

Link2

www.link2logistics.eu

LOGISTICS MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

MARS 2023

19^E ANNÉE N° 65

L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN 2023 : LA PAROLE AUX EXPERTS

PETER DE HENAU (SAVOYE)/SEBASTIAN DEPUYDT (BOPLAN)/STIJN KUSSENEERS (STILL)/
IGNACE TYTGAT (MG REAL ESTATE)/ LUC YSEBAERT (WILLY NAESSENS)



TRENDS
DU 'JUST-IN-TIME'
AU 'JUST-IN-CASE'

**TRANSPORT
& LOGISTICS AWARDS**
LA CÉRÉMONIE DES 30 ANS

TECH
LA BLOCKCHAIN A-T-ELLE
ENCORE UN AVENIR ?

Voir p. 51

**UVO
Tec**

PARAIT 4 FOIS PAR AN - AVRIL - JUIN - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DÉPÔT - 3000 LEUVEN - AUTORSISATION - P018074



Tout simplement le meilleur.

Avec les **transpalettes et gerbeurs électriques** Jungheinrich, vous ne faites aucune concession en termes d'efficacité et de facilité d'utilisation. En outre, les chariots offrent des performances maximales et sont faciles à manoeuvrer. Les chariots Jungheinrich, votre choix pour une utilisation régulière ou intensive.

En savoir plus ?

www.jungheinrich.be/simplement-le-meilleur

JUNGHEINRICH



profi
shop

DUNGHENRICH



Besoin d'un coup de main ?

Les transpalettes et gerbeurs électriques

Ameise constitue une alternative ergonomique aux chariots manuels et sont également économiques. Les chariots Ameise, votre choix pour une utilisation occasionnelle.



En exclusivité sur [profishop.be](https://www.profishop.be)





QUBA

KEEP YOUR LOGISTICS IN PERFECT MOTION

MOBILE ROBOTICS BY TGW

TGW Quba will enhance performance in your installation and can be used flexibly. With our expertise in consulting, integration and service, all make for an integral, door-to-door solution: **scalable, adaptable, reliable.**



INTEGRATE THE OUTSTANDING.
ORIGINAL EQUIPMENT BY TGW

www.tgw-group.com

TGW
LIVING LOGISTICS



Sommaire



Le nouveau Logistics Management Summit donne la parole aux experts

- Développement de projet & Construction : « Plus haut, plus durable, plus intelligent » (p.29)
- Aménagement d'entrepôt : « Flexibilité & évolutivité » (p.34)

29

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

Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be

rédacteur en chef

Philippe Van Dooren - info@transportmedia.be

rédaction finale

Michiel Leen - michiel.leen@transportmedia.be

assistante de rédaction

Christel Cluyten - christel.cluyten@transportmedia.be

collaborateurs

Frédéric Willems, Claude Yvens, Michel Buckinx,
Hendrik De Spiegelaere, Erik Roosens, Marcel Schoeters,
Koen Heinen, Michaël Vandamme
Erik Duckers

photographie

Sales & Marketing

project manager

91 20

Kristiaan Goossens - tél 016 22 11 31 - GSM 0499 81

kristiaan.goossens@transportmedia.be

marketing

Frédéric Willems - frederic.willems@transportmedia.be

COUVERTURE : Un projet de Heylen Warehouses
Architecte: Wilma Wastiau - Photo: Jeroen Verrecht

04 Pour / Contre

Le 'nearshoring' va-t-il fondamentalement modifier la chaîne logistique ?

06 Panorama

Piloter une péniche depuis un bureau confortable, c'est possible. Le siège de Seafar à Anvers nous a ouvert ses portes.

10 Event

La 30^e édition des Transport & Logistics Awards ne passera pas inaperçue. Rendez-vous à Malines le 11 mai prochain !

11 VIP

Le professeur Theo Notteboom évalue la réalité de 'nos' ports et de leur arrière-pays logistique.

14 Spotlight

À la recherche de nouveaux collaborateurs, les entreprises logistiques exploitent le potentiel des groupes défavorisés. Et relèvent un certain nombre de défis.

18 Case Study

- Newpharma, filiale de Colruyt, opère depuis peu au départ d'un site flambant neuf situé à Liège (p.18)
- Les ambitions de Colis Privé, spécialiste en e-commerce, s'envolent au sein de CEVA Logistics (p.21)



L'Intercommunale IOK afvalbeheer mise sur la navigation intérieure pour maîtriser les flux de déchets campinois. (p.22)

24 Trends

Le principe du 'just-in-time' doit-il faire place au 'just in case' ? On n'en est pas là.

27 Dossier Real Estate

- Heureux ceux qui trouvent encore de l'espace sur le marché belge pour y développer l'immobilier logistique. (p.27)
- Yusen s'installe à Gembloux (p.40)

42 IT

La 'technologie miracle' blockchain a-t-elle encore un avenir ?

43 Handling

L'automatisation touche aussi les engins de magasinage.

47 News

50 Outbox

La logistique urbaine ne peut se passer de camionnettes.

Le 'nearshoring' changera-t-il fondamentalement la chaîne logistique ?

Pour



Alex Van Breedam,
CEO Tri-Vizor

« La géopolitique est de retour dans le débat sur la chaîne d'approvisionnement. Les entreprises ont appris ces dernières années qu'elles doivent faire preuve de résilience face aux disruptions de grande envergure. Les chargeurs ont d'abord réagi en constituant des stocks plus importants, mais ce modèle a atteint ses limites : des secteurs comme la technologie et la mode se retrouvent avec des stocks de produits rapidement obsolètes. De plus en plus d'entreprises optent pour une diversification stratégique de leur chaîne d'approvisionnement. La tendance à la mondialisation fait place au re-shoring : au lieu de se tourner vers la Chine qui casse les prix, on préfère opter pour un autre pays de la région, comme le Vietnam. Ou bien choisir une approche 'China plus one' en décidant par exemple qu'un cinquième de la production aura lieu hors de Chine. Cette redondance dans la production garantit une certaine continuité, si jamais un confinement important était à nouveau appliqué en Chine. Le fait de se focaliser sur une production à bas coût dans un seul site en Extrême-Orient n'est plus à l'ordre du jour. Aujourd'hui je parle surtout de 'friendshoring', la délocalisation vers des pays 'amis'. Pour la première fois depuis longtemps, les pays déterminent à nouveau ce qui se passe dans les chaînes des entreprises. »

Contre



Rico Luman,
senior economist ING

« La pandémie de Covid et la guerre en Ukraine ont provoqué une grande anxiété dans la chaîne d'approvisionnement. Les chargeurs veulent limiter les risques en constituant davantage de stocks tampons et en diversifiant les fournisseurs. Cependant, il n'y a pas eu de mouvement important de 'nearshoring' : les entreprises n'ont pas massivement rapatrié la production. Elles se sont plutôt déplacées, par exemple de la Chine vers le Vietnam. Le principe du 'just-in-time' fait place au 'just-in-case' pour répondre aux disruptions. L'essor de l'externalisation est passé. Il n'est pas question de démondialisation, mais le protectionnisme est de retour. On se dirige maintenant vers le 'friendshoring' : commercer et organiser la production dans des pays amis. La récente politique américaine de subventions avec le 'Inflation Reduction Act' inquiète les entreprises européennes. Le risque existe, à long terme, de voir davantage d'investissements de production aux États-Unis qu'en Europe. »

Le 'sentiment d'urgence' fait défaut

Après quelques années agitées, les chaînes d'approvisionnement semblent avoir retrouvé une certaine normalité. Mais n'est-ce pas qu'une impression ? En effet, les prochaines années s'annoncent encore mouvementées. Étonnamment, le 'sentiment d'urgence' fait encore défaut dans le secteur.

Ces trois dernières années, les chaînes d'approvisionnement ont été perturbées à l'échelle mondiale et régionale. Avec pour conséquences des ruptures de stock, de longs délais de livraison et des rayons vides. De nombreux experts pensaient que les entreprises allaient appliquer un principe de précaution et adopter - au moins en partie - la méthode 'just-in-case'. En effet, avec les crises successives, le 'just-in-time' a montré ses limites. Et pourtant. Aujourd'hui, de nombreux entrepôts débordent à cause d'achats motivés par la panique ou d'une baisse des ventes, mais pas en raison d'une gestion stratégique et mieux planifiée. Cette passivité est inquiétante : le World Economic Forum a mis en garde contre la nouvelle normalité, en particulier la 'permacrise'.

Mais même si les experts du WEF se trompent, certains signes indiquent que les chaînes d'approvisionnement mondiales sont en train de changer. La dépendance vis-à-vis de la Chine baisse tandis que les objectifs climatiques et la transition énergétique auront un impact. Y compris sur nos ports du delta Rhin - Escaut, déclare le professeur Theo Notteboom (UAntwerp) dans une étude menée pour ING. Il précise, dans une interview à lire dans ce numéro, que si ces ports préserveront leur position, la concurrence avec d'autres ports va croître. Ce qui peut à son tour influencer le choix de la localisation des nouveaux EDC.

L'évolution hésitante du marché constitue aussi le fil conducteur de notre dossier Immobilier. La raréfaction des terrains s'accroît, mais exploiter de nouvelles zones en Belgique n'est pas simple. L'obtention de permis reste un problème et les clients hésitent à s'implanter en dehors des hotspots traditionnels. Les Pays-Bas connaissent également ces problèmes, avec en plus la lutte contre le 'verdozing' (la prolifération de grands DC rectangulaires ternes). Les multinationales vont-elles ignorer le Benelux ?

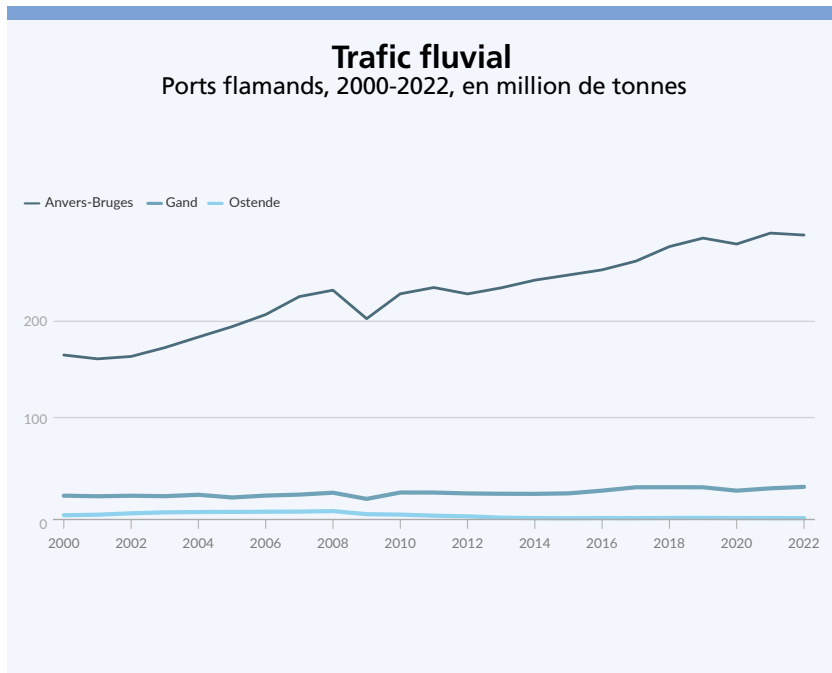
Dans de nombreux sièges sociaux règne une fausse sérénité. Mais les décisions stratégiques se font attendre dans le secteur logistique belge. Se reposer sur ses lauriers n'est pas une bonne idée, je le crains.



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

Légère baisse du trafic dans les ports flamands en 2022

L'an passé, 321 millions de tonnes de marchandises ont été transbordées dans les quatre ports maritimes flamands (Anvers, Zeebrugge, Gand et Ostende). C'est un peu moins qu'en 2021. La part de ce tonnage traitée par le port fusionné d'Anvers-Bruges atteint 287 millions de tonnes, soit 1 % de moins que l'an dernier. Le trafic dans le port de Gand a augmenté de 5 % en 2022 par rapport à 2021. Traditionnellement, Anvers-Bruges s'appuie surtout sur le trafic de conteneurs tandis que Gand et Ostende se concentrent sur le vrac sec, respectivement pour la sidérurgie et le secteur de la construction offshore.



Source : Statistiek Vlaanderen

- Port d'Anvers-Bruges : trafic de conteneurs -8,6 % en tonnes, -5,2 % en EVP
- North Sea Port : trafic de marchandises par voie maritime et fluviale +7 %.
- Ostende : légère augmentation des arrivées (+1 %)

Seafar : la navigation autonome n'est plus de la science-fiction

Seafar à Anvers est un des pionniers en matière de navigation autonome. Le 5^e anniversaire de l'entreprise constitue une bonne occasion de jeter un œil à l'intérieur de la salle de commande anversoise et sur les opérations fluviales.

Michiel Leen

Seafar développe et intègre une technologie permettant de contrôler les navires à distance. L'entreprise existe depuis maintenant cinq ans et emploie 35 personnes. La technologie Seafar consiste en un système de contrôle central pour le guidage, la signalisation et la surveillance du bateau. Les technologies sont développées en interne.

*« Dans cinq ans, nous serons une référence internationale en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et en France. »
(CEO Robert-Louis Cool)*

Les propriétaires de navires peuvent confier à la branche opérationnelle de Seafar l'exploitation de leur flotte depuis la salle de commande d'Anvers. « Ceci permet de naviguer avec moins de membres d'équipage à bord

tandis que les bateliers peuvent être mobilisés de manière plus flexible », déclare le CEO Louis Robert Cool.

