

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

MAI-JUIN 2021

16^e ANNÉE N° 58

PARAIT 4 FOIS PAR AN : MARS - JUIN - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DEPOT : 2099 ANTWERPEN X - AUTORISATION P914674

SAFETY & SECURITY

UN CADENAS SUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE

RETOURNEZ
LE MAGAZINE
ET DÉCOUVREZ

**TRANSPORT & LOGISTICS
AWARDS 2021**
TOUT SUR LES VAINQUEURS

SPOTLIGHT
LA DISTRIBUTION
URBAINE PAR
VOIE D'EAU

HANDLING
L'ENTRETIEN
PRÉVENTIF



boplan®

READY FOR IMPACT

FLEX IMPACT®
BY BOPLAN



AXES GATE
BY BOPLAN



XTRA GRIP
BY BOPLAN



LINE PLAN
BY BOPLAN



TEDDY PRO
BY BOPLAN



**SOLUTIONS TOTALES
POUR LA SÉCURITÉ
INDUSTRIELLE**





boplan[®]
READY FOR IMPACT

La référence mondiale pour les protections anticollisions hautes performances en polymère pour protéger les personnes, marchandises, équipements et infrastructures.



CENTRES LOGISTIQUES



ENTREPÔTS (FRIGORIFIQUES)



ZONES DE PRODUCTION



AÉROPORTS



ENTREPRISES (PETRO)CHIMIQUES



PARKINGS

Découvrez notre large gamme sur www.boplan.com
ou contactez-nous:
info@boplan.com - 32 (0)56 20 64 20

SUIVEZ-NOUS    

Jungheinrich et lithium-ion : 5 faits.



Fait 1 :

Le cycle de vie complet détermine l'empreinte écologique !

Les batteries lithium-ion sont le meilleur choix sur tout le cycle et permettent d'**économiser davantage de CO₂** que leurs équivalents plomb-acide. Ce sont surtout le **transport**, l'**utilisation** et le **recyclage** qui font la différence. Les cellules des batteries lithium-ion peuvent être **recyclées jusqu'à deux fois**.



Fait 3 :

Les performances des batteries lithium-ion sont meilleures en termes de coût global.

Étant donné qu'une batterie lithium-ion ne nécessite **aucun entretien** et que la batterie ne doit **pas être remplacée**, le **coût global est inférieur** à celui des batteries plomb-acide. En outre, la **durée de vie** d'une batterie lithium-ion est **environ trois fois plus longue**.



coûts globaux

Fait 2 :

Une batterie lithium-ion ne contient que 1 à 2% de lithium.

Les 98 à 99% restants d'une batterie lithium-ion se composent principalement de **métaux et de matériaux d'électrode**, tous deux **hautement recyclables**. À la fin de la vie de la batterie, les **composants sont séparés** du lithium et **retournent dans le cycle des matériaux**.



Fait 4 :

Jungheinrich est le numéro 1 pour les chariots lithium-ion.

Depuis 2011 Jungheinrich offre des chariots lithium-ion et s'engage à **optimiser sa propre recherche et développement** dans ce domaine. En tant que fournisseur leader de solutions intralogistiques, Jungheinrich s'engage personnellement. **Chaque nouveau chariot doit être plus économique en énergie et plus écologique que son prédécesseur**.



Fait 5 :

Jungheinrich met la sécurité au premier plan.

Qu'il s'agisse de la **protection de l'environnement**, de la **santé et de la sécurité des employés**, de la **fiabilité des produits** ou de la **sécurisation d'un investissement**, la sécurité est une priorité chez Jungheinrich.



En savoir plus :

<https://www.jungheinrich.be/li-ion-fr>

JUNGHEINRICH

LI-ION
technology



Panorama

Pas de soirée de gala pour les Transport & Logistics Awards 2021, mais un show télévisé en direct. Nous vous emmenons dans les coulisses !

6

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
Arnaud Henckaerts - arnaud.henckaerts@transportmedia.be
Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be
Michel Buckinx, Sarah De Preter, Hendrik De Spiegelaere,
Koen Heinen, Yeelen Möller, Tom Mondelaers, Peter Ooms,
Erik Roosens, Marcel Schoeters, Michaël Vandamme,
Jean-Louis Vandevoorde, Frédéric Willems, Claude Yvens
Erik Duckers

photographie

Sales & Marketing

project manager

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

marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

04 Pour - Contre

La loi Major, qui régleme le travail portuaire, constitue-t-elle un obstacle pour le secteur de la logistique ? Les avis sont partagés.



- 10 Les villes envisagent de bannir les poids lourds de leur centre. La distribution urbaine par voie navigable est-elle une alternative valable ?

12 Case Study

- CHC et Hospital Logistics, lauréats du Logistics Project of the Year 2021 (p. 12)
- Eutraco, vainqueur du Logistics Building of the Year 2021 (p. 14)

16 Dossier Safety & Security

- Quel rôle joue le conseiller à la sécurité ? (p. 16)
- Que faire contre le fléau croissant de la cybercriminalité ? (p. 18)
- Comment prévenir le vol sur les sites logistiques ? (p. 21)

24 Handling

Des technologies pour anticiper l'entretien et les réparations des engins de magasinage et pour agir de manière préventive ... Ce n'est plus de la science-fiction.

26 Automation

Le principe Goods-to-Person est déjà plus ou moins entré dans les mœurs, mais la dernière évolution gagne également en popularité : les Automated Mobile Robots ou AMR.

28 Topics

Toute l'actualité du secteur de la logistique

31 Outbox

Toujours plus grand... Y a-t-il des limites aux dimensions des Ultra Large Container Vessels ? Denis Choumert, président de l'European Shippers Council, nous éclaire sur la question.

La Loi Major n'est pas adaptée à la logistique actuelle dans le port !

À la mi-février, la Cour européenne de Justice s'est prononcée sur la loi belge sur le travail portuaire, dite « Loi Major ». Cette loi de 1972 stipule que le travail portuaire ne peut être effectué que par des dockers reconnus, afin de garantir la sécurité. La Cour européenne, qui a examiné la question à la demande du Conseil d'État belge et de la Cour Constitutionnelle dans le cadre de procédures en cours, ne considère pas ce principe comme contraire aux règles européennes. Elle a toutefois un problème avec la procédure de reconnaissance par un comité d'employeurs et de salariés et demande une modification de la loi sur ce point. Mais indépendamment de cette affirmation, le sujet de ce 'pro / contra' est : La loi Major n'est pas adaptée à la logistique actuelle dans le port.

D'accord

Carl Leeman,
Chief Risk Officer de Katoen Natie



« Soyons clair, personne ne demande l'abolition de la loi Major », déclare Carl Leeman, Chief Risk Officer du logisticien Katoen Natie. « Mais la loi Major date d'une époque où des pans importants dans la logistique, comme le commerce électronique, n'existaient même pas. En outre, les règles s'appliquent à tous les ports de Belgique, mais elles s'appliquent différemment à chaque fois. A Bruxelles, la zone portuaire s'étend du quai à la voie publique, à Gand c'est une zone géographique déterminée et à Anvers une zone beaucoup plus large. Dès lors, les emplois logistiques du port d'Anvers sont souvent soumis aux règles applicables aux dockers, alors qu'il s'agit d'emplois logistiques qui n'ont pas grand-chose à voir avec le port.

Personne n'est contre les professions réglementées pour assurer la sécurité dans le port, mais comment une entreprise peut-elle être compétitive, y compris dans un seul et même pays, si les règles du jeu ne sont pas équitables ? Nous ne voulons donc pas abolir la loi Major, mais nous espérons que le tribunal belge veillera à ce que les activités actuelles soient prises en compte et à ce que l'application géographique soit clairement définie. »

Pas d'accord

Kurt Callaerts,
Responsable Général sectoriel maritime du syndicat CSC

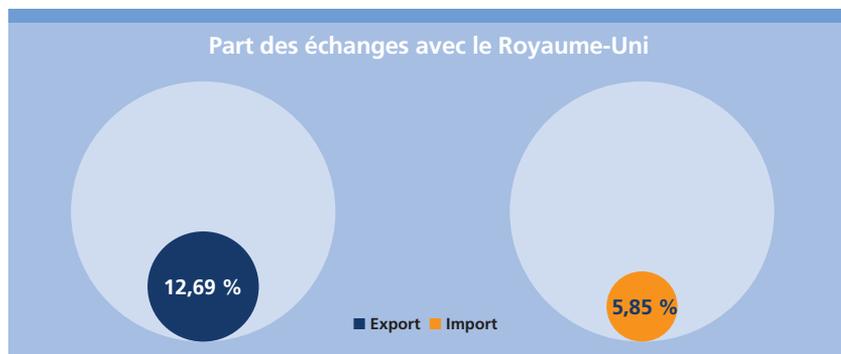
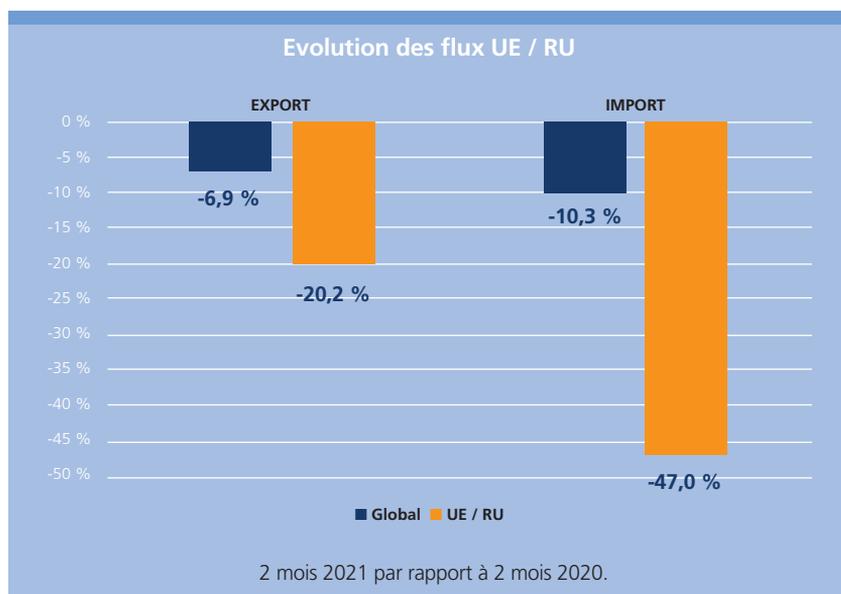


« La loi portant sur le travail portuaire n'est pas un obstacle au développement des activités logistiques », déclare Kurt Callaerts, Responsable Général sectoriel maritime du syndicat CSC. « Le fait que le port d'Anvers ait continué à fonctionner pendant la crise sanitaire est en partie dû à cette loi et à ses décrets d'application. Les entreprises qui ont intenté une action en justice contre les décrets d'application (Middlegate et Katoen Natie, nldr) ont choisi de s'établir dans la zone portuaire. Déjà au début de 2000, un statut spécifique a été convenu pour les emplois logistiques, avec les aménagements nécessaires en termes de rémunération et de flexibilité. Il est vrai que la zone portuaire à laquelle la loi s'applique est grande à Anvers, mais c'est aussi un grand port. Les entreprises s'y installent car la proximité du port et des infrastructures augmente leur efficacité. Par la suite, demander à profiter de cet avantage d'efficacité sans avoir à se conformer aux règles convenues est, à notre avis, un peu exagéré. En fait, la zone portuaire réglementée par la loi sur le travail portuaire ne devrait pas être réduite mais plutôt élargie pour inclure les avant-ports et les 'extended gateways' afin de garantir un 'terrain de jeu' identique. »

Brexit : les premiers chiffres tombent

Quatre mois après l'entrée en vigueur du Brexit, les impressions de départ commencent à se transformer en statistiques. Premier constat : les flux entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni ont plongé entre les deux premiers mois de 2020 et de 2021.

