargent les poids lourds pendant la nuit », explique D. Van Peteghem. La batterie d'un camion a une capacité d'environ 350 kWh. Cela signifie que ces véhicules seront presque entièrement rechargés au bout de 4 à 5 heures. Sur les quais, la câblerie est prête à accueillir bientôt les chargeurs rapides. D. Van Peteghem : « Supposons qu'un chauffeur externe arrive ici et qu'il roule à l'électricité. Si le déchargement des marchandises dure une demi-heure ou une heure, il peut pendant ce temps se brancher sur le chargeur rapide. En une heure, il aura alors rechargé 120 kW, ce qui correspond à une autonomie d'environ 120 km. »

Les travaux d'infrastructure sur le site de VPD ont été possibles grâce à une étroite collaboration avec le propriétaire WDP et le fournis-

seur de solutions énergétiques John Cockerill qui a pu répondre aux attentes de VPD : la recharge électrique et la production de sa propre énergie renouvelable sur place. En décembre 2021, D. Van Peteghem a assisté à une présentation de John Cockerill lors d'un événement de Logistics in Wallonia et s'y est entretenu avec Dieter Hasevoets, Senior VP Integrated Renewable Solutions. L'équipe de D. Hasevoets gère désormais la réception chez VPD. « Les travaux sont déjà bien avancés », explique D. Hasevoets. « Les panneaux solaires sont là, les premiers chargeurs sont opérationnels et la batterie sera bientôt installée. »

ENERGY AS A SERVICE

Au début de 2022, Elke Van Den Broucke a rejoint le promoteur immobilier WDP pour y diriger les activités liées à l'énergie et au développement durable. Elle a été associée au projet d'Asse après l'entame des discussions entre VPD et John Cockerill. Quel a été son plus grand défi dans le cadre de ce projet de coopération innovant ? « Maîtriser l'aspect financier », explique E. Van Den Broucke. « Qui reçoit quel profit, qui prend quels risques et qui fait quel investissement ? C'est une matière nouvelle. Je suis ingénieur de formation, mais pendant des mois, je n'ai fait que lire des contrats et étudier des textes juridiques. On se rend compte alors que l'innovation se cache moins dans le projet technologique que dans le modèle économique. »

Ce modèle a été baptisé Green Mobility Hub. VPD en est satisfait. « Energy as a Service, c'est

ainsi que nous le considérons », explique D. Van Peteghem. « En fait, nous chargeons ici à un coût moindre que sur la voie publique, mais nous payons l'électricité directement à WDP qui a investi dans l'infrastructure. » Les panneaux solaires et la batterie permettent à WDP de produire de l'électricité à un coût un peu moins élevé, ce qui lui permet de disposer d'un autre modèle de profit. Les investissements de WDP dans des installations énergétiques ne vont-ils pas pousser les loyers à la hausse ? E. Van Den Broucke : « C'est un autre modèle économique. Certains procèdent de cette manière, mais nous essayons de ne pas le faire. Si le client ne consomme pas d'électricité, il ne paie rien à WDP. Nous tablons sur



Le câblage est prêt à l'entrée pour la batterie.

une certaine consommation et nous partons du principe que le client aura toujours besoin d'électricité. Le toit est totalement recouvert, mais chez nous, le client ne paie que ce qu'il consomme. »

QUI SUIT ?

Ce projet pionnier suscite l'intérêt d'autres transporteurs. Six clients de WDP envisagent de faire de leur entrepôt un Green Mobility Hub. « Il y a encore des réticences, mais on sent que les choses évoluent », note E. Van Den Broucke. « Cela s'explique par la disponibilité des poids lourds. Le délai de livraison des camions électriques - comme celui des voitures particulières - était extrêmement long et incertain. En termes de réseau public de recharge, la Belgique est encore un peu à la traîne, surtout pour les poids lourds. Pourtant,

nous aidons nos clients à franchir ce cap. Certaines activités spécifiques montrent la voie, par exemple la livraison du dernier kilomètre. »

Quels sont les conseils de D. Van Peteghem aux transporteurs qui souhaitent effectuer leur transition énergétique ? « N'engagez pas le processus trop tard et réfléchissez à la capacité énergétique nécessaire sur le site. Il y a de fortes chances que vous deviez renforcer la connexion au réseau. D. Hasevoets confirme : « Un renforcement du réseau prend facilement 1 à 2 ans et le réseau commence aussi à être de plus en plus saturé. Il faut une connexion au réseau suffisamment puissante pour répondre à la demande croissante des camions électriques, mais avec une batterie, nous pouvons atténuer les pics énergétiques et générer des revenus supplémentaires grâce au soutien du réseau ». Ainsi, la grande batterie, comme celle qui se trouve à l'entrée des bureaux de VPD, agit comme un stabilisateur pour le réseau et augmente la propre consommation d'énergie solaire autoproduite, ce qui réduit bien sûr la facture d'énergie. « Notre système de gestion

énergétique exploitera l'installation de manière automatique et optimale », garantit D. Hasevoets. « Nous prenons également à cœur la surveillance et l'entretien de l'installation afin d'offrir au client une tranquillité d'esprit et un bon rendement financier à long terme. »

Spécifications du site

- Panneaux solaires de 1501 kWp
- station météorologique
- 800 kW / 1376 kWh batterie DC (Li-ion)
- système de gestion énergétique de John Cockerill
- 6 x chargeurs rapides CC 60 kW
- 4 x chargeurs rapides CC 150 kW (simple/double) pour usage interne
- 2 x chargeurs rapides CC 150 kW (simple/double) pour usage externe
- 17 x chargeurs muraux CA 22 kW

N'engagez pas le processus trop tard et réfléchissez à la capacité énergétique nécessaire sur le site.

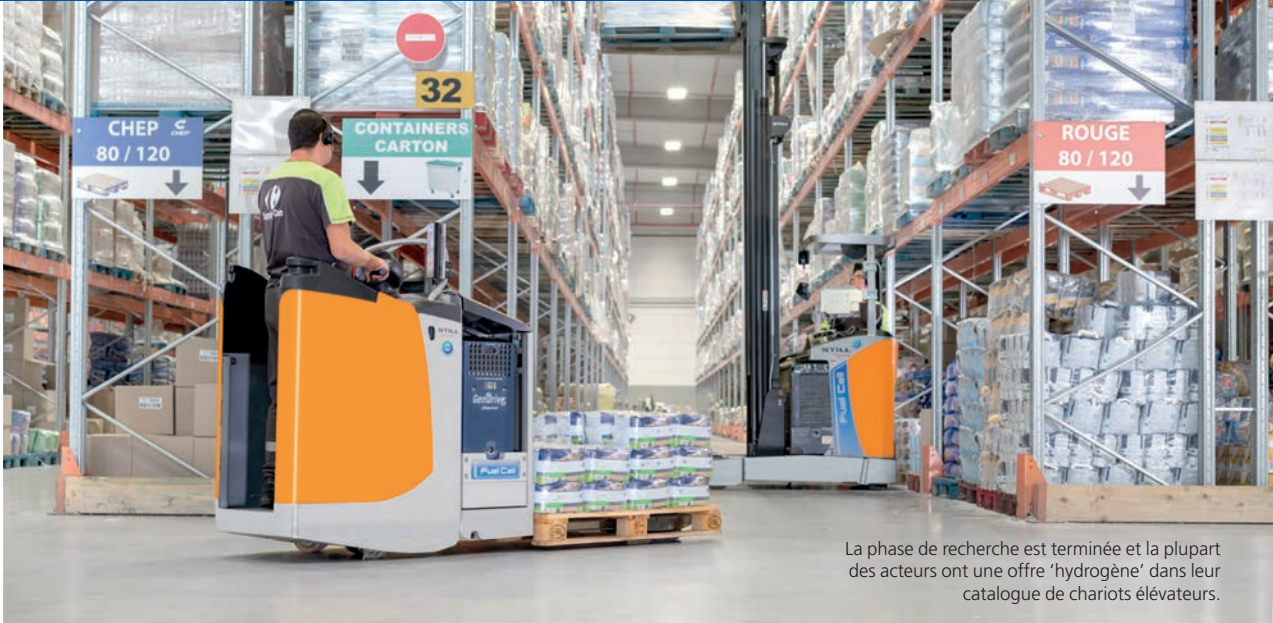


Dirk Van Peteghem, fondateur de VPD : « Nous chargeons moins cher ici que sur la route. »



Elke Van Den Broucke, Head of Sustainability & Energy chez WDP : « Le toit est totalement recouvert, mais chez nous, le client ne paie que ce qu'il consomme. »

L'HYDROGÈNE DANS LES CHARIOTS ÉLEVATEURS



La phase de recherche est terminée et la plupart des acteurs ont une offre 'hydrogène' dans leur catalogue de chariots élévateurs.

Une option d'investissement délicate

Pour savoir s'il est judicieux de choisir un chariot élévateur à hydrogène, il convient de répondre à un certain nombre de questions. Le véhicule sera-t-il utilisé de manière intensive ? Quelle est la taille de la flotte ? Y a-t-il un moyen d'exploiter l'hydrogène à d'autres fins ? La question de l'hydrogène ne pourra être tranchée qu'une fois ces interrogations levées. Relevé des principaux avantages et inconvénients.

Michaël Vandamme

Les chariots élévateurs à hydrogène ont beau être un produit de niche, il existe d'ores et déjà une vraie offre. La phase expérimentale est terminée et de tels modèles ont conquis leur place dans le catalogue de la plupart des marques. Mais les approches peuvent varier. « L'hydrogène restera un marché de niche dans l'intralogistique », a expliqué Michael von Forstner, responsable du programme Energie et Systèmes d'assistance de Jungheinrich, en mars de cette année sur le site spécialisé néerlandais logjistiek.nl. « En Europe, aucune flotte de véhicules à piles à combustible ne roule sans subventions. L'infrastructure est coûteuse et l'hydrogène est encore plus

cher que d'autres alternatives propres. En outre, l'efficacité énergétique est considérablement plus faible puisqu'environ la moitié de l'énergie produite est perdue sous forme de chaleur. »

« Depuis début avril, nous produisons notre propre pile à combustible de 24 volts sur notre site de Hambourg », explique Thierry Morreel, Account manager et Energy Specialist pour STILL. « Un exemplaire de 48 volts est prévu pour l'an prochain. Et pour la cellule de 80 volts, nous avons privilégié une joint-venture avec une autre société. »

Toyota Material Handling travaille en collaboration avec Plug Power. « Nous faisons

une distinction entre le marché japonais et le reste du monde, en ce compris les marchés américain et européen », explique Jimmy Henrard, Sales Engineer chez Toyota Material Handling Belgium. « Au Japon, tout se passe en interne ; ici en Europe, il y a cette coopération avec Plug Power, le leader mondial du marché. »

DE SÉRIEUX ATOUTS

La démarcation entre les différents segments de chariots élévateurs n'est pas trop rigide et ceci constitue un atout. Le type et l'âge sont importants, mais dans de nombreux cas, la conversion d'un chariot élévateur au plomb-acide classique ou au lithium-ion est possible moyennant quelques petits ajustements. Souvent, l'option existe aussi pour les modèles dotés d'un moteur à combustion. C'est donc un plus. En termes de puissance et de capacité, il n'y a pas de différence notable, ce qui est un autre atout.

« Le gros avantage est sans aucun doute le ravitaillement », explique Thierry Morreel. « Faire le plein ne prend vraiment que quelques minutes, comme pour le diesel ou le LPG. C'est beaucoup plus rapide que de charger une batterie. » Mais ce qui apporte une réelle valeur ajoutée à l'un, sera moins pertinent pour l'autre.

PRODUCTION VERTE

Mais il y en a un 'mais', voire plusieurs. Si l'utilisation de chariots élévateurs à hydrogène est très écologique puisqu'ils n'émettent pas de CO₂, il n'en va pas de même pour la production et le transport de l'hydrogène. Par rapport à l'impact environnemental, il faut distinguer différents types d'hydrogène, en fonction de la manière dont sa production a lieu. « On distingue généralement l'hydrogène vert, bleu et gris », explique Thierry Morreel. « Si sa production repose sur des énergies renouvelables, on est dans la catégorie verte. La production d'hydrogène gris repose sur l'utilisation de combustibles fossiles. Le bleu est une catégorie intermédiaire : c'est un hydrogène gris produit en combinaison avec le captage et le stockage du CO₂. » Un exemple 'vert' : les panneaux solaires qui fournissent l'électricité pour l'électrolyse. Et un 'gris' : la production via une centrale à gaz, avec toutes les émissions qui en résultent.

En pratique, le prix semble être la principale pierre d'achoppement dans le choix de l'hydrogène.

CRITÈRES DE RENTABILITÉ

Dans la pratique, la principale pierre d'achoppement semble être le coût total de l'investissement. Quelle que soit la formule choisie, le prix fait peur à de nombreux logisticiens. On peut choisir de produire de l'hydrogène soi-même, ou de coopérer avec un partenaire ex-



terne, mais cela s'accompagne toujours d'un investissement considérable. « Choisir l'hydrogène peut, bien sûr, être un choix de principe, même si la charge financière pèse plus lourd que les avantages », souligne Thierry Morreel. « Mais dans la plupart des cas, un calcul précis s'impose. Deux critères importants doivent être examinés : la taille de la flotte et son utilisation. Chaque cas est différent, bien sûr, mais généralement le seuil est fixé à plusieurs dizaines de véhicules à usage intensif, pour environ 1.500 heures de fonctionnement par an. » « Un conseil important : lorsque vous étudiez un projet lié à l'hydrogène pour la logistique interne, il vaut mieux dépasser le seul cadre de cette logistique interne », ajoute Jimmy Henrard. « Pendant les week-ends et à d'autres moments qui nécessitent peu d'électricité - voire pas du tout - issue des panneaux solaires, ces derniers peuvent être utilisés pour la production d'hydrogène exploitable à une date ultérieure, y compris à d'autres fins : la flotte, la climatisation du bâtiment ou même certains processus propres tels que le chauffage des matériaux. Plus le projet lié à l'hydrogène est large, plus le retour sur investissement favorable est rapide. »

Le 'plein' se fait en quelques minutes à peine.

Une réaction chimique à la base

Le cœur de la propulsion à l'hydrogène est une réaction chimique obtenue entre l'oxygène et l'hydrogène. Cette énergie alimente ensuite une batterie lithium-ion compacte fournissant au chariot élévateur l'énergie nécessaire pour la propulsion et le levage. Les seuls sous-produits créés sont la chaleur, la vapeur d'eau et l'eau pure. Aucun CO₂ n'est émis pendant l'utilisation, contrairement au diesel ou au LPG. Cette donnée contribue à l'image verte de l'hydrogène. Mais la question de savoir si un label vert peut vraiment être attribué dépend de la façon dont cet hydrogène est produit. Seule la production avec des énergies renouvelables mérite un véritable label écologique.

NEWS

Willy Naessens Group fête ses 60 ans

Créé en 1962, le groupe compte aujourd'hui plus de 40 entreprises dans les secteurs de la construction et alimentaire, pour un effectif de 2.200 personnes et un chiffre d'affaires global de 900 millions d'euros. Le groupe applique l'intégration verticale qui, selon ses dirigeants, explique sa forte croissance. Le groupe attribue aussi sa prospérité à sa diversification dans l'industrie alimentaire. Willy Naessens Group mise sur la durabilité et est certifié neutre en CO₂ pour toutes les activités de la division Build. Plusieurs événements sont prévus pour l'année anniversaire.



Gosselin crée une joint-venture avec Transmoove

Gosselin Group a repris 50 % des actions des sociétés Transmoove et Nearly New Office Facilities à leur actionnaire Vebego et par la même occasion les deux entrepôts que ces entreprises exploitent à Vilvorde. L'équipe de direction de Transmoove et NNOF, avec Christophe Pierre à sa tête, reprend quant à elle les parts restantes. La transaction enrichit le portefeuille de Gosselin de 20.000 m² d'entrepôts situés à Cargovil.



FOR SALE NAZARETH De Prijckels

Warehouse: 3.675 sq m + Offices: 5.655 sq m + 200 P



02 548 0 548
info@knightfrank.be

MG Real Estate construit un nouvel entrepôt pour Kellogg's à Malines

L'ancien site Axalta à Malines accueillera bientôt le 'MG Park Malinas' du promoteur MG Real Estate. Il sera loué à Kellogg's. Ce dernier simplifie ainsi son réseau logistique dans le Benelux et le nord de la France. L'entrepôt sera totalement neutre en CO₂ grâce à des panneaux solaires sur les toits et des pompes à chaleur dans le bâtiment. La première partie du bâtiment sera réceptionnée cet été. La totalité des 65.000 m² sera achevée au deuxième trimestre 2024.



Les activités de transbordement en baisse pour Port of Antwerp et North Sea Port

Le trafic total de fret du port of Antwerp-Bruges a atteint 68,7 millions de tonnes au premier trimestre de cette année, soit une baisse de 4,5 % par rapport à la même période de l'an dernier. Les responsables du port attribue cette baisse à un contexte géopolitique et macroéconomique complexe. Même tendance pour North Sea Port où le transbordement de fret maritime a chuté de 4 % au premier trimestre de 2023.

En bref

Selon **Transport Intelligence**, la logistique mondiale liée à l'e-commerce augmentera de 7,9 % en 2023. Après un ralentissement en 2022, les analystes affirment que le secteur peut compter sur une croissance soutenue.

Xavier Van Reeth est le nouveau country director Belgique de **Montea**. Au cours des 10 dernières années, X. Van Reeth a été Head of Industrial & Logistics pour CBRE qui continuera d'être un partenaire immobilier de premier plan à l'avenir.

CEVA Logistics a modernisé son entrepôt de Grobbendonk. Désormais, des robots mobiles autonomes de **Geek+** seront utilisés pour traiter un volume de commandes beaucoup plus important dans un environnement de travail plus confortable.