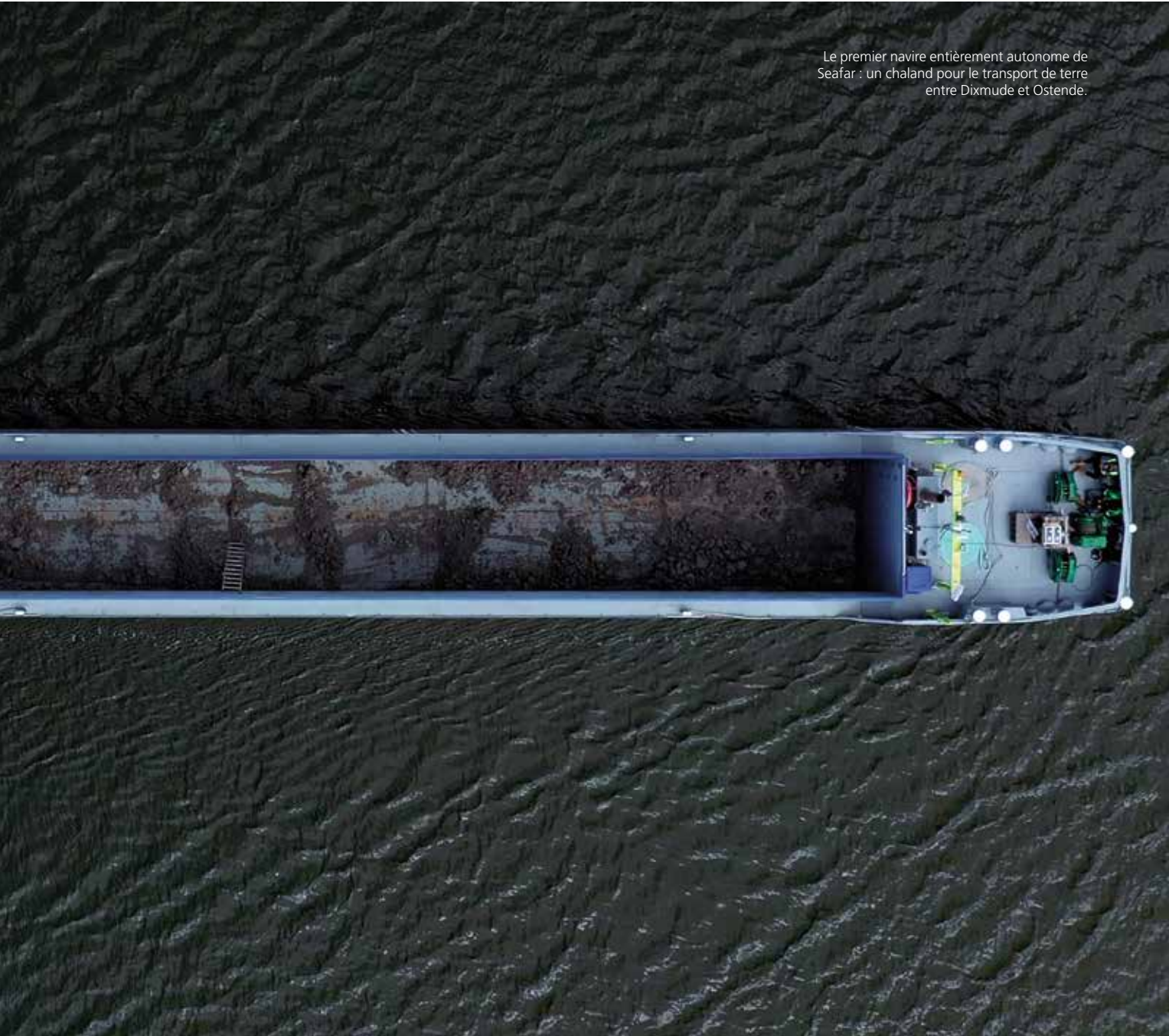
Au fil des ans, le centre d'intérêt s'est quelque peu déplacé. La navigation purement autonome, sans personne à bord et où tout est contrôlé à distance, ne concerne actuellement qu'un nombre limité de trajets fixes sur de petits canaux. En revanche, des opérations à équipage réduit sont possibles, avec des marins et des timoniers à bord, mais avec un batelier qui travaille à distance. Autre option : la formule 'crew supported'. Seafar dirige alors le navire à distance pendant les pauses du batelier qui se trouve à bord. Un marin sur le terrain suit le navire autonome en camionnette pour intervenir lors de l'accostage ou en cas d'urgence.

« Maintenir le caractère opérationnel d'une péniche pendant 24 h nécessite normalement au moins cinq personnes. Notre technologie aide à réduire ce nombre. En outre, les données collectées contribuent à rendre les transports plus efficaces et plus verts », déclare L.R. Cool.



« Par rapport à un bateau classique similaire, la version autonome permet de gagner 8 % d'espace de chargement grâce à l'économie réalisée sur les cabines d'équipage. »

La pénurie de personnel dans le secteur de la navigation intérieure - qui vieillit rapidement - favorise l'adhésion à cette technologie. D'ici 2050, l'Europe veut augmenter de 50 % le

An aerial photograph of a long, narrow, white autonomous barge floating on a dark river. The barge is oriented horizontally across the frame. The interior of the barge is visible, showing a control room with a person seated at a desk, various equipment, and a yellow safety line. The river's surface is dark with some ripples. The background shows a dense line of trees along the riverbank.

Le premier navire entièrement autonome de Seafar : un chaland pour le transport de terre entre Dixmude et Ostende.

transport fluvial. Ce n'est pas possible avec le faible afflux de candidats bateliers actuel.

A noter que les bateliers Seafar sont souvent des personnes qui étaient sur le point de quitter la profession en raison de la forte pression exercée par la vie à bord sur leur vie sociale et familiale. Désormais, ils travaillent au bureau et l'équilibre entre vie professionnelle et vie pri-

vée est bien meilleur. Le secteur conserve ainsi leur expertise.

Seafar navigue actuellement sous licence en Flandre. Ce sera aussi bientôt le cas pour la Wallonie. Aux Pays-Bas et en Allemagne, des initiatives à équipage réduit se développent. Dans la phase expérimentale, l'entreprise a pu compter sur le soutien du port d'Anvers.

Où en sera l'entreprise dans cinq ans ? « Je pense qu'elle sera une référence internationale avec des centres de contrôle en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et en France. Nous souhaitons aussi être actifs dans le cabotage et le short sea », conclut L.R. Cool.

Panorama



Le batelier Bram a rejoint le plancher des vaches pour passer plus de temps avec sa famille. Il dirige un navire sur le canal Albert depuis la salle de contrôle d'Anvers.



Louis Robert Cool, CEO, près d'un des modules de contrôle que l'entreprise développe elle-même.



Grâce à une technologie de surveillance avancée, vous vous imaginez "en direct" dans la timonerie d'un navire sur le canal Albert.



La technologie Seafar permet aux opérateurs d'exploiter des bateaux avec un équipage réduit.

« NOTRE AMBITION SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS EST PLUS GRANDE QUE JAMAIS »

Valcke Prefab Beton est une référence depuis de nombreuses années, y compris dans le nord de la France. Mais l'ambition demeure intacte. La société y a non seulement inauguré une nouvelle implantation, mais y a aussi mené à bien le plus grand chantier jamais entrepris en France.

Il y a plus de soixante ans, en 1960 pour être précis, Valcke Prefab Beton ouvrait une implantation en France, à Armentières. Plus qu'une simple antenne à l'étranger, c'est devenu une véritable filiale baptisée Traconord.

« En franchissant cette étape, nous avons fait œuvre de pionnier », explique le CEO Charles Valcke. « A l'époque, nous avions déjà compris que les entreprises françaises préféraient s'appuyer sur des partenaires basés en France. D'un point de vue juridique, c'est une entité distincte, mais au niveau opérationnel, nous formons un groupe en collaboration et interaction constantes. La production et l'ingénierie sont prises en charge par notre siège de Vlamertinge, mais le suivi de chantier et le montage sont assurés par nos ouvriers et chefs de chantier français, très motivés. »

« Lorsque la génération précédente a pris l'initiative de se développer vers le sud, la Belgique et la France étaient encore séparées par une frontière physique », explique Evy Symoen, directrice générale de Traconord. « Pourtant, le succès fut au rendez-vous. Nous employons aujourd'hui 45 salariés, tous de nationalité française. L'identité de Traconord est surtout française, même si la maison mère est totalement flamande. »

Nouvelle implantation

« Alors que les terrains disponibles sont relativement rares en Belgique, le potentiel de croissance pour les entreprises de construction est encore considérable chez nos voisins du sud », poursuit Evy Symoen. « De plus en plus d'entreprises

flamandes y ouvrent une succursale, et nous pouvons les aider à ce niveau avec notre savoir-faire accumulé dans la région. Le nord de la France possède tout simplement l'espace que l'on ne trouve plus en Flandre. Cela offre des opportunités qui pourraient plaire à de nombreuses entreprises flamandes. »

La présence de l'entreprise sur le marché français se caractérise par le nouveau bâtiment mis en service en septembre 2022 à Steenvoorde, à deux pas de la frontière. « Le choix de ce lieu n'est pas dû au hasard », explique Charles Valcke. « Notre dépôt a toujours été situé ici. Nous sommes plus proches de Vlamertinge et tout près de l'autoroute. La plupart de nos collaborateurs viennent aussi de la région. Nous disposons de tout l'espace nécessaire pour centraliser l'entrepôt et les bureaux. Le bâtiment est la carte de visite parfaite pour illustrer ce dont nous sommes capables. »

Le nouveau siège de Traconord à Steenvoorde.

Evy Symoen et Charles Valcke.

Entrepôt de Lidl

Le bâtiment commandé par Lidl illustre tout autant l'ambition de l'entreprise. « En raison de sa situation stratégique à proximité du port de Dunkerque, Lidl a choisi Saint-Omer pour implanter son nouvel entrepôt », explique Evy Symoen. « Il s'agit d'un projet de 60.000 m² et d'une hauteur impressionnante de 20 m. Ce chantier a donc été le plus grand jamais entrepris par Traconord. Pour nous LE défi de 2022. Au total, 30.000 tonnes de béton préfabriqué, produites sur le site de Vlamertinge, ont été utilisées pour l'entrepôt. »



Plus d'infos ? www.valcke-prefab.be

Les Transport & Logistics Awards soufflent leurs 30 bougies !

Les Transport & Logistics Awards, l'événement de réseautage par excellence pour les secteurs du transport et de la logistique en Belgique, vont franchir le cap des 30 éditions. Un rendez-vous à ne pas manquer. Soyez, vous aussi, des nôtres le 11 mai à Malines !

Michiel Leen

L'élection du Transporteur de l'Année a eu lieu pour la première fois en novembre 1993. Depuis lors, l'événement est devenu la plus grande fête du transport et de la logistique en Belgique. Le 11 mai 2023, transporteurs, gestionnaires de flotte et professionnels de la logistique célébreront pour la trentième fois les meilleurs représentants de la profession.

« Même après trente éditions, les Transport & Logistics Awards restent le rendez-vous networking le plus important du secteur du transport et de la logistique en Belgique », déclare Christophe Duckers, general manager de Transportmedia. « C'est aussi une belle occasion de mettre à l'honneur les entreprises passionnées de ces secteurs. De nombreux acteurs font un travail formidable et innovant, mais qui reste souvent méconnu.

Avec un gala professionnel, nous voulons contribuer à diffuser une image positive du secteur. »

Cette 30^e édition représente un moment particulier pour Christophe Duckers, car il a participé à la genèse de la première édition de ce qu'on appelait alors le « Transporteur de l'Année ». « A l'époque, c'était une organisation modeste attirant une centaine de personnes. Aujourd'hui c'est devenu un événement décernant des prix dans huit catégories et accueillant 1.500 invités. »

Pour l'occasion, les Transport & Logistics Awards reviennent dans un lieu familier : le Nekkerhal à Malines. Un hommage créatif sera rendu aux lauréats des trente dernières années. Comment ? Venez le découvrir lors du gala du 11 mai.

Le savoir-faire logistique à l'honneur

Trois Awards mettent spécifiquement en lumière les innovations dans le secteur logistique : Logistics Project of the Year, Logistics Building of the Year, T&L Employer of the Year

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des lauréats des éditions précédentes. Vous vous demandez qui remportera les lauriers cette année ? Découvrez-le sur transportmedia.be !

T&L EMPLOYER OF THE YEAR 2023

2022 Manuport Logistics
 2021 Xwift
 2020 WSC Automotive

LOGISTICS BUILDING OF THE YEAR 2023

2022 DHL Life Sciences
 2021 Eutraco
 2020 Van Marcke

LOGISTICS PROJECT OF THE YEAR 2023

2022 Dassy
 2021 CHC
 2020 Urbike

Avec le soutien de :



Transport & Logistics Awards 2023

RÉSERVEZ VOTRE PLACE
 OU TABLE VIA



11 mai 2023
 Nekkerhal Malines

Programme

- 18h - accueil / apéritif
- 19h30 - présentation des Transport & Logistics Awards 2023
- 21h - repas
- 22h30 - buffet de desserts / open bar

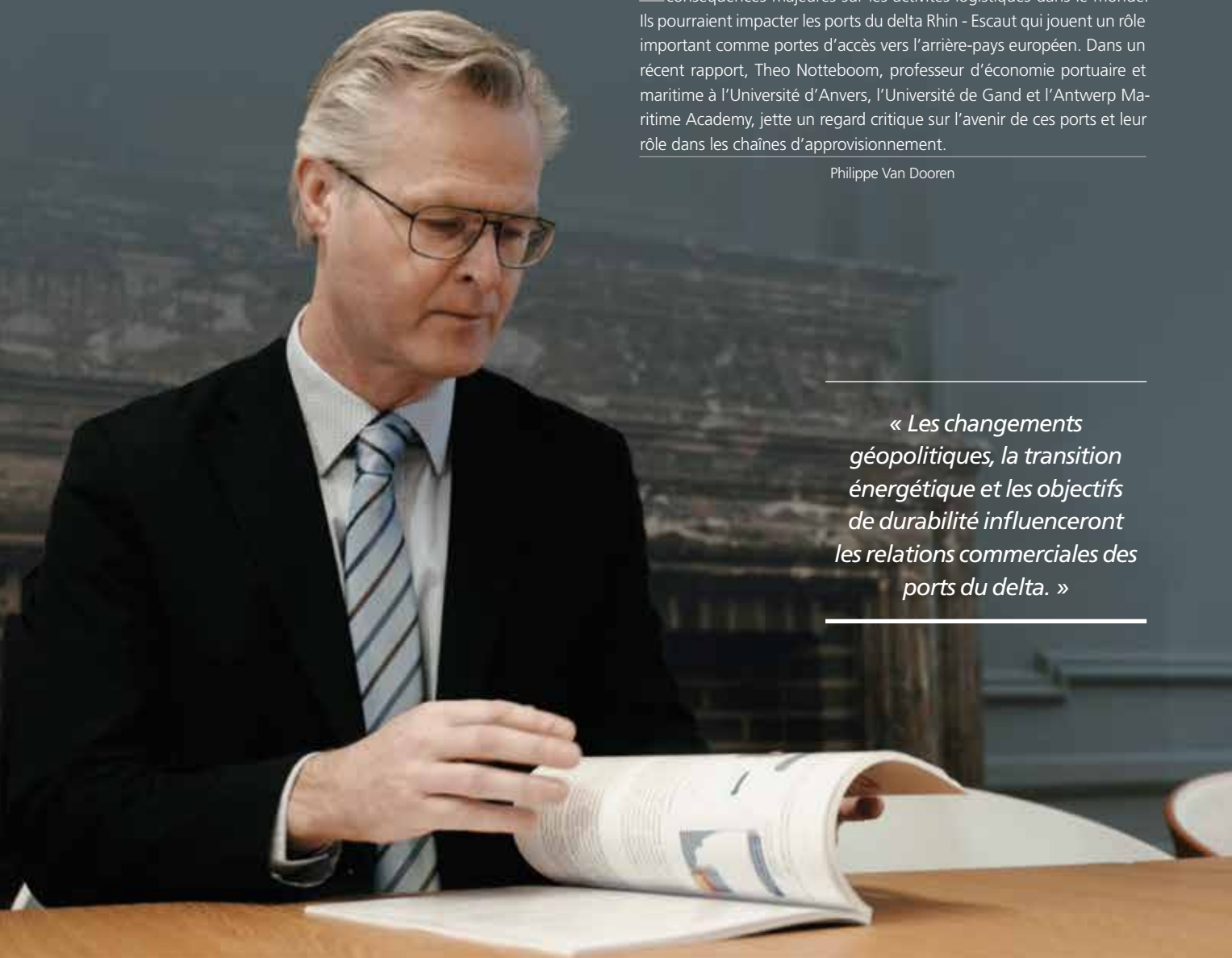
THEO NOTTEBOOM (UNIVERSITÉ D'ANVERS)

« Pour attirer les EDC, la Belgique et les Pays-Bas font face à une concurrence croissante »

Les mutations géopolitiques et les objectifs climatiques auront des conséquences majeures sur les activités logistiques dans le monde. Ils pourraient impacter les ports du delta Rhin - Escaut qui jouent un rôle important comme portes d'accès vers l'arrière-pays européen. Dans un récent rapport, Theo Notteboom, professeur d'économie portuaire et maritime à l'Université d'Anvers, l'Université de Gand et l'Antwerp Maritime Academy, jette un regard critique sur l'avenir de ces ports et leur rôle dans les chaînes d'approvisionnement.