Les chiffres fournis par Eurostat doivent évidemment être analysés à l'aune d'une situation économique globale qui reste influencée par la crise sanitaire, mais l'évolution particulière des flux UE-RU se démarque clairement de la tendance globale.



Source : Eurostat

Sur plusieurs fronts

Est-ce dû à l'annonce du Green Deal européen ou la remise en question des supply chains suite à la crise du coronavirus ? Toujours est-il qu'on peut constater que bon nombre d'entreprises ont pris conscience de la nécessité de rendre leur logistique plus durable. Elles passent désormais aux actes.

La durabilité de la logistique est devenue un argument commercial réel, ainsi que le montre le Logistics Building of the Year d'Eutraco. De plus en plus d'entreprises de logistique se rendent même compte qu'elles risquent de perdre des clients si elles ne peuvent leur prouver avec des chiffres la réduction des émissions de CO₂. Les clients sont aujourd'hui disposés à payer pour cela... pour autant que la facture soit partagée.

Les entreprises logistiques seront donc obligées de payer leur part en améliorant leur efficacité. Ceci se traduira par davantage de digitalisation, d'automatisation et de robotisation, par exemple en utilisant des robots mobiles autonomes dans la préparation des commandes.

Parallèlement, elles doivent continuer à investir dans d'autres domaines, comme la sécurité et la sécurisation. La digitalisation, en effet, a son revers : le risque accru de hacking. Nous consacrons un dossier à ces deux sujets.

Un écosystème adéquat permet de mieux réaliser ces gains d'efficacité. Mais l'écosystème logistique est-il encore présent en Belgique ? Vous le découvrirez dans le dossier annuel Logistics in Belgium.

Les défis sont nombreux et il faudra donc agir sur plusieurs fronts.



Bonne lecture,

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

Un œil dans les coulisses d'une édition « insolite », mais réussie ...

Comment organiser une remise de prix et un show pour 1.500 invités à l'époque du coronavirus ? La réponse est simple : on ne l'organise pas ! Mais au lieu de jeter l'éponge, Transportmedia a trouvé une solution encore plus spectaculaire pour les Transport & Logistics Awards 2021 : une émission TV en direct qui multiplie le public par cent...

Arnaud Henckaerts

Remplir plusieurs fois le Sportpaleis et ses 23.000 spectateurs ? Peu d'artistes en sont capables, mais Transportmedia a relevé le défi, qui plus est avec un show mettant en lumière le transport et la logistique et en pleine période de coronavirus. Heureusement, les quelque 180.000 téléspectateurs étaient en sécurité chez eux, chacun dans sa bulle. La réalisation 'corona proof' du spectacle en direct constituait un exploit en soi, comparable à une chaîne logistique dans laquelle toutes les pièces du puzzle s'emboîtent parfaitement.

THE SHOW MUST GO ON, MAIS LA SANTÉ AVANT TOUT

Alors que les Transport & Logistics Awards 2020 ont pu avoir lieu juste avant que nous ne soyons catapultés dans une nouvelle réalité de confinement et de distanciation sociale, il était

clair dès le départ que l'édition de cette année n'allait pas être normale. Ainsi, parmi les candidats aux différents prix, seuls les trois meilleurs étaient invités à assister à l'émission, soit un total de 24 invités pour les 8 prix. Les sponsors étaient également sur place, mais pour le reste, c'était 'crew only'. Même si cette équipe était limitée au strict nécessaire, une diffusion de cette envergure nécessite quand même une sacrée équipe : décorateurs, metteur en scène, régisseur, cameramen, techniciens son et éclairage, monteurs, hôtesse pour tout mener à bien... Une équipe hétéroclite mais un peu noyée dans l'énorme espace qu'offre le Sportpaleis.

Naturellement, tout a été fait pour réduire à néant le risque de contamination. Priorité absolue à la santé. Les lauréats étaient regroupés par 'îlot' en fonction des prix, à l'intérieur

desquels les sièges étaient placés à au moins un mètre et demi les uns des autres, et tout le monde portait naturellement un masque. Micros, tables et awards ont été décontaminés entre chaque remise de prix, sous la stricte supervision d'un coordinateur sécurité. Avec succès, car on n'a signalé aucune contamination à la suite des enregistrements.

ANVERS ET NAMUR

Au Sportpaleis, le spectacle était présenté avec brio par l'ex-Miss Belgique Virginie Claes (qui devient également le nouveau visage de Transport & VAN.TV et Logistics TV sur Kanaal Z, deux réalisations de Transportmedia),





et Christophe Stienlet, le 'chauffeur de salle' des Diables Rouges et aussi l'un des visages familiers de Transport & VAN.TV. Afin de réduire au minimum le nombre de mouvements dans le Sportpaleis, les entretiens avec les sponsors, qui ont chacun leur raison de soutenir un award spécifique, ont été enregistrés au préalable dans la cadre magnifique du Théâtre de Namur. Un intermède musical était prévu à Anvers avec le guitariste virtuose Tom Lodewijckx, qui, 'en temps normal', salue le public du Sportpaleis aux côtés de Clouseau et d'autres.

Les enregistrements eux-mêmes ont eu lieu 'live on tape' et les images de 7 caméras ont

été montées 'live' et gravées sur un disque dur. Juste le temps de sous-titrer le tout dans l'autre langue nationale, et l'émission finie pouvait être livrée à Kanaal Z (pour les téléspectateurs néerlandophones) et Canal Z (pour les téléspectateurs francophones) pour être diffusée aux heures de grande écoute !

CÉLÉBRATION VIRTUELLE

Hélas, il n'y avait pas de drink de clôture pour les personnes présentes, donc tout le monde est rentré directement à la maison après les enregistrements pour suivre l'émission. Les gagnants des différents prix ont dû prendre leur mal en patience et attendre la fin de

l'émission avant de clamer leur victoire sur les réseaux sociaux. Le dénouement fut donc formidable, avec une explosion de posts, de réactions et de félicitations en ligne. Une édition plus que réussie des Transport & Logistics Awards, même si on espère naturellement que l'édition de l'an prochain sera 'physique'. Une variante hybride ou cross média est bien entendu également possible.

Si vous avez manqué la diffusion en direct, ou souhaitez la revoir, rendez-vous sur la chaîne Youtube de Transportmedia.

Panorama



Virginie Claes et Christophe Stienlet ont animé l'émission d'une heure.



Code vestimentaire pour une remise de prix en 2021 : masques noirs ...



Un Sportpaleis avec 180.000 spectateurs, et pourtant si vide !



Pas moins de 7 caméras ont capté le spectacle sous tous les angles.



De chaque côté de la scène, quatre 'îlots', un pour chaque prix, avec un mètre et demi entre les trois nominés.



Pour l'interview du vainqueur, le masque pouvait être ôté... avant de tout désinfecter !



Les entretiens avec les sponsors ont été pré-enregistrés au Théâtre de Namur, afin de limiter les mouvements pendant les Awards eux-mêmes.



C'est incroyable ce que cet homme peut faire avec sa guitare. Tom Lodewijckx a assuré l'intermède musical.



Après une séance photo avec les sponsors et le top 3 par prix, l'enregistrement s'est terminé, sans le drink de clôture habituel ...



... Mais pas sans la boîte apéro et le goodie bag, afin de pouvoir regarder l'émission dans la bonne ambiance !

CROSSCALL

Des solutions durables pour une communication professionnelle

Réputée pour ses appareils durables et tout-terrain, crosscall s'est forgée une place de choix avec sa gamme de smartphones et tablette core à l'épreuve de toutes les conditions !

L'entreprise française CROSSCALL, créatrice du marché de l'outdoor mobile technology, développe des mobiles et smartphones polyvalents, étanches et super résistants. D'une grande autonomie, ils s'adressent tant aux professionnels qu'aux aventuriers du quotidien et se complètent de plusieurs accessoires taillés sur mesure.

Le CORE-X4 dépasse de loin ce que l'on peut attendre d'un simple téléphone. Par sa résistance, son élégance, ses performances au travail et son objectif photo 48 mp, le CORE-X4 coche toutes les cases. Format 18:9, écran 5,45", il est conçu pour un usage professionnel ou personnel, alliant ergonomie et per-

formance. Avec sa grande autonomie (3850 mAh) vous ne risquez pas d'être interrompu par un manque de batterie. Ce smartphone donne toujours le meilleur de lui-même.

La technologie X-LINK, un connecteur magnétique situé au dos des smartphones, permet de fixer et de recharger tous les smartphones CROSSCALL en un seul geste. Le X-CAR PRO est l'accessoire parfait pour les utilisateurs qui sont à la recherche d'un moyen de recharger facilement et rapidement leur appareil CROSSCALL pendant leurs trajets. Il possède deux systèmes de fixation : une fixation ventouse et une fixation autocollante.

Crosscall conçoit ainsi des solutions de mobilité durables permettant à ses utilisateurs d'être en accord avec les enjeux environnementaux actuels, mais aussi de mieux maîtriser leurs dépenses en s'inscrivant dans un modèle économique raisonné. La marque offre à ce titre une garantie constructeur de 3 ans sur l'ensemble des modèles de la GAMME CORE. Un engagement fort dans l'univers de la téléphonie.



www.crosscall.com

MAUX DE TÊTE LOGISTIQUES ?

Chargement et déchargement automatiques

- ✓ Dock to trailer
- ✓ Navette courte distance (de A à B)
- ✓ Super rapide et efficace
- ✓ Aucun dégât aux marchandises
- ✓ Aucun travail manuel
- ✓ Moins ou pas de chariots élévateurs
- ✓ Moins de camions
- ✓ Livrable en 24V/DC
- ✓ Livrable avec sol antidérapant pour un bon arrimage
- ✓ Silencieux 24/7



cargomatic.nl



DISTRIBUTION URBAINE PAR BARGE



Il y a plus d'avenir pour l'acheminement des marchandises par péniche vers un centre de distribution urbaine, d'où la distribution fine a lieu par porteur ou camionnette. Ici le terminal TTB de Van Moer avec DC adjacent dans le port de Bruxelles. (photo Montea)

Entre rêve et réalité ...

En raison de la congestion croissante en ville et de la nécessité d'un transport durable, la navigation intérieure est régulièrement présentée comme une bonne alternative. Des opportunités de distribution urbaine se présentent, en particulier dans le secteur de la construction et des déchets. La distribution et l'approvisionnement des magasins sont également mis en avant. Mais entre le rêve et la réalité, il n'y a pas qu'un pas.

Philippe Van Dooren

L'approvisionnement des villes devient de plus en plus problématique. Partout en Europe, on recherche des moyens de réduire les nuisances causées par les poids lourds et on se tourne vers les voies navigables - rivières et canaux - pour transporter des marchandises jusqu'au cœur de la ville. De nombreux projets pilotes ont vu le jour, mais ils ont très rarement devenus structurels. Il y a de nombreuses raisons à cela. « La première est le coût. Il est possible de rentabiliser une chaîne d'approvisionnement

par la navigation intérieure en mettant en place des processus hautement standardisés et en transportant des volumes importants, de préférence sur de longues distances. Des macro-chaînes de transport donc. Mais en distribution urbaine, on parle plutôt de micro-transport. En termes de coûts, il est beaucoup plus difficile de mettre en place une telle chaîne », déclare Peter Lagey, directeur de Multimodaal Vlaanderen, le centre de conseil pour le transport multimodal de VIL.