Le prestataire de services logistiques **Bleckmann** travaille actuellement sur trois projets d'extension en Belgique. Une nouvelle capacité de stockage de 60.000 m² est en cours de construction à Grobbendonk, Kruisem et Herentals.



Tailormade Logistics nous a aussi fait confiance!

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

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

www.batimentsindustriels.be

Lineas et DFDS relient North Sea Port à Lyon

Les entreprises unissent leurs forces pour transporter des conteneurs et des semi-remorques de Gand à Lyon (et vice-versa) par le rail. Et ceci à une fréquence de 5 trajets par semaine. DFDS navigue déjà six fois par semaine entre ses terminaux multimodaux du port de Göteborg et Gand. Cette nouvelle liaison ferroviaire donne naissance à une connexion multimodale entre la Suède, la Belgique et la France, et permettra de retirer 8.000 conteneurs et semi-remorques de la route.



Collecte de conteneurs par empreintes digitales au MPET

Depuis le 1^{er} juin, au MSC PSA European Terminal (MPET), il ne sera plus possible de prendre un conteneur à l'aide d'un code PIN. MSC est la première société de transport maritime au monde à permettre la collecte de conteneurs basée sur l'ID (avec identification et empreintes digitales). Go4Logistics automatise la libération des conteneurs par cette nouvelle méthode dans son système de gestion des transports.

Handling - En bref

Jungheinrich élargit sa gamme d'engins électriques de base avec la série EFG BB/BC, en versions à trois et quatre roues d'une capacité de charge allant jusqu'à 2 tonnes. Ils sont ergonomiques, efficaces, sûrs et nécessitent peu d'entretien.

Clark enrichit son programme de chariots élévateurs électriques avec des modèles équipés d'une batterie lithium-ion de 80 volts. Il utilise la technologie lithium fer-phosphate, qui élimine tout risque d'inflammation spontanée ou d'explosion de la batterie.



Linde Material Handling se concentre sur des applications plus « vertes ». La série X est ainsi disponible depuis fin avril pour des tonnages allant jusqu'à 5 tonnes et le constructeur propose également des chariots élévateurs électriques lourds jusqu'à 18 tonnes. Du côté des chariots élévateurs thermiques, la compatibilité avec le HVO garantit une réduction nette des émissions de CO₂ allant jusqu'à 90 %. Dans le domaine de l'hydrogène, Linde a développé la première pile à combustible 24 V d'une puissance de 1,8 kW.

Crown présente une nouvelle gamme de préparateurs de commandes. La série SP 1500 affiche une charge utile de 1,25 tonne et offre une ergonomie optimale. Il peut atteindre 12 km/h pour une vitesse de levage de 0,71 m/s et une vitesse de descente maximale de 0,41 m/s.



Ravac a présenté sa technologie « Weigh in Motion » au salon LogiMat 2023. Elle permet de transférer le poids d'une charge en mouvement vers n'importe quel système ERP ou WMS et de l'utiliser pour la facturation client basée sur le poids.



ANNE-STÉPHANIE ADIBIME

L'innovation pragmatique dans la supply chain

« Après les crises de 2020 à 2022, la nécessité d'optimiser les supply chains industrielles est devenue critique. En effet, de graves problèmes d'approvisionnement et de gestion d'énergie viennent s'ajouter à la pénurie de talents ou aux nombreuses réglementations pour plus de traçabilité, de disponibilité des informations auprès des autorités et de durabilité.

Considérons le trio 'camions, palettes et entrepôts' auquel on réduit encore souvent la logistique. Les camions sont de plus en plus challengés par les alternatives à la motorisation thermique, notamment dans les villes. Les thématiques de recherche sont nombreuses et variées : augmenter la capacité de stockage des batteries, leur recyclage, diminuer le coût de l'hydrogène, concevoir des véhicules ergonomiques et peu polluants pour la logistique urbaine... Le potentiel technologique accélère également l'automatisation des véhicules. Ceux-ci deviennent pilotables à distance, tendent vers l'autonomisation, sont de plus en plus connectés et communicants entre eux et avec l'infrastructure elle-même.

L'omniprésence du camion est également concurrencée par la multimodalité. Il s'agit de favoriser l'utilisation de la voie fluviale et du rail, d'utiliser le véhicule le plus adéquat en fonction du trajet, de la zone desservie et de la marchandise. Intégrer la multimodalité nécessite aussi de minimiser la rupture de charge, d'améliorer les interfaces entre opérateurs, la traçabilité des marchandises et des activités... tout cela nécessitant le partage de données et l'accès à des outils pour faciliter le monitoring et la prise de décision.

Au Pôle Logistics in Wallonia, nous recevons peu de projets spécifiques aux palettes. Il n'en reste pas moins que des problématiques telles que des casses difficiles à détecter, la gestion de la qualité des palettes, par-

ticulièrement au sein d'un entrepôt automatisé et plus généralement la gestion des RTI (Returnable Transport Items), nécessitent aussi des solutions originales. Au-delà de la palette, se pose la question du packaging. Comment diminuer l'usage du plastique ? Comment développer des solutions recyclables, réutilisables encore plus performantes que les solutions actuelles ?

Quant à l'entrepôt, il est l'objet de toutes les attentions : mieux prévoir, stocker et gérer, avec moins de terrains disponibles, de consommation énergétique, d'impact sur l'environnement. On part d'une meilleure organisation de son entrepôt pour évoluer vers la digitalisation ou l'automatisation de tout ou partie des activités, vers un entrepôt autonome voire autoportant.

Au-delà de ce trio (dont seule une partie du potentiel d'innovation est ébauchée dans cet article), il y a aussi de multiples défis à explorer. Ils font l'objet de plusieurs projets collaboratifs régionaux et européens impliquant des entreprises belges de tous les secteurs d'activité et des unités de recherche. Que l'on fabrique les moteurs d'avion les plus respectueux de l'environnement, les vaccins les plus efficaces ou une bière qui se déguste avec sagesse, l'optimisation de la supply chain doit passer par la créativité, la collaboration et l'innovation. Pour les entreprises industrielles, c'est aussi une opportunité de transformer leur supply chain en un levier de compétitivité plutôt qu'un simple centre de coût. »

Anne-Stéphanie Adibime,

Directrice adjointe
en charge de l'innovation
à Logistics in Wallonia.

LOGISTICS IN BELGIUM 2023



L'ANNUAIRE PROFESSIONNEL
DE LA LOGISTIQUE

UNE ÉDITION DE



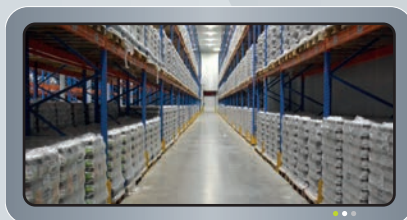
TRANSPORTMEDIA

REGARDEZ LA LOGISTICS.TV



Le seul programme de télévision dédié au secteur de la logistique en Belgique

Notre présentatrice, **Virginie Claes**, vous y fera découvrir les dernières nouveautés du secteur : présentation de nouveaux projets et produits, présence aux événements du secteur, études de cas, portraits, et bien plus encore... **Rendez-vous sur Kanaal Z ou via www.transportmedia.be !**



Quand ?

- En boucle sur Kanaal Z pendant deux week-ends complets
- En permanence via www.transportmedia.be

Une production de



TRANSPORTMEDIA

La revanche des seconds couteaux

Les transactions immobilières enregistrées en 2022 auront permis de confirmer les tendances qui étaient à l'œuvre depuis quelques années, à peine ébranlées par la période Covid. La logistique se développe donc maintenant dans des zones un peu moins centrales et les anciens bâtiments de grande taille sont soit reconditionnés, soit démolis pour faire place à des projets neufs. Ailleurs, c'est le règne de la construction à grande hauteur qui débute.

Claude Yvens - claud.yvens@transportmedia.be

Quelques jours avant l'inauguration du plus haut entrepôt de Belgique, les dirigeants de Dematra expliquaient pourquoi ils avaient investi dans un bâtiment (automatisé) de 40 mètres de haut : « On nous a dit que ce seraient les derniers mètres carrés disponibles dans la région. » L'histoire se passe à Deinze, mais elle est symptomatique d'une tendance lourde. Les chiffres enregistrés par les grands courtiers permettent d'affiner l'analyse. D'une part on note une baisse de 10 % des nouvelles surfaces construites en 2022, alors que le volume de transactions a augmenté de 29 %. JLL attribue cela à un manque de terrains disponibles et à des conditions d'obtention de permis de plus en plus stricts. D'autre part, les deux axes où les nouvelles prises en occupation ont le plus augmenté sont les deux Flandre (hors port de Gand) et l'axe wallon, avec dans les deux cas des progressions de plus de 50 %. La Flandre Occidentale a vu ses chiffres grimper grâce à la concrétisation



Heylen Warehouses est un des promoteurs qui dispose du plus grand portefeuille de projets en Belgique.

de l'ex-projet Lingang à Zeebrugge et à une grosse transaction pour Bleckmann à Kruisem, alors que le marché wallon s'est développé de manière plus étalée entre Tournai, Namur et Liège.

Il y a aujourd'hui sept zones dans lesquelles les développeurs de projets logistiques sont prêts à construire plus de 100.000 m² de nouveaux entrepôts. En tête de liste, la partie gantoise du North Sea Port avec 325.000 m² répartis entre WDP, Heylen, MG Real Estate et le nouveau Weerts Logistics Parks. A cela s'ajoutent évidemment les surfaces non encore mises en concession par le port lui-même.

Suivent la zone West-Limburg (qui regroupe Beringen et Tessenderlo entre autres) avec

275.000 m² chez Weerts, LCP, Heylen et Montea, puis Liege Airport, où Weerts - encore lui - développe à lui seul 250.000 m².

Weerts, toujours, est aussi à la manœuvre dans plusieurs autres villes wallonnes (Charleroi et la Louvière), mais le Hainaut attire aussi des investisseurs flamands à Dour (Goodman, 200.000 m²) et Peruwelz (Heylen - 100.000 m²). En Flandre, le seul projet de cette envergure est désormais porté par MG à Vilvorde (ancien site Renault), avec un potentiel de 150.000 m². Ailleurs, il faudra désormais compter sur la démolition du bâti existant ou sur d'hypothétiques nouvelles zones d'activité économique, mais là aussi il y a plus de dossiers mis au placard que d'annonces concrètes.

Sommaire

- 04 Les 50 hotspots logistiques en Belgique - carte
- 06 Hotspot 'De Kust'
- 08 Hotspot E411
- 10 Les 50 hotspots logistiques en Belgique - fiches détaillées
- 17 Les fournisseurs stratégiques du secteur logistique en Belgique

Top 50 des Hotspots Logistiques

MER DU NORD



Chiffres-clés

19.507.200 m²

la surface utilisée par les prestataires logistiques en Belgique (à l'exception des centres de distribution gérés pour compte propre)

1.822.000 m²

le nombre de mètre carrés de surface logistique actuellement en projet de la part des investisseurs logistiques (+ 86.000 m² par rapport à 2021).

2264 ha

la surface de toutes les futures zones d'activité économiques actuellement en cours de planification ou en voie de réalisation dans les cinq prochaines années.

PORTS MARITIMES

- 2 Antwerpen
- 15 Gand
- 35 Ostende
- 50 Zeebrugge - Brugge

Note

Les numéros repris sur la carte et dans la liste renvoient aux fiches en pages suivantes

AÉROPORTS

- 25 Liège Logistics - Liege Airport
- 29 Machelen - Zaventem

FLANDRE

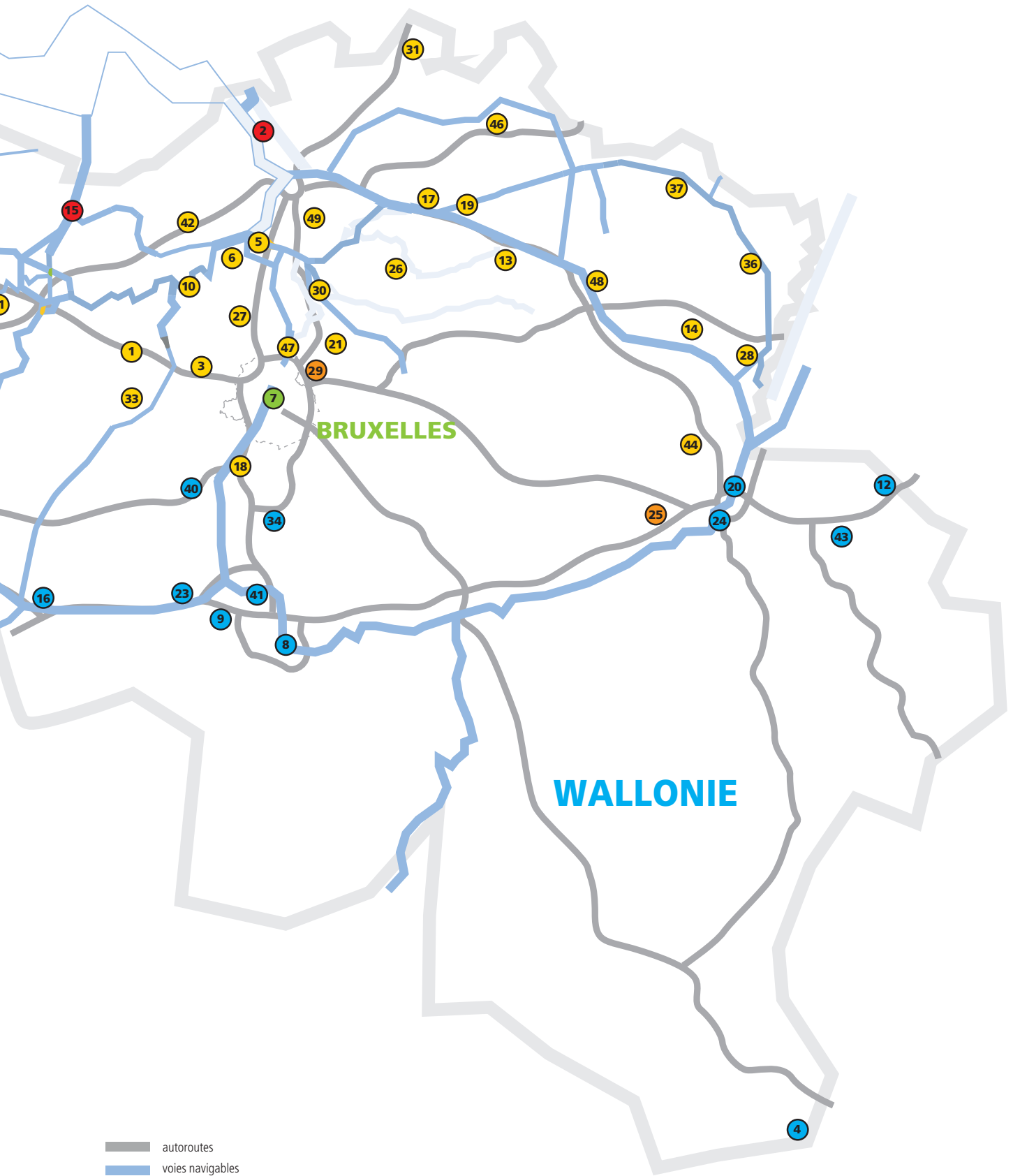
- 1 Aalst
- 2 Antwerpen
- 3 Asse - Ternat
- 5 Boom - Rumst
- 6 Bornem - Puurs - Willebroek
- 7 Brussel
- 10 Dendermonde
- 11 Deinze - Nazareth
- 13 Geel - Laakdal - Meerhout
- 14 Genk
- 15 Gent
- 17 Grobbendonk
- 18 Halle-Beersel-St Pieters Leeuw
- 19 Herentals - Olen - Westerlo
- 21 Kampenhout - Boortmeerbeek
- 22 Kortrijk - R8
- 26 Lier
- 27 Londerzeel
- 28 Maasmechelen - Lanaken
- 29 Machelen - Zaventem
- 30 Mechelen
- 31 Meer-Hoogstraten
- 33 Ninove
- 35 Oostende
- 36 Oudsbergen
- 37 Pelt - Lommel
- 38 Rekkem
- 39 Roeselare
- 42 Sint-Niklaas-Temse
- 44 Tongeren
- 46 Turnhout
- 47 Vilvoorde - Grimbergen
- 48 West-Limburg
- 49 Wilrijk - Kontich
- 50 Zeebrugge - Brugge

BRUXELLES

- 7 Bruxelles

WALLONIE

- 4 Athus
- 8 Charleroi - Fleurus - Heppignies
- 9 Courcelles
- 12 East Belgian Park
- 16 Ghlin - Baudour
- 20 Herstal
- 23 La Louvière
- 24 Liège (Port)
- 25 Liège Logistics - Liege Airport
- 32 Mouscron
- 34 Nivelles
- 40 Saintes-Tubize
- 41 Seneffe - Manage
- 43 Thimister - Battice
- 45 Tournai



RÉGION CÔTE - FLANDRE OCCIDENTALE



Un océan d'opportunités

La région côtière s'est longtemps profilée comme une zone périphérique, mais profite désormais de sa situation maritime optimale. Le port de Zeebruges est devenu le plus grand port automobile du monde ainsi qu'un hub short sea ultra-rapide et 'Brexit-proof'. Le trafic de conteneurs a été boosté tandis que la fusion Port of Antwerp-Bruges stimule l'offre logistique. A Ostende, le port ose à nouveau penser à l'international et l'aéroport investit dans un 'village cargo'.

Roel Jacobus

La Flandre occidentale est la seule province au bord de la mer et cela crée littéralement un océan d'opportunités. Les navires accostent directement dans l'avant-port de Zeebrugge, sans devoir passer par des écluses, des canaux ou des rivières sinueuses. Cela présente de grands avantages en termes d'économies d'échelle et de rapidité. Le groupe chinois COSCO Shipping Ports (CSP) l'a bien compris et a repris en 2017 le terminal de conteneurs deepsea du Danois APM Terminals (Maersk) situé sur le quai Albert II.