Philippe Van Dooren

« Les changements géopolitiques, la transition énergétique et les objectifs de durabilité influenceront les relations commerciales des ports du delta. »





« En plus de la 'banane bleue', sept autres 'bananes' verront le jour d'ici 2030. Le centre de gravité de la distribution européenne se déplacera vers l'est et le sud-est. »

Son rapport (A kaleidoscopic view of the future of the Rhine-Scheldt Delta port system) a été réalisé à la demande d'ING Banque. L'étude, la huitième du genre, est atypique en ce sens que le professeur Notteboom ne se focalise pas sur un seul thème, mais sur l'avenir des ports maritimes du delta Rhin - Escaut en analysant de manière critique une série de développements importants.

Link2Logistics Management : Quelle est l'importance des ports du delta Rhin - Escaut en Europe ?

Theo Notteboom : Cette région comprend tous les ports des systèmes estuariens du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut. Le delta accueille les deux plus grandes zones portuaires d'Europe - Rotterdam et Anvers - ainsi que Zeebrugge, la zone portuaire d'Amsterdam/Velsen/Ijmuiden et North Sea Port (Gand/Terneuzen/Missingen). Ce complexe écono-mico-industriel est l'un des plus importants systèmes portuaires au monde.

En 2021, ces ports ont traité quelque 924 millions de tonnes de fret maritime (+ 5,2 % par rapport à 2020) pour des transbordements de conteneurs correspondant à environ 29,9 millions de TEU (+ 5 %). A titre de comparaison,

« Un certain nombre de ports méditerranéens développent de grands terminaux, réduisant la différence d'échelle avec les ports du delta R- E. »

tous les ports européens ont traité environ 3,5 milliards de tonnes et 110 millions de TEU. Les ports du delta représentent donc plus d'un quart du trafic.

L2LM : Dans quelle mesure les changements géopolitiques, la transition énergétique et les objectifs de durabilité peuvent-ils influencer les relations commerciales des ports du Delta ?

Th. Notteboom : La globalisation a atteint un plafond, de nouvelles relations commerciales se dessinent et divers pays émergents trouvent leur place dans ce nouveau paysage économique. L'équilibre entre onshoring, nearshoring et offshoring évolue également. Cela influencera les flux maritimes, à la fois de marchandises conteneurisées et de matières premières.

On peut également constater qu'un nouveau monde est en train de naître dans lequel la Russie et les pays occidentaux sont de moins en moins proches. De plus, la tension monte entre l'économie socialiste contrôlée en Chine et l'économie de marché libre. Ce ne sont pas les seules évolutions qui perturbent la situation actuelle. La transition énergétique et les objectifs de durabilité entraînent également des changements fondamentaux.

L'émergence de l'Industrie 4.0 impactera aussi le rôle et la fonction des ports. Celle-ci repose sur la robotisation, l'automatisation et les nouvelles méthodes de production comme l'impression 3D. Ces technologies permettent une plus grande flexibilité en termes d'implantations. Cela peut influencer le paysage mondial de la production et du commerce.

L2LM : Comment cela ?

Th. Notteboom : Avec le progrès technologique, la flexibilité de la production devient plus dépendante d'un accès aisé aux fournisseurs et aux clients. Dans ce contexte, les régions connectées aux systèmes de distribution mondiaux et régionaux ont un avantage important. Les zones logistiques à proximité des ports, des aéroports et des terminaux intermédiaires de l'arrière-pays peuvent donc absorber une part croissante de la production.

L'industrie 4.0 a dès lors des conséquences sur la demande de transport et de logistique. Étant donné que la production peut augmenter dans des usines locales et des sociétés de production indépendantes, un rôle nouveau pourrait même être dévolu aux prestataires logistiques avec une offre de services de production intégrée à leurs services de transport, de stockage et de distribution.

L2LM : Cela encouragera-t-il le nearshoring ?

Th. Notteboom : Après les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, les entreprises veulent réduire les risques. Cela ne signifie pas pour autant que l'on puisse déjà parler d'une nette tendance au nearshoring. Bien qu'une certaine évolution ait lieu dans ce sens, il n'est pas encore question de changement majeur.

Ceci étant, les chaînes d'approvisionnement mondiales sont complexes et le nearshoring n'exclut pas le transport intercontinental longue distance vers de grands ports pivots. Mais les ports du delta Rhin-Escaut ne sont pas des portes d'entrée naturelles pour des sites de

nearshoring orientés vers l'Europe et situés en Afrique du Nord, en Turquie, en Europe centrale et de l'est. Le nearshoring pourrait également avoir pour effet de mettre davantage l'accent sur le transport intrarégional que sur le transport interrégional, donnant aux petites zones portuaires plus d'espace pour se développer et accueillir des navires plus petits.

L2LM : Cela pourrait-il entraîner un déplacement du trafic maritime vers les ports méditerranéens ?

Th. Notteboom : La forte croissance de la région méditerranéenne est principalement due au développement du transbordement mer - mer et beaucoup moins à l'augmentation du fret 'gateway' (import et export). Il existe une grande différence au niveau de la connectivité maritime, de la capacité des terminaux et de l'importance des flux de l'arrière-pays entre les ports du nord et la plupart des ports méditerranéens. Un vaste réseau de services intermodaux fréquents à partir des ports méditerranéens est généralement plus difficile à développer.

8 corridors

Cushman & Wakefield identifie 8 principaux corridors logistiques susceptibles de déterminer la logistique européenne en 2025 ou 2030.

- La 'nouvelle' banane bleue
- Le corridor R-U
- Le corridor irlandais
- Le corridor ibérique
- Le corridor d'Europe centrale
- Le corridor de la Mer du nord
- Le corridor de la Mer noire
- Le corridor Baltique



« En 2025 ou 2030, huit corridors logistiques principaux détermineront probablement la logistique européenne. »

Toutefois, certains ports méditerranéens développent de grands terminaux, ce qui réduit la différence d'échelle avec les ports du delta R-E. Ils se tournent également de plus en plus vers le rail pour atteindre l'arrière-pays, en se concentrant en partie sur le sud de l'Allemagne, les Alpes, l'Europe centrale et de l'est et le sud/sud-est de la France. On peut donc s'attendre à une concurrence accrue entre les ports du nord et du sud de l'Europe pour desservir les centres de distribution de l'arrière-pays européen.

L2LM : Cela pourrait-il avoir un impact sur la 'banane bleue' ?

Th. Notteboom : La banane bleue actuelle va principalement des ports du Benelux au nord de l'Italie, via la Rhénanie allemande. En raison de l'importance croissante des ports méditerranéens, la banane bleue sera probablement étendue aux ports du nord de l'Italie. En même temps, plusieurs autres 'bananes' naissent en Europe, ce qui va nettement complexifier la situation à l'avenir. Cushman & Wakefield a publié un rapport identifiant les nouveaux corridors de transport importants qui émergeront d'ici 2030 pour accompagner l'évolution de l'industrie logistique européenne. En raison de l'expansion de l'UE et de nouveaux tronçons ajoutés aux autoroutes et aux chemins de fer, la banane bleue se transforme en plusieurs corridors logistiques. Ceux-ci continueront à se développer en raison de différents facteurs : augmentation des volumes de fret, coûts de transport, pénurie de personnel, congestion routière, commerce électronique, connectivité multimodale et réseaux de transport.

L'émergence de ces nouveaux corridors logistiques et la croissance de l'économie en Europe centrale et de l'est impliquent que le centre de gravité de la distribution européenne devrait lentement se déplacer vers l'est et le sud-est.

En conséquence, la Belgique et les Pays-Bas seront confrontés à une concurrence croissante pour attirer les EDC.

L2LM : La taille ne joue-t-elle pas en leur faveur ? En effet, il y a une tendance vers plus d'entrepôts et de centres de distribution XXL, ce qui suppose des flux plus fournis.

Th. Notteboom : Les entrepôts XXL, d'au moins 40.000 m², se multiplient sous l'influence de l'e-commerce et du commerce en ligne. Le nombre de ces entrepôts XXL aux Pays-Bas et en Belgique et dans leur arrière-pays proche, le long de corridors intermodaux, connaît une croissance explosive. Outre les prestataires logistiques ou les 3PL, de nombreux chargeurs - dont des sociétés d'e-commerce - optent également pour des bâtiments XXL.

La croissance de la demande d'entrepôts XXL découle de la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement et de la consolidation des activités dans des hubs centralisés moins nombreux et plus grands. Ces hubs alimentent une vaste zone de l'arrière-pays à un coût moins élevé que ne le permettraient les réseaux traditionnels.

Des flux plus fournis profitent donc aux ports du delta R-E eux-mêmes, mais pas nécessairement aux implantations actuelles des EDC aux Pays-Bas, en Belgique et dans leur arrière-pays traditionnel. Les entrepôts XXL se développent là où il y a à la fois une main-d'œuvre importante et beaucoup d'espace. Les deux se font rares chez nous. De plus, ces flux denses facilitent la mise en place de liaisons intermodales sur longues distances, ce qui permet de développer des EDC XXL plus loin des ports.

Il faut toutefois constater que les ambitions dans le domaine du transfert modal en Europe sont trop élevées. Surtout en ce qui concerne le transport ferroviaire : encore trop complexe, dans de nombreux cas trop cher et pas assez ponctuel. Ce n'est d'ailleurs pas parce qu'il y a des flux importants que l'on peut atteindre la masse critique nécessaire pour mettre en place des services ferroviaires intermodaux. Les flux de base sont très fragmentés car gérés par un grand nombre d'expéditeurs. Atteindre cette masse critique n'est donc pas évident.

Amener des personnes d'une ethnie ou d'une culture différente à travailler ensemble sur le lieu de travail crée de nouveaux défis en matière de RH.

PÉNURIE DE PERSONNEL LOGISTIQUE

Une main-d'œuvre potentielle au sein des groupes défavorisés

Cela fait des années que le secteur logistique fait face à un marché du travail extrêmement tendu. La source est tarie. De nombreuses entreprises logistiques souhaitent dès lors recruter davantage au sein des groupes défavorisés. Toutefois, ceux-ci sont souvent peu instruits, parfois peu alphabétisés et parlent généralement une autre langue. Leur formation demande un suivi intensif et leur intégration est aussi plus lente. Mais le potentiel est là.

Philippe Van Dooren

Il est si difficile de trouver de la main-d'œuvre parce qu'il n'y a presque plus de demandeurs d'emploi (voir plus loin). Les chômeurs d'aujourd'hui sont souvent peu formés et parlent une langue étrangère, ce qui constitue un défi majeur en termes de formation et d'orientation vers le marché du travail.

En l'absence de chômeurs, il faut piocher parmi les inactifs, un groupe hétérogène composé de personnes qui choisissent de ne pas travailler (les mères au foyer par exemple) ou qui bénéficient de revenus d'intégration (qui ne perçoivent donc pas d'allocations de

chômage), de malades de longue durée et de divers groupes dits défavorisés. Ceux-ci comptent des réfugiés récemment reconnus comme tels, d'allophones, des personnes âgées, des gens qui n'ont pas accès au marché du travail ou alors difficilement en raison d'un handicap etc.

UNE RÉSERVE DE MAIN-D'ŒUVRE SOUS LA LIGNE DE FLOTTAISON

L'économiste du travail Stijn Baert (UGent) explique : « Les demandeurs d'emploi ne sont que la partie visible de l'iceberg. Les Belges qui pourraient pourvoir les postes vacants

Groupe croissant d'allophones

Les chiffres des autorités flamandes indiquent qu'en 2020, 21,4 % des travailleurs logistiques en Région flamande étaient d'origine non-UE. Tous secteurs confondus, la moyenne est de 13,1 %. Vu l'afflux, ce pourcentage ne fera qu'augmenter. De facto, elle concerne de plus en plus de réfugiés politiques issus de pays comme la Syrie, l'Irak, l'Iran et l'Afghanistan, et donc des demandeurs d'emploi dont le néerlandais n'est pas la langue maternelle. Apprendre le néerlandais au préalable est donc essentiel pour pouvoir entamer la formation professionnelle du VDAB en transport ou logistique avec de bonnes chances de réussite.



Les personnes avec une déficience mentale peuvent travailler dans la logistique par le biais d'ateliers protégés.



Pour un nombre croissant d'entreprises, la langue étrangère ne constitue plus un obstacle. Certaines acceptent même l'anglais comme langue véhiculaire.

sont bien plus nombreux mais sous la ligne de flottaison, il y a les inactifs, soit 1,4 million de Belges entre 25 et 64 ans qui ne travaillent pas et ne cherchent pas de travail. » Ses chiffres montrent qu'en Belgique, 74,1 % des 25-64 ans travaillaient en 2021. Cela varie selon la province. En Flandre Orientale, ce pourcentage était de 82 % pour 64,5 % dans le Hainaut.

Le taux de chômage de 4,1 % est historiquement bas. En Flandre Orientale, il est même de 1,6 % pour 6,1 % à Liège. « Ce taux est l'indicateur le plus utilisé pour évaluer la santé du marché du travail. Mais il ne tient pas compte du groupe des inactifs qui ne recherchent pas d'emploi. Souvent, les politiques les ignorent aussi », explique S. Baert. Ce groupe offre un énorme potentiel : en 2021, il y avait 21,8 % d'inactifs (16,4 % en Flandre orientale et 29,4 % dans le Hainaut), mais au sein de ce groupe, un pourcentage très élevé (44,2 %) concerne des migrants non-UE. Le taux moyen dans l'UE est de 29,0 %.

SEUILS D'ACCÈS À LA LOGISTIQUE

Ken Van Schaeybroeck, expert logistique au VDAB, explique : « Vu la conjoncture économique, presque tout le monde travaille. La réserve de main-d'œuvre est donc essentiellement composée de personnes avec un faible niveau d'instruction, allophones, présentant une déficience, etc. Employer ces personnes dans la logistique est encore plus difficile que dans d'autres secteurs en raison des problèmes de mobilité : les centres logistiques sont généralement trop éloignés des zones résidentielles pour y aller à pied ou à vélo et les travailleurs doivent souvent se rendre au travail et en revenir à des moments où il n'y a pas ou peu de transports en commun. Ils dépendent d'une voiture dont ils ne disposent pas toujours. »

La langue pose un problème supplémentaire (voir cadre). « C'est très important pour la sécurité au travail. Avant que le VDAB puisse dispenser une formation technique, un allophone doit avoir un certain niveau linguistique. Il peut d'abord suivre une formation

« Attirer des personnes issues de groupes défavorisés suppose une politique RH inclusive. »

NT2 (néerlandais seconde langue, ndlr) assurée par l'agence d'intégration flamande) ou une formation préliminaire au sein du VDAB. Après cela, nous pouvons proposer une formation menant à une qualification professionnelle de cariste, de conducteur d'engin ou de magasinier. Environ 70 % de ces apprenants sont au travail trois mois après la formation. »

PERSONNES DÉFICIENTES

Faire travailler des personnes déficientes dans la logistique constitue également un défi. Un travailleur handicapé physique, par exemple, ne pourra pas effectuer certaines tâches.



Les réfugiés récemment reconnus trouvent également la voie vers la logistique.

Même la connaissance du néerlandais n'est plus forcément une exigence. Dans certains cas, l'anglais est même devenu la langue véhiculaire pour certaines activités », explique Aldo Martin, consultant au Fonds social Transport et Logistique.