CHAÎNE DÉGUISÉE

Il explique pourquoi : « Une chaîne multimodale est une chaîne déguisée. Chaque transbordement a un coût mais ne crée pas de valeur. En distribution urbaine, ces coûts sont d'autant plus importants que les distances sont courtes. Si l'on veut utiliser la navigation intérieure en ville pour éviter les poids lourds, il faut se demander qui financera ce surcoût étant donné que la valeur ajoutée est sociale. » Selon Lagey, les coûts liés au dernier kilomètre jouent aussi un rôle. « Si un bateau transporte les marchandises d'un centre de distribution périphérique vers un quai urbain, elles doivent ensuite être amenées à destination. Comment faire ? Avec une camionnette ? Il est plus logique de mobiliser celle-ci dès le centre de distribution », dit-il.



Même dans une grande ville comme Paris, des expériences comme 'Fludis' et 'Vert chez vous' - une combinaison entre un mini-centre de distribution flottant et des vélos cargo - ont échoué.

DC À LA PÉRIPHÉRIE

Selon lui, il est plus judicieux d'utiliser la voie navigable pour transporter des conteneurs et des matériaux de construction jusqu'à la périphérie de la ville et de charger là les marchandises dans des camions et des camionnettes, de préférence écologiques, pour une distribution fine.

Un point de vue que confirme Antoon Van Coillie, fondateur de Blue Line Logistics, qui utilise ce que l'on appelle les Zulu ('barges navettes pour palettes' avec une plate-forme au lieu d'une cale). « Il pourrait être intéressant pour un transporteur venant d'Allemagne, par exemple, de déposer sa cargaison à Genk et de la mettre sur une péniche pour atteindre un centre de distribution dans le port. » C'est par exemple ce que fait Van Moer Logistics avec son terminal TTB dans le port de Bruxelles, avec en outre un centre de distribution urbaine en collaboration avec Montea.

La navigation intérieure a besoin de gros volumes pour être rentable. C'est moins un problème pour les matériaux de construction que pour une distribution fine en ville. « En Belgique, le problème réside dans le fait que les villes - et donc les volumes - sont petites. Berlin, Londres ou Paris, en revanche, bénéficient d'une zone de chalandise beaucoup plus

grande. Il est alors plus facile d'envisager l'utilisation de bateaux pour l'approvisionnement du centre-ville. »

INFRASTRUCTURE

Lagey cite un autre handicap de la navigation intérieure pour la distribution urbaine. « Des biens ou des palettes en cale nécessitent des équipements et infrastructures. Ceux-ci ne sont pas souvent disponibles dans le centre-ville. Les Zulus ont un avantage à cet égard : ils sont 'autodéchargeurs' car la barge dispose de sa propre grue. Cela offre beaucoup de flexibilité. Mais le problème du dernier kilomètre demeure. »

Van Coillie reconnaît également que les Zulus ne sont pas vraiment adaptés à la distribution urbaine. « Ils mesurent 50 m de long et 6,6 m de large. Ils sont donc un peu trop grands pour les canaux des centres-villes. Nous avons donc conçu une version plus petite de 12 m sur 2,3 qui serait utilisée à Gand. Ce bateau serait aussi équipé d'une grue. La propulsion en ville serait électrique », explique Van Coillie. « Dans ce concept, les palettes et les colis seraient amenés au destinataire avec des vélos cargo ou des camionnettes sans émissions. Le concept a été élaboré, mais la décision

La navigation intérieure est-elle vraiment verte ?

L'image écologique de la navigation intérieure a du plomb dans l'aile. Pendant longtemps, elle affichait des émissions de CO2 inférieures par tonne transportée, mais les poids lourds ont fait de tels progrès que dans la plupart des cas, ce n'est plus vrai. Et en termes de particules et de NOx, les péniches - et en particulier les plus petites - sont une catastrophe. La distribution urbaine mobilise précisément de petits bateaux. Pour cette activité, il faudra donc basculer vers des bateaux électriques, éventuellement en combinaison avec un moteur diesel pour une plus grande autonomie en dehors de la ville. La question est de savoir si ces navires n'arriveront pas trop tard, étant donné que le déploiement du poids lourd électrique est déjà en cours.

de réaliser le projet n'est pas encore tombée. Reste à savoir s'il y a assez d'endroits où le quai est suffisamment bas pour le transbordement. »

LES ÉMISSIONS SONT UN PROBLÈME

« Les émissions constituent un autre handicap majeur pour la distribution urbaine par voie navigable », estime Lagey. « Il existe de plus en plus d'alternatives pour rendre le dernier kilomètre plus durable : camionnettes électriques, vélos cargo, points de retrait, etc. Les poids lourds électriques arrivent également sur le marché. On peut se demander s'il ne vaut pas mieux les utiliser pour amener des marchandises dans le centre-ville plutôt que les péniches, car ces dernières émettent encore beaucoup de particules. En dehors de la ville, c'est moins problématique, mais en ville ? »

Van Coillie partage cette opinion. « La majorité des barges ont plus de 40 ans. En ville, elles seraient trop nocives pour la qualité de l'air. Nous testons donc un nouveau Zulu à hydrogène. Nous devons encore choisir entre un moteur thermique à hydrogène - qui émet encore un peu de NOx - ou un moteur électrique à pile à combustible. »



Le trophée a été remis à Claudio Abiuso de CHC lors d'une cérémonie entièrement 'coronaproof'.



GRUPE SANTÉ CHC/HOSPITAL LOGISTICS

Une histoire de logistique en temps de corona

Le prix Logistics Project of the Year va cette année-ci à un tandem : Groupe Santé CHC (Liège) et le prestataire logistique Hospital Logistics (Aarschot). Conjointement, ils ont créé un centre logistique à Alleur qui alimente la nouvelle clinique MontLégia à Liège. Le prix leur a été remis pour l'approche innovante de l'externalisation, ainsi que pour la mise en œuvre efficace malgré la situation complexe créée par la crise du COVID-19.

Philippe Van Dooren

Le Groupe Santé CHC rassemble entre autres des cliniques, des centres médicaux et des résidences pour personnes âgées. Son centre logistique sur le site du parc d'activités économiques d'Alleur a été ouvert fin 2019 pour approvisionner la nouvelle la clinique MontLégia,

un complexe de plus de 1.000 lits remplaçant trois hôpitaux liégeois, mise en service juste alors qu'éclatait la crise du coronavirus.

Lorsque CHC a pris la décision stratégique de concentrer ces hôpitaux sur une seul site en périphérie, le groupe a étudié différents scénarios pour son approvisionnement, allant d'un système logistique entièrement interne à un système d'externalisation totale. Le choix s'est finalement porté sur un centre logistique géré conjointement avec Hospital Logistics, avec qui CHC travaille depuis plus de 10 ans.

Le centre logistique à Alleur est placé sous la responsabilité du département des opérations de CHC. Hospital Logistics est responsable de la gestion et du contrôle des stocks (environ 2.000 articles aujourd'hui). L'entreprise logis-

tique est également propriétaire des stocks : elle assure les commandes des produits aux fournisseurs et les paiements.

Le suivi des produits par le système ERP de Hospital Logistics permet une traçabilité complète des matériaux, de la livraison par le fournisseur jusqu'à la livraison au niveau du service hospitalier. Les tâches opérationnelles du centre logistique sont effectuées par le personnel de CHC. Ils ont reçu une formation et un soutien intensifs de la part de Hospital Logistics pour se familiariser avec le système ERP et avec les procédures d'approvisionnement à suivre.

UN CONCEPT HYBRIDE

« Cette collaboration est atypique, car les hôpitaux qui décident d'externaliser leur logistique



et de nous la confier, le font généralement entièrement. Leurs stocks sont regroupés dans notre centre de distribution à Aarschot et nos collaborateurs font le picking et la préparation des commandes. Ceci permet de bénéficier d'importants avantages d'échelle. Dans ce cas-ci, la solution est hybride, puisque CHC utilise son propre personnel dans le centre de distribution à Alleur », dit Jeroen D'Espallier, CEO de Hospital Logistics.

« Au début, cela a demandé quelques efforts : il a fallu former le personnel et l'habituer à travailler avec nos systèmes informatiques. Très rapidement, toutefois, le déroulement des opérations s'est avéré très fluide et efficace », précise-t-il.

MUTUALISER DAVANTAGE

Ce système hybride permet aux deux partenaires de se concentrer chacun sur sa spécialité : Hospital Logistics sur la gestion des stocks et CHC sur le soin au patient. D'Espallier : « La formule permet donc d'étendre l'externalisation à d'autres produits utilisés dans les hôpitaux. Notre expérience en la matière nous per-

Hospital Logistics

Hospital Logistics est un spin-off des hôpitaux universitaires de Louvain. Aujourd'hui, c'est une joint-venture entre UZ Leuven et H.Essers.

L'entreprise décharge les établissements de soins de santé de toute une série de tâches pour qu'ils puissent se focaliser sur leur tâche principale : prodiguer des soins. Cela va de l'achat consolidé jusqu'à la livraison au niveau du département d'un hôpital, en passant par la gestion des stocks, le picking & packing, l'administration, etc.

Hospital Logistics compte 240 employés, exploite sept centres de distribution en Belgique et aux Pays-Bas et détient pas moins de 30.000 articles différents en stock.

Le centre logistique de CHC à Alleur

Le centre logistique de CHC à Alleur fournit du matériel médical stérile et non stérile à la clinique MontLégia. Il est placé sous la responsabilité du département des opérations de CHC, mais la responsabilité pour la gestion des stocks réside chez Hospital Logistics. Dans le bâtiment de 1.300 m² travaillent une dizaine de personnes. Chaque jour, trois camions partent à heure fixe pour MontLégia. En cas d'urgence, un trajet supplémentaire peut être ajouté.

Aujourd'hui, le Groupe CHC compte quatre cliniques, huit maisons de repos, treize polycliniques et une crèche. A terme, le centre logistique d'Alleur devrait également les approvisionner.

Le centre logistique d'Alleur stocke plus de 2.000 produits différents. Chaque semaine, trois camions partent à heure fixe pour MontLégia.

met d'agir en tant que consultant pour CHC et de l'accompagner dans la poursuite du trajet ». « En effet, notre objectif est d'étendre le système et de passer à une gestion mutualisée pour l'ensemble des hôpitaux, maisons de repos du groupe, et centres médicaux du Groupe Santé CHC. La création du centre à Alleur est la première étape d'un processus visant à regrouper toutes les activités logistiques du CHC sur une plate-forme plus large, car notre hub actuel est déjà saturé à 85 %. A priori, nous devrions évoluer vers un nouveau centre dans les trois à cinq prochaines années », confirme Claudio Abiuso, directeur des opérations et du développement stratégique au CHC.