CSP cherchait un accès au nord-ouest de l'Europe dans le cadre du grand plan d'expansion chinois. L'administration portuaire de Zeebrugge de l'époque y a d'emblée vu l'occasion d'attirer des services de transbordement et de logistique. CSP a obtenu

1.200 m de quai en eau profonde avec dans son prolongement une superficie utilisable de 47 ha. Les Chinois ont depuis lors investi massivement pour attirer des lignes de conteneurs et développer le terminal. Les grues sont plus hautes, l'infrastructure du terminal a été mise à jour, on a recruté du personnel ainsi que des travailleurs portuaires. En 2018, près de 400.000 de TEU ont été traités, contre un peu plus d'un million de TEU en 2022. CSP a également investi dans des entrepôts et du personnel logistique.

« Nous sommes ambitieux et voulons atteindre rapidement 2 millions de TEU, puis 3,5 millions d'ici dix ans », a déclaré le CEO David Liu en mars 2022 lors de la prolongation de la concession jusqu'en 2065 (!). « Nous avons une grande confiance dans l'avenir.

Nous avons entendu dire qu'auparavant les opérateurs avaient du mal à se développer à Zeebrugge. Mais COSCO Shipping Ports appartient au grand groupe de transport et de logistique COSCO qui cherchait un hub en Europe occidentale. Notre croissance rapide montre que cette stratégie était la bonne. Les volumes portuaires locaux profitent aussi de notre trafic accru. »

CLUSTER D'ACTEURS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Le trafic des conteneurs a été dynamisé par la fusion entre Zeebruges et Anvers. « Les compagnies maritimes et les expéditeurs ne doivent plus hésiter entre deux concurrents, mais peuvent planifier leur fret de manière très ciblée en fonction de sa provenance et de sa destination », explique Dirk De Fauw, vice-président de Port of Antwerp-Bruges et bourgmestre de Bruges (CD&V). « Le fret destiné à l'arrière-pays, par exemple le Ruhrgebiet, passe par Anvers, mais tout ce qui concerne les services maritimes à courte distance avec le Royaume-Uni, la Scandinavie, l'Espagne et le Portugal passe plutôt par Zeebruges. Les

transports de conteneurs qui, auparavant, ne passaient que rarement voire jamais par ici utilisent de plus en plus le port comme plateforme de délestage en cas de congestion à Anvers. »

Le flux intercontinental de conteneurs de CSP a renforcé le réseau shortsea et vers l'arrière-pays et a donné de l'oxygène à un cluster de transporteurs maritimes, routiers et ferroviaires. Par exemple, des opérateurs logistiques tels que ECS et NDQ Logistics ont mis cette année en service des entrepôts (supplémentaires) reliés au rail tandis que Ziegler et Intertrans ont ouvert des implantations axées sur le Royaume-Uni. Même les tout nouveaux entrepôts Zeebrugge Green Logistics du groupe immobilier belge Intervest s'inspirent d'un concept original du groupe chinois Lingang pour se greffer aux connexions de CSP. Des conteneurs frigorifiques asiatiques sont également acheminés vers les nombreux entrepôts de produits alimentaires réfrigérés et congelés situés à proximité.

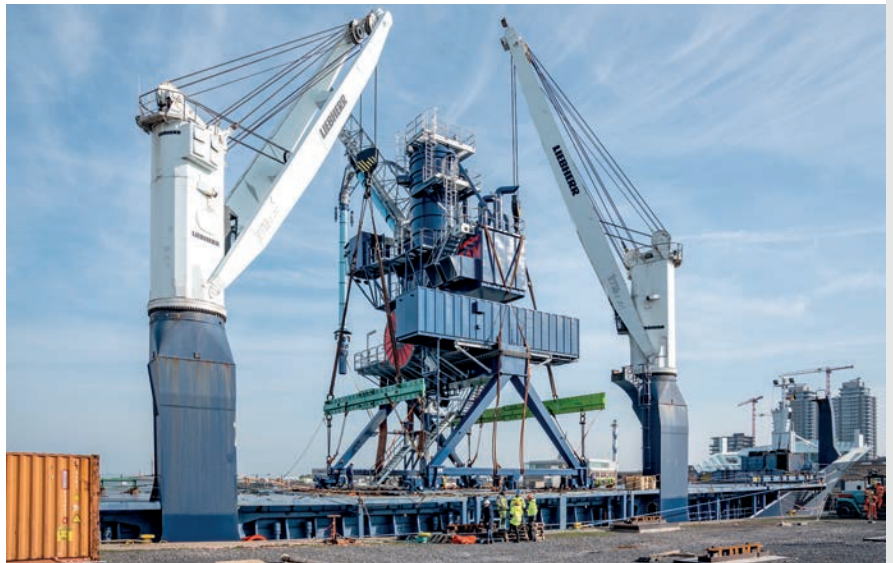
UN PORT RORO RAPIDE ET 'BREXIT-PROOF'

En raison de sa situation, Zeebrugge se présente comme une autoroute ro-ro vers le Royaume-Uni, représentant environ la moitié du volume de fret annuel qui avoisine les 50 millions de tonnes. Dès les premiers signes du Brexit, le transport non accompagné s'est renforcé. En parallèle, l'ancienne administration portuaire MBZ et l'association de sociétés portuaires privées Apzi-Voka ont créé la plateforme numérique portuaire RX/SeaPort en 2018. Objectif principal : immuniser le trafic par rapport au Brexit au moyen d'un échange rapide et efficace de documents douaniers. « Cela a réussi parce que les embouteillages redoutés dès le 1er janvier 2021 n'ont pas eu lieu », explique Wim Fossaert, directeur commercial. « RX/SeaPort prouve son utilité parce qu'il s'agit d'un moyen uniforme et facile de transmettre les documents douaniers et d'obtenir un aperçu complet de la procédure. Une centaine de grands et petits acteurs de toutes les branches de la chaîne logistique sont clients. Depuis, plus de 50 millions de messages ont été produits et traités. Imaginez que vous deviez chaque fois faire la queue à la douane avec un morceau de papier... »

Dans le segment ro-ro, Zeebrugge est également le plus grand port automobile du monde.



Environ la moitié du tonnage à Zeebrugge se compose de chargements ro-ro rapides non accompagnés liés au Royaume-Uni. (Photo RJ)



Le port d'Ostende est à nouveau sur la carte avec, e.a., des transports hors normes. (Photo Port d'Ostende)

Cette plaque tournante du trafic de voitures mondial et intra-européen occupe autant de personnes pour le traitement logistique et la finition des véhicules qu'une importante usine de voitures.

OSTENDE EN MER ET DANS LES AIRS

Bien qu'Ostende n'ait plus de service ro-ro depuis dix ans, la ville portuaire connaît un nouvel élan. Après l'achèvement de la première phase des parcs éoliens, le terminal REBO dans l'avant-port s'offre un nouvel avenir dans le trafic maritime. « Pour y parvenir, nous nous sommes associés à l'opérateur de terminaux britannique Nectar Group », déclare Steve Declercq, directeur business development du port d'Ostende. « Cela a commencé par des marchandises générales et nous construisons actuellement un nouvel entrepôt pour tous ceux qui veulent utiliser notre port. Par ailleurs, PortConnect a lancé un service hebdomadaire

de conteneurs vers Zeebrugge et Anvers apprécié du monde industriel d'Ostende. »

Zeebrugge est un important hub de transbordement entre les flux de fret intercontinentaux et intra-européens.

Non loin de là, l'aéroport international d'Ostende-Bruges investit massivement dans un Cargo Village. Le géant immobilier local Versluys a créé une division immobilière logistique à cet effet. Les installations supplémentaires devraient donner à Ostende une place sur la carte du fret aérien international dans les années à venir. L'accent est notamment mis sur l'e-commerce.



AXE SUD DE BRUXELLES - LUXEMBOURG

Corde raide logistique

La liaison entre le sud de Bruxelles et le Luxembourg est-elle propice à l'épanouissement d'activités logistiques ? Sous une certaine forme, oui. Mais entre la rarefaction des terrains, le durcissement des critères d'implantation, les difficultés à trouver du personnel et la maigre diversité modale, le chemin est de plus en plus compliqué pour les projets ambitieux.

Jean-Michel Lodez

L'axe « Sud de Bruxelles - Luxembourg » traverse, via la E411 prolongée par la E25 à hauteur de Neufchâteau, les territoires couverts par le BEP et IDELUX. Il est en prise directe (< 10km) avec une bonne trentaine de parcs d'activités économiques où les projets logistiques d'ampleur internationale ne sont pas légion.

« Hormis Scott Sports Group à Aubange, il n'y a pas grand-chose en province de Luxembourg sur cette liaison, admet Joël

Marinozzi, Head of Sales and Business Development chez IDELUX. Néanmoins, une forte activité logistique existe derrière les industries. Un exemple : la présence de Ferrero à Arlon implique toute une logistique du froid et le développement d'activités comme celle de la société Sud-Fresh qui nous louait un bâtiment, l'a acheté par la suite pour finalement construire un entrepôt supplémentaire. Par ailleurs, le groupe Jost est bien représenté chez nous. »

Jost dispose effectivement de quatre implantations dans le Sud : 32.000 m² d'entrepôts à Ardenne Logistics, 40.000 à Messancy, 40.000 à Aubange et 10.000 à Athus. Il y pratique du stockage classique, sous température dirigée et des prestations à valeur ajoutée comme le travail sur table de tri, la prise d'échantillons, le pick, pack & ship à la demande tant pour des TPE que pour des majors internationales.

« Il n'y a pas de corrélation entre la nature de

nos prestations et le fait que ces 4 implantations soient concentrées dans cette partie sud du pays, constate Mario Merli, Head of Logistics chez Jost. Leur localisation se justifie d'abord par l'importance de travailler à proximité de nos donneurs d'ordres. Ensuite, il faut reconnaître que l'activité économique importante au-delà des proches frontières vers la France et le Luxembourg est intéressante. »

L'EXCEPTION MG PARK LOGISTICS ISNES

En province de Namur sur ce même axe, le seul projet logistique d'envergure internationale est le hub MG Park Logistics Isnes dont la construction a débuté l'an dernier à Gembloux.

« Il se concrétise sur l'un des seuls terrains de grande taille dont nous disposions encore et qui était compatible avec le profil du Parc Scientifique Crealys, explique Stéphanie Bonmariage, Responsable « Attraction des

investisseurs » au BEP. Au niveau des grands formats, nous ne disposons pas souvent d'emplacements adéquats et les autorisations pourraient poser problème. Par ailleurs, le taux d'occupation de nos parcs est de l'ordre de 92%. Dans l'immédiat, nous cherchons plutôt d'offrir des solutions pour un maximum d'entreprises. »

« A Gembloux, nous sommes partis d'un terrain de 6 à 7 ha, ce qui était exceptionnel dans cette région déjà bien saturée, confirme Ignace Tytgat, CEO de MG Real Estate. Or, pour nos développements futurs, nous cherchons des terrains encore plus grands mais pas trop éloignés de la capitale pour l'accès à l'emploi qu'elle procure. Plus on descend vers le sud, plus on perd en densité de population, ce qui réduit le vivier de main d'oeuvre dont le secteur logistique est friand. »

FACTEUR HUMAIN

Une réalité que corroborent les acteurs de terrain, notamment confrontés à l'attractivité du Grand-Duché tout proche.

« Pour trouver du personnel, nous faisons appel à des partenaires locaux qui jouent très bien le jeu, ajoute Mario Merli. C'est le cas du FOREM qui est assez proactif et des antennes d'agences d'intérim nationales. Nous avons aussi recours à de la mobilité interne temporaire avec les moins sédentaires de nos cadres et employés de bureau. Cela permet aussi de standardiser nos process. Garder les travailleurs reste néanmoins compliqué mais il arrive que certains d'entre eux partis au Grand-Duché reviennent chez nous pour gagner en qualité de vie. Les gens du coin sont

en général de bons éléments. »

Une région sud qui garde pourtant certains attraits. Des terrains y restent davantage disponibles qu'ailleurs dans le pays et à des prix qui, même s'ils ont été revus à la hausse l'an dernier, restent attractifs. Par ailleurs, de nouvelles opportunités vont se développer avec des extensions comme celles du PAE Wex à Marche-en-Famenne sur 33 ha ou celle du Terminal Conteneurs d'Athus à 22,5 ha.

En province de Namur, une nouvelle zone d'extension de 51 ha du parc Condrolys à Ciney est en cours d'équipement et sera disponible courant 2025. D'autres sites vont se développer à Mettet, Mariembourg, Walcourt et peut-être Andenne et Fernelmont. Reste à voir la place que pourront y trouver les projets logistiques.

COHÉRENCE DE MISE

« Dans les parcs que nous sommes en train de créer, nous allons prioriser les projets qui ont de la valeur ajoutée et amènent un plus au territoire, poursuit Stéphanie Bonmariage. Par exemple sur Ciney, s'il y a de la logistique, elle sera logiquement liée à des secteurs d'activités complémentaires.

« Nous sommes, nous aussi, de plus en plus attentifs à la pertinence des projets qui nous sont présentés, enchaîne Joël Marinozzi. Nous entamons d'ailleurs un processus d'évaluation de la plus-value qu'apporte une entreprise en s'installant chez nous de façon isolée ou dans le cadre d'un éco-système. »

Le discours d'Ignace Tytgat va dans la même direction. S'il affirme suivre les opportunités, il insiste sur la nécessité de ne pas se contenter

d'ériger des structures isolées mais plutôt de développer « des clusters logistiques permettant aux acteurs en place de développer des synergies et de partager des services, ce qui à la fois accentue la qualité de la démarche et réduit les frais de chacun. »

A cette occupation du territoire plus réfléchie s'ajoute une volonté de plus en plus forte de minimiser l'impact des projets au niveau du trafic lourd sur les routes. Or, avec le seul TCA en bout de course, cet axe Sud de Bruxelles-Luxembourg pêche par manque d'infrastructures multimodales. Un obstacle de plus à l'épanouissement de nouveaux projets logistiques majeurs...

Le BEP c'est...

- 36 parcs d'activités économiques
- 1541 entreprises
- 1540 ha

IDELUX, c'est...

- 52 parcs d'activités économiques
- 734 entreprises
- 1770 ha



Le Terminal Conteneur d'Athus vise un accroissement à 22,5 ha.

Les 50 hotspots logistiques en Belgique

01 Aalst

GESTIONNAIRES

- POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be)
- Streekontwikkelingsmaatschappij Land Van Aalst (www.so-lva.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
77,5				•	

3PL Walden, VG Logistics, Trans Europe Express
 DC (compte propre ou mono-client) Gates, Aldi, Honda

02 Antwerpen

GESTIONNAIRES

- Haven Antwerpen (www.portofantwerp.com)
- Maatschappij LinkerSchelde Oever (www.mlso.be)
- Blue Gate Antwerp (www.bluegateantwerp.eu)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
6952,1		•	•	•	

3PL Katoen Natie, Luik Natie, Manuport, Mexico Natie, Molenbergnatie, P&O Ports, Schenker, Steinweg, Tabak Natie, Vanguard, Vollers, Vopak, Wijngaard Natie, Euroports, Sea Invest, DP World, Panalpina, De Rijke, Van Moer, Yusen Logistics, DHL, ADPO, Rhenus, Bpost, Gosselin, Aertssen, Veemnatie

DC (compte propre ou mono-client) TCI, Imerys, SGN, Songwon, Konica Minolta, Dole, SMC, Agrityre, Metalon, Zimmer Staal, Made.com, Amazon, Coolblue, O&M Halyard

Extensions envisagées Zone 3 Dokken (72 Ha), De Bieshoek (65 ha), Blue Gate Antwerp (6 ha), Kanaalkant Noord & Zuid (151 ha), Saeftinghe (?)

03 Asse - Ternat

GESTIONNAIRES

- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
104,8				•	

3PL DHL, GXO Logistics, Dina Logistics, VPD, Altea, SD Group, Geopost

DC (compte propre ou mono-client) Delhaize

Extensions envisagées Afrit 20 (5,5 ha), Vitseroel (9,1 ha)

Project Development en cours Intervest Zellik (26.000 m²)

04 Athus

GESTIONNAIRES

- Idelux (www.idelux-aive.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
152			•	•	

3PL Jost, Charlier, Galliker, Jerich, Intertrans, Tailormade Logistics, Sud Fresh

DC (compte propre ou mono-client) ExxonMobil, Ampacet, Scott Sports

Extensions envisagées 22,5 ha

05 Boom - Rumst

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
177,3		•		•	

3PL H. Essers, CMA-CGM, ODT, Staci

DC (compte propre ou mono-client) Selecta, Greenyard, Renault

Project Development en cours Prologis Park Boom (51.800 m²)

06 Bornem - Puurs - Willebroek

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)
- Igemmo (www.igemmo.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
1178,4		•	•	•	

3PL DB Schenker, DHL, ODT, Fiege, Distrilog, DSV, CMA-CGM, Neovia, Dachser, Gilbert De Clercq, VRD, Nedcargo, TDL, Nippon Express, Damco, Castelein, Gondrand, Eutraco, ID Logistics, PostNL, BD Logistics, DPD, Barsan, Maersk, Colis Privé,

DC (compte propre ou mono-client) JVC, Yamaha, Mazda, Cummins, Becton Dickinson, Bobcat, Levi Strauss, GE, Unilever, Federal Mogul, Decathlon, O'Neills, Novartis, Toyota MH, Vandeputte Safety, Veritas, Metro, Mars, Delhaize, Vandenborre, King Belgium, CMI, Colgate, Unilever, Mars, Edialux, Pelican Rouge/Rode Pelikaan, Euro Pool System, Duvel Moortgat, Anixter, Pelsis

Extensions envisagées Willebroek-Zuid (?)

