

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

MARS 2022
18^e ANNÉE N° 61

THE
SKY
IS
THE
LIMIT?

ENTREPÔT
GRANDE HAUTEUR

**TRANSPORT & LOGISTICS
AWARDS 2022**

RETOUR AU 'LIVE' ET NOUVEAU FORMAT

SPOTLIGHT

PÉNURIE DE
PROFILS LOGISTIQUES

HANDLING

UN AGV N'EST
PAS UN AMR

Voir p. 55

**UVO
Tec**



Hauteur
de levée

6 m

Flexibilité
élevée

LION
technology

Automatiser avec un chariot intelligent polyvalent, c'est l'efficacité en mouvement.

Polyvalent, durable et facile à intégrer. Optimisez vos processus logistiques avec l'EKS 215a - l'AGV pour les applications automatisées en hauteur.

En savoir plus ?

www.jungheinrich.be/eks215a-fr

**JUNGHEINRICH**

Plus d'efficacité grâce à l'automatisation.

L'AGV approprié pour vous.

Avez-vous déjà envisagé d'automatiser les tâches répétitives du transport interne ? En déployant des automated guided vehicles (AGV) dans votre entreprise, vous créez les bases d'une efficacité accrue et de processus optimisés.

Jungheinrich se fait un plaisir de vous assister dans le choix de l'AGV approprié, en tant que solution autonome ou intégrée. Nous vous offrons ainsi une expérience sans souci - de la planification à l'implémentation et au service.

En savoir plus ?

www.jungheinrich.be/agv-fr



 **JUNGHEINRICH**



LIVING LOGISTICS PROVIDING RELIABILITY

Worried about challenges lying ahead?

We know that investing in automation can be a challenge in a volatile world. We focus on creating long-term partnerships that are built on trust. No matter what the future holds, you can be certain that at TGW we will be here to look after you.

www.tgw-group.com





sommaire

www.link2logistics.eu



EVENT

Les Transport & Logistics Awards sont de retour. A nouveau en 'face-to-face' et dans une nouvelle formule mais sans renoncer à leur qualité habituelle.

10

colophon



TRANSPORTMEDIA

éditeur responsable et gérant

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

Rédaction

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

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

photographie

Sales & Marketing

project manager

marketing

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

04 POUR - CONTRE

Fusion portuaire Anvers-Zeebrugge : un atout pour les ports maritimes belges ?

06 PANORAMA

Titan Cargo (Anvers) se spécialise dans le transport de voitures de luxe vers des destinations exotiques. Et cela donne des images spectaculaires.

12 SPOTLIGHT

Les profils logistiques restent rares sur le marché du travail. Comment le secteur fait-il face à cette pénurie aiguë ?

15 INTERVIEW VIP

Martine Hiel est responsable du terminal à conteneurs de Hutchison Ports à Willebroek depuis 25 ans. En tant qu'ambassadrice multimodale, elle convainc de plus en plus d'entreprises d'opter pour le transport par voie d'eau.

18 CASE STUDY

Cainiao a récemment ouvert un hub logistique à l'aéroport de Liège. Cela permettra à la division logistique du géant chinois de l'e-commerce Alibaba de prendre pied en Belgique.



20 Coup d'œil sur le terminal intermodal primé du groupe agrotech mouscronnois Vandeputte à Agriport Pecq.

23 TRENDS

La pandémie de Covid booste la recherche d'espace d'entreposage. Les entreprises veulent en effet éviter les ruptures critiques de stock.

25 DOSSIER REAL ESTATE

- Tendances de marché : la rareté fait grimper les prix des terrains et les loyers (p. 25)
- Bâtiment à l'honneur : nouveaux bâtiments logistiques de référence en Belgique (p. 30)
- Tendances en construction : durabilité bon gré mal gré (p. 32)
- Miser sur la hauteur : l'avenir de la logistique passe-t-il par les immeubles de grande hauteur ? (p. 34)
- Le toit comme plate-forme économique (p. 37)
- Impact de l'automatisation : davantage de volume par mètre carré (p. 41)

45 IT

Smart Glasses : les lunettes intelligentes aident les opérateurs logistiques inexpérimentés à se lancer

46 HANDLING

Matériel conventionnel, AGV ou AMR ? Les frontières entre les différentes catégories d'équipements intralogistiques s'estompent rapidement.

50 VIDEO

51 NEWS

54 OUTBOX

Qui veut que les marchandises soient livrées dans la demi-heure ?

Fusion portuaire Anvers-Zeebruges : un atout pour les ports maritimes belges ?

Oui



Joeri Tielemans,
directeur commercial
Bolloré Logistics

Joeri Tielemans, l'actuel directeur commercial de Bolloré Logistics, connaît à la fois les atouts du port d'Anvers et de Zeebruges. Il a été directeur commercial pour le port d'Anvers jusqu'en 2007 et a longtemps travaillé pour ICO, qui est actif dans les deux ports. « Lorsque je travaillais pour Anvers, il fallait y attirer des clients au détriment de Zeebruges et Rotterdam. Evidemment, les 'conculègues' avançaient les mêmes arguments pour leur propre port. Cependant, il y avait déjà une coopération sur le terrain. Chez ICO, je présentais les points forts des deux ports, comme un package total. »

Selon J. Tielemans, la fusion est un atout, et ceci pour plusieurs raisons. « Elle offre une économie d'échelle au niveau du back-office et il y aura plus d'uniformité et de transparence dans les tarifs et les conditions de concession. Vous pouvez offrir aux clients une plus large palette de services. En termes de marketing, on peut désormais vendre une solution globale et mettre en avant la complémentarité des ports. »

J. Tielemans ne pense pas que le développement de North Sea Port ait attisé le processus de fusion Anvers-Zeebruges. « Gand a pris la décision stratégique de collaborer avec les ports de Zélande. Concernant cette fusion Anvers-Zeebruges, les évolutions dans le domaine des conteneurs ont sans doute été déterminantes. »

« Pour le contribuable flamand, c'est aussi une bonne chose que d'abandonner la politique de 'donnant-donnant' entre Anvers et Zeebrugge. Désormais, les deux ports peuvent parler à l'unisson dans leurs contacts avec 'Bruxelles'. »

Oui, mais...



Eddy Van de Voorde,
économiste des transports

Eddy Van de Voorde n'est pas forcément opposé à une fusion entre Anvers et Zeebruges, mais pour vraiment faire la différence, cette fusion arrive dix ans trop tard, selon le professeur émérite de l'Université d'Anvers.

« Il y a dix ans, la fusion des deux ports aurait été plus pertinente qu'aujourd'hui. Entre 2007 et 2011, cette possibilité a été étudiée de manière approfondie dans le cadre du projet 'Flanders Port Area'. J'aurais aussi aimé voir le port de Gand impliqué dans le processus. »

« En effet, le principal concurrent reste Rotterdam », poursuit E. Van de Voorde. « Selon moi, les CEO de l'époque - Bruyninckx (Anvers) et Coens (Zeebrugge) - ont raté l'occasion de créer un seul port avec Gand. Gand aurait pu apporter les 50 millions de tonnes supplémentaires qui auraient placé le port fusionné encore plus haut dans le classement. »

« A l'époque, il y avait déjà des avantages indéniables à une fusion, mais les deux CEO de l'époque n'y croyaient pas. Leurs egos ont également été un frein. Il y avait pourtant de bonnes raisons opérationnelles pour le faire : dans le contexte de l'époque, les plus gros navires n'auraient plus pu accoster à Anvers. Zeebrugge aurait alors été une base de repli naturelle. Finalement, ils ont été pris de vitesse par la création de North Sea Port. Cela a fini par favoriser le rapprochement entre Anvers et Zeebruges. Ils devront désormais prouver à leurs clients que ce projet est davantage qu'une façade administrative. Le succès de la fusion, ça se mesure et ce seront les acteurs privés qui devront maintenant montrer leur enthousiasme à s'y impliquer. »

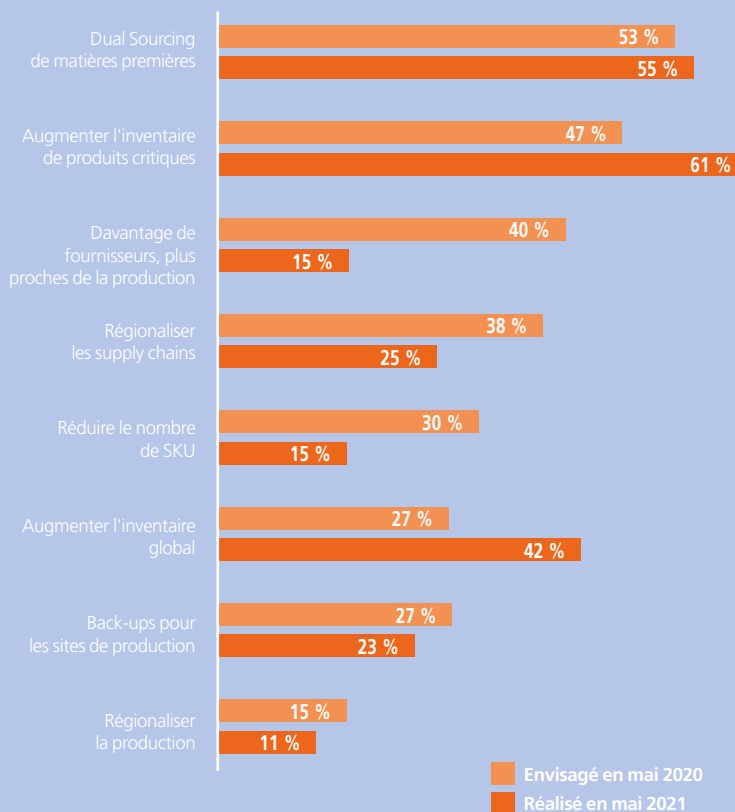
Comment réduire les risques dans la 'logistique d'après-Covid' ?

En pleine crise du coronavirus, McKinsey avait interrogé des responsables de la supply chain dans un ensemble de secteurs un peu partout dans le monde. A l'époque, trois sondés sur quatre déclaraient vouloir revoir leurs chaînes d'approvisionnement physique pour en améliorer la résilience. Un an plus tard, ces intentions se sont-elles transformées en actes ? Majoritairement oui, mais toutes les mesures qui ont été effectivement mises en place ne sont pas nécessairement celles que l'on envisageait au plus fort de la crise. Il y a toutefois une

constante : les besoins en stockage sont plus importants qu'avant.

90 % des responsables supply chain poursuivront la régionalisation des chaînes d'approvisionnement dans les 3 années à venir.

Mesures envisagées... et réalisées



La logistique est à un tournant

En 2021, le monde de la logistique a été marqué, entre autres, par des disruptions des chaînes d'approvisionnement mondiales. La dépendance des approvisionnements en provenance d'Asie - et de Chine en particulier - est devenue douloureusement évidente.

La cause de la perturbation se situe du côté des compagnies maritimes de conteneurs. Leurs horaires de navigation sont devenus erratiques en raison des mesures anti-covid strictes appliquées en Chine et des péripéties du 'Ever Given' dans le canal de Suez, entraînant d'énormes retards dans les chaînes. Tout le monde s'est précipité pour importer vite et beaucoup, faisant exploser les tarifs du fret maritime. Les perturbations ont en outre entraîné une dégradation du service et de longues heures d'attente pour les poids lourds dans les terminaux à conteneurs des ports maritimes.

Par un effet domino, les conséquences sur la logistique de nombreuses entreprises ne sont pas négligeables. Quand les camions arrivent en retard pour (dé)charger, un entrepôt ne peut pas fonctionner de manière optimale. Une solution vient d'une source inattendue : la navigation intérieure. L'Ambassadrice Multimodale Martine Hiel (Hutchison Ports Belgium) l'explique dans une interview.

On prétend souvent que les entreprises européennes s'aventureraient dans le 'reshoring' et le 'nearshoring' pour limiter leur dépendance aux importations venant d'Asie. Pas évident pour l'instant. En revanche, le stockage a changé. 'Lean logistics' et 'just-in-time' ne sont plus vénérés. Le stock-tampon augmente pour être moins dépendant de la volatilité de l'approvisionnement. Sans parler du commerce électronique qui a besoin de davantage de mètres carrés. Ceci explique une demande d'entrepôts en forte hausse, alors que la disponibilité a diminué, comme vous pouvez le lire dans notre dossier Real Estate.

Parallèlement, le marché logistique se caractérise par un rattrapage en termes d'automatisation et de robotisation. Un mouvement qui s'est accéléré, en partie à cause de la pénurie de personnel, et qui a aussi entraîné une modification du profil des collaborateurs recherchés. Ces sujets sont également abordés dans ce magazine.

Bonne lecture,



Philippe Van Dooren,
Rédacteur en chef
Link2Logistics
Management
(info@transportmedia.be)

« Handle with (extra) care »

Titan Cargo dans le port d'Anvers est une entreprise jeune et relativement petite spécialisée dans les marchandises diverses et hors dimension. Il y a environ six ans, la société s'est également lancée dans une niche : l'expédition mondiale de voitures de luxe, qui requiert une manipulation très délicate. Grâce au bouche à oreille, l'entreprise de Peter Huybrechts est devenue l'un des leaders du marché en Europe.

Philippe Van Dooren

Cette forme atypique de logistique s'est développée un peu par hasard chez Titan Cargo. « Nous sommes spécialisés dans les biens surdimensionnés et exceptionnels. Un client pakistanais nous a demandé d'envoyer une voiture en Angola. Un peu plus tard, il a demandé une copie des documents douaniers. Nous lui avons immédiatement envoyé par e-mail. Il était tellement étonné de la rapidité de notre réponse - d'habitude il devait attendre des jours et envoyer des e-mails de rappel - qu'il nous a promis de promouvoir Titan auprès de ses clients. Et il l'a fait : en 2016, nous avons expédié plusieurs Bentley et Land Rover. Et puis tout s'est accéléré : notre service a été apprécié et nous avons conquis de plus en plus de clients, uniquement par recommandations », explique Peter Huybrechts, qui a créé Titan Cargo en 2014.

« La demande augmentant, nous avons commencé à professionnaliser cette activité en 2017 et lui avons dédié la moitié de notre entrepôt. Depuis 2019, celui-ci n'est plus utilisé que pour le stockage provisoire de voitures de luxe et de 'supercars' : Ferrari, Bugatti, Maybach et Rolls Royce. Nous expédions environ 4000 à 5000 voitures par an », explique-t-il.

La plupart de ces voitures sont expédiées par bateau dans le monde entier.

Exceptionnellement, nous utilisons l'avion si cela doit aller vite et si le coût peut grimper un peu (beaucoup). Parfois il s'agit de séries allant jusqu'à 500 à 600 exemplaires - par exemple lors du lancement d'un nouveau modèle - ou parfois il s'agit d'une ou deux unités. Une partie des voitures montent à bord d'un navire en roulant (ro-ro) mais la plupart du temps elles sont chargées dans un conteneur. « C'est vraiment un travail de spécialiste », déclare Huybrechts.

La majorité des voitures sont neuves, mais ce sont parfois aussi des ancêtres de grande valeur. « Nous travaillons presque toujours pour des marques automobiles, des marchands et des 'boutiques', rarement pour des particuliers. L'envoi d'une voiture pour une seule personne nécessite trop d'administration. Il nous arrive de le faire malgré tout, par exemple quand il s'agit d'une connaissance d'un client. Cela fait partie d'un service exclusif », déclare Huybrechts.

L'entrepôt peut stocker jusqu'à 50 voitures. « Les véhicules de grande valeur en particulier y sont stockés temporairement jusqu'à ce qu'ils soient placés dans un conteneur. L'entrepôt est super sécurisé et équipé de serrures spéciales, de caméras et d'équipements de sécurité distincts », conclut-il.



Aujourd'hui, deux Maybach exclusives sont chargées dans un conteneur de 40 pieds. Le personnel est formé pour conduire avec précision les voitures dans le conteneur et les amarrer soigneusement.



Panorama



Les précieuses voitures sont stockées temporairement dans l'entrepôt ultra sécurisé jusqu'à ce qu'elles soient chargées.



Ce n'est pas tous les jours que l'on a l'occasion de conduire une Maybach.



Deux Maybach tiennent dans un conteneur de 40 pieds. Le sac avec le matériel d'arrimage est déjà prêt.



Amener une voiture dans un conteneur est un travail de précision...



... surtout que le chauffeur doit encore en sortir.



Les roues sont bloquées par des 'metal chokes' qui sont vissés dans le plancher en bois.



La voiture est ensuite sécurisée avec des sangles d'arrimage afin qu'elle ne puisse pas bouger pendant le trajet.



Les deux Maybach sont prêtes à partir à l'autre bout du monde.

Des produits innovants, une fiabilité éprouvée

Prenez le contrôle de vos opérations et comptez sur Crown pour tous vos besoins de manutention des matériaux. Nos solutions vont au-delà des chariots: elles vous aident à normaliser la productivité de vos opérations et à renforcer leur valeur à long terme. Les solutions Crown, c'est aussi:

✔ **Des solutions de connectivité**
Intégrez l'équipement, la technologie et les opérateurs pour capturer et partager les données en temps réel. Vous pourrez ainsi prédire et prévenir les perturbations et obtenir de précieux renseignements pour optimiser vos performances opérationnelles.

✔ **Des solutions d'automatisation**
L'automatisation est l'avenir de la manutention, et les solutions d'automatisation intégrées de Crown sont conçues pour relever les défis des entrepôts d'aujourd'hui, et vous préparer à ceux de demain en termes de ressources, de productivité et d'efficacité.

✔ **Gestion de parc**
Le système Crown de gestion de parc de chariots élévateurs, axé sur l'optimisation de la productivité, vous aide à prendre de meilleures décisions et à augmenter vos bénéfices en vous appuyant dans l'identification des problèmes, la définition des objectifs et la mesure des indicateurs de réussite dans toutes vos opérations.



Découvrez à quel point vous pouvez compter sur les technologies Crown. Appelez le **+32 3 450 71 71** ou rendez-vous sur **[crown.com](https://www.crown.com)**

CROWN

TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2022

Back to the roots !

Nous y sommes presque ! Le 28 avril 2022, après le succès de l'édition hybride de l'an passé, les Transport & Logistics Awards retrouveront le format traditionnel de ce grand rendez-vous du secteur belge du transport et de la logistique. Dans une formule renouvelée mais qui conserve néanmoins les atouts des éditions précédentes.