BOUSCULÉ PAR LE COVID-19

Le centre logistique était encore dans la phase de démarrage lorsque la pandémie de COVID-19 a éclaté. MontLégia a dû ouvrir ses portes 15 jours plus tôt que prévu, ce qui a entraîné l'avancement de nombreux délais et rendu le démarrage plus compliqué. De même, le paramètre des stocks ont constamment

Logistics Project of the Year 2021

1. CHC / Hospital Logistics (Liège / Aarschot)
2. Atlas Copco (Wilrijk)
3. Bleckmann (Grobendonk)



dû être ajustés, car la situation de crise était totalement nouvelle. Les deux partenaires ont toutefois réussi non seulement à garantir la disponibilité et la productivité des envois, mais également à les améliorer en cours de route.

« C'est d'ailleurs tout un symbole que le monde hospitalier soit mis à l'honneur cette année via cet award. On met généralement en évidence le rôle des médecins et les infirmières pendant cette pandémie, mais parmi nos 5.000 collaborateurs, il y en a 200 qui travaillent 24/7 pour apporter le support à la première ligne de soins. Sans la logistique 2.0, nous n'aurions pas pu ouvrir la clinique MontLégia aussi vite et monter en puissance pour gérer cette crise sanitaire », conclut Abiuso.

EUTRACO WILLEBROEK



Le centre de distribution Eutraco neutre en CO₂ à Willebroek a désormais une superficie de 40.000 m², mais sera étendu à 60.000 m² cette année encore.



Serge Gregoir a empoché le titre de 'Logistics Building of the Year 2021' au Sportpaleis.

Neutre en CO₂ sans surcoût pour le client

La durabilité est indéniablement l'un des thèmes centraux en logistique. Présenter le 'premier bâtiment logistique neutre en carbone et en énergie de Belgique' a permis à Eutraco de succéder à Van Marcke pour le Logistics Building of the Year. Le bâtiment en question est son nouveau centre de distribution situé dans le MG Park De Hulst à Willebroek.

Arnaud Henckaerts

C'est en 1967 qu'Eutraco se lance dans le transport, mais ces dernières années, la société s'est de plus en plus profilée comme un fournisseur de services 3PL. Lorsque Serge Gregoir, qui a racheté Eutraco l'année dernière, a été nommé CEO externe en 2017, les activités logistiques représentaient 7 % du chiffre d'affaires total. En 2021, cette part passera à près d'un quart, avec, en plus du stockage traditionnel, des services à valeur ajoutée. A long terme, l'objectif est d'arriver à 75 % d'activités logistiques. Pour y parvenir, Serge Gregoir a une vision claire : « Notre stra-

tégie repose d'une part sur un doublement des prestations logistiques tous les deux ans, avec des investissements proactifs à des emplacements stratégiques, et d'autre part sur la volonté de devenir un 'challenger' au sein du secteur logistique européen et ainsi inspirer nos pairs. En gardant à l'esprit ces éléments, et avec le besoin manifeste pour les entrepreneurs audacieux d'adopter des solutions durables qui contribuent à la décarbonation mondiale, le développement et la construction d'un site logistique à l'épreuve du temps constituaient un must. »

RYTHME ACCÉLÉRÉ

Eutraco a choisi le MG Park De Hulst à Willebroek pour implanter son nouveau centre de distribution. Les pourparlers ont commencé à l'été 2019 et la construction a débuté un an plus tard. Le contrat de location à long terme avec MG Real Estate pour 16 ans a été signé en juin 2020, et comme le promoteur avait déjà les permis de construire en poche, la première pierre a été posée le 1^{er} juillet. Malgré les restrictions dues à la Covid, la première phase de 40.000 m² a été achevée à peine cinq mois et demi plus tard, le 15 décembre, tandis que les 20.000 m² restants seront achevés plus tard cette année.

Le délai de construction court peut laisser penser qu'il s'agit d'un projet simple, mais S. Gregoir précise : « Nous devons trouver un équilibre pour réaliser un bâtiment neutre en carbone et en énergie mais aussi commercia-



Au lieu d'opter pour un chauffage au gaz traditionnel et bon marché, Eutraco a investi dans des pompes à chaleur industrielles alimentées par des panneaux solaires.

« Un bâtiment neutre en carbone et en énergie sans surcoût pour les clients logistiques. »

lement accessible sans surcoût à nos clients logistiques. » Une solution neutre en CO₂ au prix de la logistique traditionnelle donc. Un certain nombre de facteurs contribuent à réaliser cet équilibre : le contrat de bail relativement long de 16 ans, la volonté du promoteur MG Real Estate de financer la R&D pour atteindre les objectifs durables, et une hauteur intérieure suffisamment grande (12,4 m) pour neutraliser le surcoût lié à ces objectifs par une capacité de stockage plus élevée.

NEUTRE EN CARBONE

Mais quels investissements ont précisément été consentis pour atteindre ce statut 'neutre en carbone' ? La plus grande différence avec les bâtiments logistiques traditionnels se situe peut-être au niveau du chauffage. Au lieu d'opter pour le chauffage au gaz, la solution la moins chère, la société a investi dans des

pompes à chaleur Rhoss, associées à une isolation sophistiquée. Chacune de ces pompes à chaleur montées sur le toit - d'une capacité de 79 kW pour une puissance de chauffage de 169 kW - peut chauffer 10.000 m². Elles sont alimentées par près de 2.500 panneaux solaires, qui alimentent également un éclairage LED intelligent et économique, ainsi que les chariots élévateurs équipés de batteries LiOn. Ces chariots proviennent de Toyota Material Handling, qui se trouve dans le même parc d'activités.

Eutraco et Toyota Material Handling participent également à un projet VIL visant à convertir le surplus d'énergie des panneaux solaires en hydrogène vert pour des applications industrielles. Enfin, la localisation du centre de distribution contribue également à son caractère durable. L'accès facile via l'A12 et l'E19 et la proximité d'Anvers et de Bruxelles, permet

Pas de greenwashing

Dès lors que la durabilité joue un rôle de plus en plus important dans la logistique et que les clients ont des exigences plus élevées dans ce domaine, la tentation est grande d'intensifier les efforts et d'exploiter ce greenwashing commercial. Cependant, Eutraco est fier de l'aspect mesurable de ses résultats. Il fait appel au bureau de certification Vinçotte, qui calcule l'impact climatique à travers sa branche CO₂ Logic, donne des conseils pour réduire encore les émissions de CO₂ et réalise des programmes de compensation afin d'obtenir un label officiel 'CO₂ Neutral'. Les matériaux utilisés dans le bâtiment sont pris en compte pour obtenir le label. D'où les poutres de toit en bois, qui ont un effet positif sur l'impact global du bâtiment grâce à l'absorption de CO₂ des arbres. L'étude sera également utilisée pour la certification BREEAM, pour laquelle Eutraco vise une note 'Good'.

Logistics Building of the Year 2021

1. Eutraco (Willebroek)
2. Weerts Supply Chain (Liège)
3. De Rocker Logistics (Zele)



d'éviter les trajets inutiles. Avec un accès direct au quai sur le canal Bruxelles - Escaut et au terminal à conteneurs TCT, le transport fluvial constitue également une option.

Eutraco a construit ce centre de distribution à risques, montrant qu'il croit pouvoir convaincre de nouveaux clients de son approche durable. Une audace que le jury du Logistics Building of the Year Award a su apprécier. « Nos efforts nous permettent de contribuer aux objectifs climatiques de nos clients, sans que cela leur coûte beaucoup plus cher. Nous construisons ainsi des partenariats durables et veillons à ce que notre stratégie d'expansion fonctionne », conclut Serge Gregoir.

Pierre angulaire de la sécurité au travail

En matière de sécurité au travail, le conseiller en prévention établit le lien entre la direction et tout ce qui se passe sur le lieu de travail. Formé à en analyser divers aspects, sa tâche consiste 'simplement' à conseiller. La désignation d'un conseiller en prévention est une obligation légale pour toute entreprise, mais faut-il préciser que son rôle dans le secteur de la logistique est particulièrement pertinent ? Description de fonction.

Michaël Vandamme

Prévention, coordination et sécurité sont des termes souvent combinés, ce qui peut prêter à confusion sur certaines « fonctions liées à la sécurité ». Concrètement, nous parlons des fonctions de conseiller en prévention, de conseiller à la sécurité et de coordinateur de sécurité. Commençons par ce dernier : c'est la personne qui joue un rôle de coordination entre les entrepreneurs pendant des travaux de construction ou de rénovation. Préserver la sécurité est sa préoccupation majeure, mais la fonction est inhérente à un processus de construction. Le conseiller à la sécurité, quant à lui, peut jouer un rôle dans les activités logistiques, mais uniquement en cas de manipulation de certains produits dangereux (voir cadre « Quand on manipule des marchandises dangereuses... »). Enfin, le rôle du conseiller en prévention est beaucoup plus large. Toute entreprise doit en avoir un en interne, même si la taille, le secteur et les activités déterminent la façon dont cette fonction est remplie.

TRIANGLE DE SIGNALISATION

« Le conseiller en prévention est au centre de ce que je décris comme un triangle de signalisation », explique Guido Vanhove, directeur de WCS Engineering. G. Vanhove est également membre du conseil d'administration de

l'asbl Prebes, au sein de laquelle il est également chef de projet et coordinateur 'sécurité en transport et logistique'. « Un sommet du triangle symbolise les facteurs liés au travail. Concrètement, cela signifie que tout équipement de travail doit être entretenu et inspecté, que tout le monde doit être correctement formé, etc. Mais au moins aussi important : il faut respecter toutes les réglementations et tous les accords. Ici, le conseil, l'analyse et la coordination accaparent largement le conseiller en prévention. Le deuxième sommet représente tout ce qui concerne les employés. Quelles 'connaissances et compétences' possèdent-ils ? Qu'en est-il de leur motivation, et surtout : quid de leur prise de conscience par rapport à la sécurité ? Enfin, le troisième sommet concerne la sécurité technique que l'employeur doit assurer. Tout doit être en ordre et fonctionner correctement. Et en plein milieu de ce triangle se trouve le conseiller en prévention, attentif à tous ces aspects. »

INFORMER LA HIÉRARCHIE

Dans le passé, on parlait d'un 'ingénieur sécurité', mais la loi sur le Bien-être de 1996 en a fait un 'conseiller en prévention'. Ce n'est pas un hasard, note Guido Vanhove, ce terme étant mieux adapté à l'éventail des tâches

dont il est chargé. « La tâche principale est de conseiller l'employeur sur tous ces domaines de sécurité. Il doit être parfaitement à jour et savoir ce qu'impliquent les dispositions légales. Mais pour le reste, il a une tâche purement informative par rapport à sa hiérarchie, et il y a parfois un malentendu à ce sujet. Il y a toutefois une exception à cette règle. Supposons que le conseiller en prévention constate une situation dangereuse qui nécessite une intervention rapide, mais que le supérieur hiérarchique ne peut être joint, il peut et doit intervenir lui-même. Au-delà, il n'endosse aucune responsabilité pour les décisions prises ou non. Mieux même : il jouit de l'immunité. C'est l'employeur qui reste responsable en toutes circonstances, y compris au pénal. En aucun cas, cette responsabilité ne peut être déléguée. »

QUI EST ÉLIGIBLE ?