Project Development en cours Bernaerts Antwerp South Logistics (20.000 m²), Montea Bornem (19.500 m²)

07 Bruxelles (Port)

GESTIONNAIRES

- Haven Brussel (www.port.brussels)
- Citydev Brussels (www.citydev.brussels)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
253,2		•		•	

3PL Ziegler, Van Moer, Bpost, WSC Automotive
 DC (compte propre ou mono-client) MSF, Caterpillar, Nestle Waters, Cameleon

11 Deinze - Nazareth

GESTIONNAIRES

- POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be)
- Veneco (www.veneco.be) > Groot Prijckels

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
57,6				•	

3PL Snel Logistic Solutions, STEF, Dematra
 DC (compte propre ou mono-client) IRS-Btech, Fagron, AB InBev
 Extensions envisagées Groot Prijckels (2,6 ha)

08 Charleroi - Fleurus - Heppignies

GESTIONNAIRES

- Igretec (www.igretec.be)
- Soresic > Caterpillar site

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
211,7		•	•	•	

3PL Tailormade Logistics, Euroports, Eutraco, Lannutti, Bpost, Euro-Trafic, Eco DTLO
 DC (compte propre ou mono-client) Dupuis, Cora, Match, Trafic, Davin, Induscabel
 Extensions envisagées Ecopole Farciennes (125 ha), Charleroi-Airport (20 ha), Fleurus (4 ha)
 Project Development en cours Weerts WLP XXIII Charleroi (70.000 m²), Taille-Gueule Fleurus (40.000 m²)

12 East Belgian Park

GESTIONNAIRES

- SPI (www.spi.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
189,2				•	

3PL GXO Logistics, Offergeld, Ziegler, DB Schenker, Magetra, Ulex, B+B Logistik
 DC (compte propre ou mono-client) Emerson

09 Courcelles

GESTIONNAIRES

- Igretec (www.igretec.be)
- WDP (wdp.eu)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
83,4				•	

3PL H.Essers, CMA-CGM, STEF, FB Logistics, Tailormade Logistics, DPD
 DC (compte propre ou mono-client) Johnson&Johnson, Oregon, Proximus, Conway

13 Geel - Laakdal - Meerhout

GESTIONNAIRES

- IOK (www.iok.be)
- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
242,8		•		•	

3PL Kuehne + Nagel, Jost, Katoen Natie, Van Dijk
 DC (compte propre ou mono-client) Nike, Flamingo, Lexmark
 Extensions envisagées Geel Hezeschrans (7 ha), Geel Liessele (17 ha)

10 Dendermonde

GESTIONNAIRES

- DDS (www.dds-verko.be)
- POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
79,4		•		•	

3PL Macharis, Group De Brandt, MC Transport & Logistics, Sivafrost, De Rocker

14 Genk

GESTIONNAIRES

- POM Limburg (www.pomlimburg.be)
- Intervest (www.intervest.be) > Genk Green Logistics
- Haven Genk (www.havengenk.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
727,7		•	•	•	

3PL H.Essers, Katoen Natie, Mainfreight, BME, Jacobs, Haven Genk, ETL, BD Logistics, GXO Logistics, Eddie Stobart, Gosselin, Neovia, P&O Ferymasters, Yusen Logistics
 DC (compte propre ou mono-client) Ansell Healthcare, Terumo, Kumho, Lear, KAZ, Lidl, IKEA, Toychamp, Ecolab, Konings, Impermo
 Extensions envisagées Langerlo (25,1 ha)
 Project Development en cours Genk Green Logistics (75.000 m²)

15 Gent

GESTIONNAIRES

- North Sea Port (www.northseaport.com)
- POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be) > Eiland Zwijnaarde
- WDP (www.wdp.eu) > WDPort of Ghent

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
1223,4		•	•	•	
3PL	DSV, Katoen Natie, GHD, Tailormade, TCL, Sea Invest, Distrilog, Van Moer, GWS, Bpost, L'Ecluse, Wijngaard Natie, Bleckmann, Eutraco				
DC (compte propre ou mono-client)	Gates, Volvo, BRP, Honda, Hanes, Aldi, Match, SAS Automotive, Trelleborg, Team Industries, Pharma Belgium Belmedis, Gymshark, Nilfisk, Eltra, AGP, Coolblue, Sligro				
Extensions envisagées	Tech Lane Ghent Logistics (8 ha), Rieme Noord (60 ha), Kluzendok (300 ha)				
Project Development en cours	WDPort of Ghent (100.000 m ²), WDP Korte Mate (5750 m ²), Heylen Gent Gateway Logistics (50.000 m ²), MG New Docks, Weerts WLP IX Evergem (57.600 m ²), Weerts WLP XVIII Gent (60.000 m ²)				

18 Halle - Beersel - St Pieters Leeuw

GESTIONNAIRES

- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
85,7		•		•	

3PL	DHL, Jekatrans, Van Lathem Galmart, Van Mieghem, VS Logistics
DC (compte propre ou mono-client)	Colruyt, Okay, CVP, FNAC Vandenborre, Multipharma

19 Herentals - Olen - Westerlo

GESTIONNAIRES

- IOK (www.iok.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
517,9		•		•	

3PL	DSV, Tailormade, Van de Poel, FWD, GTS Group, Jugetra, TP&H, Distrilog, Yusen
DC (compte propre ou mono-client)	Estée Lauder, Bard, Nike, Flamingo, Mizuno, Casa, STG, Van Oirschot, Remy
Project Development en cours	Interest Herentals Green Logistics (6.000 m ²)

16 Ghlin - Baudour

GESTIONNAIRES

- IDEA (www.idea.be)
- Goodman (www.goodman.com) > Dour Logistics Centre

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
130		•	•	•	

3PL	Jost, Tailormade, Sandermans, GXO Logistics, Michel Logistics
DC (compte propre ou mono-client)	H&M, AW Europe
Project Development en cours	Goodman Dour Logistics Centre (200.000 m ²)

20 Herstal

GESTIONNAIRES

- SPI (www.spi.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
305,4				•	

3PL	Vincent Logistics, WSC, Galliker, Jost, TLI, Transmec
DC (compte propre ou mono-client)	Continental, Coopervision, Skechers, Parker Hannifin, Lyreco, Galler, Trendy Foods

17 Grobbendonk

GESTIONNAIRES

- Antwerp East Port (www.antwerpeastport.com)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
210,8		•		•	

3PL	Sumitomo, Meiko, Bleckmann, CMA-CGM, Van Moer, Sealogis
DC (compte propre ou mono-client)	FNG, Unilin, Superdry, Umicore

21 Kampenhout - Boortmeerbeek

GESTIONNAIRES

- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
79,8				•	

3PL	DHL, Kuehne + Nagel, H. Essers
DC (compte propre ou mono-client)	Crestron, Centratec, Andre Celis, Godiva

22 Kortrijk - R8

GESTIONNAIRES

- POM West-Vlaanderen (www.pomwvl.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
203,5				•	

3PL Eurofrost, Intertex, DB Schenker, H. Essers, Laebens, Katoen Natie, De Rudder, Intertex

DC (compte propre ou mono-client) TVH, Extra, Barco, Lidl, Betafence

26 Lier

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
64,8				•	

3PL Aertssen, Deufol, Vadesco, LWH, Verhaegen

23 La Louvière

GESTIONNAIRES

- IDEA (www.idea.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
255		•	•	•	

3PL Michel Logistics, Intertrans, Partner Logistics, Walden

DC (compte propre ou mono-client) Dow Corning, ABB, Janssen Pharma, Cophana, Pharma Belgium, Logitoys, Top Tex, Vouillemin, Lidl

Extensions envisagées Garocentre Safea (14 ha)

27 Londerzeel

GESTIONNAIRES

- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
62,5				•	

3PL Distrilog, Piessens

DC (compte propre ou mono-client) Renmans, Collect & Go

Extensions envisagées Stone (7 ha)

24 Liège (Port)

GESTIONNAIRES

- Port de Liège (www.portdeliege.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
358		•		•	

3PL Jost, Euroports, Renory, Weerts Supply Chain, PFS Web, Kuehne + Nagel

DC (compte propre ou mono-client) Newpharma

28 Maasmechelen - Lanaken

GESTIONNAIRES

- POM Limburg (www.pomlimburg.be)
- LRM (www.lrm.be) > Nieuwe Bunders

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
73,5		•	•	•	

3PL Katoen Natie, Gobo, Corneel Geerts

DC (compte propre ou mono-client) Graco

Extensions envisagées Nieuwe Bunders (74 ha)

25 Liège Logistics - Liege Airport

GESTIONNAIRES

- SPI (www.spi.be) > Liege Logistics
- Liege Airport (www.liegeairport.com) > Flexport City, Airport City

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
369				•	•

3PL WSC, Jost, Fedex Main Hub, Sud-Fresh, Middlegate, Sinotrans, DHL, 4PX, Easylog, Flying Logistics, ViaEurope, ECDC, Ziegler, Liege Cargo Agency, Cainiao Logistics

DC (compte propre ou mono-client) Farnell, PFS Web, Avient, Malysse, Alibaba

Extensions envisagées De Cubber (68 ha - 2025)

29 Machelen - Zaventem

GESTIONNAIRES

- Brussels Airport Company (www.brusselsairport.be) > Brucargo
- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
296,7				•	•

3PL DHL, Kuehne + Nagel, Bpost, Nippon Express, Landmark, Geodis, Fedex, WFS, Dnata, Swissport, FB Logistics, Ziegler, Bollore, All Freight Logistics, DSV, Hongyuan Group, Expeditors, Swissport, WFS

DC (compte propre ou mono-client) Pentax, Abbott, Pfizer, Facq, Medexi

Project Development en cours Brucargo Central (24.000 m²)

30 Mechelen

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
205,7				•	

3PL	DB Schenker, DHL, ODT, Parts Express, DPD
DC (compte propre ou mono-client)	Cummins, Pfizer, Stanley, Greenyard, Bosch TT, Colruyt, Hino, Bulo, Cebeo
Extensions envisagées	Veiling Zuid (15,5 ha), Noord III (15 ha), Duffel Notmeir (34,4 ha)
Project Development en cours	MG Malinas

31 Meer-Hoogstraten

GESTIONNAIRES

- IOK (www.iok.be)
- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
165,7				•	

3PL	De Rijke, DHL, ADC Warehousing, Neele-Vat Logistics, Verkoopjen-Veem
DC (compte propre ou mono-client)	Fox International, Special Fruit, Dobra, Kenwood, Natural Foods Logistics, RAE, Safavieh
Extensions envisagées	uitbreiding Transportzone (?)

32 Mouscron

GESTIONNAIRES

- IEG (www.ieg.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
154,2			•	•	

3PL	Dachser, Stockhabo, Eutraco, Euroterminal, Frilo, Cometrans
DC (compte propre ou mono-client)	Logvad

33 Ninove

GESTIONNAIRES

- POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
63,6				•	

3PL	Remitrans, Tack
DC (compte propre ou mono-client)	Delhaize
Extensions envisagées	Doorn Noord (3 ha)

34 Nivelles

GESTIONNAIRES

- in BW (www.inbw.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
143,6				•	

3PL	TDS, Soditra Logistic, On Time, Van Mieghem
DC (compte propre ou mono-client)	L'Oreal, Coolblue, Sports Direct, Menouquin, Hospithera, Cinoco, Maniet Luxus, Medi Market, Match
Extensions envisagées	extension Nivelles-Sud (18,3 ha), Tilia Braine l'Alleud (5,8 ha)

35 Oostende

GESTIONNAIRES

- WVI (www.wvi.be)
- POM West-Vlaanderen (www.pomwvl.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
161,2		•		•	•

3PL	Mainfreight, Verhelst, Europal, Bpost
DC (compte propre ou mono-client)	Continental Express Flooring, Daikin
Project Development en cours	Cargo Village (12.000 m ²)

36 Oudsbergen

GESTIONNAIRES

- POM Limburg (www.pomlimburg.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
58,8				•	

3PL	DHL, JET Logistics
DC (compte propre ou mono-client)	Scania, Tyco, Covidien, Mirka, Brouwerij Martens, Bewel
Extensions envisagées	uitbreiding (25 ha)

37 Pelt - Lommel

GESTIONNAIRES

- POM Limburg (www.pomlimburg.be)
- Gemeente Pelt (www.gemeentepelt.be) > Nolim Noord
- LRM (www.kristalpark3.be) > Kristalpark III

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
154,5				•	

3PL	H. Essers, Tigro, Alders, Dilissen, Frigologix, Rima
DC (compte propre ou mono-client)	Balak, Ravago, Varesa/VT Logistics, MS Schippers, Van Cranenbroek
Extensions envisagées	Nolim Noord Pelt (10 ha), Kristal Park III Lommel (258 ha)

38 Rekkem

GESTIONNAIRES

- Global Estate Group (www.globalestategroup.eu)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
141,9			•	•	

3PL GDL, Intertrans, DSV, Deny, Widem

DC (compte propre ou mono-client) Van Marcke

42 Sint-Niklaas - Temse

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)
- Interwaas (www.interwaas.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
191,4		•	•	•	

3PL DSV, Gilbert De Clercq, Eutraco, VRD, PostNI, Xwift

DC (compte propre ou mono-client) VF Corp., Lidl, Hygiëna, Livlina, Conway, Becton Dickinson, Torfs, AVA, Standaard Boekhandel

Extensions envisagées Heidebaan Noord - St Niklaas (11 ha), De Winningen St Niklaas (70,6 ha)

39 Roeselare

GESTIONNAIRES

- POM West-Vlaanderen (www.pomwvl.be)
- WVI (www.wvi.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
66,9				•	

3PL Eutraco, Dematra, V1000, PostNI, BD Logistics, DHL Express, GLS

DC (compte propre ou mono-client) Dewulf, Poco Loco

43 Thimister - Battice

GESTIONNAIRES

- SPI (www.spi.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
108,7				•	

3PL Fabry, MB, Garsou-Engenot, Multitra, Jost

40 Saintes-Tubize

GESTIONNAIRES

- in BW (www.inbw.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
184,9				•	

3PL Van Mieghem, STEF, VPD, Ivenar, Mondial Relay

DC (compte propre ou mono-client) Sportsdirect, Noukies

Extensions envisagées Saintes II (51 ha)

44 Tongeren

GESTIONNAIRES

- Autonoom Gemeentebedrijf van de Stad Tongeren (www.tongeren.be)
- LRM (www.lrm.be)
- POM Limburg (www.pomlimburg.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
84,2				•	

3PL Jacobs Logistics, BP Trans, Weerts Supply Chain, GLS, GXO Logistics, Tailormade Logistics

DC (compte propre ou mono-client) SKF, Avnet, Metso Minerals, Bose, Staples, Arrow, Soprema, Lambrechts, Raja

41 Seneffe - Manage

GESTIONNAIRES

- IDEA (www.idea.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
67,4				•	

3PL DSV, Pack Center, CAT, Pall-Ex

DC (compte propre ou mono-client) Dow Corning, Doyen Auto, Belmedis

Extensions envisagées Manage Nord (85 ha), Feluy (47 ha - 2025)

45 Tournai

GESTIONNAIRES

- IDETA (www.ideta.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
293,2				•	

3PL Sedis, Interlines, Cardon-TDL, Kesteloot Logistics, TDM Log

DC (compte propre ou mono-client) Fornord, Rexel, Desobry, GlobalNet, Jolipa, Europal, Cebeo

46 Turnhout

GESTIONNAIRES

- IOK (www.iok.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
237,7				•	

3PL Van Rooijen, GMB, PostNL, Group De Wolf, Martens, BD Logistics

DC (compte propre ou mono-client) Zen Renewables, Aldi, Miko

47 Vilvoorde - Grimbergen

GESTIONNAIRES

- POM Vlaams Brabant (www.pomvlaamsbrabant.be) > Cargovil
- Revive (www.revive.be) > Bright Park

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
228,1		•		•	

3PL H. Essers, CMA-CGM, Distrilog, Kuehne + Nagel, DHL, Intertrans, Deventer, Corneel Geerts, DPD

DC (compte propre ou mono-client) Komatsu, Caterpillar, Iron Mountain

Project Development en cours MG Uptown Vilvoorde (150.000 m²)

48 West-Limburg

GESTIONNAIRES

- VZW West-Limburg (www.zone-beringen.be)
- POM Limburg (www.pomlimburg.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
195,9		•		•	

3PL TDL, Gheys, UPS, Kuehne + Nagel, H. Essers, G. Snel, Getax, Katoen Natie

DC (compte propre ou mono-client) Bristol, Friesland Campina, Mobis, Aldi, Stanley Black & Decker, Nike, Hyundai, Pietercil, Livlina, SKF, Swarowski

Project Development en cours Weerts WLP XV Beringen (110.000 m²), Weerts WLP XIX Tessenderlo (38.800 m²), LCP Bilzen (42.100 m²), Montea Lumineus (28.900 m²), Heylen Europe Inland Logistic Campus 21 (55.000 m²)

49 Wilrijk - Kontich

GESTIONNAIRES

- POM Antwerpen (www.pomantwerpen.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
366,5		•		•	

3PL H. Essers, Katoen Natie, Distrilog, PostNL, Kuehne + Nagel, Jost, Sumitomo

DC (compte propre ou mono-client) Agfa, SMC Pneumatics, Atlas Copco, Coca-Cola

50 Zeebrugge - Brugge

GESTIONNAIRES

- Haven Zeebrugge (www.portofzeebrugge.be)
- POM West-Vlaanderen (www.pomwvl.be)

Surface 3PL x 1000 m ²	MODE DE TRANSPORT	eau	fer	route	air
393,6		•	•	•	

3PL Sea Invest, ECS, Yusen Logistics, 2XL, Middlegate, H. Essers, NDQ, Gheeraert, Depre, ICO, ECDC Logistics

DC (compte propre ou mono-client) Bridgestone, Toyota, StoraEnso, Efico, Excellent, Depre, Dassy, Manitou, Umicore

Extensions envisagées Maritime Logistic Zone (44 ha), De Spie Brugge (39,4 ha)

Autres zones

BASTOGNE

Gestionnaire	Idelux (www.idelux-aive.be)
Surface 3PL x 1000 m ²	32
DC (compte propre ou mono-client)	Saint-Gobain, Aldi, Ice Watch
Extensions envisagées	uitbreiding Bastogne 1 (26 ha)