Michiel Leen

« Après deux ans sans événements de réseautage majeurs dans le secteur et après l'émission télévisée en direct de l'année dernière au Sportpaleis d'Anvers, les Transport & Logistics Awards 2022 réuniront à nouveau 1.500 décideurs du secteur », déclare Christophe Duckers, managing director de Transportmedia.

QUALITÉ HABITUELLE MAIS NOUVEAU SCÉNARIO

Pour l'édition 2022, l'événement fait peau neuve. « Pour cette nouvelle édition, nous avons choisi de recevoir les invités dans une ambiance

lounge, la remise des awards se déroulant dans l'auditorium de Brussels Expo. De quoi placer les finalistes et les gagnants encore plus qu'au-paravant sous le feu des projecteurs. »

« Cependant, la philosophie des Transport & Logistics Awards reste inchangée : sur la base d'une sélection professionnelle, nous recherchons la crème de la crème du secteur du transport et de la logistique en Belgique. »

Les Transport & Logistics Awards peuvent se prévaloir d'une tradition de plus d'un quart de siècle. « Dans le sillage du prix du 'Transporteur de l'Année', les awards ont évolué en fonc-



Les Transport & Logistics Awards mettent le savoir-faire logistique à l'honneur

Trois Awards récompensent spécifiquement les innovations dans le secteur de la logistique : Logistics Project of the Year, Logistics Building of the Year, T&L Employer of the Year

Qui a remporté ces prix au cours des éditions précédentes et, plus important encore, quels sont les prétendants aux titres cette année ? Voici la liste provisoire des candidats, et le palmarès des éditions passées :

tion des tendances sociales et écologiques. Un exemple en est le développement du Green Truck Award et du Truck Safety Award », déclare Christophe Duckers.

Les Transport & Logistics Awards peuvent compter sur le soutien de plus de 25 sponsors, dont toutes les marques de poids lourds représentées en Belgique, y compris le nouveau venu Ford Trucks.

Réservez dès maintenant votre place via www.transportmedia.be et info@transportmedia.be



Logistics Project of the Year 2022

Candidats

Active Ants
BD Logistics
Dassy
GTS Group
Novandi
Propac/ArcelorMittal

Lauréats

2021 **CHC**
2020 **Urbike**
2019 **ODTH**

Avec le soutien de :



Logistics Building of the Year 2022

Candidats

Barry-Callebaut
Gainiao Logistics
Cophana
DHL Life Sciences
Livlina

Lauréats

2021 **Eutraco**
2020 **Van Marcke**
2019 **Aldi**

Avec le soutien de :



T&L Employer of the Year 2022

Candidats

Coastair
Manuport Logistics
Tabak Natie
Trafuco
Van Moer

Lauréats

2021 **Xwift**
2020 **WSC Automotive**
2019 **TDL Group**

Avec le soutien de :



Avec le soutien de :

A&D, AS24, Boplan, Chevron, DAF Trucks, Easyfairs, Ford Trucks, ING, Iveco, MAN, Mercedes-Benz Trucks, Michelin, Prologis, Renault Trucks, Scania, TL Hub, Trimble, TVM et Volvo Trucks

PÉNURIE DES PROFILS LOGISTIQUES

Agir au niveau de l'entreprise, faute de mieux

Le VDAB a récemment publié son étude sur le marché du travail en 2021, incluant la traditionnelle liste des métiers en tension. Comment le secteur de la logistique fait-il face à cette pénurie ?

Peter Ooms

Le tableau montre les principales professions en tension dans le secteur du transport et de la logistique, mais aussi certaines fonctions qui ne le sont plus. Cependant, le chauffeur routier reste le métier en pénurie par excellence. « Pour les profils de travailleurs du secteur de la logistique, nous sommes face à un paradoxe », explique Laenja Pattyn, account manager stratégique pour le transport et la logistique au VDAB. « Beaucoup de demandeurs d'emploi disent vouloir et pouvoir travailler dans le secteur. En même temps, nous constatons que les nombreux postes vacants ne sont pas pourvus. Il faut en chercher la raison dans l'inadéquation entre les candidats et les entreprises. D'une part, les entreprises veulent de l'expérience et un permis pour conduire un chariot élévateur ou à mât rétractable. Parler la langue locale apparaît également comme une exigence obligatoire dans le cadre de la politique de sécurité. D'autre part, les candidats renoncent à cause du travail en équipes et des contrats courts. Le VDAB se concentre désormais sur des formations plus longues qui doivent assurer une employabilité plus large, ce qui devrait accroître encore le pourcentage

de réussite qui est de 58,2 % pour les magasiniers par rapport à 75,3 % pour les chauffeurs. Il existe aussi un certain nombre de professions en pénurie pour les employés et les cadres. Enfin, nous constatons que le secteur logistique emploie de plus en plus de techniciens en raison de l'automatisation croissante. C'est aussi une profession en pénurie. »

DE NOMBREUX POSTES VACANTS

Geert Heylen, directeur du Fonds Social pour le Transport & la Logistique (FSTL) qui se concentre sur les profils des travailleurs : « Le VDAB met à jour chaque année une liste des métiers en tension sur la base des offres d'emploi transmises par les entreprises au VDAB. Attention : toutes les entreprises ne le font pas et il y a donc probablement beaucoup plus d'offres d'emploi qui circulent. » Mais il y a aussi un boom du nombre d'offres d'emploi publiées. « Nous dénombrons actuellement 1478 postes vacants », déclare Kim Lousberg, project manager de TLHub, une plate-forme d'offres d'emploi dans le transport et la logistique. « C'est le nombre le plus élevé depuis la création de TLHub. Avec nos clients, nous remarquons que l'afflux dans le secteur est beaucoup trop faible. Il faut donc une campagne de promotion pour redorer l'image de nos métiers. Dans le même temps, beaucoup d'entreprises investissent désormais dans l'employer branding pour faire la différence avec leurs concurrents. »

Dries Dierckx, chasseur de têtes et créateur de Xtra Harbour Select, agence de sélection de profils logistiques et maritimes, note également que les demandes se multiplient. « Depuis l'été 2020, la demande de nouveaux collaborateurs a fortement augmenté. Elle est maintenant à un niveau deux à trois fois plus élevé qu'avant l'éclatement de la crise sanitaire. Cela se marque pour toutes les fonctions opérationnelles : expéditeurs, déclarants en douane, personnel de service, etc. La recherche est très difficile et les entreprises réduisent leurs exigences. Nous pouvons transmettre à l'entreprise tout candidat répondant plus ou moins aux exigences, y compris celui qui sort de l'école. Les entreprises partent désormais du principe que le diplôme ne peut pas être le principal critère de sélection : vous avez aussi d'excellents collaborateurs sans diplôme qui peuvent aller loin avec du bon sens. »

Greet Adriaenssen de Logos (fonds de formation de la commission paritaire 226 pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique) le rejoint. « Le marché du travail est quasiment vide. Les candidats aux postes d'employés techniques possédant les bonnes compétences et aptitudes de base sont accueillis à bras ouverts. Pensez à toutes les fonctions d'expédition et aux dispatchers pour le transport routier, ferroviaire ou aérien. Le besoin de déclarants en douane est également très élevé. »

Miser sur la pénurie pour exiger un salaire plus élevé, c'est risqué : la conjoncture peut se retourner contre vous.

« Nous constatons un paradoxe sur le marché du travail : beaucoup de demandeurs d'emploi et en même temps de nombreux postes vacants non pourvus. »

Laenja Pattyn, VDAB



« Les bons candidats avec le bon diplôme et l'expérience jouent pleinement le jeu et élèvent leurs prétentions salariales, mais je pense que c'est risqué. Ces candidats doivent garder à l'esprit que cette haute conjoncture peut très bien s'inverser. Si les choses vont moins bien dans les entreprises, les employés chers pourraient être les premiers à devoir partir », explique D. Dierckx.

PROFILS D'EMPLOYÉS

Sur le marché logistique, ce sont les expéditeurs et les spécialistes des douanes qui se distinguent. « Le Brexit est un facteur très important à cet égard, car le commerce avec le Royaume-Uni nécessite beaucoup plus d'obligations douanières. Mais le nombre de personnes exerçant cette profession est très limité. Je constate aussi que la demande pour des postes de direction et de management augmente, comme celui de responsable logistique d'entrepôt. L'accent porte également sur les analystes opérationnels. Les entreprises veulent optimiser leur chaîne et la rendre plus efficace. Pour cela, elles recherchent des personnes hautement qualifiées », explique Siegfried Desmalines, consultant sectoriel chez Logos.

Willy Raemdonck, site manager du nouveau centre de distribution de Barry Callebaut : « Nous venons d'ouvrir nos nouvelles installations et nous avons maintenant tous les opérateurs dont nous avons besoin. Il y a encore

« Nous avons le plus grand nombre de postes vacants depuis notre création. »

Kim Lousberg, TLHub



« Les bons candidats avec le bon diplôme et l'expérience élèvent leurs revendications salariales. »

Dries Dierckx, Xtra



un peu de rotation parmi les nouvelles recrues, nous continuons donc à recruter. Nous faisons appel à une agence d'intérim qui s'occupe de la sélection. Les gens qui viennent chez nous n'ont ni formation ni expérience. Les bons éléments reçoivent un contrat et peuvent continuer à s'épanouir, éventuellement après une formation supplémentaire, comme celle de chauffeur de chariot élévateur ou à mât rétractable. Nous sommes désormais bien armés au niveau de l'entrepôt, mais il est beaucoup plus difficile de trouver les bons profils pour la prévision et la planification de la demande au niveau opérationnel et tactique. Ce sont des bacheliers ou des masters dans le domaine des SEA ou de l'ingénierie commerciale, et c'est beaucoup plus difficile à trouver. Nous visons des personnes qui ont déjà une certaine expérience dans le domaine, mais les jeunes qui quittent l'école ont également une chance. Ils peuvent évoluer vers un poste international au sein du groupe. »

ATTENTIF À SES PROPRES COLLABORATEURS

Le secteur constate que les entreprises se consacrent davantage à fidéliser leurs propres employés. Les conditions de travail évoluent en parallèle. « Le travail à domicile et le travail flexible sont désormais bien plus acceptés que par le passé. Les entreprises prévoient également davantage de formations en interne et pour les nouveaux arrivants. Elles sont conscientes qu'elles doivent garantir la satisfaction de leur personnel pour qu'il ne parte pas », déclare D. Dierckx.

Les entreprises logistiques se rendent compte qu'elles peuvent également mobiliser plus largement leurs propres employés. Par un mouvement horizontal, ceux-ci peuvent s'investir dans des départements où il est difficile de trouver du personnel. Cela signifie que l'employeur investit dans une formation supplémentaire pour permettre le transfert. Yves Hebb, DRH du groupe Van Moer : « La pénurie sur le marché du travail est et restera un fait. Avec notre entreprise, nous avons la

« *Il est beaucoup plus difficile de trouver les bonnes personnes pour la planification.* »

Willy Raemdonck, Barry Callebaut



« *Le marché du travail est quasiment vide.* »

Greet Adriaenssen, Logos



chance d'avoir un afflux suffisant. Van Moer a l'image positive d'une entreprise à croissance rapide entre les mains d'un pur entrepreneur. Néanmoins, la pression dans la région est très forte, en partie à cause d'une importante campagne de recrutement dans le port d'Anvers. Nous misons donc de plus en plus sur nos propres collaborateurs. Toute notre politique se retrouve dans notre nouveau projet Van Moer Academy, dans lequel nous analysons les postes actuels avec leurs responsabilités et compétences. Nous lions cela à un large éventail de formations, de coaching et de micro-formations. Nous augmenterons ainsi la rétention de nos propres employés. »

Promouvoir le métier

Afin de mieux faire connaître le secteur et ses opportunités de carrière, les différentes filières du monde de la logistique (dont Logos et FSTL) organisent le Rallye Professionnel 'On the Move'. La 5^e édition aura lieu les 25 et 28 avril dans une entreprise de transport à Anvers. Les élèves de seconde et les enseignants peuvent découvrir certains métiers du secteur par le biais d'ateliers. Les élèves des écoles participantes reçoivent à l'avance un ensemble de cours leur donnant un aperçu du secteur et des professions. Tout cela se fait en collaboration avec la 'Beroepenhuus' de Gand.

MARTINE HIEL (HUTCHISON PORTS BELGIUM)

« La navigation intérieure peut représenter beaucoup pour la logistique dans le Triangle d'Or »

Martine Hiel a été élue 'ambassadrice multimodale' lors de la 2^e édition de Baanbrekers. Cela fait 25 ans qu'elle dirige le terminal à conteneurs Hutchison Ports Belgium à Willebroek, ex-TCT Belgium. Grâce à son engagement et son pouvoir de persuasion, de nombreuses entreprises et prestataires logistiques de la région ont recours à la navigation intérieure. « Sa valeur ajoutée est plus actuelle que jamais. De plus en plus d'entreprises s'en rendent compte », dit-elle.

Philippe Van Dooren

L'élection d'ambassadeur multimodal fait partie du projet Baanbrekers, un événement de Multimodaal Vlaanderen, le point conseil pour le transfert modal de VIL. Après Liesbeth Grieten (H.Essers) en 2020, c'est Martine Hiel qui a décroché le titre en fin d'année dernière. « Après plus d'un quart de siècle à la tête de l'entreprise, ce titre me pousse à marteler encore plus le message multimodal auprès des entreprises », a-t-elle déclaré dans son discours de remerciement. Une excellente raison de l'interviewer.

Link2Logistics Management : Comment est né le terminal de Willebroek ?

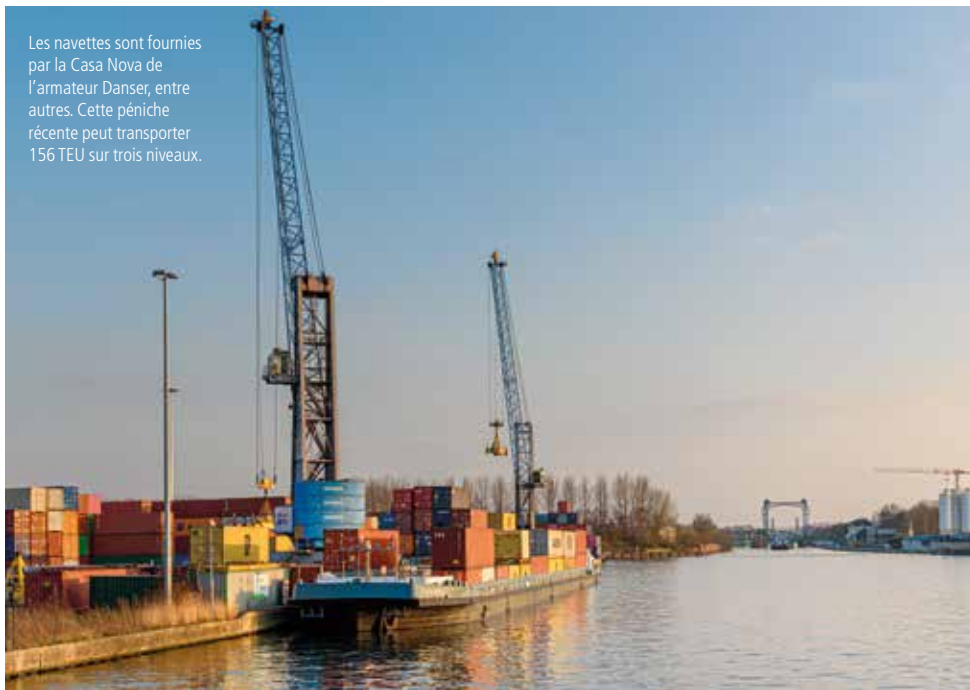
Martine Hiel : À la fin des années '90, je travaillais dans une compagnie deepsea. J'ai appris que l'entrepreneur Geert Verbeke avait l'intention d'ouvrir un terminal à Willebroek. C'était une initiative révolutionnaire à l'époque. J'ai d'abord été chargée de mener une étude de faisabilité. Les résultats ont été positifs et TCT Belgium a vu le jour en décembre 1999. C'était une joint-venture 50/50 entre la société de manutention RCT Verbeke et ECT à Rotterdam. J'y ai d'abord dirigé le terminal. ECT a racheté Verbeke en 2001 et rejoint Hutchison Ports un an plus tard.

L2LM : Le terminal de Willebroek a-t-il été un succès immédiat ?

Martine Hiel : Le terminal a fait mouche dès le départ. La première année, nous avons traité 25.500 TEU, ce qui était très bien à l'époque. Depuis lors, le trafic est passé à 150.000 TEU. Le terminal lui-même est passé de 4,5 ha à 11 ha. Notre objectif est d'atteindre 225 à 230.000 TEU à long terme. Au début, cependant, il n'était pas facile d'attirer des entreprises vers la navigation intérieure. Cela a été un travail de missionnaire, car celles-ci n'avaient pas encore compris la valeur ajoutée du transport fluvial et du terminal. La première grande entreprise que j'ai pu convaincre était l'EDC de Mazda Motor Parts à Willebroek.

Martine Hiel a été élue 'ambassadrice multimodale' lors de la 2^e édition de Baanbrekers. (©VIL)





Les navettes sont fournies par la Casa Nova de l'armateur Danser, entre autres. Cette péniche récente peut transporter 156 TEU sur trois niveaux.



Le terminal à conteneurs de Hutchison Ports Belgium à Willebroek est situé le long du canal maritime de Bruxelles à l'Escaut. (© Schmitt GlobalView)

« Un chauffeur qui vient livrer et/ou récupérer un conteneur chez nous ne reste que 20 minutes en moyenne dans le terminal. »

L2LM : Ils ont été suivis ?

Martine Hiel : Aujourd'hui, la plupart des grandes entreprises du 'Triangle d'Or' Anvers/ Bruxelles/Gand collaborent avec le terminal. Tout le mérite ne nous en revient pas. Multimodaal Vlaanderen et les experts en transport de De Vlaamse Waterweg ont également apporté une contribution significative.

L2LM : Dans quels secteurs trouve-t-on ces entreprises ?