« Il va sans dire qu'un conseiller en prévention doit suivre les formations nécessaires », précise Guido Vanhove. « Il suffit en outre d'être salarié dans son entreprise, mais c'est aussi une condition : il faut être sur la liste de paie. Toutefois, la loi ne dit rien sur le poste qui doit être occupé au sein de l'entreprise. En d'autres termes : n'importe qui, quel que soit le département dans lequel il travaille, peut être désigné conseiller en prévention. En tout cas en théorie. Dans la pratique, on remarque qu'une entreprise de logistique choisira plutôt quelqu'un qui a une affinité avec les activités dans et autour de l'entrepôt. Dans le cas des entreprises de moins de 20 sa-



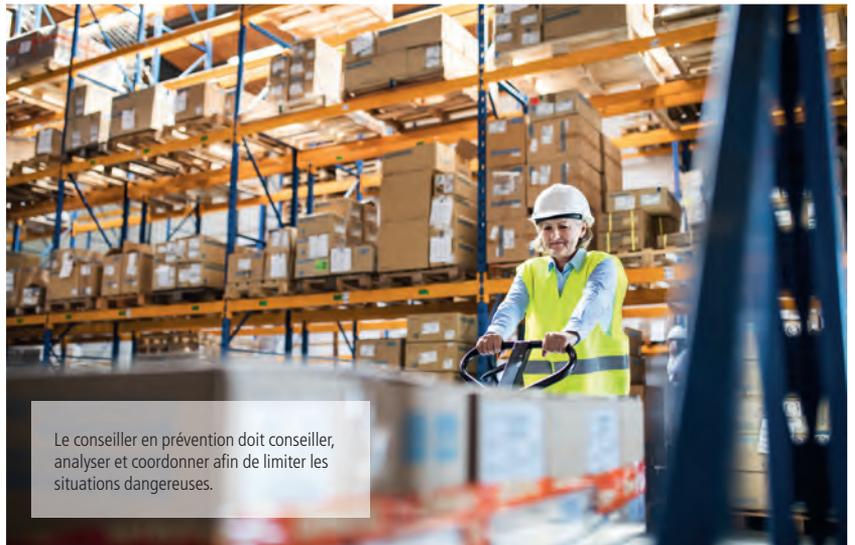
La sécurité sur le lieu de travail ne concerne pas uniquement les matériaux. La question pertinente est de savoir quelle est la prise de conscience d'un employé par rapport à la sécurité.

liés, le dirigeant peut également occuper le poste de conseiller en prévention. Si l'effectif est plus important, il faut nommer quelqu'un d'autre. »

FORMER ET RECYCLER

Un mot sur les obligations de formation. « Les entreprises sont subdivisées en quatre catégories, en fonction de leurs effectifs. Cependant, il existe des exceptions selon le secteur et l'importance du facteur risque. C'est important car la catégorie détermine le niveau de formation requis du conseiller en prévention. Cette formation concerne différents domaines : la sécurité au travail, l'environnement, l'ergonomie. Bien entendu, un recyclage fréquent sera également nécessaire. »

Pour terminer, une question un peu délicate. Un conseiller en prévention a l'obligation de fournir des informations, mais si cette information est mal comprise ? Autrement dit : si les mesures par rapport à une situation dangereuse ne sont pas prises ou sont insuffisantes ? « Heureusement, la pratique montre que c'est rarement le cas », nuance G. Vanhove. « Mais si cela dépasse les bornes, la question peut être soulevée auprès des services de Contrôle du bien-être au travail. »



Le conseiller en prévention doit conseiller, analyser et coordonner afin de limiter les situations dangereuses.

Quand on manipule des marchandises dangereuses...

Un conseiller à la sécurité est nécessaire lors du transport ou de la manutention de marchandises ou de produits dangereux. En plus d'informer, il doit veiller à ce que cela se fasse dans les conditions les plus sûres. Il doit vérifier le respect des règles de transport, établir un rapport annuel pour l'entreprise et, le cas échéant, pour les autorités locales. Et non négligeable : contrairement au conseiller en prévention, le conseiller à la sécurité, qui n'est pas forcément un salarié mais peut être une personne extérieure, peut être tenu pour responsable dans l'exercice de ses fonctions.

CYBERCRIMINALITÉ

La chaîne logistique est aussi solide que son maillon le plus faible

Avec la numérisation de la chaîne logistique, l'efficacité du secteur se renforce sans cesse. Une bonne chose, mais les entreprises sont alors dépendantes du fonctionnement optimal des systèmes, et constituent donc aussi une cible alléchante pour les cybercriminels ...

Arnaud Henckaerts

La cybercriminalité est l'une des plus grandes menaces pour une logistique fortement numérisée.
© G DATA CyberDefense AG

Le piratage des installations techniques, le rançongiciel qui vous paralyse, mais aussi des choses 'plus simples' telles que l'hameçonnage ou la fraude sur facture sont de plus en plus courants. L'institut de recherche néerlandais TNO, en collaboration avec Transport en Logistiek Nederland et un certain nombre d'entreprises, a mené une étude sur l'état de la cybersécurité dans la logistique. A la base de cette étude : la cyberattaque contre la filiale APM Terminals de Maersk en 2017, au cours de laquelle deux grands terminaux à conteneurs du port de Rotterdam ont été complètement bloqués pendant 10 jours. Les dommages causés à Maersk se sont élevés à 300 millions \$ et ont paralysé 2.200 applications, 49.000 ordinateurs et 3.500 serveurs ...

PITEUX

Avec de tels chiffres, on pourrait penser que le secteur de la logistique tirerait les conclusions qui s'imposent et ferait largement appel à la cybersécurité ... mais, selon l'étude, le niveau de protection est toujours pitoyable. TNO a utilisé trois méthodes d'étude : un question-

naire envoyé aux membres de diverses fédérations sectorielles néerlandaises, des entretiens avec des logisticiens et des hackings éthiques simulant des attaques.

Certaines entreprises n'étaient guère conscientes du risque qu'elles couraient, estimant ne pas traiter des marchandises dangereuses ou coûteuses. C'est précisément là que réside le danger. En effet, la logistique actuelle est plus que jamais une chaîne largement automatisée avec des systèmes qui communiquent entre eux. L'accès à l'un des maillons de cette chaîne permet souvent aux pirates d'accéder également à d'autres maillons. Et même si ce n'est pas le cas, des bouts de chaîne peuvent être paralysés en bloquant un seul maillon. Les chercheurs concluent en outre que les entreprises communiquent difficilement entre elles lorsqu'il y a un problème, car elles pensent que ce problème n'affecte pas leurs partenaires de la chaîne ou pour ne pas nuire à leur réputation. Cela aggrave souvent le problème. Pour les entreprises qui appliquent la cybersécurité, le maillon faible est souvent humain. Une politique solide et globale est donc nécessaire.

Recommandations

Comment gérer le problème dans le secteur de la logistique ? Le rapport fournit un certain nombre de recommandations, réparties en 4 catégories :

- **Politique** : intégrer la cybersécurité dans la culture d'entreprise, avec un plan de crise et des responsabilités claires.
- **Prise de conscience** : identifiez les risques, informez l'ensemble des collaborateurs et ouvrez le sujet à la discussion.
- **Chaîne de partenaires** : réalisez que vous faites partie d'une chaîne, communiquez et travaillez avec vos partenaires sur la cybersécurité.
- **Technologie** : veillez à disposer d'une infrastructure informatique claire et à jour, segmentée en termes de droits d'accès.

Bien que la recherche ait été menée aux Pays-Bas, rien n'indique que la situation en Belgique soit différente. Les recommandations du rapport sont donc aussi applicables chez nous.

VEKO Lightsystems

Sécurité avant tout

Dans un environnement logistique, voir et être vu est essentiel pour une sécurité optimale. A la fois pour éviter les situations dangereuses et pour garantir une bonne visibilité en cas d'urgence. Par ailleurs, dans un contexte qui prône la durabilité, il faut de plus en plus viser d'importantes économies d'énergie. Deux objectifs apparemment contradictoires, qui requièrent une grande expertise lors de l'installation d'un éclairage optimal. VEKO Lightsystems possède cette expertise et se positionne comme le partenaire idéal.

« Le temps où un gros interrupteur placé à côté de la porte permettait d'allumer et d'éteindre toutes les lumières est heureusement révolu », déclare Steve Van Stappen, directeur de VEKO Lightsystems. « Aujourd'hui, nous misons sur un éclairage LED efficace combiné à des détecteurs et une commande intelligente. Nous ne parlons donc pas seulement de lampes, mais d'un système totalement intégré qui offre des garanties en termes de durabilité et de sécurité. »

Éclairage de secours

L'éclairage de secours qui garantit la sécurité en cas de coupure de courant, de panne technique ou d'incendie est au moins aussi important que l'éclairage optimal des sites logistiques au quotidien. Une bonne approche est importante en termes d'installation, mais aussi le suivi pour s'assurer que l'éclairage soit toujours prêt en cas d'urgence.

VEKO Lightsystems propose différentes solutions pour intégrer l'éclairage de secours dans l'ensemble du système lumineux :

- **Un système décentralisé** : un certain nombre d'armatures du système d'éclairage sont équipées d'une batterie de secours qui fournit de l'énergie en cas de coupure de courant.
- **Un système central** : une batterie centrale fournit le courant en cas d'urgence, et un certain nombre de luminaires sont alimentés via un réseau câblé séparé.

« VEKO propose les deux systèmes. Le choix appartient au client, mais nous avons un rôle de conseil. Dans des situations spécifiques, comme les entrepôts frigorifiques, il est bien entendu souhaitable d'opter

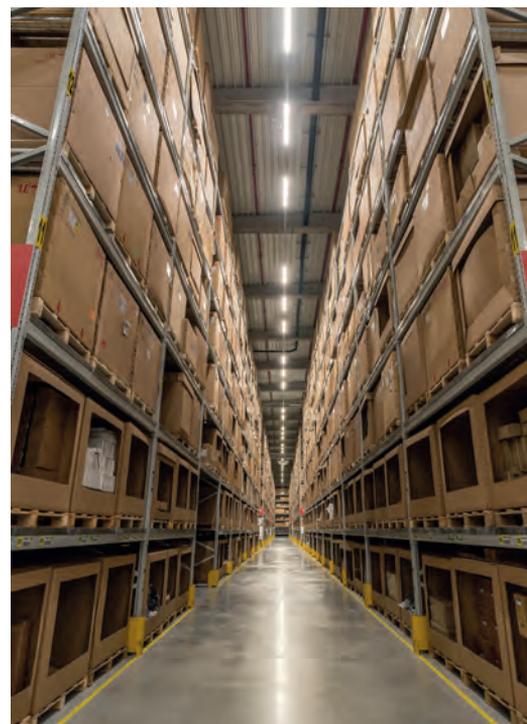


pour un système central, afin de maintenir la batterie en dehors du volume refroidi », explique Steve Van Stappen.

Tout aussi important que le choix du bon système : le suivi parfait des jeux de batteries de l'éclairage de secours, une opération qui est de plus en plus automatisée aujourd'hui. « Certaines entreprises effectuent encore des contrôles manuels à intervalles réguliers, mais le suivi et le reporting automatisés sont beaucoup plus efficaces, plus sûrs et constituent une réelle valeur ajoutée pour les acteurs de la logistique moderne », conclut Steve Van Stappen.

Plus de 45 ans d'expérience

VEKO Lightsystems développe, produit et installe des lignes d'éclairage en aluminium (LED) depuis 1975. La société s'appuie sur son propre service d'études pour garantir un montage rapide de solutions globales créatives, innovantes et en même temps rentables. Outre leur faible consommation, les systèmes VEKO garantissent une durabilité optimale grâce à leur recyclabilité.