MOL

Gestionnaire	IOK (www.iok.be)
Surface 3PL x 1000 m ²	20
3PL	Gheys
Extensions envisagées	Mol Gompel (6 ha)

NEUFCHATEAU

Gestionnaire	Idelux (www.idelux-aive.be)
Surface 3PL x 1000 m ²	35
3PL	Jost Group, Pierret, Charlier Logistics
DC (compte propre ou mono-client)	VIP Products

OUDENAARDE

Gestionnaire	POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be)
Surface 3PL x 1000 m ²	25
3PL	De Vreese, Bleckmann, SB Logistic
Extensions envisagées	Bruwaan Noord (8,4 ha)

VEURNE

Gestionnaire	POM West-Vlaanderen (www.pomwvl.be) WVI (www.wvi.be)
Surface 3PL x 1000 m ²	21
3PL	XPO, Castelein

WAREGEM - ZULTE - KRUISEM

Gestionnaire	POM Oost-Vlaanderen (www.pomov.be) Bedrijvenvereniging Zulte-Kruishoutem (http://bedrijvenvereniging-zulte-kruishoutem.be/) > IZ Zaubeeek, Dries, Hoogmolen
Surface 3PL x 1000 m ²	43,1
3PL	Bleckmann, Rotrafic
DC (compte propre ou mono-client)	Meirestraat (45.000 m ²)

LES PRINCIPAUX FOURNISSEURS

A-SAFE	19	PORT AUTONOME DE LIEGE	21
B-CLOSE	55	SAVOYE BENELUX	57
BOPLAN	23	SSI SCHAEFER	39
EASYFAIRS	25	STREAM SOFTWARE	41
GENERIX GROUP BENELUX	27	TGW	43
HILAIRE VAN DER HAEGHE	29	TL HUB BY TRANSPORTMEDIA	45
IN CONCRETE	31	TOPA PACKAGING	47
JUNGHEINRICH	33	TOYOTA MATERIAL HANDLING	49
LINK2EUROPE	56	VALCKE PREFAB BETON	51
MOTRAC	35	ZETES	53
PROLOGIS	37		

**LOGISTICS
IN BELGIUM**



A-SAFE PROTECTION EXTRÊME, IMPACT APRÈS IMPACT

051 43 34 34
info@asafe.be

 **A-SAFE**
PIONEERING WORKPLACE SAFETY

A-SAFE SPRL

Krommebeekstraat 56A
8930 Menin
Tél : 051 43 34 34
info@asafe.be
www.asafe.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SPRL
TVA : BE 0638.830.914
Date de création : automne 2015
Personnel : 14

CONTACT

Jean Pascual
Managing Director
0498 97 60 81
Jean.pascual@asafe.be

Dries Aneca
Key Account Manager Belux
0492 46 20 49
Dries.aneca@asafe.be

ACTIVITÉS

A-SAFE est l'inventeur et le fabricant de la première barrière de sécurité fixe en polymères au monde (MEMAPLEX™). La production et notre siège social est situé à Elland (Royaume-Uni). A-SAFE aide ses clients à trouver l'application la plus adaptée à leurs besoins. Réduire les risques, minimiser les coûts, maintenir l'activité. Nos produits brevetés leaders du secteur offrent une protection inégalée.

PRODUITS & SERVICES

Nos marques :

- Atlas™,
- iFlex™,
- eFlex™,
- mFlex™,
- ForkGuard™,
- RackGuard™
- RackEye™
- Cold Storage (jusqu'à -30°).

Vous trouverez de plus amples informations sur nos produits mais aussi nos brochures, références, projets, ... sur notre site www.asafe.be. Regardez également nos vidéos de test.

RÉSEAU COMMERCIAL

A-SAFE compte plus de 16 bureaux dans le monde entier : Espagne, Danemark, France, Mexique, Russie, Japon, Italie, Etats-Unis, Allemagne, Emirats Arabes Unis, Belgique, Pays-Bas, Australie, Suède et Royaume-Uni. Nos produits uniques sont donc disponibles dans le monde entier. Avec plus de 35 ans d'expérience et une équipe d'experts spécialisés, nous proposons des solutions adaptées à votre entreprise.

BO 200 FORCE

PROTECTION JUSQU'À 16 kJ

16 kJ

La nouvelle borne de protection en polymère BO 200 FORCE est extrêmement résistant aux chocs, durable, facile à entretenir et à installer.





C'est donc la solution la plus efficace pour protéger les portes industrielles, les entrées, les coins et les machines dans les zones de stockage, les centres logistiques et de distribution, les parkings, les entrepôts et les halls de production.

Ses 16 kilojoules de résistance correspondent à un impact à 90° d'un chariot élévateur de 4 150 kg à une vitesse de 10 km/h.



DÉCOUVRIR
<<<< PLUS



SUIVEZ-NOUS    

 **READY
FOR
IMPACT**

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

BOPLAN®

Muizelstraat 12
8560 Moorsele
Tél : 056 20 64 20
info@boplan.com
www.boplan.com



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SRL
TVA : BE 0467.667.088
Date de création : 1999

CONTACT

Tél : 056 20 64 20
sales@boplan.be

ACTIVITÉS

UNE SOLUTION DE SÉCURITÉ
POUR CHAQUE APPLICATION SPÉCIFIQUE

BOPLAN® conçoit, développe et fabrique des protections anti-collision et antichute extrêmement efficaces et durables pour les environnements les plus exigeants.

Nos produits de sécurité ont un seul objectif : la protection des personnes, des véhicules, des bâtiments et des infrastructures. Pour la fabrication de nos produits de sécurité, nous utilisons le Novilene®, un plastique de haute qualité et de très haute performance, qui offre une combinaison optimale de résistance et de flexibilité.

Les systèmes de sécurité modulaires BOPLAN® sont les plus innovants du marché. Ils sécurisent d'innombrables bâtiments industriels, entrepôts, centres logistiques, zones de production, parkings, aéroports ainsi que des plateformes de forage et des sites (péto)chimiques dans le monde entier. Pour chaque application spécifique, nous avons une solution de sécurité.

LA QUALITÉ ET LES PERFORMANCES BELGES

Les produits et systèmes de sécurité BOPLAN® sont fabriqués en Belgique et soumis aux tests préliminaires les plus rigoureux. Notre passion pour la qualité et notre sens de l'innovation ont fait de nous la référence mondiale en matière de sécurité industrielle.

PRODUITS & SERVICES

SOLUTIONS DE SÉCURITÉ ÉCONOMIQUES

BOPLAN® vous aide à éviter les accidents du travail. Notre vaste gamme de produits de sécurité s'est étendue au fil des ans, au même titre que notre expérience dans divers secteurs, tel que le transport et la logistique, l'industrie automobile, la distribution, l'industrie alimentaire, l'entreposage frigorifique, l'industrie chimique, la production, l'industrie pharmaceutique, etc.

NOS SOLUTIONS DE SÉCURITÉ

- Barrières de circulation
- Bornes et portiques de sécurité
- Barrières piétonnes
- Protections de colonnes et angles
- Protections de rayonnages
- Portillons de sécurité
- Protection de quai de chargement
- Plinthes et butée de roues
- Protections antichute
- Solutions antidérapantes
- Marquages au sol et pictogrammes
- Profils de protection

RÉFÉRENCES

DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ
DÉPLOYÉS DANS LE MONDE ENTIER

BOPLAN® a une présence internationale avec ses propres bureaux en Belgique, en France, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Espagne, aux Pays-Bas, en Pologne et aux États-Unis. Dans le monde entier, BOPLAN® est représenté par un réseau de distributeurs spécialisés.

Visitez www.boplan.com pour plus d'informations sur nos références, nos services et nos solutions globales pour plus de sécurité et une réduction des coûts de travail.



TRANSPORT & LOGISTICS

LET'S MOVE THE FUTURE FORWARD

**ANTWERP
EXPO**

**17-18-19
OCTOBER 2023**



**Save The
Date!**

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

EASYFAIRS NV

Jan Van Rijswijcklaan 191
2020 Antwerpen
Tél : 03 280 53 00
info@easyfairs.com
www.transport-logistics.be



CONTACT

Nadine Francus
Group Event Manager
Tél : 03 280 53 28
nadine.francus@easyfairs.com

CONTACT

Véronique Lietaer
Account Manager
Tél : 03 280 53 61
veronique.lietaer@easyfairs.com

Transport & Logistics rassemble tous les acteurs **du secteur du transport et de la logistique** dans un grand salon. Durant trois jours, les spécialistes pourront **réseauter, collecter** de l'information, **s'inspirer** et conclure des affaires.

Le salon a lieu dans une ambiance décontractée mais professionnelle où l'expertise et le réseautage priment.

Le plus grand événement dédié à la logistique au Benelux est désormais organisé tous les ans et reviendra dans son port d'attache à Anvers en 2023. De plus, cette édition se déroulera en même temps que Logistic & Industrial Build, l'événement de référence pour les bâtiments intelligents et économes en énergie.

Plus de 300 exposants et 10.000 professionnels, un vaste programme de conférences, de séminaires et un public-cible pertinent de décideurs font de Transport & Logistics et Logistic & Industrial Build un must pour toute personne active dans le secteur.

PAVILLONS

- Logistic & Industrial Build
- pavillon bpost e-commerce
- Port of Antwerp-Bruges
- Logistics in Wallonia
- Partner et start-up Village
- Demo zones

PROGRAMME

- Innovation Tour
- Séminaires présentés par des orateurs de renom
- Conférence et visite E-commerce
- Trends Transport & Logistics Gazelles
- TL Hub Job Day

EN PRATIQUE

Transport & Logistics,
Antwerp Expo à Anvers
Date: les 17, 18 et 19 octobre 2023
www.transport-logistics.be

PRODUITS & SERVICES

- Transport Solutions
- Intralogistics Technology
- Industrial IOT & Automation
- Industrial & Logistics Buildings

GROUPE CIBLE

Transport & Logistics représente le secteur du transport et de la logistique et s'adresse aux décideurs actifs dans les secteurs suivants : le transport, la logistique, la (péto)chimie, le commerce et la distribution, la métallurgie, la construction, l'automobile, l'industrie de transbordement, le commerce du détail, les biens de grande consommation, l'industrie alimentaire et des boissons.

Grâce à la colocation avec Logistic & Industrial Build, nous assurons une pollinisation croisée entre deux communautés extrêmement intéressantes.

Les fonctions représentées :

- General manager
- Logistics manager
- Traffic manager
- Supply chain manager
- Warehouse manager
- Distribution manager
- Export/Import manager
- ICT manager
- Transport & logistics buyer
- Operations manager
- Technical manager
- Safety officer
- Logistics assistant
- Site Manager



EDI



WMS



VMI



TMS

30 ans d'expérience dans les logiciels Supply Chain

Generix Group, expert de la Supply Chain Collaborative présent dans plus de 60 pays, grâce à nos filiales et notre réseau de partenaires. Nos solutions SaaS sont utilisées par près de 6.000 entreprises dans le monde. Nos 800 collaborateurs accompagnent au quotidien des clients comme Carrefour, Danone, FM Logistic, Fnac-Darty, Essilor ou encore Ferrero, dans la transformation digitale de leur Supply Chain.

Notre plateforme collaborative, **Generix Supply Chain Hub**, aide les entreprises à tenir la promesse faite à leurs clients. Elle combine des capacités d'exécution des flux physiques, de dématérialisation des flux d'information, de gestion collaborative des processus et de connexion des entreprises à l'ensemble de leurs partenaires, en temps réel.

Generix Supply Chain Hub s'adresse à tous les acteurs de la Supply Chain : industriels, prestataires logistiques (3PL/4PL) et distributeurs.

Plus d'informations sur www.generixgroup.com

generix GROUP »
COLLABORATE » ACCELERATE

GENERIX GROUP BENELUX

Maaltecenter Blok G
Derbystraat 377
9051 Sint-Denijs-Westrem
www.generixgroup.com



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0459.718.731
Capital : € 61.973
Active en Belgique depuis 1997
Chiffre d'affaires 2021-2022 : 2.633.764 €
Personnel : 15 ETP
Actionnaire : Jean-Charles Deconninck

CONTACT

Wim Van Loo
Country Manager Benelux
Tél. : +32 9 281 23 98
GSM : +32 491 52 06 43
benelux@generixgroup.com

ACTIVITÉS

Generix Group est un expert de la Supply Chain Collaborative présent dans plus de 60 pays, grâce à ses filiales et son réseau de partenaires. Ses solutions SaaS sont utilisées par près de 6.000 entreprises dans le monde. L'expérience internationale est un atout important et nous permet de continuer à soutenir les clients dans différents pays. Mais en plus du positionnement international, la présence locale est tout aussi importante. Think global, act local.

PRODUITS & SERVICES

La plateforme collaborative, Generix Supply Chain Hub, aide les entreprises à tenir la promesse faite à leurs clients. Elle combine des capacités d'exécution des flux physiques, de dématérialisation des flux d'information, de gestion collaborative des processus et de connexion des entreprises à l'ensemble de leurs partenaires, en temps réel.

Optimisez les processus dans votre entrepôt avec Generix **WMS** (Warehouse Management) et assurez un meilleur service client, une meilleure productivité, une optimisation des coûts et une plus grande agilité. La solution **WMS E-logistics** s'adresse spécifiquement aux entreprises de commerce électronique et à leurs entrepôts.

Réduisez vos coûts de transport et élargissez votre offre transport grâce au Generix **TMS** (Transport Management). Optimisez les tournées, contrôlez les performances et réduisez la charge administrative.

Generix **EDI Services** connecte les ERPs des entreprises. Les commandes, les factures et les confirmations de livraison fonctionnent ainsi plus efficacement avec un taux d'erreur plus faible.

Generix **Collaborative Replenishment** est notre solution VMI (Vendor Managed Inventory) qui permet aux fournisseurs de gérer les stocks des clients. La demande des clients est prévue de manière à correspondre le plus étroitement possible à l'offre. Il permet un chiffre d'affaires plus élevé à moindre coût.

Découvrez toutes nos solutions sur www.generixgroup.com

RÉFÉRENCES

- AB Inbev
- Carrefour
- Danone
- Kuehne + Nagel
- Ferrero
- Pepsico
- Volkswagen
- ...

125 YEARS
1898 - 2023



Industry solutions for
small and corporate business

HH industry
HILAIRE VAN DER HAEGHE

HILAIRE VAN DER HAEGHE SA (YALE MATERIAL HANDLING BELGIUM)

Rue du Grand Champ 12 Boomsesteenweg 174
 5380 Fernelmont (Namur) 2610 Wilrijk (Antwerpen)
 Tél : 03 821 08 38
 industry@vanderhaeghe.be
 www.HH-industry.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
 TVA : BE 0420.546.567
 Capital : 2.575.000 €
 Date de création : 1898
 Chiffre d'affaires 2021 : 135.000.000 €
 Personnel : 122
 Actionnaires : familial

CONTACT

Michel De Maeyer
 Unit Manager
 Tél : 03 821 08 38
 mdm@vanderhaeghe.be

Kristof van der Endt
 Sales Manager
 Tél : 03 821 08 37
 kve@vanderhaeghe.be

MANAGEMENT

Directeur général
 Jean-Christophe Smeets

Directeur financier
 Carine Celis

Directeur des ressources humaines
 Sara Crooymans

Unit Manager Industry
 Michel De Maeyer

Sales Manager Industry
 Kristof van der Endt

Aftersales Manager Industry
 Joeri Govaerts

ACTIVITÉS

Fondée en 1898, la société HILAIRE VAN DER HAEGHE est importateur et distributeur exclusif dans le domaine de l'agriculture et de la manutention. Nous distribuons des marques fortes avec une technologie de pointe et une qualité de référence. Parmi nos marques : FENDT, AMAZONE, CLAAS, ISEKI, WALKER, FERRIS, GIANNI FERRARI, etc...

CONTACT

RENTAL - Tél : 03 821 08 39
 rental-industry@vanderhaeghe.be

SERVICE & PARTS - Tél : 03 821 08 59
 service-industry@vanderhaeghe.be

GENERAL INFO - Tél : 03 821 08 38
 industry@vanderhaeghe.be

Dans le domaine de la manutention, HILAIRE VAN DER HAEGHE est actif depuis 1965 avec l'importation des chariots AL-LIS-CHALMERS. En 1985 la société change de marque et devient importateur exclusif pour le Belgique de la marque YALE, le numéro 1 en USA. Le service est notre premier objectif et est le fil rouge dans tout nos contacts clients.

PRODUITS & SERVICES

YALE offre une gamme d'équipements de manutention à contrepoids et dédiés au magasinage. Nous avons un YALE pour chaque application :

- Transpalettes manuels
- Transpalettes à conducteur accompagnant
- Gerbeurs de palettes
- Chariots préparateurs de commandes
- Tracteurs de remorquage
- Chariots à mât rétractable
- Chariots tridirectionnels
- Chariots électriques et thermiques (GPL et Diesel)

Nos chariots proposent une capacité nominale de 1 à 16 tonnes. Pour les accessoires, nous collaborons en partenariat avec les fournisseurs les plus renommés.

- Vente machine neuves et occasion
- Location long terme et court terme
- Entretien et réparation
- Pièces d'origine
- Solutions de financement

INNOVATION & NOUVEAUTES

Depuis 2021, HH Industry a élargi son offre. En plus des machines YALE bien connues, HH Industry propose désormais des Light Utility Vehicles électriques de la marque belge ADDAX. Ces engins électriques pratiques sont idéaux pour la livraison du dernier kilomètre, la collecte des déchets, l'entretien des espaces verts, le catering, etc. et offrent des solutions aux défis logistiques, qu'ils se posent dans le monde des affaires ou dans le monde des loisirs. Nous disposons d'une combinaison pour chaque défi. Par ailleurs, HH Industry est également devenu le distributeur exclusif de l'Allemand ADLATUS, producteur de robots de nettoyage professionnels autonomes et de balayeurs robotisés. Les applications sont multiples : hôpitaux, aéroports, halls de production, entrepôts, grandes surfaces commerciales, mais aussi salles de sport et autres grandes surfaces. Ces machines hyper innovantes sont capables de nettoyer en toute autonomie, d'éviter les obstacles et de recalculer les itinéraires. Après sa mission, notre robot évacuera l'eau sale de manière autonome, refera le plein d'eau propre et chargera la batterie dans la station d'accueil.