Martine Hiel : Nous avons obtenu nos premiers succès dans l'industrie automobile. Aujourd'hui, nous travaillons pour tous les secteurs : pharmacie, industrie alimentaire, FMCG et industrie. Beaucoup de clients sont installés dans un rayon d'environ 30 km, mais il y en a aussi en France, par exemple, car le terminal fonctionne comme dépôt pour les compagnies de navigation deepsea.

Il représente une valeur ajoutée importante pour les chargeurs. Cela leur permet de travailler plus vite. Ils ont besoin d'un conteneur ? Ils peuvent le faire enlever sur demande. Ils ont besoin d'un autre type de conteneur ? Ils le trouvent beaucoup plus rapidement que s'ils devaient aller le chercher à Anvers ou à Rotterdam. C'est aussi une valeur ajoutée pour les transporteurs : grâce à cette faible distance, ils perdent moins de temps et peuvent faire des allers-retours plus fréquents.

L2LM : Quelle est la valeur ajoutée pour les armateurs ?

Martine Hiel : Ils peuvent proposer un 'Bill of Lading Container Yard Willebroek' et conseillent donc aux chargeurs et expéditeurs de l'utiliser. Lorsqu'un conteneur à l'import passe par Willebroek, les commencent plus près du destinataire. Les deux parties en profitent. Après le déchargement chez le chargeur, l'armateur récupère plus rapidement le conteneur vide, ce qui est important en ces temps de pénurie d'équipement. Grâce à cette proximité, l'expéditeur paie moins d'indemnités de stockage. Par rapport à un Bill of Lading Antwerp ou Rotterdam, un de nos clients a économisé environ 3 millions € par an en indemnités diverses.

L2LM : Hutchison Ports Belgium offre-t-il également une valeur ajoutée aux logisticiens ?

Martine Hiel : De nombreux entrepôts fonctionnent avec notre portail client EGS (European Gateway Services). Sur le portail, ils trouvent un aperçu en temps réel de l'état de leurs réservations de transport et des informations sur les conteneurs en cours de transport. Ainsi, ils savent exactement quand une péniche arrive et part. Cela leur permet de réagir plus rapidement par rapport aux heures d'arrivée et de départ prévues.

L2LM : Qui a été le plus facile à convaincre de franchir le pas : le chargeur ou le prestataire logistique ?

Martine Hiel : Les entreprises qui gèrent leur logistique elles-mêmes sont plus faciles à convaincre car elles réservent auprès de la compagnie maritime. C'est moins facile pour les logisticiens, car ils doivent recommander le terminal et la navigation intérieure au client. Ils savent qu'ils pourront travailler plus efficacement, mais la décision appartient au chargeur. On est cependant à un tournant. Aujourd'hui, les chargeurs se rendent compte que les flux dans les entrepôts peuvent être organisés plus efficacement, avec une planification beaucoup plus précise. Lorsqu'un camion arrive en



retard, cela perturbe les flux internes et parfois le personnel perd des heures. Grâce à la proximité du terminal de Willebroek, ce type de retard est beaucoup moins probable.

L2LM : Le facteur 'temps' est peut-être la plus grande valeur ajoutée du terminal ?

Martine Hiel : C'est un de ses plus grands atouts. Le terminal est quotidiennement relié par barge aux terminaux deepsea d'Anvers et de Rotterdam. Il existe également une liaison régulière avec Zeebrugge. Un chauffeur qui vient livrer ou récupérer un conteneur chez nous ne reste que 20 minutes en moyenne dans le terminal. C'est impossible à Anvers ou à Rotterdam.

L2LM : Si un conteneur doit d'abord être chargé dans le terminal deepsea et déchargé à Willebroek, n'y a-t-il pas un surcoût ?

Martine Hiel : Oui, mais ces coûts sont largement compensés. Chez nous, le chauffeur peut déposer un conteneur plein en moins de 20 minutes et en prendre immédiatement un vide. En effet, Hutchison Ports Belgium est un 'empty depot' officiel. Si vous déposez un conteneur plein dans un terminal de la rive gauche à Anvers, le camion doit alors récupérer un conteneur vide sur la rive droite. C'est

pas mal de kilomètres supplémentaires. Et ne parlons pas du surcoût lié au temps perdu dans les files.

L2LM : Les trafics au terminal sont-ils plutôt 'sortants' ou 'entrants' ?

Martine Hiel : Au début, il y avait clairement plus de conteneurs entrants. Au fil du temps, le trafic sortant a fortement augmenté. Les flux sont aujourd'hui équilibrés.

Nous nous attendons à ce que les flux d'exportation continuent à croître. Parce que de nombreuses nouvelles entreprises s'installent dans la région, mais aussi parce que l'A12 va bientôt être totalement réaménagée. Cela stimulera le passage à la navigation intérieure. Les flux d'importation peuvent également croître, notamment dans le frigorifique. Aujourd'hui, l'inspection vétérinaire a toujours lieu au port d'arrivée. Nous essayons de demander un permis et dès que nous l'aurons, de nouveaux marchés s'ouvriront, comme l'importation de fruits exotiques pour la criée de Sint-Katelijne-Waver ou de viande pour les entreprises de produits surgelés de Londerzeel.

Nous pouvons supporter cette augmentation de trafic car nous avons encore 3,5 ha de réserve, que nous utiliserons en cas de besoin. Cela pourrait être le cas d'ici deux ou trois ans.

L2LM : La croissance du trafic ne pourrait-elle pas s'arrêter dans la mesure où la navigation intérieure est en train de perdre son image verte ? De nombreux bateaux sont vieux et émettent d'énormes quantités de NOx et de particules. Même l'avantage du CO₂ peut être perdu lorsque le transport routier commencera à s'électrifier.

Martine Hiel : C'est en effet une épée de Damoclès sur la tête du secteur, mais il y a des solutions, par exemple en rendant plus vert le pré- et post-transport et en permettant aux navires d'utiliser du biodiesel HVO. En outre, la société a également intérêt à lutter contre les embouteillages.

En ce qui nous concerne, je ne vois pas de nuages sombres. Nous collaborons avec Danser, très impliquée dans le développement durable. Depuis 2001, elle n'a cessé d'investir dans des navires plus récents.

En collaboration avec Danser, Engie et le Port d'Anvers, nous étudions aussi la conception d'un bateau à propulsion électrique pour la navette entre Anvers et Willebroek. Les batteries seraient logées dans des conteneurs interchangeables de 20 pieds. Techniquement, ce serait possible, surtout compte tenu de la distance entre Anvers et Willebroek. Le coût ? Nous sommes encore en train de chiffrer le projet.

Un pont (aérien) entre deux mondes

L'inauguration du hub de Cainiao Logistics à Liege Airport a représenté la concrétisation du plus emblématique investissement étranger en Wallonie de 2021. Objet de fantasmes autant que d'interrogations, cette plate-forme au service d'Alibaba monte graduellement en puissance et entame déjà sa mue vers une virtualisation très poussée.

Claude Yvens

Inaugurée le 8 novembre 2021, la plate-forme logistique de Cainiao Network a mobilisé toutes les énergies autour de Liege Airport. Énergies diplomatiques et commerciales avant que le contrat ne soit signé en décembre 2018, mais aussi énergies très terre-à-terre depuis lors.

A PARTIR D'UNE FEUILLE BLANCHE

L'ampleur du projet a en effet nécessité de complètement revoir l'aménagement de la zone cargo située au nord des pistes d'atterrissage, au point que des travaux de viabilisation des terrains ont été détruits pour faire place au géant chinois de l'e-commerce. De ces travaux majeurs, il reste à achever la nouvelle route de contournement qui permettra de fluidifier le trafic des poids lourds vers Bruxelles, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Et de flux fluides, il est aussi beaucoup question à l'intérieur du hub de Cainiao Logistics.

La conception même du bâtiment et les solutions digitales qui y sont implémentées découlent d'un principe très simple expliqué par Noël Dabe (Operations Director) : la feuille blanche. Cet ancien de TNT (il y était Senior Operations Manager depuis trois ans) a donc pu faire concevoir (par des architectes locaux) la disposition du bâtiment en fonction des différents types de flux qui y transitent. Il n'est donc pas question d'un modèle chinois importé en Belgique.

C'est ce qui explique qu'il n'y a pas un, mais bien deux entrepôts dans le même bâtiment. 12.000 m² sont réservés côté 'airside' pour le transit rapide des marchandises, avec un 'airlock' du côté de la partie terrestre du site. Cette zone n'est pas gérée par le personnel de Cainiao Logistics mais bien par Worldwide Flight Services (WFS) qui avait débuté ses activités à Liege Airport en pleine ruée sur le matériel médical en avril 2020.

Les 200 personnes employées directement par Cainiao Logistics travaillent dans l'autre partie du bâtiment, qui s'étend sur 18.000 m² et fait office de centre de tri. Les flux sont ici principalement liés à l'e-commerce et sont soumis à la promesse commerciale d'Alibaba de livrer n'importe quelle commande en 72 heures de par le monde. C'est donc là que les produits sont dégroupés, triés, regroupés et préparés à l'envoi.

Comme l'explique Mathieu Tilkin (Operations Director du centre de tri), ces volumes étaient jusque-là confiés à d'autres acteurs logistiques de Liege Airport mais sont désormais regroupés en un seul lieu et suivis de manière uniforme : « Le fait que les deux composantes soient groupées dans le même bâtiment permet de gagner pas mal de temps. Une à deux heures suffisent parfois entre le déchargement de l'avion et l'entrée au centre de tri. » Il est vrai que le tout est supporté par une technologie de pointe.

VERS L'ENTREPÔT VIRTUEL

La raison d'être de Cainiao est en effet double : c'est le 'bras armé logistique' du groupe Alibaba, mais c'est aussi (et avant tout) une plate-forme de tracking des colis. C'est ainsi que les formalités douanières sont réglées le plus possible durant le vol (c'est une des composantes principales du protocole eWTP signé par la Belgique). Une fois au sol, les marchandises sont tracées par des appareils conçus par Cainiao : légers et robustes, ces assistants personnels utilisent la technologie wifi et le bluetooth et permettent aussi de prendre des photos en plus de leur fonction de scannage. Sa conception particulièrement ergonomique lui a valu de remporter un Red Dot Design Award en avril 2021.



Seul le centre de tri est actuellement géré par le personnel de Cainiao Logistics. (photo Fabien Vieilletoile)

D'ergonomie, il est aussi question au niveau des installations de chargement et de déchargement, conçues pour alléger le travail du personnel. Car le niveau d'automatisation est ici encore relativement limité, contrairement à ce que l'on pourrait penser. Cela explique le chiffre de 200 emplois atteint alors que le hub ne recevait, somme toute, que 18 avions par semaine en décembre 2021.

Depuis le début février, l'eHub trace également les colis par RFID. Rien que de très classique, si ce n'est que la combinaison et l'analyse des différentes sources de données (il est aussi question de caméras 'intelligentes') permet de générer une vue d'ensemble de l'entrepôt au format virtuel et d'appliquer à cette vue des techniques d'intelligence artificielle. De quoi utiliser de manière optimale les capacités disponibles et prévoir l'impact de chaque avion supplémentaire.

Enfin, l'achèvement de la zone d'attente pour les poids lourds permettra à Cainiao Logistics de proposer aux chauffeurs une information de pointe sur le statut de leur chargement, du quai de (dé)chargement et de l'heure exacte à laquelle ils y sont attendus. Par la suite, Cainiao annonce qu'il construira d'autres entrepôts sur la vaste parcelle qu'il possède encore en réserve, mais aucune information n'est encore disponible à ce sujet.



Noel Dabe (à g.) et Mathieu Tilkin (à dr.), deux anciens de TNT, ont pu concevoir le bâtiment en partant d'une feuille blanche.



WFS se charge du transit rapide dans la zone 'airside'. (photo Fabien Vieilletoile)

A terme, Alibaba pourrait créer jusqu'à 1.000 emplois directs à Liege Airport.

Ancrage local

L'eWTP Hub sert aussi de base à des opérations de promotion pour des entreprises locales qui souhaitent vendre leurs produits via les plates-formes d'Alibaba. A l'instar de la démonstration qui en avait été faite en décembre 2019 lors d'une conférence à Liege Airport, des influenceuses présentent des produits à leurs fans, ce qui permet de mesurer immédiatement l'impact de la campagne. Une telle opération a déjà été menée en décembre 2021.

Un peu de vocabulaire

- **Alibaba** : conglomérat chinois fondé par Jack Ma et actif entre autres dans le commerce électronique (Aliexpress), mais aussi dans les solutions de paiement (Alipay), les loisirs, les voyages...
- **Cainiao Smart Logistics Network** : branche logistique d'Alibaba fondée en 2013
- **eWTP Hub** : nom officiel de la plate-forme logistique ouverte à Liege Airport en novembre 2021. Les autres hub similaires se trouvent à Dubai, Hangzhou, Kuala Lumpur et Moscou
- **eWTP** signifie Electronic World Trade Platform. Il s'agit d'une plate-forme de facilitation des échanges commerciaux qui se traduit par la signature d'accords avec les pouvoirs publics locaux. La Belgique a signé cet accord en octobre 2019.

VANDEPUTTE OLEO & OLEOCHEMICALS



Le passage à la voie d'eau a permis à Vandeputte de réduire ses frais d'approche et de réduire ses émissions de CO₂ de 75 %.

Un quai qui fait toute la différence

Lors de la Journée de l'Intermodalité en Wallonie, c'est l'entreprise Vandeputte de Mouscron qui a reçu le prix de la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises (DTIM). Ce prix récompense une reconfiguration complète de la chaîne d'approvisionnement qui a été basculée vers la navigation intérieure grâce à un investissement commun dans l'Agriport de Pecq.

Claude Yvens

Depuis 21 ans, le SPW Mobilité et Infrastructures récompense chaque année une entreprise wallonne qui réalise des transferts importants de flux de transport vers la voie navigable. Le groupe mouscronnois Vandeputte, qui a gagné ce prix pour l'année 2021, est actif dans deux domaines : la production de savons et détergents (Vandeputte Soap & Détergents) et la production de dérivés du lin (Vandeputte Oleo & Oleochemicals).

AU DÉPART, UN PROBLÈME ÉCONOMIQUE

Depuis quelques années, Vandeputte Oleo & Oleochemicals a mis en service une nouvelle infrastructure à Pecq, en bordure de l'Escaut,

ce qui a permis de rendre beaucoup plus efficace le transport par voie d'eau et de basculer vers ce mode alternatif 80 % des approvisionnements de l'usine. En 2020, Vandeputte a ainsi transporté 68.000 tonnes de graines de lin entre Gand et Pecq sans utiliser le transport routier.

« Ce projet a mis des années avant de se concrétiser », explique Gauthier Vindevogel, General Manager chez Vandeputte. « Les premières ébauches remontent à 2011. Au départ, nous avions un problème de coûts d'approche trop élevés par rapport à nos concurrents. Notre matière première, ce sont les graines de lin qui nous arrivent principalement de Russie, du Kazakhstan et du Canada.

Les bateaux arrivent au port de Gand et jusque là, nous devions faire stocker la marchandise chez Euro-Silo à Gand, puis organiser le transport par camion vers notre nouvelle usine de Mouscron, soit des rotations d'environ 150 kilomètres avec 30 tonnes de graines à la fois mais pas de fret de retour. Nous avons déjà envisagé la voie d'eau via le canal Bossuit - Courtrai mais l'absence de stock tampon ne résolvait pas la question des coûts. La voie fluviale ne représentait donc que 5 % de nos volumes de transport. »

Pour briser ce cercle vicieux, il a fallu grouper les efforts de l'intercommunale Ideta, du PACO (Port Autonome du centre et de l'Ouest) et de quatre entreprises privées : le groupe sucrier



Gauthier Vindevogel : « Le projet a bien démarré. Il nous reste juste à automatiser le criblage des tourteaux dans l'entrepôt. »



L'entrepôt sert aussi de stock-tampon pour les tourteaux qui sont transportés par la route.

Un projet basé sur des considérations économiques a généré en plus un joli bénéfice environnemental.

Cosucra, Walagri, Vandeputte et le groupe Dufour, qui souhaitait implanter un centre de recyclage de plaques de plâtre et un terminal à conteneurs. Ce ne sont finalement pas les entreprises privées qui ont construit les différents entrepôts et silos une fois la dalle et le quai de 263 mètres achevés, ce qui explique que les entrepôts et silos de Walagri et de Vandeputte se ressemblent comme des frères. Chez Vandeputte, le silo de 35 mètres de haut a été mis en service en mars 2020, mettant la dernière touche à un projet qui tourne maintenant comme sur des roulettes.

DE 5 À 80 %

« Les arrivages par voie maritime vont de 3000 à 30.000 tonnes », explique Gauthier Vindevogel. « A Gand, les graines de lin sont transbordées dans des bateaux de 1200 à 1500 tonnes qui transitent jusqu'à Pecq. Par rapport au camion, c'est un peu plus facile

Agriport de Pecq : les prochaines étapes

L'Agriport de Pecq génère déjà un trafic de 145.000 tonnes par an. C'est le groupe Dufour qui y assure la manutention et y exploite le centre de recyclage de plaques de plâtre, mais les ambitions du groupe tournaisien ne s'arrêtent pas là : un deuxième quai devrait être construit et la dalle agrandie pour accueillir un terminal à conteneurs. Vandeputte et Cosucra pourraient à eux seuls générer un trafic de 3000 TEU par an.

de faire correspondre la capacité de transport à l'arrivée des bateaux, même si pour le moment, la disponibilité des péniches est assez catastrophique : les basses eaux dans le bassin du Rhin mobilisent en effet plus de péniches qui ne sont du coup plus disponibles en Belgique. »

Cette contrainte temporaire mise à part, l'opération de transfert modal a donc été largement réussie : aujourd'hui, Vandeputte transporte 80 % de ses approvisionnements par voie fluviale (soit 75.000 tonnes de graines de lin en 2021) en n'utilise plus le transport routier que pour effectuer la navette entre Pecq et Mouscron, soit une distance de 10 kilomètres environ. Il a aussi été possible d'utiliser l'entrepôt de 5000 m² pour cribler, stocker et expédier les tourteaux de lin qui constitue le sous-produit principal de l'usine de Mouscron. En termes de volumes, ce n'est pas négligeable : par tonne de graines, l'usine

produit 620 kilos de tourteaux qui sont destinés à l'alimentation du bétail et repartent pour l'instant par la route. « Cela représente pour l'instant environ 300 tonnes de tourteaux par jour, dont une bonne partie part vers la France par la route », explique Gauthier Vindevogel. Soit dit en passant, il est en première ligne pour dénoncer l'interdiction de passer la frontière belgo-française avec des convois routiers de 44 tonnes, alors que les deux pays autorisent cette limite de poids.