ING
ING proudly presents

VISIT
MATEXPO
2021

08-12
SEPTEMBRE
2021

M A T E X P O 2 1

CONSTRUCTION EQUIPMENT
KORTRIJK XPO | WWW.MATEXPO.COM



 Confédération
Construction


SIGMA

 **BOUWUNIE**
unie van het kmo-bouwbedrijf


Securing Your World

LLM2105

INSCRIVEZ-VOUS
GRATUITEMENT

SUR
WWW.MATEXPO.COM
AVEC LE CODE CI-DESSUS

MATEXPO | President Kennedypark 31B | 8500 Kortrijk | T +32 (0)56 98 07 60 | info@MATEXPO.com | www.MATEXPO.com |    MATEXPO

PRÉVENTION DU VOL DANS LES ENTREPÔTS

Optez pour une approche réfléchie

Les entreprises qui souhaitent mieux protéger leur entrepôt contre le vol ont intérêt à le faire de manière structurée. Un modèle existant tel que celui de TAPA, qui propose des interventions et des investissements pour tout niveau de sécurité souhaité, constitue un bon point de départ.

Peter Ooms

Les entreprises qui commercialisent des biens de valeur se sont unies au sein de Transported Asset Protection Association (TAPA). TAPA est un forum unique qui rassemble des industriels, des logisticiens, des organismes, des sociétés de surveillance et d'autres acteurs. Son objectif principal ? La prévention du vol grâce à l'utilisation d'informations en temps réel. L'analyse des données induit la mise en place de mesures préventives adaptées.

TAPA a élaboré une série de normes de sécurité dont les Facility Security Requirements (FSR) pour les entrepôts. « TAPA établit différents niveaux de sécurité en fonction de la protection souhaitée », explique Dieter Blommaerts, business development manager Remote Services de Securitas. « Ce sont les clients qui déterminent le niveau de sécurité souhaité. Cela ne concerne pas seulement des produits coûteux : les producteurs de biens de consommation à bas prix sont également préoccupés par l'impact que les malveillances pourraient avoir sur leur réputation. Ils ne veulent pas, eux non plus, que des personnes non autorisées s'approchent de leurs produits. Une entreprise doit être attentive à un certain nombre de choses », déclare Christophe April, key account manager Electronic Security & ICT de Securitas.

CONTRÔLE D'ACCÈS

La protection du site de l'entreprise constitue un premier pas vers une meilleure sécurité. Un éclairage approprié est souvent une étape simple et efficace pour dissuader les



Les opérateurs surveillent à distance la sécurité des personnes et des biens dans la salle de contrôle.

cambrioneurs. Mais le niveau de sécurité peut aller jusqu'à une barrière avec détection d'intrusion et surveillance par caméra.

Les entreprises prévoient souvent une ou plusieurs portes d'entrée avec des barrières (et une jupe pour que les piétons ne passent pas par dessous). Un contrôle strict peut y être appliqué. Toute personne souhaitant entrer sur le site doit s'identifier et s'inscrire auprès

du réceptionniste ou de l'agent de sécurité. Un badge d'accès ou une pièce d'identité peuvent être obligatoires.

Si le niveau de protection doit être encore plus élevé, un deuxième contrôle d'accès peut être effectué dans les entrepôts eux-mêmes. Les marchandises de valeur peuvent être protégées par une cage fermée dans l'entrepôt et sous surveillance caméra.

COLLABORATEURS

Le vol par les propres employés de la société est un risque connu. A titre préventif, une entreprise peut procéder à un contrôle approfondi lors du recrutement : explications des 'trous' dans le CV et des arrêts de travail soudains. Certaines entreprises procèdent aussi à des contrôles aléatoires pour vérifier que les employés n'emportent rien en quittant l'entrepôt. Un certain nombre d'interventions structurelles peuvent aussi rendre le vol plus difficile : interdiction pour les employés de se garer trop près des entrées/sorties d'un entrepôt, surveillance par caméra des sorties de secours, attention au traitement des déchets (uniquement des sacs transparents), etc.

TECHNOLOGIE ET SURVEILLANCE

« Securitas travaille au quotidien pour surveiller à la fois la porte physique et la porte numérique. Nous avons accumulé un énorme savoir-faire sur la surveillance des réseaux numériques et des plates-formes. Pensez à la cybersécurité, à la gestion des données, aux solutions cloud, etc. Cela nécessite une convergence entre technologie opérationnelle et IT. »

De plus en plus de produits et d'emballages de transport ont des étiquettes qui non seulement identifient les marchandises, mais permettent aussi d'enregistrer leur emplacement. Cela permet la géolocalisation : un tag qui se déplace en dehors d'une zone prédéterminée déclenche une alarme dans la salle de contrôle. La plupart des solutions de sécurité destinées à la logistique permettent de faire le lien avec une salle de contrôle ou un centre d'alarme. Dieter Blommaerts : « Le Securitas Operations Center (SOC) traite toutes les alarmes 24/7 avec une équipe de 70 opérateurs. Nos opérateurs surveillent donc à distance la sécurité des personnes et des biens. Les entrepôts ont intérêt à prévoir des boutons de panique pour le réceptionniste ou le gardien de sécurité afin de pouvoir alerter la salle de contrôle. Nos opérateurs vérifient l'alarme et prennent les mesures nécessaires. Il est désormais courant de vérifier les alarmes à distance ou de patrouiller virtuellement autour du bâtiment depuis la salle de contrôle au moyen des caméras. »



Le réceptionniste peut alerter la salle de contrôle avec un bouton de panique.

TAPA prévoit différents niveaux de sécurité en fonction de la protection souhaitée.

Les caméras 'apprenantes'

« Jusqu'il y a peu, le développement de la technologie des caméras était axé sur l'amélioration de la résolution des images, même quand lumière est mauvaise. La résolution des incidents est ainsi plus aisée. En cas de vol, il est désormais plus facile d'identifier les traits du visage ainsi que les vêtements et les chaussures afin de retrouver la trace d'un voleur », déclare Edwin Beerentemfel, Global Partners and End Customers d'Axis Communications.

L'évolution la plus récente consiste en une analyse automatique des images. « Les caméras disposent désormais d'une capacité de traitement leur permettant d'utiliser des applications basées sur l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique. Nous fournissons nous-mêmes des applications largement exploitables, telles que la reconnaissance de personnes et de véhicules. Une nécessité lors de la surveillance d'un site où des animaux peuvent passer alors que l'utilisateur ne souhaite être averti que lorsque la caméra détecte des personnes. Mais nous fournissons aussi une plate-forme de développement qui permet aux spécialistes externes de créer leurs propres applications pour la caméra. »

Pour d'autres applications - telles que les analyses ultérieures - il est préférable, selon Erwin Beerentemfel, de stocker les images dans une base de données sur un serveur et de les analyser. « L'interaction entre l'analyse d'image et différents systèmes tels que la localisation des chariots, la gestion du picking et d'autres applications est également importante. Les erreurs et les anomalies peuvent ainsi être détectées. Les clients trouvent également important que la même caméra puisse servir non seulement pour la prévention du vol, mais aussi pour la protection contre les incendies ou le contrôle d'accès. Nous recherchons cette intégration autant que possible. »



Les caméras ont une capacité de traitement dans l'appareil lui-même.

3 PILIERS D'UN ENTREPÔT SÛR



Les répercussions d'un accident impliquant un chariot élévateur peuvent être très graves, tant en termes de vies humaines que de dégâts matériels. En créant un environnement de travail sûr, vous assurez non seulement la sécurité de vos employés, mais vous évitez également les dommages compromettant votre productivité. Il est bénéfique de sécuriser votre entrepôt selon 3 piliers de base.

1. PROTÉGEZ LES PIÉTONS

Environ 40 % de ces accidents impliquent un piéton. Pour limiter au maximum ce problème, il convient de séparer au maximum les piétons et les chariots, en utilisant par exemple des voies piétonnes définies.

Dans les zones où cela n'est pas réalisable, la visibilité est primordiale. En assurant un bon éclairage de vos chariots et en les équipant d'un avertisseur (voir image), les piétons les remarqueront de loin. Vous pouvez également remplacer le gilet de sécurité traditionnel par le Linde Safety Guard, qui surveille la distance entre les chariots et les piétons/autres chariots et avertit les deux parties si une collision est imminente.

2. PROTÉGEZ LES CONDUCTEURS

Il existe également plusieurs moyens d'accroître la sécurité dans la cabine. En équipant vos chariots de protections latérales ou de verre de sécurité, ou en optant pour une ceinture de sécurité intelligente qui ne permettra au chariot de démarrer que si elle est correctement attachée.

3. PROTÉGEZ L'ÉQUIPEMENT

Tant vos chariots que votre entrepôt peuvent être protégés davantage. Il existe différents types de protections anti-collision pour vos rayonnages, ainsi que des mesures pour prévenir une utilisation incorrecte des chariots. Le système de gestion de flotte Linde Connect vous permet par exemple de recevoir des rapports de collision, de définir des limites de vitesse et de protéger vos chariots contre l'utilisation non autorisée.

Vérifiez la performance en termes de sécurité de votre entreprise par cette check-list gratuite :

www.motrac.be/check-list-securite

motrac

Linde Material Handling

Linde

ENTRETIEN PRÉVENTIF

La lente progression de l'entretien connecté

Dans de nombreux cas, la gestion des entretiens d'un parc de chariots élévateurs ou d'engins de magasinage reste très traditionnelle et empirique en Belgique. La connectivité des appareils permet pourtant d'en améliorer l'efficacité et de réduire le coût total de possession, tout en réduisant les risques opérationnels.

Claude Yvens

Le cadre légal, fixé par le code du bien-être au travail et par le RGPT, oblige tout employeur à faire inspecter ses appareils de levage à intervalles réguliers. Ces dispositions, renforcées par le certificat SigmaCert qui existe depuis dix ans, ne sont pourtant qu'une des raisons qui devraient pousser les entreprises à opter en masse pour l'entretien préventif.

« L'entretien préventif est un élément crucial pour assurer la sécurité de fonctionnement des engins, mais aussi pour optimiser leur utilisabilité », explique Vanessa Caudenbergh

(responsable marketing chez Jungheinrich). La plupart des appareils sont en effet vendus assortis d'un plan d'entretien basé sur le nombre d'heures de service estimé, à charge pour le client d'effectuer ces entretiens lui-même ou de les confier au réseau après-vente de sa marque d'appareils, avec ou sans contrat d'entretien. La progression de ces contrats d'entretien est d'ailleurs en hausse, comme l'explique Wim van Orshoven (Service Manager chez Still) : « D'une part, il faut être conscient qu'un entretien adéquat a un effet positif sur l'utilisabilité des appareils et sur le coût total de possession. Les contrats d'entretien progressent aussi à mesure que l'on réduit ou supprime des services d'entretien internes et que l'on confie ce poste au fournisseur. »

DES GAMMES DE PLUS EN PLUS CONNECTÉES

Depuis quelques années, les engins sont de plus en plus souvent équipés d'un boîtier télé-

matique qui collecte de nombreuses données opérationnelles. Les données de base sont le nombre d'heures de service et la vitesse, mais elles sont de plus en plus souvent complétées par la détection des chocs ou par des capteurs spécifiques à certains types d'engins : les masses levées, par exemple, peuvent influencer le plan d'entretien d'un mât.