Mais avec un accompagnement spécifique, ce n'est pas insurmontable. « Un candidat sourd a réussi à devenir cariste malgré les problèmes de sécurité initiaux », explique K. Van Schaeybroeck. Le VDAB aide également les personnes éloignées du marché du travail en raison de problèmes mentaux. « Ils peuvent aussi travailler dans la logistique, par exemple via les ateliers protégés. Ceux-ci sont très souvent sollicités par des prestataires logistiques. »

GAMIFICATION IN LOGISTICS

Les entreprises logistiques ont découvert cette réserve de main-d'œuvre et souhaitent recruter davantage de 'personnes éloignées du marché du travail', selon une terminologie de plus en plus utilisée. Mais il reste beaucoup de défis à relever en matière de formation et d'intégration sur le lieu de travail.

C'est pourquoi le VIL vient de lancer le projet 'Gamification in Logistics', dans lequel des techniques de jeu sont utilisées dans un contexte professionnel pour intégrer mieux et plus rapidement ces collaborateurs. « Nous souhaitons développer une plate-forme de 'serious gaming' qui permet aux entreprises d'attirer plus facilement et d'intégrer plus efficacement, de manière ludique, des allophones, des migrants récents et des personnes peu qualifiées », déclare Dirk Jocquet, chef de projet VIL.

Un 'serious game' est un jeu dont le divertissement n'est pas l'objectif primaire. Il peut servir à diverses fins : communication, recrutement ou sélection, enseignement ou formation et acquisition de connaissances. La force des 'serious games' réside en grande partie dans le

facteur plaisir. Ils contiennent des défis et des récompenses qui poussent le joueur à continuer à jouer et à s'imprégner de la matière.

« Notre concept repose sur une plate-forme numérique et technologiquement neutre qui fonctionne via des écrans tactiles, des tablettes ou même des smartphones. Le projet vise à développer au moins deux jeux modulaires qui permettent aux entreprises de mettre en place leurs propres formations ou communications », ajoute D. Jocquet.

La plate-forme et les jeux ne sont pas seulement destinés à attirer et intégrer des personnes issues de groupes défavorisés (onboarding), mais aussi à poursuivre leur formation ultérieurement sur le lieu de travail ou à assurer une formation continue. « Nous vérifierons aussi si la plate-forme peut être utilisée pour faciliter la communication interne, par exemple en l'utilisant comme une sorte de média social. La formation en langues fait également partie des options », précise D. Jocquet.

LE BESOIN EST ÉNORME

Le lancement de ce projet - et l'intérêt qu'il suscite auprès des entreprises - est un signe : les besoins en personnel dans le secteur logistique sont si importants que les entreprises sont désormais ouvertes à l'embauche de personnes issues de ces groupes défavorisés. Jusqu'il y a peu, cela les effrayait.

« En effet, on constate que les entreprises revoient aujourd'hui leurs exigences et se montrent disposées à engager des personnes plus âgées, des allophones, des personnes déficientes ou d'une autre origine ethnique.

L'INCLUSIVITÉ, LE PLUS GRAND DÉFI

Cependant, le fait que les entreprises soient - parfois par nécessité - ouvertes aux groupes défavorisés crée de nouveaux défis, notamment dans le domaine des ressources humaines. A. Martin : « Attirer des personnes issues de ces groupes suppose en effet une politique RH inclusive. Le service RH doit non seulement assurer la formation, mais aussi et surtout se concentrer sur l'accueil et éviter les conflits culturels. Attirer des femmes, des personnes aux profils ethniques et religieux différents ou des personnes en situation de handicap qui partagent le lieu de travail crée un cocktail de nouveaux besoins en matière de management RH », déclare-t-il.

Ainsi, les collaborateurs existants doivent, par exemple, accepter que les personnes déficientes travaillent moins vite qu'eux, mais les nouveaux arrivants doivent aussi accepter certaines habitudes. Par exemple, faire comprendre à un musulman de Somalie qu'il est normal qu'une femme puisse être son supérieur.

« La langue n'est donc pas le seul problème. Une formation peut arranger cela. Mais les différences culturelles représentent un défi plus important et fondamentalement nouveau pour la direction », déclare A. Martin.

Dirk Jocquet confirme. « C'est pourquoi le développement de la plate-forme de gamification se fait en collaboration avec le département Inclusion de l'UCLL Hogeschool à Hasselt. Ses experts participeront à l'enquête auprès des entreprises participantes afin de mieux comprendre leurs besoins en matière d'inclusion. »

LA SÉCURITÉ N'EST PAS FORCÉMENT CHÈRE

« Augmenter la sécurité sur le lieu de travail ne doit pas forcément être coûteux ou ralentir le flux logistique. » Voilà ce qu'affirme Dries Aneca, Sales Manager BeLux de A-SAFE. « Chaque jour, nous rencontrons des situations très diverses. Avec le client, nous analysons son environnement et apprenons à le comprendre, avant de proposer la solution appropriée. »

A-SAFE évoque d'emblée les barrières de sécurité en polymère qui résistent aux chocs et n'endommagent pas le véhicule impliqué. Une barrière A-Safe présente le grand avantage qu'elle n'a pas besoin d'être remplacée après un impact, contrairement à une glissière de sécurité en acier. Mais avant d'installer ces barrières, les conseillers en prévention d'A-SAFE passent d'abord chez vous pour établir un plan de sécurité selon le code de pratique PAS 13. « A-SAFE ne vend pas des produits mais des solutions car chaque situation est différente », explique Dries Aneca. « C'est pourquoi nous nous rendons toujours sur place et recherchons une solution en fonction du poids des véhicules, de la vitesse d'approche et de l'angle d'impact. Nous installons aussi, sans engagement, des configurations de test que nous évaluons après un mois. Le client décide ensuite s'il veut continuer avec nous ou non. »

« Pour choisir la bonne protection sur base de la résistance aux chocs, nous calculons l'énergie cinétique des véhicules sur le lieu de travail », précise Dries Aneca. « La masse et la vitesse du véhicule ainsi que l'angle d'impact sont repris dans une formule qui détermine le nombre de joules auquel nous pouvons associer un groupe de solutions appropriées. Nous tenons aussi compte de la hauteur adéquate que doit respecter la protection antichoc. Une protection au niveau du sol nécessite au moins 15 cm. »

La bonne hauteur

« Pour la protection des collaborateurs, nous déterminons la bonne hauteur de main courante ou de garde-corps. Nous l'avons fixée à 110 cm minimum car les piétons doivent pouvoir s'y agripper. Cette hauteur est recommandée car elle empêche de passer par-dessus la protection anticollision et ne constitue pas un point de bascule au niveau de la taille lorsque l'on s'appuie dessus. »

« Par ailleurs, nous devons également tenir compte de la zone de déformation de la protection anticollision. Les structures et les personnes doivent être protégées avec un espace suffisant entre elles, même en cas de déformation maximale. La protection doit en outre être placée suffisamment haut pour être visible par tous les caristes. L'ancrage ne doit pas non plus être un élément défaillant en cas d'impact. »

« La protection anticollision constitue un investissement durable dans la sécurité, pas un coût. »



« A-SAFE choisit une couleur jaune-noir pour la séparation des piétons. »

Du 'goods-to-man' en support

Newpharma a inauguré de toutes nouvelles installations à Liège en octobre 2022. Désormais propriété à 100 % du groupe Colruyt, le 'pharmacien en ligne' bénéficie d'un accès privilégié aux solutions technologiques développées ou contrôlées par Colruyt, dont les robots Scallog qui se chargent d'une partie des commandes à Liège. Mais d'une partie seulement.

Claude Yvens

Newpharma dispose désormais d'une surface bâtie de 20.000 m² sur trois niveaux. « Le bâtiment fait 12 mètres de haut parce que c'est le standard, mais nous avons installé deux niveaux intermédiaires », explique Pierre De Lit, COO-CTO du groupe Newpharma.

DE 30 À 20.000 M²

Il fallait bien cela pour optimiser le fonctionnement d'une entreprise qui avait connu une véritable explosion de ses activités en 2020 (Covid oblige), et dont les activités se répartissent

sur plusieurs sites. La vente en ligne de produits parapharmaceutiques d'abord, puis de médicaments sans prescription ensuite, a connu un véritable boom, mais encore fallait-il saisir la balle au bond au moment opportun. « Lorsque la vente en ligne de médicaments sans prescription a été autorisée, Newpharma était opérationnel dès le lendemain », raconte Pierre De Lit.

Des 30 m² dans la cave d'une pharmacie aux 20.000 m² d'aujourd'hui, le chemin parcouru est impressionnant mais la progression de Newpharma n'est pas qu'arithmétique. En 2017, Colruyt en est devenu l'actionnaire majoritaire, avant de prendre le contrôle complet de la société liégeoise en 2021. « Colruyt ne nous a pas seulement apporté des moyens d'investir, mais aussi son savoir-faire », explique Pierre De Lit. « Par exemple, nous avons mis en place une première phase de robotisation à l'aide de robots 'goods-to-men' Scallog avec le support de sa division Smart Technics. »

Le timing de construction du nouveau bâtiment et, partant, de l'introduction des robots Scallog (pris en leasing) a été une chance pour Newpharma. « En 2020, nos ventes ont progressé de 50 % et nous stockions les produits dans quatre entrepôts différents. Regrouper le tout était devenu une nécessité. Mais le fait de ne pas encore avoir automatisé nos process a été un atout dans une période où nous avons dû déménager certaines parties de nos opérations trois fois en quelques mois. Ce n'était possible que pour des opérations manuelles », explique Pierre De Lit. Autre défi à relever : seule une partie du stock se trouve sur place puisque Newpharma achète aussi certains produits chez des grossistes, ce qui complique la chaîne logistique.

AUTOMATISATION PARTIELLE

Au deuxième étage du nouveau bâtiment se trouve maintenant une 'zone Scallog'. « Nous utilisons les robots Scallog pour environ un



Le nouveau centre de distribution a été progressivement mis en service à l'automne 2022.

tiers des commandes, principalement pour des produits à rotation moyenne et pour des produits de faible ou moyenne taille. Notre système Scallog ne se prête pas bien aux fortes rotations (qui demandent des automatisations différentes). Par exemple, en 2021, il était plus efficace de traiter les tests covid manuellement. Le système Scallog traite des commandes complètes dans 15 % des cas. Pour le reste, nous regroupons les produits du flux Scallog et ceux du flux manuel traditionnel pour compléter la commande », explique De Lit. Les robots présentent les produits aux opérateurs de picking, qui sont guidés pas-à-pas dans leur picking (par exemple par un signal lumineux au niveau du bac dans lequel il doivent prélever un produit). Tant pour les commandes Scallog que pour les commandes préparées manuellement, Newpharma travaille par vagues. Pierre De Lit : « Nous fonctionnons par campagne de picking. Pendant chacune des quatre campagnes journalières où les opérateurs rassemblent l'ensemble des produits des commandes de ladite campagne. Les produits de chaque vague sont ensuite triés par passes successives jusqu'au niveau des commandes individuelles. » Enfin, quel qu'ait été leur mode de picking (manuel, mixte ou automatisé), toutes les commandes aboutissent sur une ligne d'emballage commune avant expédition.

AMÉLIORER LA 'PROMESSE CLIENT'

Cette chaîne de préparation de commandes continue à s'améliorer chaque jour. « Après le boom de l'année 2020, le rythme de la croissance s'est ralenti, mais nous visons une croissance à deux chiffres pour 2023. Aujourd'hui, l'inflation pèse sur le comportement d'achat des clients, sans pour autant que nos volumes ne soient fortement impactés. Les clients semblent se tourner par contre vers des produits à moindre coût. La pénurie de certains médicaments a aussi poussé les clients vers des solutions génériques. », dit Pierre De Lit.

Le nouveau défi posé à l'organisation opérationnelle de Newpharma se situe plutôt au niveau du cut-off. « A l'heure actuelle, nous livrons toute commande passée avant midi le lendemain en Belgique. Nous voulons faire passer cette heure-limite à 16 heures », explique Pierre De Lit. Cette nouvelle phase de développement s'appuiera sur plus d'automatisation, mais pas nécessairement via de nouveaux robots Scallog. On parle par exemple plutôt de nouvelles solutions d'emballage. L'autre piste pourrait être le passage à une équipe de nuit en plus des deux shifts actuels, mais telle n'est pas la volonté de Pierre De Lit pour l'instant.

Pourquoi à Liège ?

Si Newpharma a installé son nouveau centre de distribution sur un terrain appartenant au Port Autonome de Liège, c'est d'abord parce que Newpharma est né dans une pharmacie liégeoise en 2008. Le groupe Colruyt a aussi voulu conserver l'ancrage belge. « La raison est aussi pragmatique, explique Pierre De Lit. Nous couvrons toute l'Europe mais nous avons actuellement six sites de vente en ligne différents pour la Belgique, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Nos clients sont donc grosso modo orientés sud-est et Liège est parfaitement situé pour cela. »

Newpharma en bref

Métier de base : pharmacie en ligne

Actionnaire : Colruyt Group

Centre de distribution : 20.000 m² à Wandre (Liège)

COO-CTO : Pierre De Lit

Personnel : entre 350 et 400 postes de travail (salariés et intérimaires), selon les pics de travail

Volumes : plus de 2,5 millions de commandes / an (2022)



Les robots Scallog traitent intégralement 15 % des commandes.



Pierre De Lit : « Nous voulons faire passer notre cut-off de midi à 16 heures. »



MILMORT À LOUER

Entrepôt : 7.587m²
+ Bureaux 540m²
+ P

Disponible immédiatement

NIVELLES À LOUER

Entrepôts à partir
de 10.000 m²
+ Bureaux
+ P

Disponibles immédiatement



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.



COLIS PRIVÉ

Un outsider audacieux

Installé en Belgique depuis 2021, Colis Privé reste un acteur de niche dans la livraison de colis e-commerce, mais maintenant qu'il fait partie de CEVA Logistics et du groupe CMA-CGM, il affiche certaines ambitions. Depuis son nouveau hub de Willebroek, le General Manager Peter Henderickx nous dévoile quelques secrets de fabrication.

Claude Yvens

« La Belgique est le premier pays où Colis Privé s'étend en dehors de France. Nos premiers colis ont été livrés en juillet 2021 et nos volumes n'ont cessé d'augmenter depuis. Notre spécialité, c'est le B2C et nous organisons le tri de manière tellement fine, par groupe de deux chauffeurs, que nous n'avons pas besoin de dépôts locaux en plus de notre hub », explique Peter Henderickx.

CUT-OFF TARDIF

La méthode de travail est efficace, puisque le cut-off est à 4 heures du matin pour une livraison le jour même, les navettes quittant le hub vers les livreurs à partir de 9 heures du matin. Ce qui est également particulier, ce sont les horaires de livraison. « Nos partenaires livrent les colis entre 12 et 21 heures, ce qui correspond bien à notre positionnement B2C », explique Peter Henderickx. « Nous pratiquons aussi une communication très proactive avec le client final. Avec notre service Clic2Call, le livreur téléphone au client - sans voir quel numéro il appelle - pour savoir où il doit livrer le colis quand il arrive. Si le client n'est pas chez lui, il y a deux possibilités : soit le livreur dépose le colis dans un point de retrait Mondial Relay, soit le client peut commander une deuxième livraison ou choisir son propre point de retrait Mondial Relay. » Cette manière de travailler semble porter ses fruits, puisque Colis Privé revendique un taux de réussite de 95 % au premier essai.