Par contre, l'achèvement du projet Seine-Nord permettra peut-être à Vandeputte d'expédier un jour ses tourteaux par voie fluviale vers ses grands clients français. Qui sait... En attendant, ce qui était né comme une solution à un problème économique s'est transformé en un beau projet environnemental : en ligne avec ses nouvelles ambitions dans ce domaine, Vandeputte a réduit son empreinte carbone de 75 %, soit 1000 tonnes de CO₂ par an.



Des caristes up to date

Installé à Strépy-Bracquegnies et dédié aux secteurs du transport et de la logistique, EDW Formation est un centre professionnel en pleine expansion. Parmi les compétences pour lesquelles il est agréé, les formations dédiées aux caristes tiennent une place de choix.

Le Code 95 aussi

En parallèle du volet cariste, EDW Formation est agréé pour la Formation Continue Obligatoire Code 95 des chauffeurs permis C et D. En 2021, 10.582 chauffeurs ont ainsi été pris en mains par ses experts pour les 11 cours de cette FCO ainsi que pour la formation ADR pour laquelle le centre louviérois est aussi qualifié et agréé par le SPW. En plus des salles de classe qui peuvent accueillir jusqu'à 105 personnes simultanément, il dispose pour le volet pratique de deux porteurs et d'un autocar, d'une aire de réglage pour les rétroviseurs ainsi que d'un parking de 140 places.

Dans de vastes infrastructures en bordure de l'E42, EDW Formation a développé tout un écosystème axé sur la formation initiale et le recyclage des caristes. « Nos installations comprennent cinq salles de cours avec équipements multimédias pour le volet théorique et un grand entrepôt avec un circuit complet retenant toutes les situations auxquelles sont confrontés les manutentionnaires en conditions réelles », explique Eric de Waegenaere, patron d'EDW Formation.

Côté matériel, le centre dispose de deux chariots électriques frontaux avec et sans cabine, d'un chariot frontal thermique, d'un gerbeur latéral 'Retract' et de quatre transpalettes dont deux électriques. De quoi couvrir l'essentiel des besoins du secteur.

Adapté aux besoins

Ouvert 6 jours sur 7, EDW Formation s'appuie sur les compétences d'une vingtaine de formateurs agréés capables de donner les cours en français et en allemand. « En partant de zéro, nous pouvons former un cariste professionnel et lui délivrer son brevet en moins d'une semaine, ajoute Eric de Waegenaere. Nous nous adaptons à la fois aux besoins des entreprises et au vécu des personnes à travers des cours qui peuvent être collectifs ou individuels. L'essentiel pour nous est qu'en sortant de notre centre au terme d'une formation complète ou d'un recyclage, chaque cariste soit à la fois compétent, productif, respectueux du matériel et des consignes de sécurité. » Une saine démarche qui correspond parfaitement aux exigences actuelles des acteurs de la logistique.

Ses formateurs, ses infrastructures et son matériel permettent à EDW Formation de préparer les caristes à toutes les situations.



LA PANDÉMIE DE COVID CONTINUE DE STIMULER LA RECHERCHE D'ESPACES D'ENTREPOSAGE

A la recherche d'espaces pour éviter les ruptures de stock

Faut-il encore préciser que la pandémie de Covid a mis beaucoup de pression sur les chaînes logistiques au cours des deux dernières années ? Pour contrer les perturbations de l'approvisionnement, les entreprises cherchent surtout à renforcer leurs stocks stratégiques. Mais reste-t-il encore de la place en Belgique pour cela ?

Michiel Leen

Dans une étude récente, la société de conseil américaine McKinsey a examiné comment le secteur de la logistique a réagi aux perturbations causées par la crise corona. Dès mai 2020, McKinsey a interrogé les professionnels du monde de la logistique sur les solutions stratégiques qu'ils envisageaient pour faire face aux perturbations soudaines et sans précédent que connaissaient les chaînes d'approvisionnement. En résumé, il est ressorti de cette enquête que la chaîne d'approvisionnement devait devenir et deviendrait beaucoup

plus flexible et résiliente. Pour y parvenir, la plupart des répondants ont proposé une combinaison de deux stratégies : d'une part, développer leur propre stock de matières premières et de pièces nécessaires, tandis que d'autre part, le mot qui revenait le plus souvent était 'nearshoring', soit le développement d'un approvisionnement et d'une production plus diversifiés et locaux.

A la mi-2021, McKinsey a de nouveau contacté un groupe de professionnels de l'industrie de la logistique pour savoir ce qu'il était adve-

Dans le Logistiek Park Waasland, les derniers terrains libres sont en cours de construction. (© MLSO).



nu des plans de 2020. Le constat est sans appel : malgré les pieuses intentions de nearshoring, les entreprises ont en pratique beaucoup plus souvent augmenté leurs stocks, et beaucoup moins diversifié leur base d'approvisionnement (à l'exception notable de l'approvisionnement en matières premières). 61 % des personnes interrogées ont déclaré avoir élargi leur stock de produits essentiels au cours de l'année écoulée, alors qu'un an plus tôt, ils étaient un peu moins de la moitié à prévoir de le faire. 42 % des personnes interrogées ont également prévu des stocks supplémentaires aux différentes étapes de leur chaîne d'approvisionnement. Pourtant, en mai 2020, seul un quart des personnes interrogées l'envisageait. Par ailleurs, la relocalisation physique de la production est à la traîne, bien que de nombreux répondants aient indiqué qu'ils souhaitaient introduire un certain degré de régionalisation dans leurs processus au cours des trois prochaines années. « Vous constituez simplement un stock plus rapidement qu'on ne construit de nouvelles usines », ont conclu laconiquement les consultants de McKinsey.

Un stock se constitue plus rapidement qu'on ne construit de nouvelles usines.

OBJECTIF SÉCURITÉ DES STOCKS

A court terme, les entreprises cherchent donc une réponse aux problèmes du Covid en tenant leur gestion des stocks à l'œil. Cette évolution vers des stocks plus stratégiques pose également des défis sur le marché de l'immobilier belge logistique. « Depuis plus de vingt ans, le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement est dominé par le principe du just-in-time », explique Paul Nelen, secrétaire de la KVBG (Koninklijk Verbond van Behandelars der Goederenstromen - l'Association royale des gestionnaires de flux de marchandises). « Les effets de la crise du Covid ont entraîné de graves perturbations dans les chaînes logistiques fragiles. Il suffit de penser à la pénurie de puces pour l'industrie automobile. Diverses



Paul Nelen (KVBG) : « Il n'y a pas eu de stockage spéculatif. »

industries ont réagi en détenant plus de leurs propres stocks qu'elles n'en avaient l'habitude par le passé. Cela se traduit naturellement par un taux d'occupation plus élevé des espaces de stockage. »

Selon Paul Nelen, il ne s'agit pas de spéculer sur la hausse des prix des matières premières. « Les entreprises se préparent à éviter les ruptures de stock, la relance de l'économie entraîne une demande croissante de nouveaux produits, et puis, en tant que producteur, vous avez également besoin d'une sécurité des stocks. »

A COURT D'ESPACE

Les principaux manutentionnaires ne se précipitent pas pour fournir plus de détails sur le taux d'utilisation de leur capacité logistique. Cette nervosité sur le terrain est en quelque sorte compréhensible, car on ne crée pas un entrepôt supplémentaire sur un claquement de doigts. Dans le port d'Anvers, même dans les zones où l'activité logistique s'étend comme dans le Waaslandhaven, toutes les concessions ont été attribuées à l'exception de quelques parcelles. Il n'est pas surprenant que la KVBG se présente comme un demandeur d'espace de stockage supplémentaire. Et Paul Nelen de conclure : « Les entrepôts sont certainement pleins jusqu'à la fin de l'année. » Les professionnels de la chaîne d'approvisionnement doivent donc tenir compte du fait que le 'Covid long' concerne aussi l'entreposage.

Un meilleur remplissage, la solution ?

Dans un marché de la logistique où l'offre peine à suivre la demande, il est logique que les entreprises se focalisent sur les gains d'efficacité à trouver dans leur espace disponible. « Laisser les sites logistiques en jachère ne sera plus envisageable. Une utilisation plus économe de l'espace deviendra également un facteur de plus en plus important dans la gestion des flux logistiques », déclare Paul Nelen. Les concepteurs des secteurs de la robotique et de l'automatisation, par exemple, expliquent que leurs applications nécessitent moins d'espace que des personnes, avec à la clé plus d'espace disponible dans l'entrepôt pour le stockage des marchandises. L'approche de MLSO, l'autorité portuaire qui gère le Waaslandhaven à Anvers, est également frappante : à court terme, presque toutes les concessions logistiques disponibles dans la zone ont été réparties et attribuées. Cependant, MLSO travaille avec les entreprises de logistique présentes pour voir comment envisager un meilleur taux de remplissage, c'est-à-dire comment l'espace disponible dans les zones logistiques existantes peut être utilisé encore plus efficacement. Pour ce faire, l'accent est mis sur le clustering et les synergies, entre autres en développant une plateforme de partage sur laquelle les entreprises peuvent mutualiser certaines infrastructures.

TENDANCES DANS L'IMMOBILIER LOGISTIQUE BELGE

La rareté fait grimper les prix des terrains et des loyers

Le marché immobilier belge est en pleine évolution. L'an passé, tous les indicateurs ont augmenté en raison d'une disponibilité limitée. Il n'est plus possible de trouver des entrepôts existants, même dans des sites secondaires. Le marché belge est à un tournant, affirmant à la fois les promoteurs et les courtiers.

Philippe Van Dooren

JLL, spécialiste immobilier, a calculé qu'en 2021, 813.000 m² d'espace logistique ont été loués et vendus en Belgique. Ce volume de transactions est inférieur de 17 % à celui de 2020 (il est vrai qu'une seule transaction de 150.000 m² à WDPort of Ghent représentait alors 15 % du volume annuel). Le volume annuel 2021 est également inférieur de 21 %

à la moyenne quinquennale (mais toujours supérieur de 6 % à la moyenne décennale). La raison ? La pénurie persistante de l'offre, tant en termes d'immeubles que de terrains, affirme le courtier.

La rareté a nettement fait grimper les prix des terrains. L'an passé, la hausse la plus forte se situait en Flandre Orientale (+ 25 % à 160 €/m²), mais la tendance était également perceptible dans des provinces - jusqu'à présent - moins convoitées. Dans le Hainaut, par exemple, il faut désormais déboursier 100 €/m² (+ 18 %). En raison de la rareté, les loyers ont augmenté partout l'an dernier, quoique plus lentement que les prix des terrains. La plus forte hausse a été enregistrée sur l'axe wallon et le long de l'E313 (+ 4 % pour une fourchette de prix de 43 à 48 €/m² par an). JLL s'attend à ce que

la tendance s'accélère et que les utilisateurs soient prêts à accepter des prix incroyablement élevés, tout comme aux Pays-Bas actuellement. Les 'prime yields' (rendements initiaux, ndr) de l'immobilier logistique en Belgique sont restés sous pression baissière en raison d'une forte demande (comme ailleurs en Europe). Le rendement initial est désormais de 3,85 % (contre 4,90 % en 2019 et 4,50 % en 2020) et devrait encore baisser dans les prochains trimestres. Selon JLL, cela change la donne.

GRANDES TENDANCES

La rareté des terrains et des bâtiments a eu, l'an passé, un impact significatif sur le marché de l'immobilier logistique. Mais quelle est l'ampleur de la pénurie et quelles sont les



En raison de la croissance du e-commerce, la demande de bâtiments logistiques plus petits a également augmenté, de préférence à proximité des villes. Voici le centre de tri DHL Express à Blue Gate Antwerp.

grandes tendances pour l'avenir ? Nous avons posé 5 questions aux promoteurs et aux courtiers (voir cadre) pour le savoir.

1. Quelle est la demande de bâtiments neufs et existants aujourd'hui ?

La demande de nouvelles constructions peut difficilement être satisfaite, car elle dépasse de loin l'offre. La demande est stimulée par la croissance du e-commerce et la prévention des risques liés à la chaîne d'approvisionnement : les disruptions dans les chaînes d'approvisionnement mondiales ont rendu de nombreux logisticiens plus prudents. « Les grands détaillants font beaucoup plus de stocks tampons que par le passé et ont besoin de plus de capacité de stockage », déclare Ignace Tytgat (MG Real Estate). « Les chaînes logistiques dans la construction sont également perturbées, ce qui signifie que les délais de construction des nouveaux bâtiments sont plus longs. Il y avait déjà une pénurie de terrains, mais à cause de ces différents facteurs, il y a maintenant aussi une pénurie de bâtiments logistiques. »

La demande de bâtiments existants est dès lors très forte. « Cela s'explique en partie par le manque de temps pour passer par un processus (d'autorisation) et de construction », explique Xavier Van Reeth (CBRE).

Par nécessité, des bâtiments existants qui n'étaient pas pris en considération il y a quelques années - comme des bâtiments de 10 ans d'une hauteur de 10 m - sont mis en service. Même les entrepôts utilisés pour la 3^e fois sont désormais repris car il n'y a pas d'alternative.

« Les bâtiments existants nécessitent souvent une rénovation en profondeur. Notamment pour suivre le rythme des nouvelles constructions en termes de durabilité », souligne Norbert Padt (WDP). Gunter Ghielen (Intervest) est d'accord mais nuance : « La demande concerne surtout des bâtiments durables mais sur les grands axes cela fait peu de différence. Là, c'est : ce qui est pris n'est plus à prendre ».

Les sites secondaires suscitent également plus d'intérêt car il n'y a plus d'opportunités sur les 'prime locations'.

2. La demande concerne-t-elle surtout les bâtiments XL ou les petits entrepôts sont-ils également prisés ?

« Les deux types de bâtiments sont demandés, avec un accent sur ceux entre 1.500 m² et 20.000 m² », explique Jo De Wolf (Montea). Ses collègues confirment : les grands entrepôts sont populaires pour la logistique traditionnelle, mais avec l'essor du commerce électronique notamment, les petits bâtiments sont également en vogue pour les opérations de tri ainsi que le petit stockage, comme dans les centres de distribution urbains.

« La logistique est une activité très diversifiée, la demande de bâtiments l'est donc aussi », confirme Dirk Sosef (Prologis). « En général, nous constatons une demande pour de très grands bâtiments de la part de clients actifs au début de la chaîne d'approvisionnement (dans les ports et principaux lieux de transit vers le reste de l'UE), et des bâtiments plus petits en bout de chaîne. »

« En raison de la rareté, les prix des terrains ont considérablement augmenté en 2021. Mais maintenant, les loyers augmentent aussi. »

« La demande d'entrepôts XXL reste élevée mais ne peut être satisfaite en Belgique. Par manque d'espace, mais aussi à cause de la réticence politique à les autoriser », regrette N. Padt.

« L'offre étant relativement limitée, nous constatons aussi que de nombreuses entreprises anticipent une croissance future lorsqu'elles déménagent ou intègrent de nouveaux bâtiments. En conséquence, des transactions avec capacité excédentaire sont conclues. Cette réserve est souvent sous-louée les premières années », note Kim Cornille (LCP).

3. Comment le taux d'occupation va-t-il évoluer ?

Tout le monde est d'accord : le taux d'occupation, inférieur à 1 %, n'a jamais été aussi bas. « Au cours des dix dernières années, ce taux a été en Belgique en moyenne de 4 % inférieur à celui du reste de l'Europe. Il n'a jamais été aussi bas qu'aujourd'hui », déclare D. Sosef. J. De Wolf acquiesce : « Il n'y a pratiquement plus de biens inoccupés. Des immeubles plus anciens et moins bien situés sont désormais également loués. »



En raison de la rareté des terrains dans les 'prime locations', la demande de terrains dans les sites secondaires comme le Hainaut croît désormais également. Par exemple, CEBEO construit actuellement un nouveau centre logistique à Tournai.



GENK À LOUER

Entrepôt : 13.352 m²
+ Bureaux
+ P

Disponible juillet 2022

NOUVELLE CONSTRUCTION

MOUSCRON À LOUER

Entrepôt : 6.400 m²
+ Mezzanines
+ Bureaux
+ P

Disponible Q4 2022



KNIGHT FRANK a été fondé à Londres il y a 125 ans. Notre bureau belge existe depuis 1973 et se concentre sur l'accompagnement de transactions de vente et de location dans les secteurs de l'immobilier industriel et logistique ainsi que l'immobilier de bureaux. Nous sommes également à votre disposition pour des dossiers d'investissement ou des rapports d'évaluation.

Your personal property experts in
industrial & logistics real estate.



02 548 0 548

knightfrank.be



Design Agence DfDO

HAI PICK

BY  SAVOYE

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

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

Les avantages :

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

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



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



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

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

« Du coup, des régions comme la Flandre occidentale et le Hainaut - où les intercommunales opèrent de façon très professionnelle - se développent énormément », constate Mathieu Opsomer (JLL).

Néanmoins, K. Cornille estime que les immeubles qui obtiennent de très mauvais scores en termes de durabilité seront plus difficiles à remplir à long terme. « À l'avenir, le 'refurbishment' ou le redéploiement de ces bâtiments sera nécessaire », dit-elle.

Cela aura des conséquences sur les loyers. « Pas de biens inoccupés, pas de terrains disponibles, des coûts de construction plus élevés... Cela générera forcément des loyers nettement plus élevés en 2022 et au-delà », déclare I. Tytgat.

4. Comment la disponibilité évoluera-t-elle dans les 2 à 3 prochaines années ?

Selon tous nos interlocuteurs, la disponibilité continuera d'être sous pression dans les mois à venir. J. De Wolf pense, par exemple, que l'offre d'entrepôts reste minimale. « Il ne faut pas s'attendre à beaucoup de nouveaux développements majeurs. L'avenir résidera principalement dans le redéveloppement et l'optimisation des sites existants », précise-t-il.