RÉFÉRENCES

Nos clients référentiels sont dans tous les secteurs et de toutes tailles, multinationales ainsi que PME's ou même professions indépendantes. Pour chaque besoin nous avons une solution. Contactez-nous via industry@vanderhaeghe.be ou 03/821 08 38.

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 SYSTEMES
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



IN CONCRETE SRL

Doenaertstraat 2
B-8510 Marke-Kortrijk
Tél : +32 56 314 816
info@inconcrete.be
www.inconcrete.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SRL
TVA : BE0819.385.328
Date de création : 2009

CONTACT

Vincent Olemans
Manager
Tél : 0493 26 79 59
vincent.olemans@inconcrete.be

ACTIVITÉS

IN CONCRETE est principalement active dans le secteur de la logistique et s'est spécialisée dans les activités suivantes :

- La réparation de joints et de fissures avec des résines à séchage rapide dans les dalles en béton ;
- La pose et renouvellement de systèmes filoguidés dans les dalles en béton ;
- La pose et renouvellement de joints élastiques dans les dalles en béton .

PRODUITS & SERVICES

- In Concrete Flex® : Résine semi-flexible à séchage rapide (50 min.) pour la réparation de joints et de fissures dans les dalles en béton. Convient aussi parfaitement pour les entrepôts frigorifiques : jusqu'à -25°C.
- Filoguidage : Pose et renouvellement de systèmes d'induction, de tags, de RFID et d'aimants.
- Joints élastiques : Pose et renouvellement de joints élastiques adaptés aux besoins des clients : résistant au feu, aux produits chimiques,

RÉSEAU COMMERCIAL

Actif au Benelux et en France.

RÉFÉRENCES

- AB InBev
- Ampacet
- Ardo
- Balta
- Bridgestone
- Colruyt
- IVC
- Katoen Natie
- Samsonite Europe
- Vincent Logistics
- WDP



Batteries lithium-ion de Jungheinrich.

Durabilité maximale.

Leader du marché de l'électromobilité, Jungheinrich vous propose des solutions intralogistiques économes en énergie et qui réduisent vos émissions de CO₂. C'est pourquoi les batteries lithium-ion de Jungheinrich sont synonymes de durabilité tout au long de leur cycle de vie. Cela permet aux batteries d'être réutilisées. Et une fois qu'elles sont en fin de vie, Jungheinrich se charge de récupérer les matières premières précieuses.

En savoir plus ?

www.jungheinrich.be/li-ion-fr

JUNGHEINRICH



JUNGHEINRICH

Researchpark Haasrode 1105
Esperantolaan 1
3001 Leuven (Heverlee)
Tél : 016 39 87 11
info@jungheinrich.be
www.jungheinrich.be
www.jungheinrich-profishop.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0415.997.465
Capital : 850.000 €
Date de création : 01/04/1976
Chiffre d'affaires 2022 : 104.857.805 €
Personnel : 235,6 FTE

CONTACT

Chariots neufs - sales@jungheinrich.be
Systèmes automatisés - logisticsystems@jungheinrich.be
Chariots d'occasion - usedequipment@jungheinrich.be
Chariots de location - rental@jungheinrich.be
Jungheinrich PROFISHOP - profishop@jungheinrich.be
Pièces de rechange - parts@jungheinrich.be
Maintenance et réparations -
customerservice@jungheinrich.be

ACTIVITÉS

Jungheinrich - en tant que l'un des principaux fournisseurs mondiaux de solutions intralogistiques - offre non seulement des produits et services spécifiques, mais aussi des solutions globales. Les solutions intralogistiques sur mesure permettant aux entreprises d'organiser leurs processus de manière efficace, flexible et durable. Sur le plan mondial, environ 20 000 employés travaillent tous au développement, à l'implémentation, à l'optimisation et à la maintenance de ces solutions. Avec plus de 70 ans d'expérience, Jungheinrich combine son savoir-faire et son expertise avec une connaissance approfondie de l'industrie.

PRODUITS & SERVICES

Jungheinrich propose une gamme complète de produits : des chariots conventionnels aux systèmes automatisés avec des solutions logicielles intelligentes. La gamme se compose de chariots neufs, de chariots de location et de chariots d'occasion. En tant que fournisseur d'une gamme complète, Jungheinrich offre aussi des rayonnages de magasin, des batteries et des chargeurs, des produits numériques, des pièces de rechange d'origine et un service après-vente fiable par plus de 110 techniciens de service.

Une sélection de la gamme Jungheinrich - complétée par plus de 27 000 autres articles pour l'aménagement des entrepôts, des ateliers et des bureaux - est disponible dans le webshop Jungheinrich PROFISHOP.

PIONNIER DU LITHIUM-ION

Jungheinrich est le leader de l'industrie dans la technologie lithium-ion. Les batteries lithium-ion sont la source d'énergie la plus durable et offrent également des performances de haut niveau. Les batteries chargent rapidement, fonctionnent sans entretien et ont une longue durée de vie, ce qui permet d'économiser jusqu'à 20% d'énergie. Aujourd'hui, presque toute la flotte Jungheinrich est disponible avec des batteries lithium-ion.

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 adaptées individuellement et compatibles avec l'environnement de leurs entrepôts.

Les Jungheinrich Automated Guided Vehicles (AGV) et les Autonomous Mobile Robots (AMR) peuvent optimiser les flux de marchandises internes. Ils exécutent les tâches logistiques internes de manière autonome et avec une grande fiabilité. Ces tâches, où le cariste a peu de valeur ajoutée, peuvent être automatisées sans impact majeur sur l'infrastructure et les flux existants. Jungheinrich garantit avec les AGV et les AMR une productivité accrue et une plus grande fiabilité des processus et sont facilement adaptables à un fonctionnement en plusieurs équipes.

Full electric. Full force.

100% Green Power.



Chariots élévateurs électriques Linde X35 - X50 Xtreme, un concentré de puissance !

Aussi puissants que leurs équivalents thermiques et aussi fiables et performants sur tous les terrains, même dans les conditions les plus extrêmes. Découvrez notre nouvelle génération de chariots élévateurs électriques et donnez un coup de pouce écologique à vos activités.

Jetez un œil sur www.motrac.be/linde/1254-X



Adaptés aux secteurs les plus exigeants



Utilisation intérieure et extérieure



Puissance d'un moteur à combustion



Résistants à la poussière, à l'humidité et aux terrains accidentés



Capacités de levage jusqu'à 5 tonnes



MOTRAC

Noorderlaan 612 - 2030 Anvers - Tél : +32 3 360 11 11
Rue du Quai 28 - 7711 Dottignies - Tél : +32 56 45 77 25
Route Nationale IV 3B - 5590 Ciney - Tél : +32 4 233 87 94

info@motrac.be
www.motrac.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0428.244.805
Active en Belgique depuis 1949
Personnel : 200

CONTACT

Maarten Vaandrager
Sales Director Handling
Tél : +316 13 06 81 56
E-mail : maarten.vaandrager@motrac.nl

Willem Palmans
Customer Service Director
Tél : +32 3 360 11 29
E-mail : willem.palmans@motrac.be

ACTIVITÉS

Motrac est importateur et distributeur officiel des chariots élévateurs et engins de magasinage performants Linde. Totalisant plus de 50 ans d'expérience avec cette marque leader, nous sommes le fournisseur par excellence de solutions complètes dans le domaine de l'intralogistique. En choisissant Motrac, vous optez pour un partenaire expérimenté qui réfléchit avec vous de A à Z et fait passer votre logistique interne à un niveau supérieur.

Vous choisissez aussi un partenaire qui attache une grande importance à la fourniture d'un service local. En Belgique, Motrac possède trois succursales qui nous permettent d'offrir un service optimal à tous nos clients. Avec des établissements à Anvers, Dottignies et Ciney, nous sommes en mesure d'optimiser la coopération étroite entre le producteur, l'importateur et l'utilisateur final.

PRODUITS & SERVICES

Motrac est spécialisé dans l'offre de solutions complètes dans le domaine de l'intralogistique. Nous distinguons 5 activités principales :

- Vente de chariots neufs et d'occasion
- Maintenance et service
- Pièces originales
- Location à court et à long terme
- Conseil et expertise

La vaste gamme de chariots Linde nous permet de proposer des produits sur mesure à chaque occasion. Nos collègues seront heureux de vous présenter la gamme entière de chariots durables, sûrs et confortables :

- Chariots élévateurs électriques
- Chariots élévateurs thermiques
- Transpalettes
- Gerbeurs
- Chariots rétractables
- Préparateurs de commandes
- Chariots tridirectionnels
- Tracteurs électriques
- Tracteurs à plateau
- Chariots automatisés

Nous offrons aussi le système Linde Connect, qui vous permet de gérer votre flotte logistique de manière efficace et transparente. Cette application permet d'accéder facilement aux données d'utilisation, aux informations ou aux messages d'erreur, et de stocker ces données collectées en toute sécurité.

RÉFÉRENCES

Nous pouvons compter sur des références de clients dans un large éventail de secteurs, aussi bien de grandes entreprises que de PME. Quelle que soit votre situation, nous vous proposerons une solution sur mesure pour chaque défi intralogistique. Pour plus d'informations, n'hésitez pas à nous contacter, nous sommes à votre disposition.

UN PORT CITOYEN OUVERT SUR LE MONDE

Laissez-vous séduire par le Port autonome de Liège



PORT AUTONOME DE LIÈGE

Quai de Maestricht 14
4000 Liège
Tél : 04 232 97 97
info@portdeliege.be
www.portdeliege.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique :
Organisme d'intérêt public
TVA : BE 0202.414.452
Date de création : 1937
Personnel : 35

CONTACT

Yves Demeffe
Directeur général a.i.
Tél : 04 232 97 97
info@portdeliege.be

MANAGEMENT

Directeur général a.i.
Yves Demeffe

ACTIVITÉS

1^{er} port intérieur belge et 3^{ème} port intérieur d'Europe (20 millions de tonnes en 2021), le Port autonome de Liège assure la gestion de 33 zones portuaires (382 hectares) et offre :

- 3 terminaux à conteneurs (navettes régulières vers Anvers et Rotterdam)
- Liaisons régulières par caboteurs de 1.000 à 2.500 tonnes
- Une darse couverte
- L'accessibilité aux bateaux rhénans, aux convois poussés de 2 barges (4.500 t) et aux unités fluvio-maritimes (caboteurs) de 2.500 t (liaisons régulières directes avec le Royaume-Uni).

Liège Trilogoport, plate-forme multimodale de 120 ha située le long du canal Albert à 14 h de navigation d'Anvers et à 24h de Rotterdam :

- un terminal à conteneurs (15 ha) géré par DPW Liege Container Terminals
- une zone logistique gérée par : Jost Group (30 ha); WDP (10 ha) et Weerts Supply Chain (20 ha)
- 300.000 m² de halls logistiques disponibles !

Le Port autonome de Liège en quelques chiffres :

- Tonnage voie d'eau : 14 millions de tonnes
- Tonnage eau-rail-route : 19 millions de tonnes
- 90.000 EVP manutentionnées voie d'eau
- 8.032 emplois directs et 10.928 emplois indirects
- 1.947 millions d'euros de valeur ajoutée du complexe portuaire liégeois
- 33 zones portuaires
- 382 hectares de terrains portuaires mis à la disposition des entreprises
- 27 km de quais
- 3 terminaux à conteneurs
- 4 plates-formes multimodales (Monsin, Renory, Liège Trilogoport et Semeries)
- Une darse couverte - 1 ha
- Des cuves de stockage pour produits pétroliers (350.000 m³)
- 70 magasins de stockage pour un total de +- 15 hectares couverts
- Des silos à grains d'une capacité totale de 50.000m³
- Un Port des Yachts : 120 emplacements.



Créer de la valeur au-delà du bâtiment



En tant que leader de l'immobilier logistique, Prologis dispose de l'expertise et de la flexibilité nécessaires pour proposer des solutions innovantes pour que vous ayez plus de temps pour faire ce que vous aimez : développer votre activité. **Nous détenons et exploitons le premier portefeuille d'actifs immobiliers logistiques sur les principaux marchés mondiaux.** Nous acquérons, développons et assurons la maintenance du plus grand parc immobilier logistique de haute qualité au monde tout en améliorant votre expérience en matière de location, d'exploitation et de travail dans le domaine de l'immobilier logistique grâce à notre envergure et notre expertise locale.



www.prologis.be/fr



PROLOGIS BELGIQUE

Bureaux Prologis Belgique -
Jan Van Rijswijcklaan 162 étage 11
2020 Anvers
info-benelux@prologis.com
www.prologis.be/fr

SOCIÉTÉ

Forme juridique :
Société Privée
TVA : BE0477.400.841
Actif en Belgique depuis : 2000

CONTACT

Frederik Mertens
Capital Deployment & Leasing Director Belgium
Tél : +32 (0)473 56 04 42
E-mail: fmertens@prologis.com

Danielle van der Lem
Marketing & Communications Manager Northern Europe
Tél : +31 (0)6 211 13079
E-mail: dvanderLem@prologis.com

ACTIVITÉS :

Nous acquérons, développons et assurons la maintenance du plus grand parc immobilier logistique de haute qualité au monde :

- Immobilier : Prologis gère activement tous les aspects des opérations immobilières. De la recherche de biens à l'achat de terrains et de bâtiments, en passant par la location immobilière, et bien plus encore.
- Développement & Acquisitions : Notre expertise dans la construction d'installations de qualité respectueuses de l'environnement crée des bâtiments meilleurs et améliore nos résultats en termes d'objectifs de durabilité.

Avoir le plus grand portefeuille mondial d'immobilier logistique nous avons une responsabilité : celle d'appréhender chaque bien et chaque parcelle de terrain en tant que citoyens du monde. Voilà pourquoi notre développement comme nos services s'articulent autour des communautés et de l'environnement, que ce soit au coin de la rue ou à l'autre bout du monde.

Prologis a ouvert son siège belge dans la ville dynamique d'Anvers en février 2023. En tant que leader mondial de l'immobilier logistique, cette étape renforce les ambitions de Prologis de poursuivre sa croissance et son expansion en Belgique.

PRODUITS ET SERVICES :

LA PLATFORME ESSENTIALS

Notre plateforme Prologis Essentials aide nos clients à relever certains des défis les plus critiques auxquels ils sont confrontés aujourd'hui en matière d'opérations, d'énergie et de durabilité, de main-d'œuvre, de mobilité et de données numériques.

UNE LOCATION SIMPLIFIÉE AVEC CLEAR LEASE™

Ce n'est pas parce que votre entreprise est complexe que votre bail doit l'être. Grâce à des solutions comme Clear Lease®, nous avons rendu le processus simple, direct et transparent, afin que vous viviez la meilleure expérience possible.

DURABILITÉ

Nous avons intégré des pratiques de gestion environnementale, de responsabilité sociale et de gouvernance (ESG) dans l'ensemble de nos activités afin de stimuler l'innovation, d'approfondir nos relations, de réduire nos coûts d'investissement, d'élargir nos offres aux clients et de renforcer notre position d'employeur de choix.

CROISSANCE & INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRES

Nous nous engageons à soutenir les communautés où nous opérons afin d'en faire de meilleurs endroits pour vivre et travailler. PROLOGIS LABS

Nous explorons l'innovation dans un environnement réel qui facilite l'expérimentation et nourrit de nouveaux concepts de produits.

PROLOGIS VENTURES

Prologis Ventures investit dans les technologies nouvelles et émergentes du secteur de la logistique qui peuvent améliorer l'efficacité, les opérations, l'impact environnemental et plus encore.

CHIFFRES CLÉS – PROLOGIS BELGIQUE

Chiffres pour les actifs dans lesquels la société possède ou avait des investissements, sur une base consolidée ou à travers de joint-ventures non consolidées, des actifs et des projets de développement.

- 43 acres de terrain
- 0,56 million de mètres carrés d'espace immobilier industriel
- 27 bâtiments opérationnels d'immobilier logistique



LA MEILLEURE SOLUTION POUR VOTRE ENTREPOT

De la préparation de commandes manuelle ou semi-automatisée aux systèmes entièrement automatiques. Optimisez vos processus de stockage et d'entrepôt avec les experts de SSI SCHÄFER. Avec plus de 80 ans d'expérience dans l'aménagement d'entrepôt, nous offrons des solutions complètes pour chaque projet et chaque branche. Prenez rendez-vous et discutons des possibilités sans engagement.

Think Tomorrow.

+32 (0)78 79 01 28
ssi-schaefer.com

SSI SCHÄFER

SSI SCHÄFER SA

Ambachtenlaan 14, case postale 3
3001 Louvain
Tél : +32 (0)78 79 01 28
info.be@ssi-schaefer.com
www.ssi-schaefer.com



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0415.960.744
Personnel : 10.000

CONTACT

Steve Cautuert
Head of Sales Dynamic Systems BENE
Tél : +32 (0)471 82 21 40
steve.cautuert@ssi-schaefer.com

Steve Vercammen
Sales Manager Logistic Solutions
Tel: +32 (0)479 99 58 57
steve.vercammen@ssi-schaefer.com

MANAGEMENT

Directeur Général
Peter Pompen

Finance & Reporting Manager
Sam Struyf

HR Business Partner
Jessie Vermeire

ACTIVITÉS

SSI SCHÄFER est l'un des plus grands fournisseurs toutes gammes et fabricants de composants pour l'intralogistique au monde. Basée à Neunkirchen (Allemagne), SSI SCHÄFER emploie environ 10.000 personnes dans le monde, possède sept sites de production nationaux et internationaux avec environ 70 filiales opérant à l'échelle planétaire. SSI SCHÄFER développe et implémente, sur six continents, des concepts et des solutions innovantes pour diverses industries et branches. SSI SCHÄFER façonne ainsi l'avenir de l'intralogistique.