La proportion d'appareils ainsi connectés varie fort d'une marque à l'autre et d'un type d'appareils à l'autre. Un transpalette électrique n'est par exemple presque jamais connecté (c'est tout de même une option chez Jungheinrich), et certaines marques comme BYD n'offrent aucune forme de connectivité. La taille de la flotte joue aussi un rôle : en dessous d'une dizaine d'appareils, il est encore possible de gérer ses entretiens 'manuellement'. « Les systèmes connectés sont surtout intéressants pour les grandes flottes, comme celles que l'on trouve dans les grands centres logistiques », ajoute Marino Dendooven, sales



L'entretien d'un chariot élévateur peut être rendu plus efficace grâce à la connectivité.



De plus en plus de marques proposent des tableaux de bord clairs

consultant chez Hendrik Deceuninck (distributeur Clark). « Notre client-type est plutôt une PME avec une petite flotte, ce qui explique que nous n'ayons que 5 % de nos appareils équipés. »

La proportion est radicalement différente chez Still (où 20 % des appareils vendus sont équipés du module Fleetmanager 4.x), Motrac-Linde (25 % de tous les appareils et 50 % de tous les chariots élévateurs connectés), Toyota (70 %) et surtout Jungheinrich où la connectivité est de série sur de nombreux appareils. Le mouvement s'accélère donc à chaque nouvelle gamme (comme sur la gamme de chariots 1202 chez Linde). Néanmoins, la proportion des appareils connectés dans la flotte totale reste faible : 10 % chez Jungheinrich, 18 % chez Still et 22 % chez Toyota (on parle ici de taux d'activation des services I_Site).

LES CONSTRUCTEURS AUX ABONNÉS ABSENTS

Les data sont l'or noir du 21^e siècle. Encore faut-il savoir comment les utiliser. Le monde du matériel de manutention reste très conservateur dans ce domaine. Chaque marque propose aux clients d'accéder à 'leurs' données via un portail web, éventuellement assorti d'un accès via smartphone ou tablette : Yale Vision, Linde Connect (qui s'est enrichi récemment d'une version cloud), Still Fleetmanager

L'entretien préventif et connecté des engins de manutention n'en est encore qu'à ses balbutiements.

ou Toyota TWIS / I_Site font partie des plus connus. Le client peut consulter des tableaux de bords qui l'informent sur la manière dont ses appareils sont utilisés et peut ainsi voir si un appareil particulier devrait passer à l'entretien avant la date prévue, ou décider de permuter deux appareils pour équilibrer leurs heures de service par exemple.

Ce qui est assez étonnant, surtout si l'on établit un parallèle avec le monde du poids lourd, est l'absence quasi-totale d'analyse préventive communiquée au client par le constructeur des appareils. Or, des algorithmes leur permettraient de repérer beaucoup plus vite une déviation entre le comportement d'un appareil particulier et les appareils similaires, ou par rapport aux autres appareils de la même flotte. Une des raisons qui explique cette frilosité est liée au règlement sur la protection des données personnelles (RGPD), comme l'explique Wim van Orshoven (Still) : « Dans ces données, il y a des données liées à la personne

Possibilités offertes par un chariot connecté

Voici quelques exemples cités par Chris Coens (Marketing Manager de Toyota Material Handling Belgium) :

- adapter le workflow d'un appareil pour équilibrer les heures de service au niveau de la flotte
- modifier les paramètres de performance (vitesse de déplacement notamment) en fonction de l'expérience du cariste
- cartographier les zones les plus accidentogènes dans l'entrepôt
- limiter la vitesse des appareils dans certaines zones de l'entrepôt
- automatiser les check-ups avant démarrage, empêcher le démarrage d'un appareil si un problème est détecté par le cariste au début de son shift
- optimiser l'autonomie des batteries et les temps de recharge (particulièrement intéressant avec des batteries Li-Ion)

qui utilise notre appareil, comme le nombre d'heures de travail. Ces données sont protégées par le RGPD, et nous n'y avons donc pas accès. » Il est cependant possible de contourner le problème via un accord spécifique entre le constructeur et l'employeur, et il est donc probable que les constructeurs vont développer rapidement de nouveaux services à forte valeur ajoutée sur base des données recueillies par leurs appareils. Linde, notamment, songe à une telle forme de sous-traitance de l'entretien.



sur l'utilisation d'une flotte.



La connectivité gagne en importance dans le matériel de manutention.



AUTOMATED MOBILES ROBOTS

Bleckmann utilise des AMR dans une partie de l'entrepôt de Grobbendonk.

Pas seulement pour l'e-commerce

En logistique, les systèmes de préparation de commandes automatiques suscitent de plus en plus d'intérêt. Et notamment le modèle 'Goods to Person' qui supprime les longs déplacements dans les allées. Evolution récente dans ce domaine : l'arrivée des Automated Mobile Robots (AMR) pour les petites marchandises. Mais quand leur utilisation devient-elle pertinente ?

Philippe Van Dooren

Le modèle Goods to Person (G2P) utilise principalement des Automated Storage and Retrieval Systems (ASRS). Cela va de simples carrousels verticaux (paternosters) aux navettes robotisées complexes en passant par des 'solutions cubiques' telles que l'AutoStore. Depuis plusieurs années, des systèmes AMR - également désignés par la robotique en essaim ou 'swarm robots' - ont émergé. De petits robots mobiles soulèvent des étagères et apportent les produits à l'opérateur.

Le concept a été inventé en 2003 par trois ingénieurs américains, mais il leur a fallu cinq ans avant de pouvoir produire les premiers exemplaires des robots Kiva et développer le logiciel WMS correspondant. Amazon en a été un des premiers utilisateurs et a acheté Kiva Systems en 2012 pour 775 millions de dollars. On a vite compris pourquoi : pour la préparation de commandes de petits articles en quantités pas trop importantes, la productivité du personnel

de picking peut augmenter considérablement. Le système offre également des avantages de flexibilité et d'extensibilité. Et il prend peu de place. Amazon voulait garder ces atouts pour lui et a rapidement cessé de vendre des Kiva à des tiers. En 2015, Kiva Systems est devenu Amazon Robotics.

SIX INSTALLATIONS EN BELGIQUE

Les avantages n'avaient pas échappé aux autres logisticiens qui ont cherché des solutions similaires. Aujourd'hui, une quinzaine de fournisseurs d'AMR dans le monde proposent des robots de sol et des systèmes d'étagères. Quelques noms en vrac : GreyOrange, Swisslog, Eiritech, Geek+, Hikrobot, Scallog, Quicktron, Grenzebach, Prime Robotics et Caja Robotics.

Trois d'entre eux ont déjà trouvé des clients en Belgique : le français Scallog a fourni ses AMR - appelés Bobby - à Colruyt, Soditra, Bricolux et

Decathlon ; le chinois Hikrobot en a fourni à Bleckmann Logistics et l'Irlandais Eiritech - comme nous l'avons découvert par hasard sur YouTube - à ID Logistics à Willebroek. Pour la petite histoire : Jef Colruyt détient une participation minoritaire dans Scallog.

ETAGÈRES MOBILES

Les robots de sol amènent des étagères remplies de petits articles à l'opérateur, qui les prend souvent au moyen d'un système pick-to-light et les place dans une boîte, un bac ou une caisse. Les étagères mobiles peuvent généralement supporter un total de 600 à 1.200 kg, avec un maximum de 50 à 100 kg par planche. Le système est flexible : les étagères sont adaptables en nombre et en forme aux produits et peuvent même contenir des vêtements suspendus.

« Le système fonctionne mieux dans un espace clos interdit aux personnes. Certains ro-



Le préparateur de commandes se trouve à l'extérieur de la zone fermée où les étagères sont déplacées. Il est souvent aidé par un système pick-to-light.

bots se déplacent librement dans des espaces où travaillent également des personnes, mais c'est un facteur limitant : pour la sécurité, les robots doivent se déplacer lentement en raison de leur temps de réaction. Ils sont donc beaucoup moins rentables. Un espace fermé présente un avantage supplémentaire : le risque de vol est bien moindre », explique Filip Tuypens de la société de robotique Robex à Saintes près de Tubize. Il connaît bien le secteur - il a travaillé pendant de nombreuses années chez le fabricant de robots FANUC - et son entreprise représente depuis peu Scallog dans notre pays.

UN GRAND NOMBRE DE SECTEURS

Selon lui, depuis l'essor rapide du commerce électronique, l'intérêt pour les AMR a considérablement augmenté. « Mais il ne faut pas croire que seul ce secteur - où les petites commandes sont la norme - soit concerné. Ils sont également utilisés dans la vente au détail traditionnelle, comme les magasins de cos-

métiques qui doivent régulièrement être approvisionnés en petites quantités de produits divers. Ils sont en outre intéressants pour les livraisons aux pharmacies et aux libraires. Dans la logistique de la mode, ils sont utilisés pour les 'réassorts' dans les magasins et les commandes e-commerce. Nous trouvons d'autres utilisateurs dans la logistique des pièces détachées, pour la préparation de commandes destinées aux utilisateurs finaux ou aux carrossiers. Il y a même des utilisateurs dans l'industrie car des articles assez lourds peuvent également être placés sur les étagères. »

PRODUCTIVITÉ

D'après Tuypens, est l'un des grands avantages des AMR est la plus grande efficacité par rapport à la préparation de commandes traditionnelle où le préparateur traverse les allées. « Le nombre de prélèvements par heure est doublé, voire triplé. Le même facteur s'applique également au remplissage. Le système économise de l'espace car il y a peu ou pas d'allées entre les étagères. Autre gros avantage : l'extensibilité. Les systèmes fixes tels que l'AutoStore sont très compacts, mais assez chronophages et ne peuvent pas toujours s'étendre physiquement. Si une installation AMR devient trop petite, ce n'est qu'une question de jours pour déplacer les robots, les étagères et les barrières vers un nouvel espace plus grand.

« Cette extensibilité est un atout », dit-il. « Les entreprises qui souhaitent d'abord tester le



Tout a commencé avec les robots Kiva qui ont été les premiers à apporter des étagères à l'opérateur.

modèle G2P avec des AMR peuvent parfaitement commencer avec 4 robots, 50 étagères, 1.000 SKU et une station de picking. Même si le système tombe en panne, par exemple parce que le WMS ne fonctionne pas encore parfaitement avec les AMR, vous pouvez passer au prélèvement manuel. Ensuite, on peut facilement évoluer jusqu'à, par exemple, 20 robots, 800 étagères et 8 postes de travail, etc. ».

'SWEET SPOT'

« La limite pour une configuration AMR est de 100.000 prélèvements par jour, mais le 'sweet spot' va de 500 à 25.000 commandes par jour. En dessous, les paternosters ou carrousels horizontaux sont mieux adaptés. Au-delà de 100.000 prélèvements par jour, les navettes constituent certainement une meilleure solution », déclare Tuypens.

N'y a-t-il pas d'inconvénients ? « L'inconvénient est bien sûr que vous ne stockez pas en hauteur. Vous perdez donc de l'espace dans un bâtiment existant de 6 à 7 mètres de haut. On peut compenser avec des mezzanines, mais le développement d'un projet devient alors beaucoup plus complexe et coûteux. D'autre part, on peut concevoir des centres de distribution de plusieurs étages. Les terrains pour construire de nouveaux entrepôts se raréfient. Construire en hauteur sera alors plus intéressant », conclut-il.