M. Opsomer abonde dans ce sens. « La demande continuera à augmenter, surtout qu'il est plus difficile de construire de nouveaux entrepôts aux Pays-Bas. Mais comme nous disposons de peu de sites à développer, l'intérêt pour les friches industrielles va croître. »

« Les quelques projets construits de manière spéculative ne suffisent pas à absorber la demande accrue d'espace de stockage », ajoute X. Van Reeth.

« D'autres sites sont désormais activés, auparavant moins prisés, parfois éloignés des axes autoroutiers comme Lommel ou certaines parties de la Wallonie. Tout ce qui est disponible devient subitement plus intéressant », explique I. Tytgat.

G. Ghielen pense que la pénurie stimulera la créativité, notamment en développant des zones auparavant moins recherchées, en exploitant mieux les m2 ou en agençant différemment les installations. « D'ici à 5 ans, la demande de bâtiments à 2 étages va effectivement émerger », pense-t-il. I. Tytgat est d'accord. « A terme, il y aura de vrais 'doubles

étages' avec les camions chargeant et déchargeant à chaque niveau. Nous développons actuellement un tel concept ».

5. Comment évolue le marché belge par rapport aux pays voisins ?

La Belgique a fait mieux ces dernières années, mais est toujours à la traîne. La pénurie continuera à jouer des tours, mais les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne sont également aux prises avec ce problème. La disponibilité est plus importante en France. « Les lois et les conditions sociales y sont différentes, ce qui est un inconvénient. Les sociétés logistiques se tourneront donc d'abord vers la Flandre occidentale et la Wallonie. La France ne deviendra une alternative que si la pénurie augmente encore », déclare M. Opsomer.

Selon J. De Wolf, la pression sur les loyers joue aussi un rôle. « Nous voyons une augmentation des loyers en Belgique et dans les pays voisins. En France, où le taux d'inoccupation est encore de 4 à 5 % à certains endroits, la hausse des loyers est faible ».

K. Cornille voit aussi les loyers jouer un rôle. « La demande reprend clairement en Belgique, mais avec un certain retard par rapport aux Pays-Bas et à l'Allemagne. La hausse des loyers a donc pris du retard ici, mais cela change. Elle est clairement plus forte chez nous », dit-elle. « La Belgique restera toujours attractive car une grande partie du trafic entrant continuera d'arriver en Europe via Anvers. Le défi est aujourd'hui partout de trouver assez de 'petites mains' pour une opération logistique », déclare N. Padt.

« Jusqu'à présent, les motivations pour une implantation étaient par ordre d'importance : l'emplacement, la qualité des bâtiments et la main-d'œuvre. Aujourd'hui, la disponibilité du personnel est devenue le facteur le plus important », déclare G. Ghielen.

CONCLUSION

La rareté des terrains s'est étendue aux bâtiments. Il y a trop peu d'entrepôts nouveaux ou existants sur le marché. Cela se traduit non seulement par une hausse des prix d'achat, mais aussi par une forte augmentation des loyers. Même dans les sites secondaires, les prix augmentent. La Belgique évolue maintenant vers une situation que les Pays-Bas connaissent déjà, où des prix à première vue invraisemblablement élevés sont assez vite acceptés.

Ont collaboré à cet article

Promoteurs

- Kim Cornille (Logistics Capital Partners)
- Jo De Wolf (Montea)
- Gunter Gielen (Intervest)
- Norbert Padt (WDP)
- Dirk Sosef (Prologis)
- Ignace Tytgat (MG Real Estate)

Courtiers

- Mathieu Opsomer (JLL)
- Xavier Van Reeth (CBRE)



Comme il n'existe plus de grands terrains pour des bâtiments XXL, l'intérêt pour les friches industrielles va continuer à augmenter. Après la démolition de l'usine Ford de Genk il y a quelques années, le nouveau site est un succès logistique.

INVESTISSEMENTS RECENTS

Bâtiments à l'honneur

Le paysage logistique évolue en permanence. Dans cette nouvelle rubrique, nous attirons l'attention sur un certain nombre de nouveaux projets logistiques remarquables devenus opérationnels au cours de l'année écoulée. Ils font la différence par leur design innovant, leur durabilité et leur conception à l'épreuve du futur.

Michiel Leen



Standic Tank Terminal Antwerpen

- Construit par ASK Romein
- 230.000 m³ de stockage en citerne, citernes de 500 à 3.500 m³
- Investissement : 200 millions €
- Accès multimodal (rail, navigation intérieure)

Genk Green Logistics

- Construit par Group Machiels
- Campus logistique sur l'ancien site Ford Genk
- 250.000 m², répartis sur 3 entrepôts. Divisible en unités à partir de 8.000 m²
- Terminal ferroviaire sur site
- Mezzanines disponibles en option



MG New Docks - Eutraco

- Emplacement : Port de Gand
- Développé par MG Real Estate
- Entrepôt d'une surface de 25.279,13 m²
- 300 m² de bureaux
- 25 quais de chargement
- Entièrement neutre en énergie et en CO₂ après l'installation de panneaux solaires et de batteries de stockage



Cophana

- Construit par Willy Naessens sur une parcelle de 4 hectares
- Projet porté par Goodman, dont c'est le premier investissement en Wallonie
- Emplacement : Garocentre La Louvière
- Superficie : 17.000 m²

Gent Logistics Campus (Port of Ghent)

- Campus logistique de pointe
- A proximité des autoroutes E34 (Anvers-Gand-Zeebrugge) et E17 (Anvers-Gand-France).
- Entrepôts de distribution et de stockage d'une superficie totale de 150.000 m², répartis en unités d'environ 10.000 m², extensible ou réductible selon la demande des clients. 90.000 m² disponibles en juin 2022
- 14 lots de 8.000 à 13.000 m² sont construits.
- Hauteur libre des entrepôts : 13,7 m
- Charge ponctuelle rayonnages à palettes 90kN/leg



TENDANCES GÉNÉRALES DANS L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

Durabilité bon gré mal gré

C'est clair, la durabilité joue un rôle dans le développement (et l'adaptation) des bâtiments logistiques. Mais quiconque analyse les tendances détecte vite de nouvelles évolutions. Car les exigences du commerce électronique, la pénurie sur le marché du travail et - bien sûr - la hausse des prix des matières premières sont aussi des éléments à prendre en compte. Analyse transversale.

Michaël Vandamme

« Comme presque partout, la durabilité gagne également en importance dans les bâtiments logistiques », explique Luc Ysebaert, Sales Director de Willy Naessens Group. « Cela se manifeste dans de nombreux domaines,

allant des normes d'isolation à l'utilisation (volontaire) de panneaux solaires. Un long chemin a été parcouru en 15 ans. Dans le passé, on se demandait s'il fallait de chauffer ou non un bâtiment, aujourd'hui la question ne se pose plus. Un bâtiment logistique est considéré comme un immeuble à part entière et est donc également chauffé. Presque tout le monde opte pour l'isolation et veut être conforme au PEB. »

« Nous avons passé la phase 'nice to have' et sommes maintenant dans la phase 'must have' », confirme Ralph Caspani, CEO de Heylen Warehouses. « Et cela commence par l'emplacement du bâtiment. Compte tenu de la rareté des terrains, il devient de moins en moins acceptable de construire

sur terrain vierge. L'isolation et l'efficacité des bâtiments sont aussi essentielles, mais il faut aller plus loin. Le caractère circulaire des matériaux gagne également en importance. Le bâtiment peut-il avoir une seconde vie ? Cette question se pose de plus en plus. »

« En ce qui concerne ce dernier point, le grand avantage de la construction préfabriquée en béton est qu'elle affiche une très longue durée de vie », intervient Jeroen Latruwe, Sales Manager de Valcke Prefab Beton. « Et même au-delà de cette durée, tous les matériaux peuvent être recyclés. »

DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

« La technologie a permis d'enregistrer des avancées significatives », explique Luc



Un empilement plus élevé et davantage d'automatisation vont de pair avec une meilleure qualité de béton et une composition du sol adaptée.

Ysebaert. « La laine de roche, qui était la norme pour toute isolation, a fait place à l'isolation PIR. Pour le même effet, une épaisseur de 10 cm suffit contre 18 cm pour la laine de roche. Et puis il y a une différence de prix. Même les sols sont isolés aujourd'hui et dans certains cas, on a même un chauffage par le sol. »

Les sols, justement, il y a encore beaucoup à en dire. « C'est devenu un point d'attention particulièrement aigu dans la logistique », commente Marco Lacovella, Program Manager Renewable Energy chez Heylen Warhouses. « Le sol doit être suffisamment plat pour atteindre des vitesses élevées. » « Plus les rayonnages sont hauts, plus le sol doit supporter un poids supplémentaire et souvent, cela signifie que les fondations doivent être renforcées », ajoute Luc Ysebaert. « Dans la plupart des cas, les bâtiments logistiques s'appuient sur des sols en béton avec une planéité standard, la classe CSTC II dans le jargon », explique Wesley Mazzei, Directeur Immobilier Industriel et Logistique du groupe Machiels. « L'empilement plus élevé et l'automatisation plus poussée entraîne l'application d'une classe plus stricte. Cela nécessite une qualité de béton supérieure et une composition du sol adaptée. »

HAUSSE DES PRIX

Les normes de durabilité plus strictes ont fait grimper les prix. Mais ce n'est pas tout. « Globalement, le prix de l'immobilier logistique a considérablement augmenté au cours des 10 à 15 dernières années », indique Luc Ysebaert. « C'est surtout dû à l'isolation. De plus, depuis quelques années la hausse des prix des matières premières a un impact sur le matériau isolant et le reste ! L'an passé, cela a fait grimper l'addition finale de 20 %. Et cela s'ajoute à la période précédente au cours de laquelle une hausse de 4 à 5 % avait également été enregistrée. »

'WAR FOR HANDS'

« Deux constatations montrent que le bâtiment logistique de demain sera différent, beaucoup plus automatisé », explique Ralph Caspani. « D'une part, vous avez une demande de livraisons rapides qui va encore augmenter. D'autre part, il y a la réalité du marché du travail, où la pénurie est à l'ordre du jour. La 'war for talent' est également devenue une 'war for hands'. L'automatisation comble le fossé entre les deux. Mais un bâtiment où des robots sont au travail a un aspect différent de celui où le picking est assuré par des personnes. Les gens veulent à juste titre

un environnement de travail agréable, pas les robots. Les besoins en termes de lumière et d'air sont évidemment différents. Et donc on parle de deux types de bâtiments. »

CROSS-DOCK À L'ÈRE DE L'E-COMMERCE

« L'aspect mobilité joue aussi un rôle de plus en plus important dans l'immobilier logistique », explique Jeroen Latruwe. « La localisation des centres logistiques a été et est toujours importante, mais en plus, la ponctualité et la rapidité des livraisons deviennent toujours plus essentielles. Le coronavirus a encore renforcé ce besoin. C'est précisément pour cette raison que nous constatons que le cross-docking est de plus en plus utilisé. Un cross-dock est un bâtiment logistique dans lequel ce n'est pas la hauteur qui compte mais la capacité de chargement et de déchargement. Le cross-dock n'est pas censé stocker des marchandises pendant une longue période. Il abrite un processus continu d'entrée et de sortie de biens. Non seulement on s'adresse au client qui veut une livraison rapide mais on crée un besoin de bâtiments dont la taille ne compte pas, mais bien l'efficacité avec laquelle les marchandises sont traitées. »



Les normes de durabilité plus strictes ont entraîné une hausse significative du prix de l'immobilier logistique au cours des 10 à 15 dernières années.

MISER SUR LA HAUTEUR

« La rareté des terrains et l'automatisation favorisent les immeubles de grande hauteur »

Les Pays-Bas sont pionniers en matière d'immeubles logistiques de grande hauteur. Chez nous aussi, le débat fait rage sur la place que de tels bâtiments - plus grands et plus hauts - peuvent occuper. Comment évolue le marché belge ?

Michaël Vandamme

« La tendance à construire plus haut n'est pas neuve », déclare Marco Iacovella, Program Manager Renewable Energy chez Heylen Warehouses. « Les hauteurs actuelles sont peut-être sans précédent mais augmentent systématiquement depuis des années. Dans les années 1990, nous étions à environ 8 m, aujourd'hui la norme s'établit à 13 m. »

« En quelques années, on a créé l'équivalent de deux emplacements de palettes supplémentaires », ajoute Luc Ysebaert, Sales Director de Willy Naessens Group. « On voit dans notre pays ce qu'il se passe depuis des années aux Pays-Bas avec un niveau supplémentaire placé sur le rez-de-chaussée. Cela donne des interprétations créatives, comme une rampe qui permet aux camions d'accéder à ce niveau supérieur. »

FACTEUR AUTOMATISATION

« Tout est question de rendement. A cet égard, la situation n'est pas différente ici de celle des Pays-Bas », poursuit Luc Ysebaert. « Le prix des terrains n'est pas seulement élevé, les terrains sont aussi devenus rares, surtout dans les sites premium. Les bons emplacements sur les autoroutes sont devenus rares, particulièrement en Flandre. Il s'agit désormais de gagner de la place. »

« Vous ne pouvez pas dissocier empilement en hauteur et automatisation », explique Wesley Mazzei, Directeur Immobilier Industriel et Logistique Group Machiels. « C'est grâce à



l'automatisation que les possibilités dans ce domaine augmentent. » « On s'éloigne de plus en plus de la gestion manuelle des stocks par chariot élévateur », déclare Jeroen Latruwe, Sales Manager de Valcke Prefab Beton. « Ce taux croissant d'automatisation a un impact direct sur la conception des bâtiments. L'automatisation réduira la quantité de terrain utilisée. »

ASSURANCE

La hauteur d'un bâtiment logistique ne semble pas être une question technique. « Les constructions de 20 à 30 m de haut ne font plus exception », constate Jeroen Latruwe. « En fait, elles sont devenues la norme. »

« La hauteur utile n'est pas vraiment une question de savoir-faire technique », estime aussi Ralph Caspanni, CEO de Heylen Warehouses. « Le développement de la technologie des sprinklers déterminera la hauteur constructible. Ces systèmes doivent pouvoir assurer leur fonction d'extinction en toutes circonstances. Pour garantir cela, il existe des normes strictes qui sont également appliquées par les assureurs.

L'ambition en matière de constructions en hauteur est donc avant tout une question de sécurité et d'assurance, plutôt qu'une discussion technique. »

NOUVELLE GÉNÉRATION DE BÂTIMENTS

« Les bâtiments logistiques sont de plus en plus hauts, mais je pense que le terme 'bâtiments en hauteur' est inapproprié », pense Marco Iacovella. « Avec la nouvelle génération d'immeubles de 30 à 40 m, on a de vrais bâtiments de grande hauteur. Ce sont en fait des silos abritant un système robotique entièrement automatisé. Ou un grand système robotisé avec une façade. »

La tendance aux bâtiments plus hauts et plus volumineux a suscité un débat social aux Pays-Bas, signe avant-coureur de ce qui est à venir ici ? « Aux Pays-Bas, on parle de 'verdozing' », explique Marco Iacovella. « La demande de commerce électronique est élevée et croissante, mais comment adapter davantage l'offre à la demande ? Cela alimente le besoin de bâtiments logistiques. »



Logistics without boundaries

BELGIUM
LUXEMBOURG
DENMARK
FRANCE
THE NETHERLANDS
GERMANY
SWEDEN

M|G
REAL ESTATE

Heylen Warehouses Building Technologies : Mesurer, c'est savoir

Vos activités logistiques se situent au cœur même de nos entrepôts. Afin de réaliser des bâtiments durables et efficaces sur le plan opérationnel, nous avons conçu notre propre plateforme de « Building Technologies » en collaboration avec nos propres experts. Cette plateforme rend votre entreprise plus efficace, plus rentable, plus saine, plus adéquat et plus durable. Nous vous expliquons son fonctionnement et ce que la plateforme peut vous apporter, à vous et à votre entreprise.

L'ADN de Heylen Warehouses

Heylen Warehouses est plus qu'un simple gestionnaire de terrains ou exploitant d'immobilier logistique. En effet, nous avons la responsabilité de comprendre votre activité en profondeur. Ce n'est qu'à cette condition que nous sommes en mesure de vous apporter un soutien optimal par le biais de nos bâtiments et de notre technologie. Nos solutions doivent parfaitement correspondre à vos besoins afin de faire croître vos activités. Cette approche est dans notre ADN : Heylen Warehouses renforce autant ses clients qu'elle-même grâce à une expertise adéquate et à un accompagnement personnalisé et systématique en matière d'immobilier et de processus logistiques.

La Formule 1 est un excellent exemple de secteur dans lequel des données sont utilisées pour atteindre des résultats. La prise de décisions stratégiques et opérationnelles sur base de données y vont de pair. Centraliser les données permet d'augmenter tant la vitesse et que l'efficacité opérationnelles.

Chez Heylen Warehouses, nous appliquons la même stratégie. Nous équipons tous nos entrepôts d'une foule de capteurs et d'actionneurs qui transforment les composants et équipements passifs des bâtiments en éléments actifs. Citons par exemple les compteurs numériques qui mesurent les consommations en temps réel, mais aussi les capteurs de température ou de qualité d'air, les détecteurs de présence, de mouvement et de lumière du jour, les capteurs qui enregistrent l'état des portes (ouverture/fermeture/panne) et des niveleurs des quais, les détecteurs de fumée, les caméras de surveillance, les systèmes de contrôle des accès, les détecteurs d'intrusion, de fuites, etc.

Une infrastructure numérique unique et uniforme

Ces capteurs et actionneurs collectent diverses données dans tous les espaces et de toutes les installations d'un bâtiment. En plus de vous fournir des informations actuelles, celles-ci sont analysées de manière centralisée sur notre plateforme « Building Technologies ». Ces analyses donnent ensuite un aperçu de vos performances en termes de consommation énergétique, de confort de travail, d'opérations logistiques et de sécurité. Par exemple, les fuites éventuelles sont immédiatement détectées, la maintenance préventive est automatiquement programmée, les consommations énergétique sont optimisées, les pièces sont automatiquement ventilées lorsque le niveau de CO₂ est trop élevé, etc. Vous disposez donc en permanence d'informations et de connaissances en temps réel.

Nos entrepôts intelligents sont à votre service

Vous recherchez un bâtiment logistique et souhaitez savoir plus sur notre plateforme Heylen Warehouses « Building Technologies » ? Alors contactez-nous. Nous vous donnerons des conseils personnalisés et vous garantissons une mise en œuvre impeccable des systèmes requis.