Le hub en lui-même est assez traditionnel avec sa machine de tri comportant 200 sorties et avec une capacité de tri de 100.000 colis par jour. A la fin de l'année 2022, elle a atteint à peu près la moitié de cette capacité mais continue à monter en puissance. Peter Henderickx dit par ailleurs qu'étant donné que Colis Privé Belgique est un nouvel acteur sur le marché belge, il n'a pas ressenti de ralentissement de l'activité en 2022. L'ensemble de ces activités a permis de créer une cinquantaine d'emplois fixes, complétés en fonction des pics par des travailleurs intérimaires.

Le cut-off est à 4 heures du matin pour une livraison le jour même.

Peter Henderickx : « Nos partenaires préfèrent travailler avec nous car notre système est plus facile. »

Vers le 'zéro-émissions'

Le dernier maillon de cette chaîne logistique est un sous-traitant. « Une trentaine de partenaires mettent sur la route entre 300 et 400 véhicules par jour. Souvent, ils travaillent pour plusieurs donneurs d'ordres, mais ils nous disent que c'est avec nous qu'ils préfèrent travailler », se réjouit Henderickx. Le logiciel de livraison est tout simplement intégré avec Waze pour trouver, en temps réel, l'itinéraire le plus efficace. Et ce réseau de partenaires est en train de prendre un virage électrique, puisque l'objectif est de parvenir à 50 % de livraisons sans émissions de CO₂ d'ici la fin de l'année 2024.



Utiliser un véhicule porte-conteneurs qui place le conteneur de manière autonome sur le navire est le moyen le plus efficace de le charger.

IOK Afvalbeheer : « Gérer au maximum les flux de déchets par voie d'eau »

Il y a des années, l'intercommunale campinoise IOK a décidé d'utiliser les deux canaux de sa région comme alternatives au trafic routier. L'infrastructure a fait l'objet d'investissements et le tonnage retiré de la route a augmenté année après année.

Michaël Vandamme

IOK et IOK Afvalbeheer couvrent une zone allant de Mol à Nijlen ou, sur un axe nord-sud, de Hoogstraten à Heist-op-den-Berg. Soit 29 communes et un peu plus d'un demi-million d'habitants. La société compte des sites à Beerse, Geel et Mol, tous trois situés le long de l'eau, ce qui n'est évidemment pas une coïncidence.

« Nous avons la chance que le canal Albert traverse notre région », explique Thomas Van Nooten, responsable du service de traitement

des déchets et de gestion du patrimoine d'IOK. « De plus, le canal Dessel-Schoten coule vers le nord en dessinant un demi-cercle et est relié au canal Albert à deux endroits. Avant, on pensait que le transport des déchets devait nécessairement se faire par camion. Aujourd'hui, nous utilisons au maximum la voie d'eau en guise d'alternative. Et l'ambition est d'optimiser encore la part qu'elle représente. »

« Notre approche a été progressive. Le site de Mol a été le premier à être construit le long de l'eau en 2008 », explique T. Van Nooten. « Les autres implantations ont suivi, mais les choses ne se sont pas déroulées sans résistance. Certaines questions fondamentales se sont posées. Quels navires mobiliser ? Comment les charger ? Quel type de conteneur utiliser ? Nous avons opté pour un navire permettant de charger 13 conteneurs. Les plus gros navires

peuvent en charger davantage, mais ils ne sont pas adaptés au canal Dessel-Schoten, qui n'a pas les dimensions du canal Albert. »

10 TONNES PAR CONTENEUR

« Pour transporter les chargements, nous avons choisi deux types de conteneurs. Nous disposons ainsi de 48 conteneurs qui pressent les déchets. Nous possédons 86 autres conteneurs avec toit hydraulique. En termes de capacité, ils sont identiques : 27 m³ pour environ 10 tonnes de marchandises. Mais l'une des décisions les plus difficiles à prendre a peut-être été celle portant sur la manière de charger et décharger, dont le coût a un impact sur la rentabilité. On peut s'y prendre avec un reach stacker, une solution bien connue mais chère. Compte tenu de nos volumes, utiliser un camion porte-conteneur qui place le conteneur



Installation de tri mécano-biologique (MBS) située à Geel.

« La part de la navigation intérieure dans le transport des déchets doit fortement augmenter d'ici 2030 »

Ils étaient environ 80 à participer, début décembre, à l'événement « Afval in 'Stroom' Vernelling - Multimodaal event », une organisation de VIL, la plate-forme flamande d'innovation pour la logistique. L'endroit n'avait pas été choisi par hasard : Vilvorde, sur la rive est du canal Anvers-Bruxelles-Charleroi.

« Cela fait déjà quelque temps que nous travaillons sur cette thématique, mais le Covid a quelque peu gâché le timing », explique Filip Dupré, expert multimodal de la VIL. « Le moment est désormais venu de rassembler de nombreux exemples pratiques, peu importe qu'ils impliquent des entreprises privées ou reposent sur un contexte public. La mission d'une entreprise intercommunale qui sert un intérêt social clair est différente de celle d'une entreprise privée à but lucratif. Néanmoins, leur core business est identique en termes d'activités. Dans tous les cas, elles contribuent à décongestionner les voies publiques. »

« Le Bureau fédéral du Plan a prévenu qu'une augmentation du transport de marchandises de plus de 20 % était vraisemblable d'ici 2040. Si nous ne parvenons pas à utiliser davantage les voies fluviales, cela entraînera davantage d'embouteillages et la vitesse moyenne sur nos autoroutes diminuera de 10 à 15 %. Afin d'atteindre nos objectifs, qui découlent du Green Deal, il faut viser une augmentation de 25 % du transport par voies fluviales. Cela va de pair avec un plus grand nombre de véhicules sans émissions d'ici 2030 ou un doublement de l'exploitation ferroviaire. Et 2030, c'est demain. La voie d'eau doit donc jouer un rôle de plus en plus important dans le transport des 68 millions de tonnes de déchets générés chaque année dans ce pays. »

de manière autonome sur le navire est meilleur marché et c'est ce que nous avons retenu. Ce véhicule peut également être mobilisé pour d'autres activités. Il permet donc une exploitation optimale. Il va sans dire que l'investissement dans l'infrastructure du quai a été considérable. Elle peut également être utilisée par d'autres entreprises ou organismes. Les quais ont été aménagés grâce à un partenariat public-privé (PPP), dans lequel notre participation atteint 20 % pour 80 % pris en charge par Vlaamse Waterweg. »

6.000 POIDS LOURDS EN MOINS SUR LA ROUTE

« Bien sûr, compte tenu de nos tâches, nous ne nous passerons jamais de poids lourds », souligne T. Van Nooten. « Néanmoins, le tonnage transporté par voie d'eau augmente systématiquement, année après année. Si nous additionnons tous les trajets dans les différentes directions, cela représente plusieurs milliers de tonnes depuis 2016. Nous battons des records depuis que nous utilisons la voie d'eau pour le transport des déchets organiques de Mol à Beerse, c'est-à-dire depuis 2019. L'an passé, cela représentait 45.000 tonnes, soit quelque 6.000 poids lourds de moins sur la voie publique. Avec toutes les conséquences bénéfiques que cela implique : moins de trafic, moins d'émissions, moins de congestion, ... »

Un navire peut accueillir 13 conteneurs. Les plus gros navires ne peuvent pas emprunter le canal Dessel-Schoten.

Les sites d'IOK

- **Milieubedrijf Mol**
(Transbordement de déchets de bois)
Environ 10.000 tonnes/an
- **Milieubedrijf Geel**
(Valorisation : déchets résiduels)
Installation de tri mécano-biologique
Séchage biologique
Séparation mécanique
- **Milieubedrijf Beerse / Merksplas**
(Valorisation : déchets organiques et verts)
Fermentation et compostage
Biogaz et compost
Production de biométhane (pour 350 foyers), électricité (pour le site & 1.000 foyers) et chauffage (pour le site)
- **Services de collecte à Geel et Beerse**

SUPPLY CHAINS

La plupart des entrepôts débordent. Pas par précaution, mais parce que la demande a baissé ou parce qu'on a trop acheté à cause des crises successives.

Pas encore de Just-in-Case, malgré la 'polycrise'

Les crises successives ont perturbé les chaînes d'approvisionnement, à l'échelle mondiale mais aussi régionale. La machine bien huilée du Just-in-Time s'est souvent enrayée. De nombreux producteurs, commerçants et logisticiens ont constitué des stocks plus importants. Résultat : des entrepôts qui débordent. Le phénomène est-il temporaire ou permanent ? Et un changement structurel vers le Just-in-Case est-il perceptible ?

Philippe Van Dooren

Mais d'abord : qu'est-ce que le Just-in-Case (JIC) ? Il s'agit d'une stratégie de gestion des stocks qui doit permettre aux entreprises de disposer de réserves suffisantes pour parer à toute éventualité. C'est l'opposé du Just-in-Time (JIT) qui repose sur la fabrication et/ou la livraison des produits à mesure que les commandes arrivent.

Dans le JIC, les entreprises commandent plus de matières premières, de pièces et de produits qu'elles n'en ont besoin et/ou qu'elles ne prévoient d'en vendre à court terme. Cette approche permet de se protéger contre cer-

tains risques, tels que des pics soudains de la demande ou des perturbations inattendues des chaînes d'approvisionnement.

POLYCRISE ET PRESSION CONSTANTE

Ces dernières en particulier ont stimulé l'intérêt accru pour le JIC. Ces trois dernières années, les disruptions ont été nombreuses, avec les confinements dus au Covid, le blocage du Canal de Suez par l'Ever Given, les fermetures d'usines et de terminaux à conteneurs en Chine, l'augmentation massive des tarifs du

fret maritime, la pénurie de puces, la guerre en Ukraine, les énormes hausses de prix dans le secteur de la construction notamment, etc. Toutes ces crises ont mis à l'épreuve la résilience des chaînes d'approvisionnement, à l'échelle mondiale mais aussi régionale. Ces crises pourraient devenir un phénomène constant : on parle alors de 'polycrise' ou de 'permacrise'. C'était d'ailleurs l'une des conclusions du World Economic Forum de Davos. Cette nouvelle réalité économique pousse les entreprises du monde entier à revoir leur production, leurs fournisseurs et leurs chaînes d'approvisionnement.

« Le Just-in-case effraie de nombreuses entreprises car les stocks coûtent cher. »

DES CHÂÎNES RÉSILIENTES

Bernard Piette, Directeur de Logistics in Wallonia : « Nous nous sommes heurtés aux limites de la mondialisation et de l'internationalisation des marchés. Les prix astronomiques des conteneurs au cours de l'an passé sont révélateurs. Cela mènera-t-il à une relocalisation ? Je ne pense pas, mais plutôt à une diversification des chaînes de valeur, un repositionnement des stocks et une plus grande visibilité tout au long des chaînes d'approvisionnement. L'accent sera davantage mis sur la résilience des chaînes. »

Cela favorisera-t-il dès lors le passage du JIT au JIC ? B. Piette ne le pense pas non plus. « Les entreprises retombent rapidement dans de mauvaises habitudes. Elles n'abandonneront pas de sitôt le JIT, notamment parce que peu d'entreprises se soucient vraiment de leurs chaînes d'approvisionnement et ont une vision en la matière. Elles veulent toutes fabriquer et livrer les meilleurs produits, mais négligent un peu les investissements dans la gestion de ces

chaînes. Combien d'entre elles emploient un supply chain manager ? Le fait qu'elles continuent à prôner le JIT est principalement dû à un manque de compétences logistiques. J'ai l'impression qu'un passage éventuel au JIC se fera davantage par nécessité que par stratégie. Beaucoup détournent d'ailleurs le concept par ces mots 'just-in-worst-case' (dans le pire des cas, NDLR). »

DES STOCKS PLUS IMPORTANTS, MAIS PAS DE JIC

Serge Gregoir, CEO d'Eutraco, confirme : « Pour l'instant, nous ne remarquons aucun changement fondamental dans les chaînes d'approvisionnement. Chez certains clients, les niveaux de stock sont supérieurs à la normale. Mais cela ne signifie pas qu'ils veulent passer au JIC. Il peut s'agir d'une décision purement mathématique. En raison des perturbations dans l'approvisionnement, il se peut que des centaines de conteneurs soient bloqués dans les ports. Au lieu de payer des frais de surestaries exorbitants, il est plus intéressant de stocker davantage dans des entrepôts, en attendant que les chaînes d'approvisionnement fonctionnent à nouveau correctement. L'augmentation des stocks peut aussi être due à une baisse de la demande. »

Des discussions sont en cours avec des clients qui souhaitent réserver plus d'espace de stockage. Il ne s'agit pas d'un choix structurel pour le JIC, mais plutôt d'une précaution. « Ils souhaitent plus d'espace 'si nécessaire'. Cela exige de la flexibilité de la part des prestataires logistiques. Ceux qui, à court terme, peuvent stocker 20 ou 30 % de plus pour un client ne courent pas les rues. Cela pourrait donc bien modifier le marché : les entreprises choisiront des partenaires plus robustes capables d'offrir la flexibilité nécessaire et d'évoluer le cas échéant. »

LE JIC COÛTE CHER

Selon S. Gregoir, certaines entreprises sont conscientes du phénomène de 'permacrise'.

« Mais cela ne signifie pas qu'elles veulent passer au JIC, car le capital immobilisé coûte une fortune. Elles sont plus soucieuses de la pérennité de l'activité et étudient donc le 'multisourcing' avec, pour une part, davantage de production locale et davantage de stocks... mais alors chez leurs fournisseurs. »

Même son de cloche du côté de Filip De Clercq, administrateur délégué de Gilbert De Clercq. « Il y a effectivement beaucoup plus de demande d'espace de stockage, mais ce n'est pas forcément lié au JIC, au contraire. Il ne s'agit pas de réserves stratégiques, mais plutôt de stocks apparus suite à une baisse des ventes ou au fait que, dans une réaction de panique, on a trop acheté. » Il ne voit donc pas non plus de transition structurelle du JIT au JIC. « Les stocks coûtent cher. On ne peut pas se permettre de laisser dormir le capital, surtout dans le commerce de détail. »

LES ENTREPRISES ONT LA MÉMOIRE COURTE

Gert Snel, CEO de Snel Logistic Solutions, ne voit pas non plus de transition structurelle vers le JIC pour le moment. « Beaucoup d'entreprises ont la mémoire courte et ont déjà oublié l'affaire du 'Ever Given'. Surtout dans le secteur FMCG et du commerce de détail où les marges sont faibles. Le JIC met en effet leurs fonds de roulement sous pression. »

« Dans le secteur de la production, en revanche, les esprits mûrissent », dit-il. « Pour l'instant, presque toutes les sociétés de production travaillent avec une logistique JIT. Mais les risques augmentent : comme elles n'ont pas de stocks tampons, le moindre incident met leurs lignes de production à l'arrêt. Pour le transporteur, livrer à temps relève de l'exploit, notamment à cause de la congestion. C'est de plus en plus compliqué. Les sociétés de production prennent conscience que les choses ne peuvent plus continuer ainsi. Mais malgré cette prise de conscience, il faudra du temps avant qu'elles ne reviennent fondamentalement leurs chaînes logistiques. »

Logistics without boundaries

LUXEMBOURG

BELGIUM

DENMARK

SWEDEN

FRANCE

THE NETHERLANDS

GERMANY

ITALY



La location 'à risque' comme ici chez LCP à Bilzen n'est plus tellement 'à risque'...



TENDANCES MARCHÉ DE L'IMMOBILIER 2023

Que celui qui a encore de la place se manifeste

Il reste difficile de trouver de l'espace pour construire des bâtiments logistiques en Belgique. Comment se porte le secteur au début de l'année 2023 ?