PRODUITS & SERVICES

SSI SCHÄFER conçoit, développe et produit des systèmes pour les entrepôts et les entreprises de production industrielle. La gamme comprend des solutions manuelles et automatisées pour le stockage, le transport, la préparation de commandes et le tri, ainsi que des technologies de traitement et de recyclage des déchets. De plus, SSI SCHÄFER est un fournisseur de référence de logiciels modulaires et régulièrement mis à jour pour l'intralogistique.

L'équipe informatique, qui compte plus de 1.100 employés, développe des applications de haute qualité et fournit aux clients des conseils avisés sur la combinaison intelligente entre les logiciels et des équipements intralogistiques. L'offre IT de SSI SCHÄFER, y compris ses propres produits WAMAS® et SAP, offre un support optimal pour tous les processus dans le domaine de l'intralogistique. Les solutions de SSI SCHÄFER améliorent la productivité et l'efficacité des clients grâce à la surveillance, la visualisation et l'analyse très précise des données commerciales pour une gestion proactive de l'intralogistique.

SSI SCHÄFER propose des systèmes clé en main très avancés. En tant qu'acteur du marché international, il peut fournir des solutions sur mesure aux quatre coins du monde. L'ensemble de l'offre comprend la conception, la planification, le conseil ainsi que le service après-vente et l'entretien spécifiques au client.

SECTEURS DE MARCHÉ

- Fashion
- Industrie
- Food Retail
- Food & Beverage
- Healthcare & Cosmetics
- Retail & Wholesale



stream
software

Together we make
international trade
run faster.



Customs



Industry



Logistics

www.streamsoftware.eu

Stream Software BE (HQ)

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

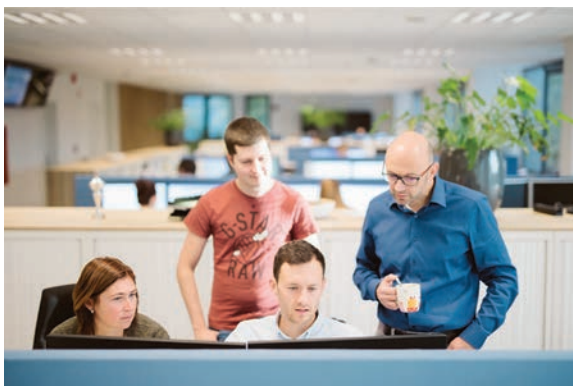
Stream Software NL

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



STREAM SOFTWARE SA

Potvlietlaan 4
2600 Antwerpen
Tél : 03 825 77 74
info@streamsoftware.eu
www.streamsoftware.eu



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0462.405.532
Date de création : 1996
Personnel : 53

CONTACT

Sam Jespers
CCO
Tél : 03 825 77 74
sam.jespers@streamsoftware.be

Fred Vellemans
Sales & Account Manager
Tél : 03 825 77 74
fred.vellemans@streamsoftware.be

ACTIVITÉS

Stream Software fournit des logiciels et des services de qualité pour le secteur de la logistique et des douanes, en mettant l'accent sur l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et financière des processus métier. Stream Software vise toujours une automatisation avancée et des gains d'efficacité en s'intégrant de manière transparente aux systèmes ERP du client.

Avec le Customs Streamliner® et le Integrated Logistics Streamliner® (ILS) de Stream Software, les entreprises disposent immédiatement d'outils pour améliorer l'efficacité de leurs activités. En tant que leader du marché au sein de BeNeLux, Stream Software est le partenaire idéal pour cartographier vos flux logistiques et douaniers, puis pour automatiser autant que possible ces processus avec les bonnes applications.

PRODUITS & SERVICES

1. INTEGRATED LOGISTICS STREAMLINER® (ILS)

Integrated Logistics Streamliner est la solution ERP intégrée qui automatise les entreprises de logistique depuis le premier contact, en passant par la gestion des tâches opérationnelles, la gestion analytique des bénéfices et la comptabilité légale. Tous les processus métier dans une solution logicielle unique. Le Integrated Logistics Streamliner a une conception flexible et modulaire. Les modules sont disponibles séparément, mais ensemble, ils forment une solution puissante.

Forwarding Assistant

L'assistant de transfert gère le processus technique et enregistre les jalons. Il assiste l'utilisateur dans la gestion de sa liste de tâches quotidiennes. Il peut automatiquement donner des instructions, envoyer des courriels, informer les clients, générer des factures et d'autres fonctions que vous pouvez attendre d'un assistant humain. L'assistant peut apprendre n'importe quelle tâche. En étroite collaboration avec nos clients, le système est devenu un produit extrêmement efficace.

2. CUSTOMS STREAMLINER®

Customs Streamliner est un ensemble intégré de logiciels de gestion pour toutes les déclarations en douane de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg, doté d'une interface utilisateur uniforme. Outre le logiciel de déclaration, le logiciel prend en charge la modélisation des processus métiers en fonction de scénarios, de droits et de paramètres.

L'assistant de déclaration peut vérifier et optimiser vos déclarations en fonction de la base de données intégrée de Taric avant qu'elles ne soient envoyées à la douane.

La solution comprend PLDA, NCTS, EMCS, Compatibilité des marchandises, représentation fiscale, gestion des entrepôts et autres systèmes de douane et d'inventaire commerciaux, dans un environnement de communication convivial et rapide.

Naturellement, Stream Software fournit toutes les nouvelles procédures de déclaration. Suite à l'implémentation de l'UCC (Union Customs Code), le PLDA sera remplacé par l'IDMS (import) et l'EDMS (export). Le NCTS

(système pour les documents de transit) fera aussi l'objet d'une mise à jour importante, que Stream Software prend également en charge.

Outre le logiciel de déclaration typique, Customs Streamliner gère l'administration de l'entrepôt de douane et d'autres systèmes de procédures complexes, tels que le perfectionnement actif et passif. Des modules multi-utilisateurs, multi-sociétés et multilingues pour l'importation de données et des liaisons vers les systèmes de communauté portuaire en Belgique et aux Pays-Bas complètent le système.

Customs Streamliner peut être intégré au logiciel ERP d'expéditeurs tels que SAP, Baan, J.D. Edwards, Navision, et autres, et bien sûr avec le système ERP de Stream Software lui-même conçu spécifiquement pour les agents des douanes.

RÉFÉRENCES

- Barco
- Agfa
- Estée Lauder
- Eutrac
- SKF
- Kuehne + Nagel
- Portmade Customs
- Samsonite
- Mazda
- Embassy Freight
- Umicore
- Bleckmann
- Customs Support
- Sea-invest
- Graco

REALISING VISIONS

CREATING FUTURE USABILITY

The new era of efficiency:
TGW Future Fulfillment Center



www.tgw-group.com





TGW SYSTEMS BV

Borchwerf Frame 21 Business Center, Rietschotten 1
4751 XN Oud-Gastel (Pays-Bas)
+31 165 744306
benelux@tgw-group.com
www.tgw-group.com



SOCIÉTÉ

SA (membre du groupe TGW Logistics Group)
TVA : NL856637671B01
Capital : TGW Logistics Group
10 % des bénéfices de TGW Logistics Group
vont à TGW Future Wings
Actif en Belgique depuis : 2014
Chiffre d'affaires 2022 : 924 millions euros
(TGW Logistics Group)
L'exercice financier s'étend du 1^{er} juillet
au 30 juin compris
Personnel :
TGW Logistics Group > 4.400
TGW Benelux > 150
Actionnaires : TGW Future Private Foundation

CONTACT

Corina Stoutjesdijk
Marketing Communications
Manager TGW Northern Europe
Tél : +31 6-12066025
corina.stoutjesdijk@tgw-group.com

Jan-Willem Klinkenberg
Head of Business Development
TGW Northern Europe
Tél : +31 612084015
Jan-Willem.Klinkenberg@tgw-group.com

MANAGEMENT

Managing director TGW Systems BV
Hans De Sutter

Head of Sales
Bart Van Eycken

Finance Manager
Jean-Pierre Hellemons

Directeur RH
Paul Kwik

TGW LOGISTICS GROUP

TGW Logistics Group est l'un des principaux fournisseurs internationaux de solutions de manutention. Depuis plus de 50 ans, le spécialiste autrichien met en place des centres de fulfillment hautement automatisés, efficaces et pérennes pour ses clients dans les secteurs clés Fashion&Apparel, Grocery et Industrial & Consumer Goods. En tant qu'intégrateur de systèmes, TGW conçoit, fabrique et met en œuvre des centres logistiques complexes, des produits mécatroniques aux robots en passant par les contrôles et les lo-

giciels. TGW s'appuie sur des partenariats solides à chaque étape, de la planification à la mise en œuvre en passant par les Lifetime Services. TGW Logistics Group possède des bureaux en Europe, en Chine et aux États-Unis et compte plus de 4.400 collaborateurs dans le monde. Au cours de l'exercice 2021/2022, la société a généré un chiffre d'affaires total de 924 millions d'euros.

TGW BENELUX

En 2016, TGW a ouvert une implantation Benelux à Oud-Gastel (Pays-Bas). Celle-ci permet de desservir les marchés belge et néerlandais. La petite équipe commerciale des débuts est désormais une force de vente de plus de 150 collaborateurs. Aujourd'hui, TGW Benelux comprend tous les départements : Sales & Solution Design, Lifetime Services, Project Management, RH, Finance, Health & Safety et Procurement. Les références au Benelux incluent des clients tels que Dassy, UpFresh, TVH, bol.com, Fource, stichd et Picnic. Les ambitions de croissance au Benelux restent élevées, en partie en raison de la demande continue des secteurs clés.

TGW Benelux fait partie de TGW Northern Europe qui emploie plus de 600 personnes dans les pays suivants : Royaume-Uni (Market Harborough), Lituanie (Kaunas), Scandinavie (Göteborg) et Pays-Bas (Oud-Gastel)..

ENGAGEMENT SOCIAL

La TGW Future Private Foundation est propriétaire de TGW. Le fondateur Ludwig Szinicz a fait don de toutes ses actions à la fondation en 2004, assurant ainsi l'avenir de TGW à long terme. Conformément au slogan « Focusing on people - Learning and Growing », TGW s'efforce de créer un environnement de travail ouvert, convivial et agréable où les efforts personnels contribuant au succès de l'entreprise et l'épanouissement personnel sont traités de manière égale. La plupart des bénéfices restent au sein de l'entreprise et sont réinvestis au profit des collaborateurs et des technologies de demain.

Dix pour cent des bénéfices de TGW vont à TGW Future Wings, l'organisation à but non lucratif de TGW. Cette organisation vise à soutenir les jeunes dans leur développement personnel et professionnel.

Le site d'emploi de référence
pour employés et cadres en
Transport, Logistique & Supply Chain

tlhub

by **TRANSPORTMEDIA**



016 22 11 31 • info@tl-hub.be • www.tl-hub.be

TL HUB

Half Daghmael 1K
3020 Herent
Tél : 016 22 11 31
sales@tl-hub.be
www.tl-hub.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique :
HR Web Management SRL
TVA : BE 0712.522.012
Actif en Belgique depuis 2019

CONTACT

Elliott Duckers
Managing Director
Tél : 0474 04 70 97
elliott.duckers@tl-hub.be

Kim Lousberg
Sales Manager
Tél : +32 492 50 41 16
kim.lousberg@tl-hub.be

MANAGEMENT

Directeur général
Elliott Duckers

Directrice commerciale
Kim Lousberg

ACTIVITÉS

TL Hub est une plateforme digitale dédiée à l'emploi dans les secteurs du transport, de la logistique et du supply chain pour cadres et employés.

PRODUITS & SERVICES

- publication d'offres d'emplois,
- salons de l'emploi,
- actions en collaboration avec universités et hautes écoles spécialisées,
- campagnes de performance e-marketing.

ORGANISATION COMMERCIALE

Transport, logistique & supply chain

RÉFÉRENCES

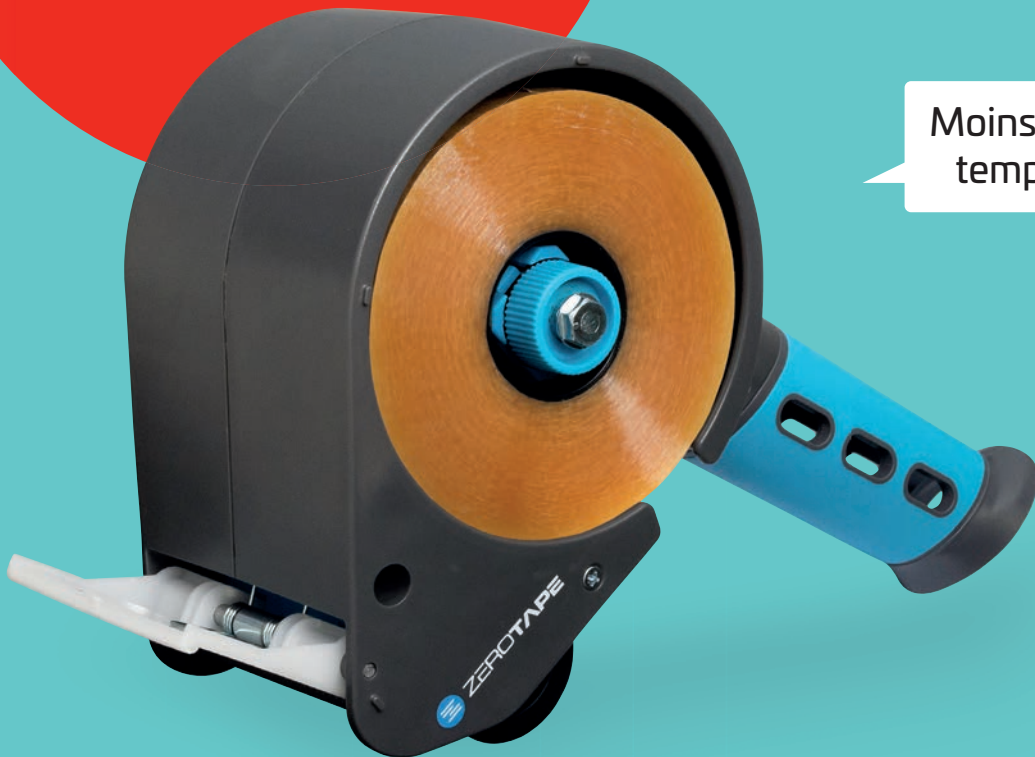
- Nike
- Coca-Cola
- Colruyt
- Decathlon
- H&M
- Ninatrans
- Jost
- Kuehne+Nagel
- Scania
- TDL Group
- Maersk
- DB Schenker
- Infrabel
- ...

100
ANS

NOUVEAU :
ZeroTape® plus
large (72 mm) pour
les grandes boîtes

Moins de
défaillances

Moins de
temps



Moins de
CO₂

- 75% de tension en moins sur les muscles du poignet, du bras et de l'épaule
- Production neutre en CO₂, donc moins d'impact sur l'environnement
- Moins de changements de rouleaux grâce à des rouleaux plus de deux fois plus longs

Topa emballe vos produits... et vos clients!

TOPA PACKAGING

Blauwesteenstraat 110 Unit M
2550 Kontich
Tél : 03 450 99 60
info@topapack.be
www.topapackaging.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SRL
TVA : BE 0631.970.242
Chiffre d'affaires 2022 : 81.000.000 €

CONTACT

Tom Vermeersch
Directeur commercial
sales@topapack.be

Le Groupe Topa est depuis 1922 un pionnier international reconnu en matière d'emballage, qui s'est peu à peu transformé en un spécialiste complet tant du commerce de gros que du développement et de la production de matériaux d'emballage et de leurs applications. Le Groupe Topa se compose de trois divisions :

TOPA PACKAGING

- grossiste en emballages
- 35.000 emplacements de palettes
- Nombre de palettes jusqu'à 170.000
- 10.000 articles
- conseils en emballage et en impression
- emballage durable

Chez Topa Packaging, le souhait de votre entreprise est au cœur de nos préoccupations. Des spécialistes de l'emballage tant internes qu'externes peuvent vous assister dans chacun de vos problèmes d'emballage. Grâce à son vaste assortiment et à son centre d'innovation et de développement, Topa possède tous les outils pour optimiser structurellement avec vous votre processus d'emballage et de logistique. En la matière, Topa met également l'accent sur un des principaux défis du secteur de l'emballage : le lien entre durabilité et efficacité.

TOPA INSTITUTE

- développement d'emballages
- optimisation de processus
- sécurité des chargements
- 16.500 simulations de transport
- certification ISO, ISTA et ASTM

Le Topa Institute se spécialise dans la réalisation d'analyses de votre processus d'emballage. Il garantit une sécurité absolue dans chaque aspect de votre processus d'emballage : matériau, conditions, empilement et transport. Grâce à des tests approfondis de choc, de vibration, de pression et de résistance aux chutes réalisés en interne, ainsi qu'à vingt chambres de température qui simulent les conditions les plus extrêmes, le Topa Institute exclut toute imprévoyance, gaspillage et incertitude, de manière à réaliser des économies en termes de coûts d'emballage, de coûts d'assurances, d'actions en dommages et intérêts et à renforcer la fiabilité de votre marque et de votre produit.

TOPA THERMAL

- recherches avancées
- innovations de pointe
- développement approfondi des connaissances

Topa Thermal développe des solutions d'emballage garanties afin de maintenir les produits les plus précieux et délicats à une température de sécurité pendant le transport. Ses emballages d'avant-garde assurent une distribution en toute sécurité entre autres de médicaments, de vaccins et d'autres produits pharmaceutiques permettant de sauver des vies.