ET QUID DU TOIT ?

« Le toit comme plate-forme économique »



Utiliser le toit d'un immeuble logistique pour installer des panneaux solaires est devenu une évidence.

Techniquement, la surface du toit d'un bâtiment logistique peut avoir de nombreuses finalités. L'installation de panneaux solaires est devenue une évidence. Proposer des places de stationnement, liées ou non à des infrastructures de recharge, peut aussi constituer une réponse au prix élevé des terrains. Et pour ceux que cela intéresse, la pratique montre que l'on peut même y placer des serres. Les possibilités sont légion, mais un élément est déterminant dans tout cela : la faisabilité économique.

Michaël Vandamme

Placer des panneaux solaires au-dessus d'un bâtiment logistique est devenu dans de nombreux cas une utilisation évidente du toit, mais ce n'est pas encore une règle générale. « Il faut faire la distinction entre les projets neufs où c'est devenu la norme, et les bâtiments existants qui parfois ne s'y prêtent pas pour des raisons de poids », explique Luc Ysebaert, Sales Director Willy Naessens Group. « Mais à une époque où la durabilité joue un rôle important dans la certification des projets, un nouveau bâtiment qui n'en

tient pas compte est impensable. » « La plupart des centres s'efforcent d'atteindre la neutralité en CO₂ », ajoute Jeroen Latruwe, Sales Manager de Valcke Prefab Beton. « Placer les panneaux solaires sur le toit est un outil évident pour atteindre cet objectif. » « Exact, mais comme de nombreux bâtiments sont inadéquats en termes de capacité de charge et de stabilité, les immeubles logistiques sans panneaux solaires sont encore nombreux », constate Ralph Caspani, CEO de Heylen Warehouses.



En règle générale, les acteurs de la logistique ne sont pas de gros consommateurs d'électricité.

PAS DE GROS CONSOMMATEURS

D'autres éléments entrent en ligne de compte. « Les acteurs de la logistique ne sont pas de gros consommateurs d'électricité », commente Wesley Mazzei, Directeur Immobilier Industriel et Logistique Group Machiels. « En conséquence, l'électricité produite sera nettement supérieure à nos propres besoins. Pour être concret : dans des conditions idéales, un toit d'une superficie de 10.000 m² produit environ 1,4 mégawatts d'électricité. Pour vous donner une idée, cela correspond à la consommation d'environ 300 familles. »

« Vous pouvez franchement associer ce courant à ce qui va changer à long terme en matière de chauffage et de climatisation dans ces bâtiments », poursuit Wesley Mazzei. « L'émergence des pompes à chaleur, raccordées ou non au sol, va également stimuler l'électrification. Par conséquent, on utilisera moins de chauffage au gaz naturel. Et si cette électricité est verte et produite localement, cela réduira les émissions de CO₂ et favorisera une utilisation plus durable de l'espace. Avec les systèmes de pompe à chaleur reliés au sol, l'électricité peut même être stockée au fil des saisons via la chaleur et le froid, ce qui améliore considérablement l'efficacité de ces pompes. Mais même dans ces scénarios,

il y aura souvent un surplus énergétique qui peut surcharger le réseau et qui est moins valorisable. »

PARQUER ET CHARGER

Cela ouvre la porte à des alternatives. Wesley Mazzei : « Cela peut aller jusqu'à la fourniture d'électricité aux entreprises locales ou la mise en place d'infrastructures de recharge électrique. »

Reprenons l'idée de fournir une infrastructure de charge, ce qui se produit de plus en plus. « On ne peut pas dissocier la mise à disposition d'une infrastructure de recharge du lieu où les véhicules peuvent être rechargés », note Luc Ysebaert. « La raréfaction des terrains légitime la question de savoir si le toit peut aussi servir de lieu de stationnement et de recharge (électrique) des véhicules. »

« Le facteur poids joue ici un rôle, encore plus important qu'avec les panneaux solaires », prévient Marco Iacovella, Program Manager Renewable Energy chez Heylen Warehouses. « Il faut en tenir compte dès le départ. Vous pourriez également prévoir une plate-forme de stationnement, une sorte de deuxième étage que vous aménagerez. Et pourquoi ne pas installer des panneaux solaires au-dessus ? Théoriquement c'est possible moyennant une

Pourquoi le sous-sol n'est pas une alternative au toit...

Et si, pour optimiser la surface disponible, on n'optait pas pour la hauteur, mais bien pour la profondeur ? Autrement dit : un parking souterrain sous un bâtiment logistique peut-il être une alternative au parking sur le toit ? « Théoriquement, c'est possible, mais en pratique, j'ai rarement rencontré le cas, et il y a des raisons à cela », explique Ralph Caspani, CEO de Heylen Warehouses. « Les parkings souterrains sont de toute façon plus chers, c'est un principe de base. C'est le cas pour un bâtiment logistique comme, par exemple, pour un immeuble d'appartements privés, mais il y a en outre quelques différences essentielles qui complexifient encore les choses. Le sol et les fondations sont des éléments cruciaux d'un bâtiment logistique. C'est logique : pour le stockage des marchandises, le sol doit pouvoir résister à d'énormes pressions. Pour une hauteur d'empilement de 13 m, on atteint vite 50.000 kg/m². Si vous souhaitez doter un tel bâtiment d'un parking souterrain, vous êtes alors obligé de réaliser une sorte de construction type bunker. Inutile de dire que le coût est à l'avenant. Dès lors, le projet coûte très cher et les places de parking le sont également (sourires). Non, le sous-sol ne constitue pas une alternative. »

étude approfondie. La faisabilité technique n'est pas en cause. L'accent doit plutôt être mis sur la faisabilité économique. Le prix du foncier est-il suffisamment élevé pour rentabiliser un double usage ? Voilà ce qu'il faut évaluer. »

QUATRIÈME AFFECTATION

« On peut même s'intéresser à ce que l'on appelle une quatrième affectation », conclut Ralph Caspani. « Au-dessus des deux niveaux, le toit sert également à placer une serre ou une installation de culture hydroponique. Et si vous le souhaitez, des panneaux solaires peuvent encore être placés au-dessus de cette serre. »

IN CONCRETE

PRECISION IS OUR MISSION



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




POSE ET RENOUVELLEMENT DE SYSTÈMES FILOGUIDÉS DANS LES DALLES EN BÉTON



POSE ET RENOUVELLEMENT DE JOINTS ÉLASTIQUES DANS LES DALLES EN BÉTON

WWW.INCONCRETE.BE

DOENAERTSTRAAT 2- 8510 MARKE (KORTRIJK)
TEL. +32 (0)56 31 48 16 - INFO@INCONCRETE.BE



L'ACH STILL sélectionne lui-même la route optimale

Le STILL ACH est un robot mobile qui transporte des charges en toute autonomie. « Et vous pouvez prendre cette autonomie au pied de la lettre », déclare Jasper Van Gool, Advanced Applications Belux Region, « Parce que l'ACH choisit indépendamment la route optimale sur son réseau. S'il y a un obstacle sur le premier trajet, il optera pour le deuxième en tenant compte d'obstacles tels que d'autres véhicules ou des personnes. C'est la grande différence avec un véhicule à guidage automatique (AGV) qui suit un itinéraire préprogrammé. »

Avantages de l'ACH STILL

- Capacité de charge : jusqu'à 1500 kg
- Détection d'obstacles : rechercher lui-même un autre itinéraire
- Intégration dans les solutions d'automatisation existantes
- Haute disponibilité : chargement automatique de la batterie Lithium-Ion
- Possibilité d'extension

Il existe trois modèles de STILL ACH. Les ACH 15 et 10 - d'une capacité respective de 1 500 et 1 000 kg - sont particulièrement adaptés au déplacement de palettes ou de pièces lourdes. Le plus petit ACH 06 - jusqu'à 600 kg - est destiné au prélèvement de charges plus légères. Le client décide, avec STILL, lequel de ces robots mobiles autonomes est le meilleur pour une application spécifique.

« L'un des points forts de STILL ACH est sa flexibilité », déclare Jasper Van Gool. « Les robots mobiles autonomes peuvent transporter des marchandises de différentes manières. Ils peuvent transporter une palette en passant sous un poste de chargement, en la soulevant et en l'amenant à sa destination, mais ils peuvent tout aussi bien soulever et transporter une table de chargement ou un trolley à étagères. »

Évolutif

De plus, les robots mobiles autonomes sont très évolutifs. « Si l'entrepôt s'agrandit, il est possible d'adapter le réseau », explique Jasper Van Gool. « Une nouvelle section peut facilement être ajoutée pour que le STILL ACH puisse également fonctionner dans le nouvel environnement. »

En plus d'être ingénieux, l'ACH 06/10/15 marque aussi des points en matière de capacité et de vitesse. Lors du ramassage et de la livraison des charges, les petits véhicules sans opérateur, maniables, n'occupent qu'un peu moins de la moitié de l'espace d'un chariot élévateur à fourche manuel. En plus, par rapport aux AGV, les voies de déplacement peuvent être plus étroites, aussi larges que le requiert la charge. En outre, l'ACH peut enlever et livrer sa cargaison beaucoup plus rapidement : il faut jusqu'à 30% de temps en moins par enlèvement et livraison.

Le STILL ACH fait non seulement son travail indépendamment, mais il charge également la batterie lithium-ion de manière autonome. « Nous veillons avec le client à ce que les appareils se rendent à la station de charge lorsqu'ils ne doivent pas être actifs », explique Jasper Van Gool.



IMPACT DE L'AUTOMATISATION

Davantage de volume par mètre carré

L'avènement de nouvelles technologies d'entrepôt telles que les automatic guided vehicles (AGV), les autonomous mobile robots (AMR), ainsi que des dispositifs comme l'Automated Storage and Retrieval Systems (AS/RS) permettent d'automatiser une série de processus d'entreposage. Un bâtiment peut ainsi disposer d'un volume bien plus important, pour autant que la construction et l'aménagement y soient adaptés.

Peter Ooms

« Les exigences accrues en matière de planéité et de capacité portante du sol constituent le plus grand défi pour les bâtiments logistiques », estime Peter De Henau, managing director de Savoye Belgium. « Lorsque les robots mobiles travaillent également en hauteur entre les rayonnages, le sol doit être vraiment plat. De petites imperfections au sol peuvent entraîner des écarts importants à grande hauteur. Prenons les applications existantes avec des chariots élévateurs pour allées très étroites (VNA). Ils peuvent prendre des charges et les ranger jusqu'à 18 mètres de haut. Ces chariots imposent des exigences élevées en matière de planéité du sol ».

CAPACITÉ PORTANTE

Marc Biermann, head of sales engineering chez Inther, estime que l'effet à long terme de la charge ponctuelle sur le sol est crucial. Les rayonnages doivent rester stables pour un fonctionnement optimal des navettes ou des grues. « L'an passé, nous avons équipé à deux reprises un entrepôt existant d'une installation de navette et, pour cela, nous avons



Le Haipick de Savoye fonctionne jusqu'à une hauteur maximale de 7 m.

d'abord fait installer un nouveau sol. Dans un cas, nous avons même rehaussé le toit de l'entrepôt de 8 mètres pour maintenir l'activité du client au même endroit. On exploite mieux la hauteur du bâtiment et on opère désormais souvent jusqu'à 15 ou 20 m de haut. Quand ces rayonnages sont pleins, cela génère des charges ponctuelles plus élevées. Dans les entrepôts classiques, les pieds du rack ont souvent un effet sur le sol au fil du temps. Ce n'est pas acceptable pour un entrepôt de navettes. Les rails deviennent irréguliers et les navettes ne peuvent pas rouler en douceur. Il faut éviter cela, même à long terme. Un plancher avec une bonne capacité portante est donc essentiel. »

HAUTEUR SOUVENT INSUFFISAMMENT UTILISÉE

Jonathan Bytebier, business development manager chez Inther : « Dans la haute conjoncture économique actuelle, avec une croissance rapide des entreprises de logistique, la pression sur les entrepôts existants s'accroît. Trop souvent, les entreprises n'utilisent pas la hauteur disponible de manière optimale. On voit encore régulièrement des entrepôts de 10 m de haut avec des rayonnages d'à peine 3 mètres. Il y a donc de la place pour une mezzanine ou un entrepôt à navettes automatique. »

« Dans les négociations avec les clients, c'est la vision à long terme qui compte. Les grossistes, mais aussi les prestataires de services,

se demandent quelle sera la situation dans cinq ans ou plus. Cela inclut des scénarios de croissance très rapide avec des volumes qui augmentent fortement. Cela détermine aussi le choix entre optimiser le bâtiment actuel ou en chercher un nouveau », précise Marc Biermann.

S'il existe de plus en plus d'entrepôts en hauteur entièrement automatisés, de nouvelles applications qui nécessitent beaucoup moins de hauteur apparaissent également. L'avantage d'un Autostore ou d'un Haipick est qu'ils s'intègrent dans tous les bâtiments. L'inconvénient est qu'ils n'utilisent pas une bonne partie de la hauteur. Un Autostore peut monter jusqu'à 5,3 m de haut, un Haipick jusqu'à 7 m. Peter De Henau : « S'il reste de la place au-dessus, les entreprises auront alors besoin d'une mezzanine pour pouvoir l'utiliser. »

MOINS D'EMPREINTE AU SOL GRÂCE À L'AUTOMATISATION

« L'automatisation rend toujours le stockage plus compact qu'un processus manuel. Un même volume nécessite jusqu'à 40 % de m²

en moins. Un avantage important pour les entreprises qui souhaitent augmenter leur volume et qui sont confrontées à un espace disponible limité. Ce n'est pas gratuit. Les entreprises ayant des objectifs à court terme notamment doivent réaliser qu'un délai d'amortissement inférieur à trois ans n'est généralement pas réaliste. C'est pourquoi les logisticiens n'ont pas toujours investi dans des systèmes automatisés par le passé : souvent, leurs contrats ne durent pas aussi longtemps. C'est là que naît l'opportunité d'une automatisation plus modeste et plus flexible, comme les AMR qui nécessitent un investissement moindre, peuvent davantage être exploités multi-clients et sont aisément adaptables au fil du temps », déclare Peter De Henau.

SURMONTER LES DIFFÉRENCES DE HAUTEUR

L'implémentation d'applications d'automatisation dans des bâtiments existants requiert souvent de pouvoir s'adapter à des différences de hauteur ou à des formes particulières. « À cet égard, les navettes sont les plus flexibles. Dans ce cas, vous pouvez prévoir un niveau de

moins dans certains rayonnages sans aucun problème. Une longueur variable des couloirs ne doit pas non plus être un problème. Les navettes et les AMR offrent également une grande flexibilité en termes de stockage ou de performances. Pour stocker un volume plus important, vous pouvez facilement ajouter un certain nombre de rangées. Si vous avez besoin de performances supérieures, vous ajoutez alors quelques AMR. Les transstockeurs classiques ou les miniloads sont moins flexibles à cet égard », explique Peter De Henau.

Protection contre l'incendie

L'augmentation des volumes dans les entrepôts peut également avoir un impact sur la protection contre l'incendie. « Si la charge calorifique augmente avec un stockage plus compact, les pompiers peuvent imposer des exigences supplémentaires en matière de prévention. Ne soyez pas surpris de devoir ajouter des sprinklers. Cela a toujours un impact sur les coûts. Il est important que les choses soient claires à ce sujet le plus tôt possible pour éviter d'avoir à adapter les plans - ou pire, le bâtiment - par la suite », explique Jonathan Bytebier.

Les protections de sécurité ne prennent-elles pas trop de place?

"Nos produits ne prennent pas d'espace supplémentaire, au contraire", déclare Dries Aneca, directeur des ventes Belux chez A-Safe. "C'est une alternative durable (et écologique) aux glissières de sécurité métalliques ou aux jerseys en béton. Dans l'environnement de l'entrepôt, nous protégerons principalement les racks/portes et les postes de travail. Nous effectuons une séparation physique pour les zones piétonnes en fonction du plan de circulation interne de l'entreprise. Le cloisonnement physique permet également le zonage, ce qui rend l'ensemble plus clair."



Des entrepôts de 10 m de haut avec des rayonnages d'à peine 3 m de haut ont de la place pour une mezzanine ou un entrepôt navette. (© Inther)



Des barrières de sécurité en polymère, résistant aux chocs avec les chariots élévateurs

Si un chariot élévateur heurte un garde-corps en acier, il est endommagé et il faut soit le réparer, soit le remplacer. Une barrière métallique cause souvent des dommages au véhicule qui l'a heurtée. Ce n'est pas le cas avec A-SAFE car ces barrières de sécurité en polymère peuvent résister à de multiples impacts et éviter les dommages au véhicule.

Les protections en acier ont été omniprésentes dans les entrepôts et les usines. « Mais une glissière de sécurité métallique se plie ou se fissure et se descelle parfois lors d'une collision », explique Dries Aneca, Sales Manager BeLux d'A-SAFE. « Les réparer ou les remplacer coûte du temps et de l'argent et si cela n'est pas effectué immédiatement, le risque d'accidents et de blessures pour les ouvriers est réel. Par exemple, ils peuvent se couper sur une barrière fissurée. Avec A-SAFE, ce problème disparaît car nos produits reprennent instantanément leur forme d'origine après impact et ne doivent donc pas être réparés. »

Les barrières de sécurité polymères A-SAFE ont une classification d'impact conforme à la norme PAS-13 de la British Standards Institution (BSI), la norme la plus largement répandue au monde pour les barrières de sécurité. Se conformer à PAS-13 signifie appliquer des tests dynamiques standardisés qui reproduisent les situations réelles. Concrètement, cela signifie que les barrières de sécurité sont toujours adaptées à l'usage auquel elles sont destinées.

TÜV Nord

Pour vérifier les performances de son produit, A-SAFE invite l'institut de test allemand TÜV Nord lors des tests. « Il observe et contrôle, car les affirmations des fabricants en matière de performances de barrière sont sans valeur s'il n'y a rien pour les étayer », déclare Dries Aneca. « Mais plus important encore, nous ne vendons pas des produits mais des solutions car chaque situation est différente. Nous nous rendons toujours sur place et recherchons une solution en fonction du poids des véhicules, de la vitesse de contact et de l'angle d'impact. Nous installons aussi des configurations de

test sans aucune obligation, que nous évaluons après un mois. Ce n'est qu'alors que le client décide s'il veut continuer avec nous ou non. »

La structure d'une barrière A-SAFE est totalement étanche et répond donc aux réglementations strictes de l'industrie alimentaire et du secteur pharmaceutique. Étant donné que les barrières ne se corrodent pas, ne rouillent pas et ne se décolorent pas, elles ne doivent pas être peintes. A-Safe convient à toutes les industries et secteurs : production, entrepôts, distribution, parkings, chambres froides, alimentation, chimie, santé ou industrie de l'emballage.