Michiel Leen

L'année passée, on n'a pas retrouvé le calme que beaucoup espéraient après deux années mouvementées dues au coronavirus. Les perturbations géopolitiques et l'inflation galopante ont également eu un impact sur le marché de l'immobilier logistique. Concrètement, pour rendre leurs chaînes d'approvisionnement plus robustes, beaucoup d'entreprises ont constitué des stocks plus importants, en combinaison ou non avec une relocalisation de la production plus près de chez nous. Dans

le même temps, la rareté des terrains disponibles reste indéniable. Ce sont des tendances auxquelles le marché logistique n'échappe pas, même si notre pays a ses propres caractéristiques.

PÉNURIE : DES BIENS 'AU CAS OÙ'

D'après le courtier JLL, qui présente traditionnellement une analyse du marché et des perspectives en début d'année, plus d'un million de mètres carrés d'immobilier logistique ont

été loués en 2022. C'est le troisième volume le plus élevé jamais enregistré, avec près d'un tiers de plus qu'en 2021. La raison de cette augmentation est simple : la pénurie permanente de l'offre. Celle-ci maintient les volumes de transaction à un niveau élevé parce que les opérateurs logistiques commencent à chercher des lieux 'à risque' pour de futurs contrats. S'ils n'ont pas besoin de l'espace directement, ils peuvent toujours le sous-louer. Ainsi, l'espace reste disponible pour le locataire initial 'au cas où'. Par ailleurs, il y a aussi la construction à risque, où le risque est pour l'instant plutôt limité. Toujours en raison de la pénurie, de nombreux projets sont déjà loués à leur achèvement, voire avant.

LA PÉRIPHÉRIE GAGNE DU TERRAIN

Sur l'axe Anvers-Bruxelles, qui reste le site logistique le plus populaire de Belgique, moins d'un pour-cent des biens logistiques sont directement disponibles. Les opérateurs logistiques cherchent donc de nouveaux emplacements, de préférence là où il y a encore de grands terrains à exploiter. L'expansion rapide de l'activité logistique dans le Limbourg ou la zone du canal de Gand en sont des exemples en Flandre. Notons toutefois que, selon les chiffres de JLL, l'axe wallon est également en plein essor. Ce dernier dépasse aujourd'hui l'axe Anvers-Bruxelles en termes de transactions, avec 13 contre 26. Le nouveau 'campus healthcare' de Yusen à Gembloux, que vous découvrirez plus loin dans ce numéro, en est la tête de gondole avec une superficie de pas moins de 40 500 m².

LOYERS : QUELLE EST LA LIMITE ?

Les biens rares sont chers et WDP le sait aussi. Le portefeuille du leader du marché Benelux avait un taux d'occupation de 99,1 % en 2022. « Ce résultat s'explique en partie par une dynamique de marché saine entraînant une nouvelle pression à la hausse sur les prix du marché locatif », lit-on dans son rapport

L'axe wallon est en plein essor face à l'axe Anvers-Bruxelles saturé.

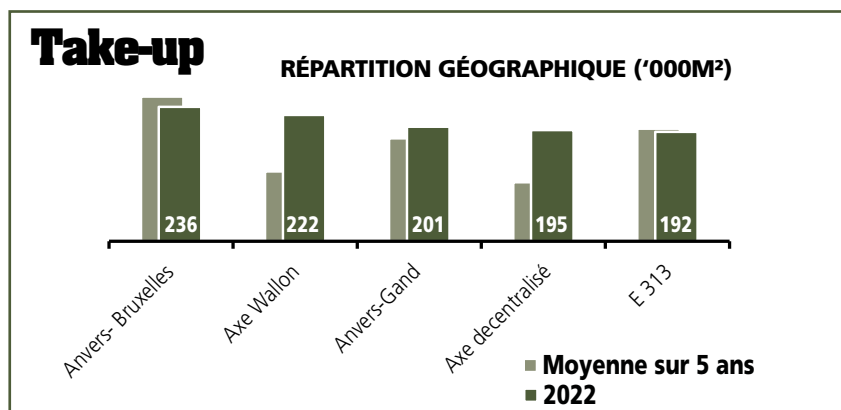
annuel avec un certain sens de l'euphémisme. Les résultats du Prologis Logistics Rent Index montrent que 2022 est une année record pour l'augmentation des loyers dans l'immobilier logistique : elle s'élève à 15 % en Europe. Cette même étude souligne également que la Belgique ne se trouve toutefois pas dans le top 10 européen des régions logistiques touchées par la plus forte croissance des loyers. Néanmoins, les hausses de prix se font ressentir en chiffres absolus. Selon JLL, le loyer 'prime' pour l'axe Bruxelles-Anvers est de 60 €/m² par an. En 2022, dans la région bruxelloise, le loyer 'prime' est passé à 65 €/m² par an à la mi-2022 et la forte demande à Liège a donné lieu à une augmentation du loyer 'prime' à 55 €/m² par an, soit une augmentation de 4 % sur un an.

INVESTISSEMENTS : 2022, ANNÉE RECORD

Les chiffres de JLL montrent que le niveau d'investissement a atteint des sommets en 2022. Pour la première fois, plus d'un milliard d'euros

ont été investis dans l'immobilier industriel. Les quatre cinquièmes des transactions venaient de la logistique et un quart du montant record revient à Montea grâce à une seule transaction pour 230.000 m², développés par Cordeel, pour un peu moins de 250 millions d'euros. Les rendements 'prime' ont atteint 4,25 %, contre 3,85 % en 2021.

Il faut également noter que les investisseurs ont surtout été actifs durant le premier semestre de 2022. En effet, il n'y a pratiquement pas eu d'investissements au cours du dernier trimestre. Cette attitude attentiste s'explique probablement par une combinaison de facteurs : la recherche de 'la nouvelle normalité' après les années covid, les répercussions de la combinaison des stocks accumulés face à la crainte d'une baisse de la demande et l'incertitude persistante concernant les prix élevés des matériaux.



Quid de l'étranger ?

Les spécialistes belges de l'immobilier logistique se tournent de plus en plus vers l'étranger.

Ignace Tytgat, CEO chez MG Real Estate : « Nous sommes actuellement actifs dans sept pays, avec une gestion centralisée en Belgique. Nous développons nos équipes nationales de façon organique pour obtenir des parts de marché et misons désormais fortement sur l'Italie et la France. MG Real Estate est un promoteur opportuniste, cela signifie que nous ne refusons pas un projet au bon endroit, au bon moment et au bon prix en Espagne, mais nous nous concentrons sur le renforcement des positions existantes. »

Luc Ysebaert, directeur commercial chez Willy Naessens Group : « La présence d'usines en Belgique est un facteur déterminant. Nous suivons les clients et si un emplacement est vraiment éloigné de notre base d'opérations, en Roumanie par exemple, nous y construisons une usine. » Une tendance qui profite également à plusieurs fournisseurs d'aménagement et d'équipements d'entrepôts.

LM SUMMIT : DÉVELOPPEMENT DE PROJETS ET CONSTRUCTION

« Plus haut, plus durable et plus intelligent »

La première édition du Logistics Management Summit a réuni trois experts pour débattre de l'état du marché de l'immobilier logistique en 2023. Après plusieurs années agitées, le ton est étonnamment optimiste. Les obstacles ne manquent pourtant pas : rareté des terrains et exigences croissantes en matière de durabilité en tête.

Michiel Leen

Comment se présente le marché de l'immobilier logistique 2023 ?

Ignace Tytgat, CEO MG Real Estate : Ces derniers temps, nous avons connu une forte croissance en tant que promoteur. L'essor du e-commerce et du nearshoring a stimulé la demande d'immobilier logistique. Depuis la mi-2022, la demande s'est stabilisée. Cela ne veut pas dire qu'elle est faible. Les bâtiments logistiques bien équipés sont toujours en pénurie et les taux d'inoccupation sont excep-

tionnellement bas. Le marché a également évolué et MG Real Estate est passé de pur promoteur à investisseur. Il sera important de tirer parti durablement de la prise en occupation de ces dernières années. Le marché est à la recherche d'un nouvel équilibre afin de pouvoir prendre des décisions à plus long terme.

Luc Ysebaert, directeur commercial Willy Naessens : Les dernières années ont été compliquées. Nous pensions avoir tout vu avec le Covid, puis la guerre en Ukraine a éclaté avec



Le Logistics Management Summit, une nouvelle production multimédia de Transportmedia.

ses effets sur les prix de l'énergie et des matières premières. En peu de temps, le prix d'un bâtiment industriel a augmenté de 30 %. Avec la hausse des taux d'intérêt et la pression sur

les prix des terrains et les rendements, nous devons miser sur la circularité et la durabilité. Notre groupe de construction a été l'un des premiers en Belgique à être neutre en CO₂.

Pourtant, nous subissons les retards dans les décisions. On se lance moins vite dans la construction 'à risque' qu'auparavant.

Vincent Olemans, directeur général In Concrete : La construction neuve reste essentielle pour nous, mais l'importance de la rénovation augmente aussi. Les locataires et les propriétaires commencent à comprendre que le sol en béton est important pour la productivité et le rendement.

Ignace Tytgat : **« Pas pessimiste sur l'évolution du marché immobilier »**



Certainement pas pessimiste, mais réaliste : la croissance va se stabiliser. A l'étranger, on voit davantage de parcs logistiques XXL. En Flandre, les parcs de 120.000 m² partagés par différents utilisateurs sont moins nombreux, notamment à cause de la rareté des terrains. Ces superficies permettent d'intégrer des fonctions de support, comme des services hôteliers pour les collaborateurs. On trouvera plus facilement de grands terrains en Wallonie. Un défi pour les gouvernements qui doivent, eux aussi, réfléchir pour trouver des solutions. C'est nécessaire pour résister à la crise au moment où la demande s'aplanirait.

Ignace Tytgat, CEO MG Real Estate

La rareté reste au centre des analyses de courtiers comme JLL. Une solution 'out of the box' est-elle nécessaire ?

LY : La région autour de Gand n'était pas très prisée jusqu'à il y a cinq ans, maintenant elle est quasi totalement occupée. Dans le Limbourg, nous construisons l'un des plus grands sites d'Europe occidentale. Et cela bouge vite également en Wallonie. La disponibilité foncière devient cruciale. Autre évolution : la tendance aux bâtiments plus hauts, à 2 voire 3 étages pour contrebalancer la rareté des surfaces. Cela nécessite des solutions techniques complètement différentes.

IT : Autrefois, la localisation et surtout l'accès rapide par la route étaient prioritaires. Ensuite, la disponibilité de la main-d'œuvre a été déterminante. À l'avenir, cela pourrait être la disponibilité de l'énergie. La prise en occupation dans les zones multimodales a augmenté dans le contexte du débat sur la durabilité. C'est bien de voir que la transition a fonctionné et que, par exemple, les ports ont pu se développer et que la navigation intérieure a progressé. Mais les poids lourds à hydrogène et électriques ont aussi besoin d'infrastructures adaptées.

Qu'exige aujourd'hui le client d'un entrepôt logistique ?

LY : Le développement durable est devenu le fil rouge. On parle tous les jours d'isolation, de panneaux solaires, d'éoliennes. Plus un m² n'est construit sans qu'il soit adapté aux panneaux solaires. Il y a dix ans, c'était différent. Construire en hauteur a aussi des implications sur le coût. Aujourd'hui, on construit des bâtiments plus hauts et plus complexes sur des terrains qui, souvent, sont restés longtemps inexploités en raison de leur qualité moindre. On attend de nous une réflexion concernant

Luc Ysebaert : **« Les bâtiments en hauteur ont le vent en poupe »**



Pour Luc Ysebaert, la tendance aux bâtiments en hauteur constitue l'évolution la plus marquante. « La hauteur moyenne augmente fortement. L'aspect changeant des immeubles logistiques entraîne des problèmes de permis spécifiques. Cela freine l'évolution. Des solutions bien pensées de la part des politiques sont nécessaires. »

Luc Ysebaert, directeur commercial Willy Naessens

Complexes Industriels

Pateformes Logistiques

Surfaces commerciales

Bâtiments pour PME

Bureaux



**WILLY
NAESSENS**

Industriebouw • Bâtiments Industriels



Wortegem-Petegem | Tessenderlo
+32 (0)56 69 41 11 | info@willynaessens.be

www.industriebouw.be

IN CONCRETE

PRECISION IS OUR MISSION

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

POSE ET RENOUELEMENT DE SYSTÈMES
FILOGUIDÉS DANS LES DALLES EN BÉTON

POSE ET RENOUELEMENT DE JOINTS
ÉLASTIQUES DANS LES DALLES EN BÉTON

WWW.INCONCRETE.BE

Doenaertstraat 2 - 8510 Marke - Kortrijk
Tel +32 56 314 816 - info@inconcrete.be



Vincent Olemans : « Le sol joue un rôle dans l'automatisation. »



Vincent Olemans souligne l'importance d'un sol lisse dans un entrepôt moderne. « La productivité et le bien-être des opérateurs en dépendent fortement. Le sol entre de plus en plus en ligne de compte dans la conception du bâtiment. La planéité du sol est cruciale pour l'utilisation de chariots à mât rétractable. La productivité de l'entreprise y est liée : des sols irréguliers provoquent une usure du matériel, des blessures et des dommages aux biens. »

Vincent Olemans,
directeur général In Concrete

cette évolution. Les normes BREEAM font l'objet d'une grande attention. Malgré la paperasserie, elles sont importantes pour les investisseurs. Impossible de stopper cette évolution qui est d'ailleurs toujours plus marquée.

Ne se heurte-t-on pas aux limites de ce qui est possible ?

LY : Notre CEO participe à l'émission télévisée 'The Sky is the Limit'. (Rires) Heureusement, les constructeurs belges sont très inventifs. On ne s'oriente pas encore vers des immeubles de 50 m comme dans certains pays asiatiques, mais une hauteur de 25 m et plus n'a rien d'exceptionnel. Et les possibilités techniques permettent d'aller encore plus haut.

IT : 'Construire en hauteur' signifie aujourd'hui dépasser les 20 m. La technologie et l'automatisation évoluent de telle sorte qu'elles sont désormais plus accessibles en termes d'investissements. Mais le terrain, la construction et les loyers sont plus chers. Les solutions proposées sont plus flexibles avec des bâtiments conçus plus souvent en fonction des automatisations de nos clients. Le soulagement apporté est important lors du premier contact avec les locataires : non seulement à propos de l'immeuble mais aussi de l'ensemble des services visant à répondre aux

exigences de durabilité et de qualité. Construction et utilisation sont donc combinées. Le locataire, le promoteur et le maître d'œuvre doivent collaborer pour trouver la solution. Davantage que par le passé, nous dépendons les uns des autres pour obtenir des résultats neutres en énergie.

Qui est à l'origine de cette demande de bâtiments logistiques durables ?

IT : Prenons le point de vue de l'investisseur. Aujourd'hui, la transition consiste à s'appuyer sur des bâtiments intelligents, plus encore que sur des panneaux solaires ou d'autres mesures vertes. Vous devez être capable de comprendre et de contrôler un bâtiment pour résoudre les problèmes et coordonner les améliorations avec le client sur base des données collectées.

VO : La durabilité est toujours plus importante dans la rénovation des sols. Un sol amélioré permet par exemple de sérieuses économies sur les réparations des roues et des cartes mères des appareils.

LY : Nous avons été un des premiers constructeurs belges à investir massivement dans la neutralité CO₂ au niveau du processus de production du béton. Nous voulons compenser autant que possible notre empreinte carbone. Nous planchons sur des solutions.

« Nous pensions avoir tout vu,
et puis la guerre en Ukraine
a éclaté. »

A quoi ressemblera un site logistique en 2030 ?

