

Avec une progression de 25% de son activité export, GLS France, filiale de la société hollandaise GLS SV, bénéficie pleinement des atouts représentés par ses hubs situés au cœur de l'Europe.

**A**vec un chiffre d'affaires de 307 millions d'euros (1,6 milliard en Europe), en hausse de 7,4% pour 2006/2007 par rapport à l'année précédente, GLS France occupe la troisième marche dans le segment des services de colis et envois express. La part des envois internationaux pèse pour 29% des résultats. Par rapport aux 48 millions de colis traités, ce sont notamment les volumes échangés à Paris et à la frontière allemande qui ont enregistré la progression la plus forte. Depuis 2006, l'activité a fait un bond de 46%. "Les colis vers l'Allemagne sont regroupés sur le hub français de Mulhouse, puis transportés par liaison directe vers le hub allemand de Neuenstein d'où ils sont acheminés vers plus de 100 destinations", précise Rico Back, Pdg de GLS, dont le siège français est à Toulouse. Mais la société raisonne en "zones européennes" plus que par pays et la présence de hubs près des frontières lui permet d'assurer facilement des livraisons en moins de 24 heures en Allemagne, Belgique, Pays-Bas et en Espagne. Les capitales des autres pays peuvent être livrées sous deux ou trois jours maximum. De plus, "le suivi sur Internet permet au client d'être informé de la livraison 15 minutes en moyenne après qu'elle a eu



GLS France est 3<sup>e</sup> dans le segment des services de colis et envois express.

lieu", ajoute-t-il. Par ailleurs, GLS est leader du segment spécial des "InNight services" (livraisons de nuit), principalement utilisés par les secteurs de

début de l'année dernière. "Outre la construction de nouveaux hubs à Uzerche, près de Brive, et à Roquemaure, près d'Avignon, qui démarrera début février, il a

**Le groupe GLS a investi plus de 50 millions d'euros en nouvelles technologies.**

l'optique, de la banque et de la distribution des pièces détachées. Mais la qualité du service a nécessité aussi quelques réaménagements et surcoûts liés notamment à la réduction des limitations de vitesse, entrée en vigueur au

fallu réorganiser notre plan de transport. Mais, au début, nous avons dû employer quelque 200 fourgons supplémentaires pour assurer nos livraisons à temps", explique le Pdg de GLS. À noter que, en tant que membre de la fédération TLF, la

société suit avec intérêt le développement du projet Carex\* et assure la promotion du concept GLS E de transport par l'Eurostar pour des connexions rapides via Bruxelles, Londres, Paris, Lyon et le sud France.

### Des investissements technologiques importants

Au cours des trois dernières années, le groupe GLS a aussi investi plus de 50 millions d'euros en nouvelles technologies. Une grande partie de ce montant a été consacrée à l'installation de milliers de terminaux matriciels (Uni-scan) et en postes de lecture automatique (scan station). En 2007, cette Uni-Code a été mise en place en France ainsi qu'une nouvelle technologie de tri dans le hub de Fleury, d'être adoptée dans d'autres sites. La société devrait ensuite se doter de nouveaux scanners. "Nous réfléchissons aussi à des actions pour la protection de l'environnement. Tous nos employés français seront dotés de collecteurs dans le sol pour faire des économies d'énergie", poursuit-il. Nous réorganisons aussi nos tournées pour minimiser l'empreinte en CO<sub>2</sub>." **SILVA**

\* Projet Carex : TGV fret nord-européen.

## Social européen

# Menaces de grèves sur l'Europe du Sud

L'absence de réglementations sociales rattrape les gouvernements espagnol et italien, lesquels entendent monter les protestations des centaines de milliers de sociétés de transport qui exercent dans leurs pays. Les grèves pointent pour février.

**L**e chemin vers la réglementation des transports est épineux. Les Français le savent depuis longtemps, Italiens et Espagnols en font l'aigre expérience. Bien que différents, les écueils se situent essentiellement au niveau de la survie économique des entreprises, et les menaces de mouvements sociaux se précisent. En Espagne, d'abord, c'est la non-reconnaissance, par les chargeurs, d'un coût minimum officiel de 1,125€ par kilomètre en charge pour un ensemble tracteur plus remorque et de 1,159€ pour



Les transporteurs espagnols souffrent de la hausse de leurs coûts.

un ensemble routier frigorifique qui génère le mécontentement. Les chargeurs espagnols refusant ces tarifs, les transporteurs galiciens se sont constitués en une "plate-forme pour la

défense du secteur du transport". Indépendante des syndicats traditionnels de transporteurs, la plate-forme donne jusqu'au 31 janvier aux chargeurs pour accepter les coûts officiels,

sans quoi les transporteurs entameront une grève illimitée dès le 1<sup>er</sup> février. La plate-forme dispose du soutien de plus de 85% des transporteurs galiciens et son action suscite l'intérêt des autres provinces ibériques, dont certaines pourraient accompagner le mouvement. Côté italien, c'est le laxisme du gouvernement qui suscite la grogne. Lent à tenir sa promesse faite lors des grèves de novembre 2007 de baisser le prix du gazole, l'État laisse s'épanouir en Italie du Centre et du Sud une activité de

transport bâtie sur le travail au noir". Las de la concurrence illégale des transporteurs italiens, ils craignent de grève, quand l'ultime négociation avec le gouvernement, qui s'était engagé à fermer le secteur du transport, a annulé le projet de grande grève nationale des transports fin janvier-début février. Le désaveu de Romano Prodi et la chute de son gouvernement restent tout en cause. En Italie, la table des négociations devra rapidement se regarnir.