« NOUS INSTALLONS DES CONFIGURATIONS DE TEST SANS AUCUNE OBLIGATION. »



Après un impact, A-SAFE reprend instantanément sa forme d'origine.



Trois raisons d'innover en intralogistique

Un système intralogistique, c'est un puzzle complexe. Comment sélectionner les bons composants dans une offre très vaste? Sur la base de ces composants, comment concevoir une solution parfaitement adaptée aux souhaits et aux exigences de l'entrepôt? Ces questions ont amené l'intégrateur de systèmes international Inther Group à développer et construire lui-même les pièces de ce puzzle.

Raison numéro 1 : le déficit de capacité de préparation des commandes

Le développement rapide du commerce électronique place les entrepôts devant de grands défis. Le maillage des commandes est de plus en plus fin, ce qui nécessite plus de manutention. Par conséquent, la demande en personnel augmente, mais celui-ci est de plus en plus difficile à trouver. Les solutions classiques telles que les cobots et les autres types de

robots industriels ont leurs limites en termes de vitesse, de champ d'application et de capacité. La solution, c'est le Gantry Robot Intelligent Piece Picker (GRIPP). Il ne s'agit pas d'un traditionnel robot à bras coudé, mais bien d'un portique qui prélève des articles à un rythme élevé et qui les distribue dans pas moins de douze caisses ou boîtes. En plus de reconnaître les articles, un logiciel intelligent scanne aussi le contenu de ces contenants. GRIPP ne laisse pas tomber les articles, mais les dépose là où il y a de la place dans une boîte ou une caisse. Grâce à l'apprentissage automatique, le robot devient plus intelligent à chaque prélèvement.

Raison numéro 2 : la réduction des temps d'arrêt

La nécessité de réduire les délais de livraison met une énorme pression sur les temps de transit en entrepôt. Personne ne peut se permettre d'avoir des machines à l'arrêt. Si une machine devait malgré tout s'arrêter, elle doit être relancée le plus rapidement possible. La modernisation du A-Frame est un exemple de la façon de répondre à ces nouveaux besoins spécifiques.

Ce système de préparation de commandes automatisée, populaire dans le domaine pharmaceutique notamment, a bénéficié de toutes nouvelles solutions logicielles et matérielles. Résultat : une machine fiable qui répond à toutes les exigences des entrepôts traitant de grands volumes et caractérisés par une dynamique élevée.

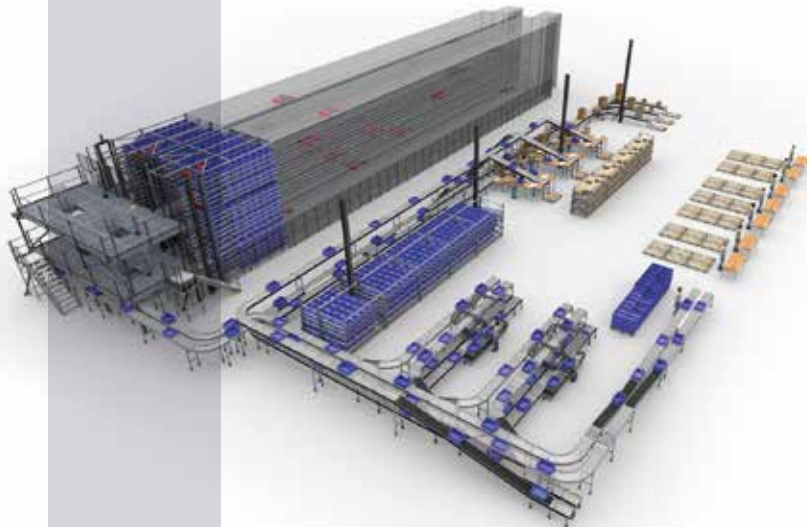
Raison numéro 3 : la rapidité de mise en place

De nombreuses entreprises ont récemment constaté à quel point il est important de s'adapter rapidement et d'accroître la capacité d'entreposage et de préparation des commandes. La solution? Une nouvelle génération de convoyeurs pour lesquels le concept de contrôle est central. Ces convoyeurs sont préassemblés et dotés des câblages adéquats. À l'usine, des tests sont déjà réalisés pour vérifier que tout fonctionne correctement. Ainsi, sur site, les ingénieurs n'ont plus qu'à les raccorder. L'avantage, c'est que le nouveau système intralogistique est opérationnel beaucoup plus rapidement. Il s'agit réellement d'une solution 'plug-and-play'.

Inther Group se développe en Belgique



Afin de concrétiser davantage des objectifs de développement ambitieux, Jonathan Bytebier est maintenant en charge du marché belge. « La demande en solutions hybrides dans le domaine de la distribution fine continue à croître. Inther propose des solutions issues du marché en parallèle de ses propres produits innovants, et leur permet de communiquer grâce à un logiciel développé en interne. Nous pouvons ainsi toujours apporter au client une réponse sur mesure et proposer des solutions flexibles. C'est l'ADN d'Inther et c'est ma mission au sein de l'entreprise », explique Jonathan Bytebier.



SMART GLASSES

Les lunettes connectées au service des nouveaux opérateurs

« Les 'smart glasses' ne sont pas encore très répandues dans les entrepôts, mais elles symbolisent tout de même une profonde révolution des processus logistiques », déclare Piet van Remortel, CEO d'ART4L.

Peter Ooms

« Nous constatons, d'une part, une accélération de la tendance à l'automatisation mais, d'autre part, une pénurie croissante d'opérateurs qualifiés. Les collaborateurs jeunes et inexpérimentés doivent souvent prendre la relève rapidement et ils ont besoin de tout le soutien possible pour faire leur travail. Avec ART4L, nous pensons que le support est d'abord visuel et ensuite mains libres. Cela signifie que, dans les processus logistiques, les entreprises utilisent de plus en plus des lunettes intelligentes, mais aussi des tablettes, des smartphones, des ordinateurs de poignet, des montres intelligentes ou des applications avec des images et instructions projetées. Ces applications seront toujours spécifiques à l'entreprise et au lieu. Elles exploitent non seulement les données des systèmes de coordination tels que l'ERP et le WMS, mais aussi le lay-out digitalisé de l'entrepôt, les photos des SKU et la présence en temps réel de l'opérateur et des chariots élévateurs. Tout cela nécessite une couche intermédiaire flexible dans le logiciel Warehouse Execution System (WES). Smartpick d'ART4L est une solution de ce type », déclare Piet van Remortel.

Piet van Remortel explique que ce logiciel est actif à trois niveaux. Tout d'abord, il établit la connexion avec les systèmes informatiques sous-jacents, d'une manière flexible et qui permet à l'application de fonctionner de manière autonome. Sur cette base, l'application dirige ensuite le magasinier à travers l'entre-

pôt et donne les instructions nécessaires pour trouver le chemin et prélever les bons produits. Chaque action fait partie d'un processus global. Le logiciel coordonne ces différentes étapes. « Mais nous séparons autant que possible ces trois fonctions. Nous savons que les circonstances peuvent changer et nous devons alors procéder à des ajustements. Nous pouvons maintenant améliorer beaucoup de choses indépendamment sans impacter les autres fonctions. »

OUTIL DE FORMATION

Les aides visuelles sont également opportunes dans le processus de formation. « De cette façon, vous pouvez demander à des novices complets de faire d'emblée un vrai tour de picking dans l'entrepôt. Ils reçoivent un soutien maximal via les lunettes ou d'autres écrans. Les erreurs peuvent être rapidement détectées. Un seul formateur peut suivre huit débutants et mieux répondre à leurs problèmes. L'ensemble des outils est ainsi une alternative intéressante à un ensemble de personnes expérimentées comme des formateurs dans un entrepôt reconstitué. Un tel système mesure aussi l'efficacité de ces collaborateurs et ces résultats peuvent ensuite être utiles pour décider d'une éventuelle embauche. Nous intégrons également la possibilité que plus les opérateurs connaissent le travail, moins ils ont besoin de soutien et moins ils doivent donc recevoir d'instructions visuelles. »



Piet van Remortel, PDG d'ART4L : « Nous pouvons délivrer la même instruction à l'opérateur via n'importe quel appareil. »



Les opérateurs inexpérimentés ont besoin de plus d'instructions visuelles.

Les frontières s'estompent

La frontière s'estompe-t-elle entre les chariots élévateurs classiques et autres équipements intralogistiques d'un côté et les AGV de l'autre ? En d'autres termes, l'entrepôt deviendra-t-il un environnement de travail hybride où opèrent aussi bien des personnes que des engins de manutention automatiques voire des robots ? La réponse est 'oui', même si quelques nuances s'imposent.

Philippe Van Dooren

« Dans certaines circonstances, un Automated Guided Vehicle (AGV) reprendra le travail d'un chariot élévateur. L'amélioration des normes de sécurité sur le lieu de travail et la popularité croissante du commerce électronique entraînent une demande accrue d'automatisation de la manutention. De plus, on constate que l'automatisation augmente considérablement la productivité dans un entrepôt. Il suit en outre parfaitement l'évolution de vos nouvelles activités », déclare Philip Van Oevelen. Au sein de la division Logistics Solutions de Toyota Material Handling Belgium, il est responsable du département Automation Sales and Support.

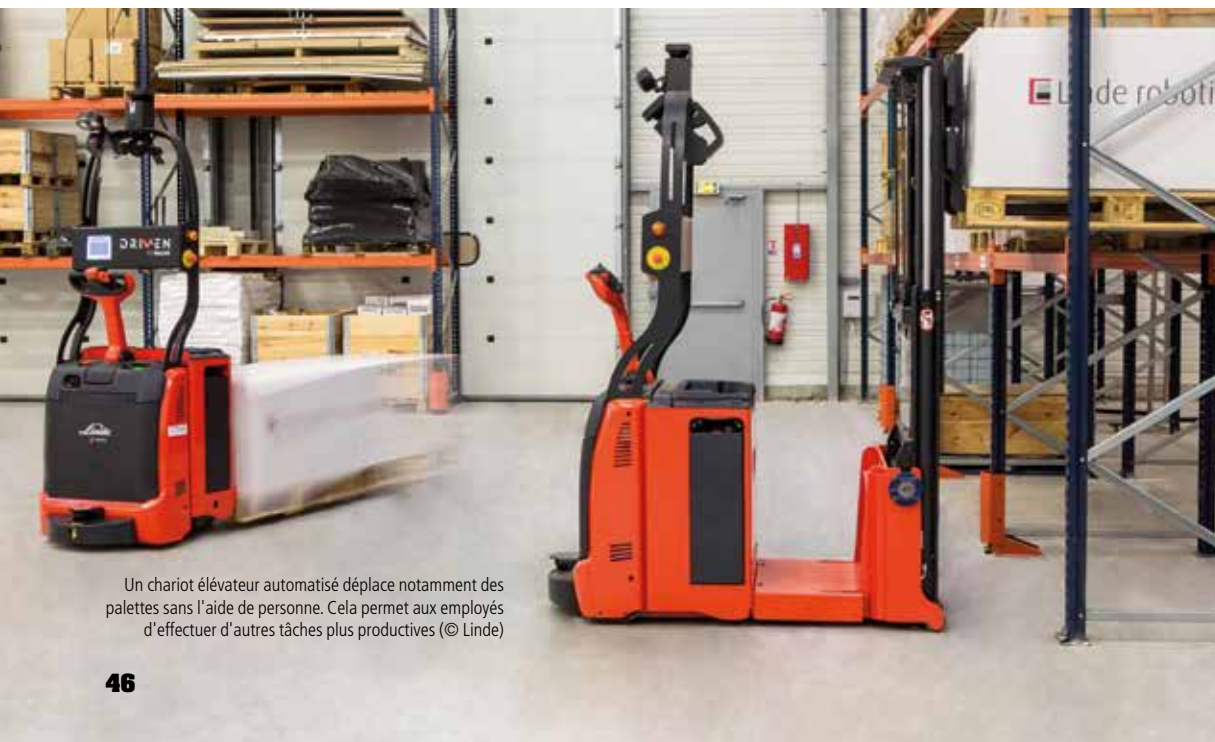
« Je ne vois pas le chariot élévateur classique se faire remplacer aussi facilement par des AGV, car c'est l'un des outils les plus flexibles

qui soient. Il peut fonctionner à l'intérieur et à l'extérieur, convient mieux pour charger ou décharger un camion et peut aussi fonctionner sur des sols moins plats », explique-t-on chez Motrac, importateur exclusif de Linde. « Cela n'empêche pas que l'on voit grandir le rôle des AGV dans l'intralogistique, notamment dans des environnements avec peu de personnel, des sols plats, faciles à délimiter et surtout où les tâches sont répétitives. Mais je pense davantage aux transpalettes, chariots élévateurs ou chariots à mât rétractable automatiques. »

Cela ne signifie pas pour autant que les engins manuels opéreront pêle-mêle au milieu des AGV partout. De tels entrepôts existent déjà, mais plus il y a de personnes présentes dans la zone, plus il est difficile de

déployer des AGV. Ceux-ci suivent un chemin prédéterminé. Si ce chemin est traversé par une personne, l'AGV s'arrête et doit reprendre son travail de manière automatique ou pas. Plus il s'arrête, plus sa productivité baisse. Un entrepôt hybride doit donc être bien organisé.

« Je pense que le passage à une automatisation accrue sera 'plus dur' et que les entreprises viseront une transition complète. Néanmoins, l'utilisation d'équipements manuels restera possible, surtout pour absorber les pics saisonniers. L'avantage des engins manuels, c'est la flexibilité. Si un pic est prévu dans trois semaines, vous louez trois chariots et vous engagez trois intérimaires, en plus des AGV. Engins automatisés et chariots manuels peuvent très bien fonctionner côte



Un chariot élévateur automatisé déplace notamment des palettes sans l'aide de personne. Cela permet aux employés d'effectuer d'autres tâches plus productives (© Linde)



à côte », déclare Stijn Kusseneers, consultant Intralogistic Solutions chez STILL.

PÉNURIE DE PERSONNEL

La pénurie de personnel logistique a un impact évident sur la croissance du marché des AGV. « Dans le passé, de nombreuses entreprises se demandaient si elles pouvaient réduire leurs effectifs en automatisant davantage et ainsi économiser des coûts. Maintenant, elles voient le retour sur investissement de l'automatisation de manière très différente. Elles automatisent pour pouvoir utiliser le personnel ailleurs », constate-t-on chez Motrac.

« Aujourd'hui, chaque entretien mené avec nos clients porte sur la pénurie de personnel. L'impact est donc très important. En outre, la rotation du personnel a également eu un impact majeur sur la demande croissante d'automatisation. La pandémie a accéléré cette évolution, car de nombreuses personnes ont été mises sur la touche en raison de la maladie ou des mesures de quarantaine », ajoute P. Van Oevelen.

PANDÉMIE

Dans ces circonstances, de nombreuses entreprises ont réalisé qu'elles pouvaient réduire

leur vulnérabilité en automatisant davantage. « Avec la pandémie, toutes les industries ont dû radicalement changer de comportement pour continuer à répondre aux attentes des clients », ajoute-t-il.

« La 'guerre des talents' dure depuis un certain temps et a certainement stimulé l'automatisation. Mais la pandémie a donné un coup de fouet très net. Les entreprises veulent pouvoir rassurer leur client, même lorsque le personnel fait défaut. Elles ont commencé à penser différemment. Un de nos clients utilisait des 'tugger trains' (trains de remorques, ndlr) pour se déplacer d'un poste de travail à l'autre dans un environnement de production. Il s'est rendu compte que l'opérateur pouvait ainsi propager le virus facilement dans toute l'usine. Maintenant, il utilise un véhicule automatique qui s'arrête automatiquement à chaque poste de travail », explique S. Kusseneers.

DAVANTAGE DE COLLABORATION

Selon lui, la pandémie n'a pas seulement accéléré la demande d'automatisation. « La perturbation des chaînes d'approvisionnement n'est pas seulement due à la pandémie, mais aussi à des incidents comme le blocage du canal de Suez. Les maillons faibles des chaînes

« Selon l'application, les AGV prendront de plus en plus efficacement le relais du chariot élévateur ».

*Philip Van Oevelen
(Toyota MH)*

just-in-time sont devenus douloureusement visibles. On gonfle à nouveau les stocks, ce qui signifie qu'il faut plus de personnel... introuvable. Pour y faire face, il faut automatiser davantage. »

« Un autre facteur joue un rôle dans la problématique du personnel : le vieillissement de la population. Il faut rendre le travail plus facile à maîtriser. Outre l'automatisation, cela stimulera la croissance de la demande de robots tels que le préparateur de commandes iGo neo, qui suit son opérateur, et de robots autonomes », déclare S. Kusseneers.

DAVANTAGE D'ENGINS AUTONOMES

La demande d'AGV augmente, mais aussi celle d'Autonomous Mobile Robots (AMR).



L'utilisation de chariots automatiques dans des environnements avec du personnel peut se faire en toute sécurité, à condition que les magasiniers soient bien formés. (© Toyota MH)

Deux produits différents, mais la frontière semble s'estomper ici aussi. « Un AGV suit des itinéraires fixes tracés avec la navigation laser. S'il rencontre un obstacle ou une personne, l'AGV s'arrêtera. Ce n'est que lorsque l'obstacle ou la personne disparaît que l'AGV poursuit sa route. Les AMR sont plus intelligents, en particulier dans la manière dont ils gèrent les situations inattendues », explique P. Van Oevelen.

« Un AMR exploite un logiciel intelligent. Il cartographie lui-même le lieu de travail, à partir de photos ou d'enregistrements vidéo. En quelque sorte, des empreintes sont relevées à chaque endroit du sol. Un AMR détermine son itinéraire en comparant les détails de la carte avec son environnement. Lorsque la route est bloquée, il peut analyser lui-même la situation. Il détermine de manière autonome un itinéraire alternatif, contourne l'obstacle, revient toujours sur son itinéraire et poursuit sa route », explique-t-il.