IT : Une construction en hauteur implique que le bâtiment s'articule autour des rayonnages. On construit une machine plutôt qu'un bâtiment. Le marché de l'investissement devra tenir compte de cette transition. D'ici 2030, nous évoluerons vers un bâtiment intelligent avec des rapports consultables par les utilisateurs et les entrepreneurs afin de devenir plus durables et efficaces. Le bâtiment logistique du futur se modernisera en permanence et sera toujours très performant après 15 ans.

LY : 2030, c'est dans 7 ans. Mon patron dit qu'il y a une chose que l'on ne peut pas produire : la terre. Aujourd'hui, on démolit des bâtiments d'à peine 15 ans pour les remplacer par des sites aux normes actuelles et donc plus performants sur une superficie identique. 2030 signifiera : des bâtiments intelligents, une automatisation massive, des immeubles de grande hauteur sur une surface limitée et plusieurs étages, des investissements dans l'intelligence, la neutralité énergétique et l'automatisation.

VO : InConcrete voit des évolutions dans les résines à séchage rapide. Mais le coulage classique du béton reste d'application. Certains opérateurs considèrent leurs sols comme quantité négligeable. Cela entraîne des retards dans l'automatisation.

Ce débat a eu lieu dans le cadre du premier Logistics Management Summit organisé à Roulers le 1^{er} février.

Un podcast vidéo est disponible via le QR code ci-dessous.



« La flexibilité et l'évolutivité comme mot d'ordre »

Le secteur de l'aménagement d'entrepôts est en pleine évolution. L'automatisation croissante met les fabricants au défi, notamment lorsque les pièces sont rares. Cependant, la technologie et le travail humain dans les entrepôts feront encore cause commune à l'avenir.

Michiel Leen

Comment se présente 2023 pour votre secteur ?

Stijn Kusseneers, Consultant intralogistic solutions chez Still : Cette année s'annonce à nouveau passionnante après la crise du coronavirus et la crise logistique mondiale qui a suivi. Nous ne pouvons pas prédire l'avenir, mais nous répondrons à ce qui se présentera à nous.

Peter De Henau, Managing Director Savoye Benelux : L'année 2023 s'annonce très prometteuse. Les intégrateurs ont connu une baisse des prises de commandes. En effet, en raison de la pénurie, l'exécution est à la traîne. Par ailleurs, la volonté de mécanisation et d'automatisation augmente à cause de la pénurie de main-d'œuvre. De nombreux prestataires logistiques (3PL) se dirigent donc maintenant vers la mécanisation, mais les initiatives deviennent plus modestes : contrairement à autrefois, il ne s'agit pas toujours d'entrepôts entièrement automatisés.

Sebastien Depuydt, sales manager BeLux Boplan : 2023 se présente comme une année difficile, mais il y a des opportunités. Il y a encore beaucoup de constructions, même si la rénovation devient plus importante en raison de la pénurie de terrains à bâtir.

Stijn Kusseneers : « Évoluer vers le rôle d'intégrateur total »



Nous intégrons également des projets complets, mais nous nous concentrons sur le matériel roulant. On parle d'automatisation mobile : des appareils qui se déplacent dans l'entrepôt, automatisés ou non. Si une telle solution requiert un convoyeur à rouleau ou une machine à emballer, nous le fournissons certainement. De cette façon, nos clients ont un seul interlocuteur. La demande du marché est là : les clients ne souhaitent pas s'adresser à sept partenaires différents pour des pièces différentes. Le passage au rôle d'intégrateur est ainsi rapidement fait. Still souhaite également introduire l'automatisation dans les petites entreprises puisqu'elles connaissent les mêmes problèmes que les grandes entreprises pour trouver et garder du personnel.

Stijn Kusseneers,
Consultant intralogistic solutions Still

READY FOR SOME SERIOUS IMPACT?

boplan

«««« BO 200 FORCE »»»»

Launch at Logimat (Stuttgart - Germany)
25 - 27/04/2023

Hall 1 - stand J41 & Hall 9 - stand C03

FOLLOW US    


boplan®

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

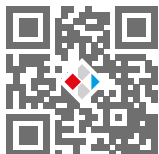


BOOSTEZ VOTRE PRÉPARATION DE COMMANDES GRÂCE AUX SOLUTIONS ÉPROUVÉES DE SAVOYE

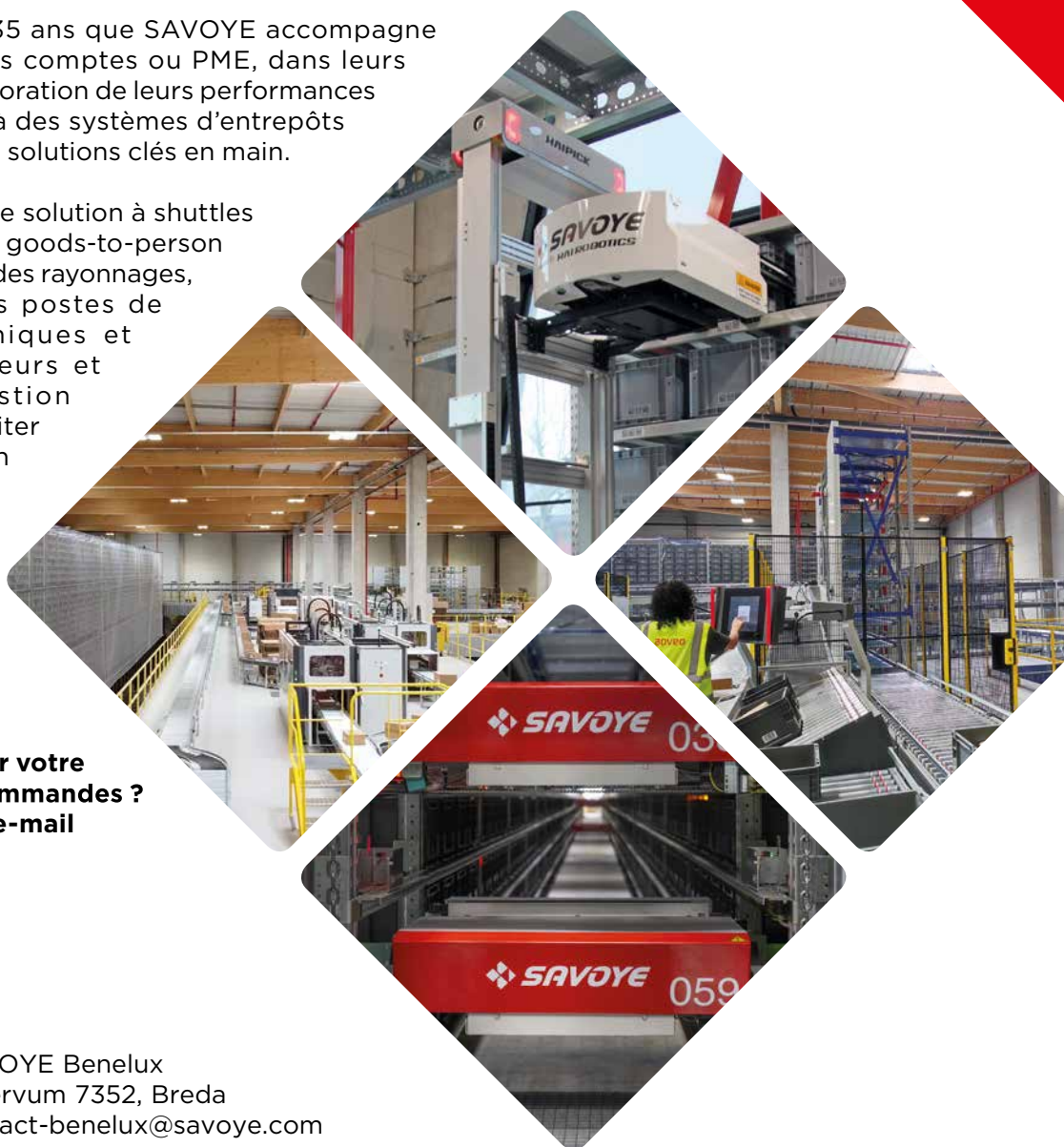
Cela fait plus de 35 ans que SAVOYE accompagne ses clients, grands comptes ou PME, dans leurs démarches d'amélioration de leurs performances logistiques grâce à des systèmes d'entrepôts automatisés et des solutions clés en main.

Un exemple ? Notre solution à shuttles X-PTS. Un système goods-to-person évolutif, associant des rayonnages, des shuttles, des postes de travail ergonomiques et tous les convoyeurs et logiciels de gestion permettant de traiter les commandes en un temps record !

**Besoin d'améliorer votre
préparation de commandes ?
Envoyez-nous un e-mail
dès aujourd'hui.**



SAVOYE Benelux
Minervum 7352, Breda
contact-benelux@savoie.com
www.savoie.com



Y a-t-il une crise conjoncturelle dans votre secteur ?

SK : On constate un ralentissement du marché, mais cela dépend fort du segment. Pour les chariots manuels classiques, vous remarquez une incertitude chez les clients due aux évolutions qui se présentent à nous. Les contrats de location, par exemple, sont prolongés d'une année supplémentaire, alors que les gens opteraient autrement pour de nouvelles machines. La division d'automatisation voit la demande augmenter, également pour les petits projets.

PDH : Les 3PL ont longtemps été réticents à l'automatisation parce qu'ils avaient souvent des contrats de courte durée. À l'heure actuelle, ils concluent aussi des contrats de plus longue durée. L'automatisation leur est donc plus accessible, aussi grâce à l'évolutivité et à la standardisation.

« L'inflation peut aussi être un élément déclencheur de la mécanisation.

L'optimisation permet de récupérer l'investissement. »

SDP : Les projets sont davantage réalisés par phases qu'auparavant, en donnant la priorité aux domaines les plus critiques.

Qu'attendent les clients aujourd'hui d'une entreprise comme la vôtre en 2023 ?

SK : Ils s'attendent à ce que nous réfléchissions davantage à leurs processus logistiques pour que tout se déroule correctement. Le service après-vente devient également important. Nous devenons davantage un partenaire pour le soutien à long terme, aussi au niveau de la maintenance et du service après-vente.

PDH : Un intégrateur est également un consultant. L'évolutivité et la vitesse de la mise en œuvre deviennent des points importants. La technologie permet désormais de s'adapter rapidement et de passer à la vitesse supérieure.

Sebastian Depuydt, Boplan :

« Tenir compte de la sécurité dès le début de la planification »



Sebastian Depuydt cite un aspect souvent négligé du processus de construction et de planification : « L'importance de la sécurité a fortement augmenté, mais paradoxalement, on ne pense souvent à la sécurité qu'à la fin du processus de construction. La plupart du temps, le budget initial a déjà été dépassé. En outre, c'est à la fin que vous faites face à des problèmes pratiques et logistiques. Dans un entrepôt, chaque mètre carré compte. Si vous devez ajouter une protection anticollision à des installations déjà construites, cela entraîne une perte d'espace inutile. Si vous tenez compte de la sécurité dans la conception initiale, cette perte reste limitée et la solution est également budgétisée correctement dès le départ. »

Sebastian Depuydt,
sales manager BeLux Boplan

SDP : Les entreprises recherchent des partenaires fiables et une bonne réactivité. Le coronavirus nous a appris que certains composants mettent plus de temps à arriver et il faut en tenir compte.

Avez-vous dû faire face à des pénuries de composants ? Still, par exemple, est l'un des rares fournisseurs à avoir pu tenir ses délais stocks à la fin de l'année passée. D'autres fabricants ont imposé des délais d'attente.

SK : Nous avons également connu des problèmes d'approvisionnement, surtout pour les semi-conducteurs des composants de sécurité. Sans ces composants, nous ne pouvons pas livrer. La fabrication de certains appareils classiques, utilisant moins de semi-conducteurs, est restée relativement stable.

PDH : Savoye a doublé le stock de ses propres composants, mais nous avons également

constaté des problèmes d'approvisionnement. Certaines installations ont été livrées par étapes, comme les convoyeurs à rouleaux dont le châssis a été construit en premier et les rouleaux ajoutés par la suite. Les coûts ont fortement augmenté, et il faut aussi compenser cela. Les équipements sont donc plus chers. Le client le comprend jusqu'au moment où il signe la commande ; le prix est alors fixe. En tant qu'entreprise, vous devez vous protéger vous-même contre les augmentations de prix en passant des commandes et en faisant porter une partie de cette responsabilité aux fournisseurs.

SDP : Nous avons bien négocié les prix de nos matières premières de base. Nous avons pu livrer, et c'était déjà formidable. Les clients acceptent aussi une augmentation de prix dans ce contexte, car au moins ils sont livrés.

PDH : L'inflation peut aussi être un élément déclencheur de la mécanisation. L'optimisation permet de récupérer l'investissement.

Les fournisseurs de matériel intralogistique doivent-ils encore installer des sièges conducteurs sur les nouveaux modèles ?

SK : La plupart de nos machines sont hybrides : elles sont construites comme des machines manuelles et équipées d'un kit d'automatisation. Nous avons également des chariots 100 % AGV, mais ils sont spécifiques aux clients et produits en petites quantités. Nos gerbeurs sont désormais fabriqués de façon entièrement automatisée.

SDP : L'année 2030 est probablement un peu trop proche pour parler d'un entrepôt sans personnes, mais en 2050 ? Il y aura toujours des personnes dans ces installations, c'est pourquoi il faudra délimiter les allées et prévoir une protection anticollision. Nous réfléchissons aussi en fonction du marché. Nous ne fabriquerons peut-être plus de protection anticollision en 2050, mais des systèmes électroniques qui seront intégrés chez les clients.

PDH : Il faut nuancer l'opposition entre automatisation et travail manuel. Si l'automatisation peut rendre votre travail plus intéressant et vous aider, alors la technologie est au service de l'humain. Il s'agit de gain d'efficacité, de compétitivité et de soutien aux collaborateurs.

« Dans le cas d'une pénurie structurelle de personnel, toute automatisation est un avantage. »

SDP : Dans le cas d'une pénurie structurelle de personnel, toute automatisation est un avantage puisque les personnes disponibles peuvent alors se consacrer à des tâches plus complexes.

Comment rendre un entrepôt durable ?

SDP : Le mot d'ordre, c'est la durabilité. Les fournisseurs d'aménagement d'entrepôts doivent démontrer que leurs produits sont durables, émettent de faibles émissions de CO₂ et qu'ils sont recyclables.

PDH : L'évolutivité devient également plus importante. Vous devez également investir à ce niveau-là au moment de la planification initiale afin de pouvoir ajouter des racks ou des robots supplémentaires.

Peter De Henau :

« En 2030, la main-d'œuvre restera présente dans les entrepôts »



Peter De Henau voit aussi de la main-d'œuvre dans les entrepôts du futur. « 2030 n'est plus si loin. Une main de robot dotée de la polyvalence d'une main humaine, ce n'est pas pour demain. Des personnes seront toujours présentes dans les entrepôts, car quelqu'un doit contrôler le système et réparer les éventuels défauts. Pour le travail d'exécution également, les mains humaines resteront nécessaires. Les 'dark stores' entièrement automatisés ne sont pas encore pour tout de suite. Le veut-on, d'ailleurs ? Le travail dans les entrepôts a changé, tout comme le profil du collaborateur en entrepôt. La charge de travail a augmenté, mais les normes en matière d'ergonomie également. En tant que fournisseur, vous devez vous assurer que les logiciels et le matériel rendent la tâche aussi agréable et ergonomique que possible.