« En Belgique, trois fournisseurs d'AMR ont déjà des clients : Scallog, Hikrobot et Eiratech. »

NEWS

Le centre de tri de **PostNL** complètera le **MG Park De Hulst**



Le premier centre de tri et de distribution de PostNL en Belgique sera construit sur le MG Park De Hulst à Willebroek. Une nouvelle route d'accès et le bâtiment de PostNL constituent la dernière partie du projet. Le nouveau centre de tri de PostNL de 8.400 m² compte 67 portes pour les camionnettes, 22 quais pour les camions et pourra traiter des dizaines de milliers de colis par jour. Dans un premier temps, le nouveau dépôt emploiera environ 150 personnes.

Prologis achète 12.038 m² à Dockx

Le développeur logistique Prologis a acheté à Dockx Group un bâtiment de plus de 12.000 m². Le site de Wilrijk est parfaitement situé pour la distribution urbaine : à seulement 5 km d'Anvers, à côté de l'A12 et avec un accès immédiat au ring d'Anvers. Dockx Group était à la recherche d'un partenaire stratégique pour son portefeuille immobilier logistique afin de consolider encore ses activités d'entreposage pour ses clients Atlas Copco, Cebeo, Coolblue ainsi que pour ses propres filiales Dockx Rhenus Archisafe et Dockx Movers.

Brussels Airport inaugure un bâtiment logistique de 50.000 m²

Un nouveau complexe pour la manutention des marchandises a été inauguré dans la zone logistique de Brussels Aéroport. Il dispose d'un accès direct au tarmac, de grands espaces de stockage frigorifique et abrite Kuehne+Nagel, Worldwide Flight Services et Expeditors. Plus d'une centaine de logisticiens sont basés à Brucargo, ce qui en fait le deuxième plus important hub logistique de Belgique, après le port d'Anvers.



En bref

• **Mathieu Opsomer** est, depuis le 1^{er} mai, le nouveau Head of Industrial & Logistics Leasing Belgium de JLL. Il succède à Walter Goossens qui donne une nouvelle orientation à sa carrière. Opsomer s'appuie sur une solide expertise du marché après avoir travaillé 5 ans chez King Sturge et près de 10 ans chez JLL.



• **Joost Van Lierde devient COO d'Eutraco.**

Van Lierde accumule une longue expérience dans le secteur du transport et de la logistique, puisqu'il a travaillé entre 1999 et 2017 chez Van Moer Logistics et est depuis lors actif en tant que manager logistique dans le secteur de la construction.

• **Kuehne+Nagel remporte le Foreign Investment Trophy** de Flanders Investment & Trade.

L'année dernière, Kuehne+Nagel a ouvert un centre logistique pour produits pharmaceutiques et médicaux à Brucargo et a lancé la construction d'un centre de distribution européen de 75 millions d'euros à Tessenderlo.

• **Genk Green Logistics a conclu un contrat de location avec Eddie Stobart Logistics Europe**, qui deviendra le premier locataire du projet dans la zone B de l'ancien site Ford à Genk.

Stobart a déjà loué des locaux temporaires sur le site dans le cadre de ses activités Finished Vehicle Logistics.

• **Heylen Warehouses a dévoilé les noms des premiers locataires de son Ghent Logistic Campus** :

Connect+ Group, Eltra et Van Moer Logistics. Ils occuperont les 60.000 m² construits lors de la première phase.

• **Yusen devient le premier locataire de Herentals Green Logistics**, un projet d'Intervest Offices & Warehouses sur le site de l'ancien ATEA à Herentals.

L'entreprise a signé pour une unité de 10.000 m² incluant le cross-dock.

En bref

- **GLS Belgium a ouvert un nouveau dépôt à Wijnegem**, desservant la ville d'Anvers ainsi que la partie nord et est de sa périphérie. Le nouveau dépôt de Wijnegem emploie 26 personnes et peut traiter jusqu'à 10.500 colis par jour sur une superficie de 5.735 m².
- **CityDepot**, spécialisé dans la distribution urbaine, a conclu un partenariat stratégique à Malines avec CityHub ODTH, ECOKoeriers et WerKans. L'entreprise souhaite ainsi garantir une logistique urbaine plus efficace et durable.
- **Stadsbader a lancé la construction d'un nouveau centre de distribution pour la chaîne de supermarchés Lidl** à La Louvière. Le bâtiment de 41.805 m² avec 15.500 m² d'espace frigorifique et une centaine de quais de chargement approvisionnera une soixantaine de magasins en Wallonie et à Bruxelles.
- **Kuehne + Nagel** va assurer pour le **groupe Cora** la logistique de ses hypermarchés en Belgique et au Luxembourg. Le prestataire logistique suisse exploitera donc le nouveau centre de distribution de 32.000 m² qui a été construit par WDP à Heppignies pour Cora.

DHL Express ouvre un Cityhub à Blue Gate Antwerp

DHL Express a ouvert son nouveau CityHub pour la région d'Anvers dans la zone Blue Gate Antwerp. Ce centre de distribution urbain collectera et livrera une moyenne de 50.000 colis par semaine dans la ville et sa banlieue, entre autres à l'aide de vélos-cargos et de camionnettes électriques. À plein régime, le nouveau CityHub comptera 125 employés. D'une superficie de 12.000 m², la nouvelle installation est la plus grande de l'entreprise en Belgique et remplace le Service Center situé à la Noorderlaan, au nord d'Anvers.



Nouvel entrepôt à deux niveaux de 19.000 m² pour ODTH à Malines



Le prestataire de services logistiques ODTH souhaite construire, sur son site de Malines, un nouveau centre logistique d'une superficie de 19.000 m² sur deux étages qui pourra accueillir 38.000 palettes. Il a introduit un permis environnemental et la ville a donné un avis positif pour le projet. Entre-temps, ODTH met également la dernière main à son nouvel entrepôt pharmaceutique de Willebroek. Celui-ci a une superficie de 6.000 m² et peut abriter 10.000 palettes.

MUTEC
TOITURES PLATES INDUSTRIELLES

NOUVELLES CONSTRUCTIONS • RÉNOVATIONS
ENTRETIEN • INTERVENTIONS



www.mutec.be



Le Port de Liège passe la barre des 100.000 TEU

En 2020, le Port de Liège a vu ses trafics traditionnels baisser à cause de la crise du coronavirus, mais ses terminaux à conteneurs ont battu un record d'activité pour la huitième fois consécutive avec 115.921 TEU (+ 20 %). Des investissements ont également été consentis dans la plate-forme Liège Trilogiport : 1,8 million d'euros ont servi à étendre la voie ferrée, aménager une voie supplémentaire et étendre la superficie du terminal à conteneurs. Ces efforts ont été récompensés par l'arrivée des premiers trains en provenance de Chine en décembre 2020, renforçant le caractère trimodal du site.

Nouveaux développements dans le Port de Bruxelles

Van Moer Logistics a acquis 100 % des parts du Trimodal Terminal Brussels SA (TTB) d'une superficie de 17.100 m² et doté d'un quai de 235 mètres ainsi que d'une connexion à la voie ferrée. La société loue également l'ex-site de DSV situé à proximité et ceci pour une durée de 10 ans. DSV, de son côté, déménage pour s'installer dans un centre de distribution de 20.000 m² à côté de TTB, qu'il a acheté à Montea via JLL pour 7 millions d'euros. Montea a conclu un accord de concession foncière pour le site avec le Port de Bruxelles pour une durée de 30 ans.



TO LET SINT-NIKLAAS.

**17.500 sq m warehouse
+ 500 sq m offices**



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

En bref

- **Interroll a présenté son Split Tray Sorter MT015S**, une solution de tri automatisé qui devrait notamment séduire l'industrie pharmaceutique et les livreurs de colis. Le système peut traiter des colis jusqu'à 12 kilos et devrait apporter aux intégrateurs une flexibilité et une productivité supplémentaires.
- **Linde Material Handling** a construit un million de chariots depuis 1959. Le millionième, un chariot élévateur diesel H35 de la série 1202, a été livré au spécialiste espagnol de la céramique Colorobbia España SA. 
- Selon le **projet OptiCharge de VIL**, le chargement et le déchargement automatisés des poids lourds peuvent faire gagner beaucoup de temps. Les différentes technologies pour cela - systèmes basés sur les AGV, systèmes One-shot-based et systèmes semi-automatiques - ont chacune leurs avantages et leurs inconvénients, mais selon VIL, il existe une solution d'automatisation valable pour chaque type de chargement et d'entrepôt.
- **Flanders Make développe des drones qui comptent les stocks dans les entrepôts**. Le drone peut voler entre les rayonnages à 4 mètres par seconde pour inventorier une allée complète d'un grand entrepôt en quelques minutes à peine, y compris le nombre de cartons sur une palette partiellement déballée.



DENIS CHOUMERT,
PRÉSIDENT DE L'ESC

**« Remettons
en cause les
méga porte-
conteneurs ! »**

« Le blocage du canal de Suez par le porte-conteneurs 'Ever Given' il y a quelques semaines a relancé le débat sur la taille de ces méga navires. L'incident va-t-il pousser les armateurs à revoir leur obsession pour le gigantisme ? Ou bien oublierons-nous rapidement ses conséquences pour les supply chains ? L'organisation européenne des chargeurs European Shippers Council (ESC) espère que cet incident donnera lieu à un réexamen de la problématique, et ce avec tous les acteurs concernés.

Du fait de la taille de ces méga porte-conteneurs (Ultra Large Container Vessels, ULCV), les compagnies maritimes européennes déployant de tels navires ont considérablement réduit le nombre de ports dans lesquels ils font une escale directe. En conséquence, les ports européens les plus grands sont utilisés encore plus intensément par une part croissante du trafic. Ces ports courent un risque accru d'être congestionné, tandis que bon nombre de ports plus petits accueillent moins de services de ligne deep sea, voire plus aucun.

La tendance à engager des porte-conteneurs de plus en plus grands va donc à l'encontre de l'utilisation efficace de la capacité portuaire en Europe. Bien souvent, ces ports secondaires ne sont plus desservis que par des services 'short sea' ou par des barges fluviales et des trains.

L'utilisation des ULCV et la réduction du nombre de ports d'escale rallonge donc les transports terrestres et rend les supply chains plus complexes. Elle a également un autre effet négatif, qui est resté jusqu'ici largement inaperçu : ces navires affectent défavorablement l'empreinte carbone totale de la chaîne d'approvisionnement. De fait, le transport d'un conteneur depuis un grand port (accueillant les ULCV) jusqu'à sa destination finale nécessite des mouvements de transport plus nombreux et plus longs par short sea, par camion, par rail ou par barge.

En d'autres termes, l'argument des armateurs qu'avec des navires plus grands l'empreinte carbone par conteneur est plus faible, n'est pas pertinent. Il convient de voir l'empreinte carbone du début à la fin et pas seulement celle de la partie maritime. L'efficacité globale de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement devrait donc prévaloir sur celle du seul transport maritime.

Il est dès lors important qu'un dialogue avec les parties prenantes privées et publiques ait lieu et qu'il inclue la limitation de la taille des navires faisant escale dans les ports européens dans le futur.

Il faudra faire un choix : soit on continue à s'adapter à la politique suivie par les armements - comme on l'a toujours fait dans le passé - soit on trouve de meilleurs moyens pour mieux répartir le commerce maritime. Ce choix aura d'énormes conséquences sur la localisation et la taille des investissements dans les infrastructures telles que les corridors RTE-T. Ce choix aura également un impact sur l'activité économique dans les ports, sur les connections terrestres et sur les supply chains. La discussion devrait commencer maintenant ! »