DES SOLUTIONS INTELLIGENTES POUR UNE LOGISTIQUE GLOBALE

Toyota Material Handling Belgium

Optimisez vos processus d'entreprise avec Toyota Material Handling Belgium



INTÉGRATION DE SYSTÈMES

Vous souhaitez optimiser les processus au sein de votre entrepôt? Grâce à nos solutions intégrées sur mesure, nous fournissons le ciment qui maintient chaque élément en place.

Intégration d'Autostore en collaboration avec Bastian Solutions, une société Toyota Advanced Logistics.



VÉHICULES À GUIDAGE AUTOMATIQUE

Vous souhaitez le contrôle totale de vos opérations? Les chariots d'entrepôt intelligents permettent de résoudre un grand nombre de vos problèmes les plus complexes.



SOLUTION SEMI- AUTOMATIQUE DE STOCKAGE À HAUTE DENSITÉ

Vous avez besoin d'optimiser l'espace de votre entrepôt? Avec nos solutions de navette, vous pouvez stocker plus en profondeur et en hauteur tout en éliminant les allées.



Vous souhaitez obtenir plus d'informations ? N'hésitez pas à consulter notre site web.
Toyota Material Handling Belgium - Schoondonkweg 1 - Willebroek - Tel: +32 3 820 76 00

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

MATERIAL HANDLING

TOYOTA MATERIAL HANDLING BELGIUM SA

Schoondonkweg 1
2830 Willebroek
Tél : 03 820 76 00
info@be.toyota-industries.eu
www.toyota-forklifts.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0404.934.715
Actif en Belgique depuis 1965
Chiffre d'affaires 2021-2022 : 121.000.000 €
Personnel : 250

CONTACT

Hugues Van Espen
Managing Director
Tél : 03 820 76 30
hugues.vanespen@be.toyota-industries.eu

Chris Coens
Marketing Manager
Tél : 03 820 76 31
christel.coens@be.toyota-industries.eu

MANAGEMENT

Directeur général
Hugues Van Espen

Directeur commercial
Peter Van Cauwenbergh

Directeur après-vente
Peter De Wolf

Directeur financier
Annick Van Langenhove

HR Manager
Olivier Carlier

Directeur Logistic Solutions
Hugues Van Espen

Marketing Manager
Chris Coens

ACTIVITÉS

Toyota Material Handling Belgique est votre partenaire global dans le domaine de la manutention en Belgique. Nous sommes spécialisés dans les chariots élévateurs et engins de magasinages fiables pour toutes les applications. De plus, nous proposons des projets d'automatisation complets pour un fonctionnement efficace de vos processus logistiques.

Vous voulez déployer votre flotte de manière flexible ? N'hésitez pas à nous contacter pour la location à long et à court terme d'un chariot élévateur ou d'un engin de magasinage. Vous trouverez sans nul doute, dans notre programme de location, un engin qui répond à vos besoins.

En plus des chariots élévateurs neufs, nous proposons également des engins d'occasion. Vous ne trouverez dans notre gamme que des chariots élévateurs avec des pièces d'origine Toyota. Vous avez ainsi la garantie de disposer d'un chariot élévateur de haute qualité avec une durée de fonctionnement optimale.

Vous cherchez une solution pour automatiser votre entrepôt ? Nous fournissons des solutions logistiques complètes et intégrées, du concept à l'implémentation. Qu'il s'agisse d'AGV ou de l'aménagement de votre entrepôt. Nous sommes spécialisés dans les projets d'automatisation de toutes tailles et dans tous les secteurs.

Enfin, nous avons le réseau de service le plus étendu du pays. 120 techniciens locaux sont à votre service pour garantir le bon fonctionnement de votre véhicule.

<https://toyota-forklifts.be/fr-be/>

PRODUITS & SERVICES

- Transpalettes manuels
- Transpalettes électriques
- Gerbeurs
- Chariots à mât rétractable
- Chariots élévateurs électriques
- Chariots élévateurs thermiques
- Préparateurs de commandes
- Chariots pour allées étroites
- Chariots tracteurs
- Chariots automatisés
- I_Site gestion de flotte
- Logistics Solutions
- Logistics Solutions Integration
- Rayonnage
- Solutions énergétiques



✓ Plus de
20.000
réalisations



BÂTIMENTS INDUSTRIELS

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

VALCKE
PREFAB BETON



VALCKE PREFAB BETON SA

Rodenbachstraat 72
8908 Vlamertinge
Tél : 057 20 25 01
info@valcke-prefab.be
www.valcke-prefab.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0445.799.825
Actif en Belgique depuis 1930
Personnel : 420

CONTACT

sales@valcke-prefab.be

ACTIVITÉS

Valcke Prefab Beton est le partenaire idéal pour la construction des bâtiments industriels.

Depuis quatre générations, Valcke Prefab Beton est le spécialiste de la construction en béton. En tant qu'entreprise familiale, nous avons réalisé des nombreux bâtiments logistiques allant des entrepôts, des centres de distribution pour le stockage et le transbordement, aux halls de production, équipés ou non de ponts roulants.

Les éléments préfabriqués en béton nous permettent de construire rapidement des bâtiments durables et résistants au feu.

Nos constructions atteignent des portées de plus de 40 m et des hauteurs libres de plus de 28 m. De cette façon, vous éliminez un excès de colonnes et par conséquent vous utilisez de manière optimale votre espace professionnel.

Tout est en gestion propre: l'ingénierie, la production totale de tous les éléments en béton préfabriqué, le transport et le montage.

Grâce à la confiance de plus de 20.000 clients, nous pouvons faire preuve de notre expérience et expertise !

PRODUITS & SERVICES

- Bâtiments logistiques
- Centres de distribution
- Entrepôts
- Bâtiments industriels
- Centres de cross-docking
- Bureaux
- Bâtiments pour PME
- Showrooms
- Surfaces commerciales

RÉFÉRENCES

- 2XL
- Agristo
- A-Pack
- Aviko
- Castelein - Stor'it
- Clarebout Potatoes
- Colruyt
- Decospan
- Delhaize
- Dematra
- Deny Logistics
- DHL
- DSV
- e-BO Entreprises
- Forrez
- GTS - Ghent Transport & Storage
- GWS - Ghent Warehousing Systems
- Jolipa
- Kartonage Lefevere-Beel
- Lidl
- Linum
- Luiknatie
- Lutosa
- Meubar
- Rewer Logistics
- Seaport Brewing - De Proefbrouwerij
- SEDIS Logistics
- Soenen Golfkarton
- Stockhabo
- TVH
- Vanheede Environment Group
- Van Mieghem Logistics
- VDL Bus & Coach Group
- Wybo Transport



Agile process execution for today's warehouse ... with tomorrow in mind

agility
visibility
traceability

- ▶ Extends WMS functionality
- ▶ Modular and scalable
- ▶ Optimised workflow performance
- ▶ Best fit technologies
- ▶ Real-time insight



www.zetes.com



ZETES

Rue de Strasbourg 3
1130 Bruxelles
Tél : 02 728 37 11
info@be.zetes.com
www.zetes.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0408.425.626
Date de création : 01/01/1984
Chiffre d'affaires 2021 : 293.876.000 €
Personnel : 320

CONTACT

Gilbert Wellemans
Country Manager
Tél : 02 728 37 11
info@be.zetes.com

MANAGEMENT

Directeur général
Pierre Lambert

Directeur commercial
Gilbert Wellemans

Directeur après-vente
Roel Langers

Directeur financier
Claudio Macarrao

Directeur des ressources humaines
Koen Vandeviere

ACTIVITÉS

Zetes est une société à la pointe des technologies, spécialisée dans les solutions d'optimisation de la Supply Chain et d'identification des citoyens.

Nos solutions Supply Chain permettent aux entreprises de bénéficier d'une agilité, d'une visibilité et d'une traçabilité sans précédent dans l'ensemble de leur Supply Chain connectée.

Notre division People Identification offre aux pouvoirs publics et aux institutions supranationales des solutions pour authentifier les citoyens dans le cadre de l'établissement de documents d'identité et de voyage sécurisés et de la création de registres nationaux ou de listes d'électeurs.

Etabli à Bruxelles, Zetes compte plus de 1300 employés dans 22 pays en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique, totalisant un chiffre d'affaires de 293,8 millions d'euros en 2021. Zetes a rejoint Panasonic Corporation en 2017 en tant que filiale indépendante.

Pour en savoir plus, consultez le site www.zetes.com ou abonnez-vous à notre newsletter. Vous pouvez également nous suivre sur LinkedIn et Twitter.

PRODUITS & SERVICES

Nous aidons les entreprises à gagner en agilité, visibilité et traçabilité, depuis la ligne de conditionnement jusqu'au magasin, en leur offrant une suite de solutions packagées et un accès aux dernières technologies.

Notre expertise est éprouvée sur de nombreux secteurs d'activité, notamment :

- le commerce de détail,
- l'industrie manufacturière (industries pharmaceutique, agro-alimentaire, automobile...),
- le secteur de la santé,
- l'entreposage et la distribution,
- le transport et la logistique,
- les services postaux et le transport express,
- ...



4 clics pour tout connaître du transport et de la logistique

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

Plus d'info via www.transportmedia.be

**TOUCHEZ 22.500
DÉCISIONNAIRES !**

Link2
LOGISTICS
MANAGEMENT

**Vous voulez être présent
dans notre magazine ?
Prenez contact avec
Kristiaan Goossens**



TRANSPORTMEDIA

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



Votre logistique interne,
Votre productivité,
Votre solution

B-CLOSE

Branch Anvers

Kruisbaan 68 - 2800 Malines - Tél : 03 376 09 30

Branch Flandre Occ. et Or.

Blokkestraat 10 - 8530 Harelbeke - Tél : 056 36 00 38

Branch Brabant & Limbourg

Tiensesteenweg 236 - 3800 Saint-Trond - Tél : 011 68 22 05

Branch Wallonie

Rue de Néverlée 9 - 5020 Namur (Suarlée) - Tél : 081 39 19 10

www.b-close.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0412.550.304
Fonds propres : 4.922.473 €
Date de création : 30/06/1972
Chiffre d'affaires 2018 : 77.769.165,23 €
Personnel : 193

CONTACT

Brabant & Limbourg : 011 68 22 05
Flandre Orientale & Occidentale : 056 36 00 38
Anvers : 03 376 09 30
Wallonie : 081 39 19 10

info@b-close.be

MANAGEMENT

Managing director
Eric Maertens

Finance manager
Yves Letot

Systems & Logistics manager
Dirk De Keyser

Chief Operations Officer
Jean-Marie Thils

Chief Services Officer
Bart Vandekerckhove

Marketing manager
Kurt Boudt

ACTIVITÉS

B-CLOSE est la principale entreprise belge indépendante spécialisée dans la distribution et l'entretien de chariots élévateurs de grandes marques. En fondant une société 100 % belge, nous voulons être proches de nos clients et participer à leurs réflexions visant à trouver la solution la plus adaptée à chaque situation logistique spécifique.

B-CLOSE est le distributeur exclusif des chariots élévateurs et des machines de magasinage Hyster sur le marché belge. Dans notre vaste assortiment de chariots-élévateurs (diesel, LPG, CNG ou électriques) et de matériel de magasinage, vous trouverez toujours une solution à vos besoins de transport interne. Nouveau ou d'occasion ? Acheter, louer à court ou long terme ? Contrat d'entretien tout compris ou périodique ? Nos conseillers expérimentés vous proposeront toujours la solution sur mesure la plus appropriée !

Vous voulez adapter votre chariot-élévateur à vos souhaits ou vous avez besoin d'une assistance technique ou d'un entretien ? Plus de 100 techniciens mobiles et 25 techniciens dans nos 3 ateliers mettront tout en oeuvre pour vous aider en un minimum de temps.

PRODUITS & SERVICES

B-CLOSE ne s'occupe pas uniquement de chariots élévateurs. Nous pouvons également vous proposer une vaste gamme de matériel roulant pour vos applications logistiques. Notre équipe professionnelle vous aidera à choisir le produit adapté à votre besoin et vous conseillera dans le choix financier entre la location ou l'achat.

- **Plus de 135 techniciens** pour les engins de magasinage et les chariots élévateurs
- **Services clients de proximité**
- **Techniciens brevetés** VCA & Sigma
- **Couverture nationale**
- **Diverses marques disponibles :** Hyster, Bulmor, Charlatte, Carer

B-CLOSE, du matériel logistique roulant à la carte. Vous recevez uniquement les machines et programmes de service dont votre entreprise a réellement besoin.

LINK2EUROPE SA

Rijksweg 10A,
2880 Bornem
Tél : 03 7407676
info@link2europe.be
www.link2europe.be



SOCIÉTÉ

Forme juridique : SA
TVA : BE 0889.969.357
Active en Belgique depuis 2007
Chiffre d'affaires 2022 : 14,5 mio €
Personnel : 25
Actionnaires : Igor Van Assche

CONTACT

Natascha Nagels
General Manager
Tél : 0499 86 10 41
natascha@link2europe.be

Igor Van Assche
Directeur
Tél : 0477 32 85 12
igor@link2europe.be

MANAGEMENT

Gérant
Igor Van Assche

General Manager
Natascha Nagels

Directeur RH
Inge Schokkaert

ACTIVITÉS

International Talent Supply partner.

Link2Europe ouvre la porte au marché du travail étranger pour les postes vacants en pénurie.

- Entreprise 100% belge
- Créée en 2007
- Partenaire spécialisé dans le recrutement sur le marché du travail européen, lorsque vos partenaires de recrutement locaux rencontrent des difficultés
- Emploi selon le droit belge, garantie juridique à 100%, sans zones d'ombre

PRODUITS & SERVICES

- Fournir des talents qualifiés dans toute la Flandre et à Bruxelles.
- Emploi intérimaire avec une vision à long terme et possibilité de recrutement à durée indéterminée si souhaité
- Travail par projet ou lors de pic d'activité
- Recrutement à durée indéterminée
- Nous fournissons des solutions de logement et de mobilité là où elles sont nécessaires

NOTRE EXPERTISE

- Chauffeur C/CE
- Opérateur Technique / Processus / Alimentation
- Chariot élévateur et reachtrucks
- Opérateurs CNC
- Technicien/mécanicien d'entretien
- Électricien industriel
- Mécanicien en pneumatique
- Construction
- Employés hautement qualifiés
- ...

Nous nous concentrons sur les ouvriers et les employés hautement qualifiés.

RÉFÉRENCES

Diverses entreprises industrielles et logistiques :

- DHL
- Distrilog
- VF Europe
- Kuehne & Nagel
- Essers
- LIS
- De Rocker Logistics
- Van Moer Logistics
- BPK
- Bridgestone
- Bleckmann
-

SAVOYE BENELUX

Minervum 7352
Pays-Bas
4817 ZH - Breda
contact-benelux@savoie.com
www.savoie.com



SOCIÉTÉ

Actif en Belgique depuis : 2008
Chiffre d'affaires 2022 :
+ 200 millions € (monde)
Personnel :
Plus de 900 personnes dans le monde
Actionnaires : Noblelift

CONTACT

Peter de Henau
Managing Director
Tel: +32 485 55 14 63
peter.dehenau@savoie.com

Hans Noordijk
Business development / Sales
Tel: 31 (0)6 28 98 1436
hans.noordijk@savoie.com

MANAGEMENT

Directeur général
Peter de Henau

Directeur commercial
Hans Noordijk

ACTIVITÉS :

SAVOYE est actif dans le monde entier. La société conçoit, fabrique (Europe et États-Unis) et intègre des machines, des systèmes intralogistiques automatisés et des solutions logicielles pour la chaîne d'approvisionnement. SAVOYE propose une gamme complète de solutions sur mesure pour les organisations logistiques, de la plus simple à la plus complexe. Pour les entreprises de taille moyenne comme pour les multinationales.

Notre mission : soutenir le développement des organisations logistiques en simplifiant la gestion des systèmes complexes tout en leur fournissant un meilleur service, une plus grande efficacité et des coûts réduits.

De la réception des commandes à l'expédition, des services cloud à l'emballage, nos experts conçoivent et intègrent des solutions sur mesure pour les processus liés à vos opérations logistiques. Notre large gamme de solutions et de services va de la préparation de commandes au stockage automatisé, en passant par les logiciels de gestion de la chaîne d'approvisionnement, afin que vous puissiez exceller dans chaque processus.

PRODUITS ET SERVICES :

Nous proposons une large gamme de solutions divisées en 2 segments :

1. ADVANCED SOFTWARE

Une gamme complète de solutions logicielles pour la chaîne d'approvisionnement (OMS, TMS, WMS, WCS et EDI). La solution la plus récente a été introduite au début de 2021 : ODATiO qui combine un WMS et un TMS. Dans le domaine des logiciels pour la chaîne d'approvisionnement, Savoye propose une large gamme d'applications. Y compris une application retail omnicanal suite à la reprise de la société SoCloz, leader des plates-formes logicielles SaaS omnicanales pour les produits physiques.

2. ADVANCED TECHNOLOGIES

Conception, production et intégration de systèmes intralogistiques, tels que les systèmes automatisés et robotisés Goods-to-Person aussi bien pour les charges légères (X-PTS) que lourdes (MAGMATIC), les systèmes de préparation de commandes, les machines d'emballage automatiques (machines JIVARO, E-JIVARO, PAC 600), les convoyeurs (INTELIS) et enfin les solutions robotiques mobiles AMR FLEEXEE et HAIPICK.

ORGANISATION COMMERCIALE

SAVOYE est représenté à l'international à travers quatre divisions : Savoye North America Inc, aux États-Unis, Savoye Chine, Savoye Asie à Singapour et Savoye Europe & MEA. SAVOYE occupe plus de 900 personnes dans le monde.

RÉFÉRENCES

- Sonepar
- COOP Liguria
- Deret, Murgier
- Bruneau
- ShopWeDo
- Bergerat Monnoyeur
- Ophtalmic
- Adveo
- Chantelle Lingerie
- MDS
- ID Logistics
- Christian Dior
- Auchan
- Ardo
- Berner