Les AMR gagneront probablement du terrain. « L'AGV est sur le marché depuis un certain temps et c'est un produit très stable. L'AMR a le vent en poupe ces dernières années, mais il est encore en plein développement. Aujourd'hui, les AMR s'appliquent surtout au 'case handling' - la manutention de caisses et de boîtes - et les AGV davantage à la manutention de palettes », estime P. Van Oevelen. Pourtant, Motrac voit la frontière entre les deux s'estomper. « L'AGV est traditionnellement plus précis car il suit une boucle d'induction, des bandes de peinture ou des réflecteurs. Mais il existe maintenant aussi des AGV qui suivent leur chemin sur la base de la géocartographie : ils se positionnent via les murs et suivent leur itinéraire sur une carte numérique. Ils sont toujours contrôlés de manière centralisée et ne sont donc pas vraiment intelligents, contrairement à un AMR. Mais le pas vers des AGV plus autonomes n'est plus si loin. »

S. Kusseneers nuance : « Le pas vers plus d'autonomie n'est certes plus très loin, mais il reste difficile de rendre autonome un AGV tel qu'un chariot à mât rétractable automatique. Cette précision est indispensable dans les couloirs étroits. L'AGV est donc plus adapté au transport vertical. A l'avenir, l'AMR devrait se développer plus vite dans le transport horizon-

tal. Les deux ont leur raison d'être. Le travail d'équipe entre les AGV et les AMR sera la force du futur ».

SECTEURS

Même conclusion chez Toyota Material Handling : « Le client veut généralement des solutions globales. Non seulement des AMR et des AGV, mais aussi une automatisation complète de l'entrepôt. Cette tendance est certainement présente dans l'e-commerce. Nous avons d'ailleurs plusieurs projets sur la table », explique P. Van Oevelen.

« La demande d'automatisation dans la logistique 'retail' est très élevée aujourd'hui. Mais elle l'est depuis bien plus longtemps dans d'autres secteurs comme l'industrie manufacturière ou la logistique pharmaceutique. Les autres secteurs sont plutôt en train de rattraper leur retard », ajoute S. Kusseneers.

Des hommes et des machines

Les personnes et les AGV peuvent-ils opérer ensemble de manière sûre et productive dans un entrepôt ? Motrac le pense : « Généralement, un entrepôt utilise peu de personnes et le fonctionnement des AGV est dès lors peu entravé. Dans un environnement de production, davantage de personnes circulent et le risque d'interférence est plus grand. Mais la technologie évolue rapidement et cet environnement est désormais aussi pris en considération. »

Selon Philip Van Oevelen, les AGV et les personnes peuvent certainement opérer ensemble, moyennant une bonne formation. « Toyota Material Handling y est très attentif. N'oublions pas non plus que des systèmes de sécurité sont prévus sur les AGV et les AMR ».



Les AGV se déplacent avec plus de précision que les AMR. Ils se prêtent donc plus au transport vertical que les robots autonomes. (© STILL)

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



Scannez le QR-Code pour voir la vidéo



Transport & Van.TV #32

Au sommaire :

- Reportage chez Transuniverse Forwarding : le spécialiste du groupage de Gand a considérablement augmenté sa capacité de cross-docking pour répondre à la demande croissante des clients.
- Dénouement We are Champions. Une finale éprouvante pour les nerfs détermine qui remportera le trophée We Are Champions. Sera-ce Ronny De Vos (Wybo), Louis De Wael (Van Dievel) ou Rudy Denutte (De Rocker) ?
- Trendsetter : Ceva Logistics dispose d'un entrepôt de 60.000 m² à Grobbendonk pour prendre en charge la logistique d'un important client retail. Avec un accent toujours plus marqué sur la durabilité et l'écologie.



Le prochain numéro de **Logistics TV** sera diffusé sur Canal Z les 26 et 27 mars, avec des rediffusions les 2 et 3 avril. Renforcez la visibilité de votre entreprise via [info@transportmedia.be!](mailto:info@transportmedia.be)

Focus du mois

L'automatisation dans le secteur de la logistique prend de l'ampleur. Philippe Van Dooren, animateur, interviewe dans notre Live Studio au salon Transport & Logistics Eric Vandebussche (Logflow), Sven Amerijckx (Stow) et Bruno Verlinden (ID Logistics). Ces experts concèdent que les processus évoluent rapidement, mais un entrepôt sans personnel n'est pas encore pour demain. Les fournisseurs doivent se réinventer : c'est ainsi que Stow passe de fournisseur de rayonnages à constructeur de systèmes. Cependant, les clients ont encore un long chemin à parcourir pour contribuer à l'automatisation de leurs systèmes logistiques.



Interviews de la rédaction

Johan De Brauer (Ziegler) : « Cargobikes, camionnettes autonomes ou les deux ? » (NL)



Coastair construit un nouvel entrepôt à Liège (NL/FR)



Best of Wallonia : débat des chargeurs (FR)



Lean & Green Logistics in Wallonia : Proximus récompensé (FR)



NEWS

Amazon : premier centre de livraison belge à Anvers

Le géant américain de l'e-commerce Amazon prévoit d'ouvrir, avant la fin de l'année, un premier centre de livraison belge sur le campus logistique Bluegate à Anvers. Amazon veut ainsi se positionner encore plus fermement sur le marché du commerce électronique en Flandre.

Le centre de livraison recevra les colis des centres de tri d'Amazon en Allemagne et en France notamment. Dans le centre de livraison d'Anvers, les commandes sont ensuite triées par adresse. L'objectif est que des transporteurs belges indépendants livrent les colis au client final à Anvers et dans les environs. Le développement de son propre centre de livraison à Anvers s'inscrit dans la stratégie d'Amazon visant à développer son propre service de livraison.



Heylen et CityDoxx prévoient un réseau de hubs 'last mile' durables

Heylen Warehouses prend une participation dans CityDoxx via une joint-venture 50/50. Ce partenariat répond à la demande croissante de 'logistique du dernier kilomètre' en Belgique et aux Pays-Bas. Les entreprises entendent mettre en place, dans les prochaines années, un réseau complet de sites CityDoxx répartis autour des grandes villes des Pays-Bas et de Belgique. L'acquisition des premiers emplacements et les négociations sur de nouvelles implantations ont commencé. Pour l'instant, les entreprises ne communiquent pas de détails exacts sur les lieux. Un bâtiment CityDoxx typique accueille deux ou plusieurs unités logistiques de 1.000 à 2.000 m², équipées de plusieurs quais de chargement pour les poids lourds et les camionnettes de livraison en plus des bureaux et d'une cantine. Une infrastructure de recharge électrique avec panneaux solaires est également prévue. Sur un certain nombre de sites confrontés à divers problèmes de mobilité, le concept CityDoxx sera étendu à un 'centre de mobilité', où un parking (public) sera construit au-dessus des unités logistiques.



Nouveau dépôt Coolblue à Nivelles

Le webshop néerlandais Coolblue prévoit d'installer un 3^e dépôt en Belgique. Le dépôt nivellois distribuera principalement des produits de grande taille tels que des machines à laver et des téléviseurs. Malgré un ralentissement du marché du commerce électronique, Coolblue a poursuivi sa croissance l'année dernière. En Belgique également, Coolblue a des ambitions pour 2022 : expansion de son service de livraison à vélo et ouverture d'au moins un nouveau magasin. Coolblue compte ainsi créer 100 emplois supplémentaires. Aujourd'hui, Coolblue emploie déjà 750 personnes en Belgique. Malgré un marché en perte de vitesse, Coolblue a réalisé en 2021 un chiffre d'affaires record de 2,3 milliards €, soit 348 millions € de plus qu'en 2020. Un quart de ce chiffre d'affaires est réalisé en Belgique.

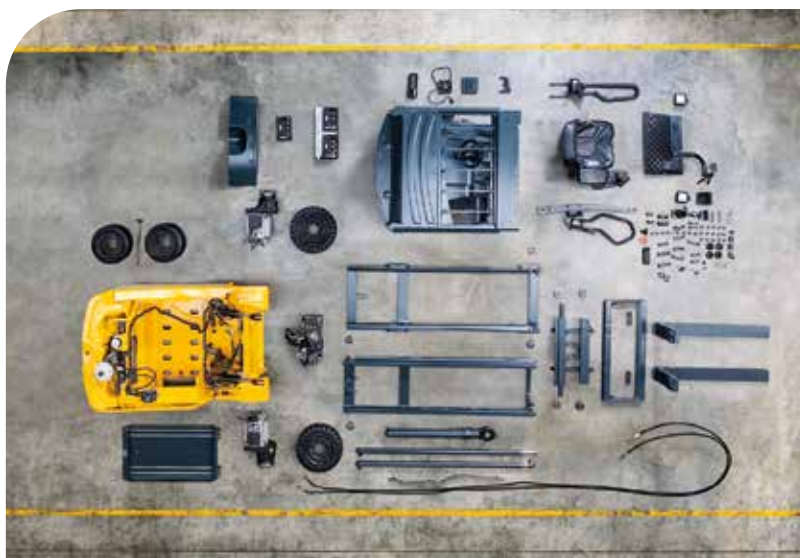
Bernard Gustin (ex-Brussels Airlines) à la tête de Lineas

Relève de la garde remarquable à la tête de l'opérateur de fret ferroviaire Lineas. Le CEO Geert Pauwels est remercié pour services rendus et remplacé par Bernard Gustin, qui était CEO de la compagnie aérienne Brussels Airlines il y a quelques années encore. En tant que 'président exécutif', B. Gustin doit guider Lineas dans une transformation délicate. Les deux dernières années ont été difficiles pour l'opérateur ferroviaire, en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, de l'impact des inondations de juin 2021 et d'autres problèmes d'infrastructure sur le réseau européen. B. Gustin et son équipe de direction remaniée auront trois tâches principales : accélérer le plan de transformation en cours afin de ramener les performances de l'opérateur de fret au niveau d'avant covid, positionner Lineas comme un partenaire stratégique dans la réalisation du Green Deal européen et la libéralisation du transport de fret ferroviaire européen et s'attaquer à la stratégie de financement de l'entreprise, au-delà du refinancement structurel effectué en 2021.



Jungheinrich mise sur la révision de chariots élévateurs d'occasion

Jungheinrich ouvre sa 2^e usine pour le reconditionnement de chariots élévateurs d'occasion à Ploiești, en Roumanie. Le projet, appelé 'Jungstars', répond à la demande croissante de chariots élévateurs et d'engins de magasinage d'occasion. À Ploiești, des transpalettes électriques de type EJE et des chariots élévateurs électriques de type EFG seront reconditionnés pour le marché européen. Selon le fabricant, les engins sont comme neufs après la révision. Jungheinrich prévoit d'augmenter sa capacité de chariots élévateurs d'occasion de 25 % d'ici 2025. La révision permet d'économiser 80 % de CO₂ par rapport à une production neuve.



L'armateur CMA CGM acquiert le spécialiste du dernier kilomètre Colis Privé

La compagnie maritime française CMA CGM prend une participation de 51 % dans Colis Privé, un spécialiste hexagonal du 'last mile delivery'. Cette opération renforce la présence de CEVA Logistics, filiale de CMA CGM, dans le secteur du commerce électronique. Le groupe a également annoncé récemment l'acquisition de Commerce & Lifecycle Services (CLS) d'Ingram Micro afin de renforcer le profil de CEVA Logistics en tant qu'acteur dans le secteur du commerce électronique. Le montant que la compagnie maritime française a mis sur la table dans cette opération n'a pas été divulgué. Colis Privé est également actif sur le marché belge depuis mars 2021.

Willy Naessens construit un nouveau centre logistique pour Golazo à Paal

Pour l'expansion de son infrastructure logistique, l'organisateur d'événements sportifs Golazo engage un partenariat avec Willy Naessens Industriebouw. Le futur entrepôt de 3.000 m² situé dans la zone industrielle Ravenshout à Paal-Beringen se distingue par son toit et sa façade verdis. Golazo a une année chargée en perspective avec notamment le championnat du monde de basket-ball 3x3, le Soudal Open (golf) et les championnats européens de cyclo-cross. La société aura donc de quoi utiliser sans peine une capacité logistique supplémentaire. Golazo investit 5 millions d'euros dans la construction et les aménagements adjacents. Le nouveau centre logistique devrait être pleinement opérationnel à partir du 1^{er} décembre 2022.

DB Schenker introduit des exosquelettes dans ses opérations logistiques en Allemagne

DB Schenker déploie pour la première fois des exosquelettes pour le travail régulier dans les entrepôts et pour la manutention des marchandises en Allemagne. Selon l'entreprise, cela ne se traduit pas seulement par des avantages en termes de santé, mais aussi par une amélioration de la productivité et de la qualité. Les collaborateurs courent moins de risques de blessures musculaires et articulaires. La réduction de la fatigue entraîne également une augmentation de la productivité et une diminution des erreurs de qualité pendant le shift. Schenker collabore avec Ottobock Bionic Exoskeletons, mais d'autres fournisseurs suivront. Les expériences ont montré que différents types d'exosquelettes sont nécessaires en fonction du contexte. La société teste cette technologie depuis 2019.



EN BREF

Le Parlement flamand a approuvé la fusion des **ports d'Anvers et de Zeebrugge**. Cela ouvre la voie à l'entrée en vigueur définitive de la fusion, prévue le 22 avril.

Stow Robotics représente la Belgique aux IFOY-Awards, **les prix internationaux du meilleur véhicule intralogistique ou chariot élévateur de l'année**. E-scala, le système de stockage et de préparation des commandes standardisé et robotisé de Stow, présente des avantages tels que des temps de réalisation réduits ainsi que des coûts d'investissement et d'exploitation faibles. Verdict le 23 mars à Dortmund pendant les IFOY Test Days.

Snel Logistic Solutions étend son entrepôt à Ham. Le groupe exploite 30.000 m² sur le site d'Antrago à Ham, auxquels s'ajoutent désormais 5.000 m² d'entrepôt multi-utilisateurs.

Clark lance désormais ses chariots élévateurs GEX et GTX avec des batteries lithium-ion. Selon le constructeur, les avantages de cette technologie de batterie se manifestent surtout dans les opérations multi-équipes en distribution et en logistique, mais aussi dans les applications 'propres' telles que celles rencontrées dans l'industrie pharmaceutique, chimique ou alimentaire. Une charge complète ne dure, selon Clark, que 2,5 h avec une connexion électrique classique.



**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



ALEX VAN BREEDAM
CEO DE TRI-VIZOR

A-t-on jamais déjà demandé à être livrés dans la demi-heure ?

Lu récemment dans la presse : la société de livraison éclair Gorillas va collaborer avec le détaillant traditionnel Jumbo. Les détaillants se montrent parfois un peu réticents par rapport à ce type de collaboration car ils préfèrent voir leurs clients venir au magasin. L'offre Gorillas doit surtout convaincre les citadins qui apprécient une livraison très rapide et bon marché. Le modèle traditionnel - et pour l'instant le plus durable - qui consiste à aller au supermarché une fois par semaine s'adresse moins à ce groupe, notamment parce que les surfaces habitables et donc les possibilités de stockage et d'entreposage diminuent avec l'urbanisation croissante. La livraison éclair peut alors offrir une alternative confortable. Facile, rapide et en plus (beaucoup trop) bon marché !

Cependant, la demande pour ce service ne vient pas spécifiquement du consommateur. Comme dans de nombreux exemples de la nouvelle économie, la demande est créée artificiellement en y injectant beaucoup de capitaux dans l'espoir que les consommateurs adopteront rapidement le nouveau service et, plus important encore, pourront vraiment compter dessus. De plus, notre société - et les réglementations existantes - est souvent prise de vitesse et paie le coût social des nou-

veaux services. Il en est de même pour les coursiers éclairs, surtout si le terme durabilité signifie davantage que simplement 'sans émission'. En effet, de nombreuses villes sont aujourd'hui envahies par des coursiers à vélo et des services de livraison qui se marchent déjà sur les pieds. De plus, avec les coursiers éclairs, le dark store apparaît désormais également dans les rues. Le terme à lui seul provoque un certain malaise. Il s'agit d'un magasin sans vitrine qui sert de petit entrepôt pour une gamme limitée de produits à rotation rapide. Ces dark stores peuvent être en mesure de combler partiellement les espaces inoccupés dans les rues commerçantes, mais une rue commerçante avec de nombreux dark stores n'est pas de nature à rendre le shopping attrayant.

Aujourd'hui, ce ne sont pas les clients, mais la société et les capital-ris-queurs qui paient l'essentiel de la livraison éclair. Le jour où le client devra payer intégralement les frais de livraison réels, afin que les coursiers éclairs puissent également toucher un salaire décent, le caractère artificiel de la demande de coursiers éclairs apparaîtra clairement...



CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT EFFICACE ET ERGONOMIQUE

LES TÉLÉSCOPIQUES BESTREACH™
ET LES FLEXIBLES MOTORISÉS
POWERFLEX™



WWW.UVOTEC.FR/BESTREACH

INFO@UVOTEC.FR

Inventaire rapide et précis des palettes

Les entrepôts à forte activité et à rotation rapide peuvent tirer des bénéfices immédiats de la solution Zetes « Full Pallet Inventory » (FPI), elle offre notamment un retour sur investissement rapide, une conformité réglementaire facilitée et un accès en temps réel aux données et écarts sur les stocks.

- ▶ Inventaire tournant plus rapide, plus fréquent et totalement fiables
- ▶ Réduction des coûts de gestion de l'inventaire
- ▶ Réalisation des inventaires en temps réel avec un taux de précision > 99.8%
- ▶ Réduction des pertes, des ruptures de stock, des fermetures d'allées et des arrêts prolongés
- ▶ Amélioration des KPI/SLA liés au respect des délais d'exécution
- ▶ Augmentation des revenus grâce à la diminution des ruptures et des radiations de stock
- ▶ Disponibilité accrue des opérateurs
- ▶ Réduction de la charge liée aux exigences de santé et de sécurité pendant le processus d'audit
- ▶ Vers une gestion optimale de l'inventaire dans l'entrepôt

Découvrez la réalisation chez ID Logistics:



Contactez-nous:

www.zetes.com

02 728 37 11