Peter De Henau,
Directeur général Savoy

SK : L'automatisation mobile offre flexibilité et évolutivité. Vous ne devez pas réaliser de rénovations majeures pour faire face à un flux supplémentaire, une machine supplémentaire peut suffire. Nous proposons également des locations de courte durée dans le domaine de l'automatisation, où une réserve flexible peut être ajoutée à une réserve fixe des machines. Idéal pour ceux qui doivent faire face à des pics saisonniers.

La possession d'équipements n'est-elle plus une priorité ?

PDH : Le concept SaaS, où vous payez chaque mois pour l'utilisation d'un logiciel, est désormais bien implanté. Le concept de robot en tant que service (RaaS) connaît également un succès grandissant. Ceci s'explique par une normalisation croissante. Pour une solution de fabrication à la commande, cela n'a aucun sens.

Quelles énergies allons-nous prochainement utiliser ?

SK : Les énergies fossiles sont exclues de nombreux segments. Même les moteurs diesel restants actionnent désormais des moteurs

électriques. L'avenir sera électrique. Mais le débat reste ouvert quant à la manière de stocker cette énergie. Les batteries plomb-acide et les batteries lithium-ion laisseront la place à des batteries au lithium de nouvelle génération et à des batteries solides, avec ou sans plancher inductif qui permet une recharge tout en roulant. La gestion de batterie devient de plus en plus importante. L'hydrogène est également étudié, mais sa percée dans l'intralogistique dépendra de développements plus importants.

Cette interview a été réalisée dans le cadre du premier L2LM Summit, qui s'est déroulé à Roulers le 1^{er} février.

Un podcast vidéo a été conçu à partir de ces interviews. Vous le retrouverez via le code QR ci-dessous.





WE DRIVE AUTOMATED VEHICLES



STILL iGo. Pour l'automatisation de votre logistique, STILL propose une solution globale unique sur des modèles standard. Cela signifie que les projets d'automatisation peuvent être facilement mis en oeuvre à tout moment. Ainsi, chaque entreprise, de toutes tailles, peut profiter des avantages de l'automatisation des processus de transport. www.still.be



first in intralogistics



MG PARK LOGISTICS ISNES

Des vaccins pour la planète

D'ici la mi-2024, GSK disposera à Gembloux d'un hub logistique flambant neuf de 40.500 m². Doté de technologies automatisées dernier cri et d'un impact environnemental minimal, il permettra le stockage et la distribution de vaccins dans plus de 160 pays. Un projet d'envergure qui s'appuie sur des infrastructures de MG Real Estate et le savoir-faire dans le domaine pharma de Yusen Logistics.

Jean-Michel Lodez



Plus de 4 ha bâtis en guise de plaque tournante pour le rayonnement mondial des vaccins GSK.

Ignace De Paepe. « Nous avons investi dans des infrastructures ailleurs en Europe, chez nos voisins français et luxembourgeois, en Italie et en Scandinavie mais la Wallonie reste partiellement à développer et nous comptons bien nous y atteler. Ce projet, qui occupera une septantaine de personnes en est une belle illustration. »

YUSEN LOGISTICS À LA MANOEUVRE

MG Park Logistics Isne s'appuiera sur deux bâtiments d'une superficie totale de 40.500 m² : 39.000 m² permettront un stockage dans des zones à température variable et seront agrémentés de solutions automatisées alors que les produits dangereux seront stockés sur 1.500 m². La structure disposera d'une hauteur utile de 15 mètres sous poutre et pourra accueillir 42.000 palettes de vaccins et réactifs. Les opérations logistiques sur place seront confiées à Yusen Logistics. Avec le spatial, l'automobile, l'alimentaire, le retail et le technologique, le pharma est l'un des secteurs phares dans lesquels l'entreprise est hautement spécialisée. Son acquisition fin de l'année dernière du Groupe Pierre (Wavre), fournisseur majeur du secteur de la santé à travers ses structures Transports Pierre, Pierre Logistic et Ajimex, a d'ailleurs récemment confirmé cet engagement tout en accentuant le poids de ce pôle en Wallonie.

« Notre savoir-faire dans le secteur nous permet, par exemple, de gérer beaucoup d'activités en Belgique pour Astra Zeneca, qui est pour nous un client majeur. Ce nouveau projet

« Vu la poursuite de notre croissance en vaccinologie, le premier centre de distribution dans lequel nous avons investi à Gembloux en 2010 est devenu clairement trop petit, explique Emmanuel Amory, Managing Director de la division vaccins de GSK. Avec ce nouveau centre de distribution, nous allons tripler notre capacité et donc consolider de façon majeure notre stockage. »

La première colonne du chantier a été érigée en grande pompe au Parc scientifique Crealys de Gembloux fin décembre dernier. Baptisé MG Park Logistics Isnes, ce hub logistique - tout comme le terrain qui l'accueille - sera la propriété du promoteur gantois MG Real Estate.

« La Flandre est à saturation pour accueillir de telles structures, » explique son Président

Le manque de place sur le marché immobilier flamand explique ce déménagement à Gembloux.

Un bon balisage du dossier en amont et une parfaite collaboration entre autorités et acteurs en place ont permis de mettre sur les rails MG Park Logistics Isnes.



Le bâtiment sera opérationnel l'an prochain.



avec GSK à Gembloux renforce encore notre position à travers une structure unique en son genre dans la Région », se réjouit Bruno Jacques, Managing Director de Yusen Logistics Benelux. « Cet outil illustre notre stratégie de développement des activités pharma et vaccins en Europe dans laquelle le Benelux tient une place centrale. »

AUTOMATISATION

Le caractère automatisé de la plateforme MG Park Logistics Isnes répondra en tout point aux exigences de l'industrie pharmaceutique. Il sera assuré par une combinaison de robots mobiles autonomes (AMR) et de véhicules à guidage automatique (AGV). Des systèmes 'goods-to-person' qui faciliteront le travail des opérateurs tout comme la création de postes de travail 'pick-to-light' dont les voyants LED sur les rayonnages fluidifieront les déplacements des préparateurs de commandes. L'entrepôt pourra aussi compter sur des navettes à grande capacité, sur une automatisation des tâches de conditionnement dans un département dédié et sur un système de tri robotisé. Des tâches qui s'inscriront dans un environnement de chaîne de froid fermée pour les étapes de manutention et de stockage.

« Nous allons pouvoir regrouper toutes nos fonctions logistiques en acheminant nos matières premières dans ce nouveau

centre, en stockant les produits semi-finis en provenance de nos différentes usines ainsi que nos produits finis, se réjouit Emmanuel Amory. Cette plateforme de distribution nous permettra d'alimenter en vaccins pas moins de 160 pays au départ de la Wallonie tout en réduisant l'impact CO² de notre activité. »

VERT FONCÉ

A côté de son imposant gabarit, de ses zones multi-températures et de son niveau technologique, les efforts de durabilité mis en oeuvre dans le projet sont à épingle. La plateforme qui sera certifiée BREEAM. Alimentée par de l'énergie verte à 100 %, elle sera équipée de panneaux solaires, de dispositifs de gestion intelligente et de récupération de l'énergie et de la chaleur afin d'en réduire la consommation au strict nécessaire. Une mission à laquelle contribueront aussi des éclairages led à détecteurs de mouvements. Des bornes de recharge pour véhicules électriques à deux et quatre roues seront par ailleurs installés.

« Dès le départ de ce projet, nous avons bénéficié d'un grand soutien de tous les acteurs en place au niveau des autorités et des administrations wallonnes, se félicite Ignace Tytgat, CEO de MG Real Estate. Des réunions en aval du dépôt de permis bâtir avaient parfaitement balisé le dossier. L'orientation qu'allait prendre le projet était donc très claire et il n'a souffert d'aucun recours. »

La réception du bâtiment est prévue pour le printemps 2024. Son financement est assuré par les différents partenaires du projet. Facture totale : 75 millions EUR.

La neutralité avant l'autonomie

« Des études doivent encore montrer ce qu'il est possible de réaliser afin de rendre MG Park Logistics Isnes autonome en apport énergétique, ce qui est clairement notre objectif à terme même si nous visons d'abord la neutralité carbone, explique Ignace Tytgat, CEO de MG Real Estate. « Tout dépendra des besoins réels qui doivent encore être objectivés par Yusen Logistics et GSK, notamment la nuit où l'activité de conditionnement se poursuivra alors que la production solaire sera nulle. Nous sommes à une période charnière au niveau des batteries pour panneaux solaires qui orientent vers une autoconsommation totale. Leurs performances sont en hausse, leurs prix en baisse et ce marché évolue très vite. Comme il nous reste plus d'un an avant la livraison du bâtiment, nous avons encore une certaine marge pour trancher et trouver la meilleure balance possible. »

La 'technologie miracle' cherche son second souffle

L'n'y a pas si longtemps, le blockchain était considéré comme une solution informatique prometteuse pour les problèmes complexes liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Sur le terrain toutefois, la méfiance mutuelle de certains acteurs et la qualité médiocre des données requises ont freiné son développement.

Michiel Leen

À la fin de l'an passé, l'armateur danois Maersk a décidé de fermer TradeLens, la plate-forme de données lancée avec IBM en 2018. L'armateur lui-même a indiqué que la plate-forme n'avait pas répondu aux attentes et n'était pas commercialement viable. Avec cette plate-forme basée sur la blockchain, Maersk voulait donner un coup de pouce à la numérisation de la chaîne d'approvisionnement (maritime). Un peu moins de cinq ans plus tard, il est apparu que les autres acteurs de la chaîne n'avaient pas suivi les Danois. On parle nettement moins de blockchain aujourd'hui alors que le terme faisait, il n'y a pas si longtemps encore, le buzz dans les débats logistiques.

Pauline Van Ostaeyen, co-fondatrice de la plate-forme anversoise Dockflow, n'est pas entièrement surprise par ce fiasco. « Dans la

logistique (maritime), la blockchain a longtemps été considérée comme la panacée pour la planification, les heures d'arrivée et la communication. Le modèle avec stockage décentralisé semblait aussi parfaitement convenir aux acteurs qui doivent coopérer tout en étant en concurrence les uns avec les autres. Les données sont beaucoup moins sujettes à manipulation. »

En pratique, le fait de partager des données commerciales sensibles se heurte à une certaine réticence. Une réserve qui a également pu être observée lors du lancement d'autres plates-formes data dans le transport et la logistique.

« En outre, la qualité des données s'est révélée être le talon d'Achille de cette technologie. Le problème c'est le manque de données qualitatives et standardisées. L'apparition de la norme DCSA représente une amélioration, mais tout le monde n'y adhère pas encore. Aujourd'hui, il existe des solutions plus simples que la blockchain complexe pour les défis liés aux données. Avec la blockchain, on a parfois l'impression d'utiliser un chariot élévateur pour transporter un pack de six de la cuisine au salon. »

L'API (voir cadre) constitue une bonne alternative. Cette technologie est d'ailleurs déjà

implantée dans des plates-formes telles que NxtPort. Une API est capable de faire 'dialoguer' les bases de données entre elles et permet une intégration facile avec d'autres systèmes. Van Ostaeyen constate que les clients posent de moins en moins de questions sur la blockchain. Elle ne fait plus le buzz. « Au fond, la technologie utilisée n'est pas le plus important. Le client veut une solution dont il n'a pas à se demander comment elle fonctionne. L'accent doit donc être mis sur une solution conviviale utilisable par le client de manière évidente. »

Un peu de jargon

Blockchain : système de stockage de données dans une chaîne de blocs qui ne peuvent pas être modifiés. Les erreurs en cas de transaction de données au sein de la chaîne logistique peuvent ainsi être évitées et la fraude liée aux documents est plus difficile.

API : application qui permet à des systèmes informatiques très différents de « dialoguer » entre eux. Une technologie nécessaire lorsque chacun des différents acteurs de la chaîne applique ses propres systèmes.

ENGINS DE MAGASINAGE

Le poids transportable est un critère important dans la catégorisation des différents modèles.

L'automatisation est en route

Un nouveau chapitre s'ouvre dans le segment des tracteurs et des engins à plate-forme. Les deux sont des valeurs sûres dans l'entrepôt, mais le segment n'a jamais brillé pour son caractère innovant. Néanmoins, beaucoup de choses ont changé ces dernières années. La propulsion électrique avec l'essor des batteries lithium-ion a établi une nouvelle norme. Les possibilités d'automatisation offrent également de nouvelles perspectives.

Michaël Vandamme

Un coup d'œil aux catalogues de tracteurs et d'engins à plate-forme suffit pour voir à quel point la gamme est diversifiée, tant en termes de modèles que de versions. Regroupés sous une seule appellation, ils se scindent toutefois en deux groupes. Alors que les tracteurs tirent la charge derrière eux, les engins à plate-forme peuvent, en plus, transporter eux-mêmes des marchandises. Le premier groupe semble présenter une plus grande variété, notamment parce que les tracteurs sont indispensables pour des tonnages plus élevés.

DIVERSITÉ

Néanmoins, il serait erroné de faire la distinction entre les deux en fonction du tonnage. Il existe en effet un chevauchement, avec une capacité maximale de certains engins à plate-forme supérieure à celle de la catégorie inférieure de tracteurs. Le poids maximum qui peut être transporté et/ou déplacé constitue certes un critère important dans la catégorisation des nombreux modèles, mais il n'est pas le seul. Des différences apparaissent au niveau de l'autonomie, de la longueur du châssis



Dans les aéroports, où une utilisation 24/24, 7/7 est nécessaire, les modèles électriques n'ont généralement pas la cote.



ou de l'empattement. Bien sûr, ces caractéristiques ne peuvent pas être dissociées de l'endroit où ces engins sont utilisés. Seront-ils exploités à l'intérieur, sur un sol lisse et stabilisé, ou mobilisés à l'extérieur ?

« Malgré une gamme étendue, le marché est relativement stable », note Fabian Scherer, Product Manager Reach Trucks & Tractors chez Linde Material Handling. « Les besoins sont parfois très différents, ce qui explique précisément cette diversité. Selon la nature des tâches, le secteur et autres, il s'agit presque de sur mesure. Il y en a pour tous les goûts. »

NORME EN MATIÈRE DE PROPULSION

La propulsion électrique semble être devenue la norme tant pour les tracteurs que pour les engins à plate-forme (voir cadre). Cependant, le moteur à combustion n'est pas encore totalement au rebut. Dans le cas d'une utilis-

L'innovation dans ce segment réside principalement dans la propulsion et l'automatisation.

(essentiellement) en extérieur, avec des conditions météorologiques qui peuvent être extrêmes, le modèle thermique est toujours privilégié. Mais de plus en plus, ces modèles classiques sont l'exception qui confirme la règle. Les principaux avantages de la propulsion électrique sont évidents. La pollution sonore est plus faible, voire inexistante. Idem pour les émissions. Ce dernier point est particulièrement pertinent lorsque l'on déplace certains produits comme des aliments, qui pourraient être avariés par les émissions. Par ailleurs, nous sommes arrivés à un point où la propulsion électrique affiche les mêmes performances que l'entraînement thermique.

Parallèlement à cela, on assiste à un autre phénomène depuis quelques années : l'essor du lithium. La principale différence avec la batterie plomb-acide classique réside dans le processus de charge. Contrairement à une batterie au plomb, qui doit être chargée par cycle - un processus qui peut prendre plusieurs heures - le lithium-ion peut être (partiellement) chargé sur de courtes périodes. Concrètement, si le véhicule n'est pas utilisé, on le branche et on le charge. En revanche, si ces moments de recharge intermédiaires sont

insuffisants ou inexistants, le plomb-acide s'avère plus adéquat, avec ou sans batterie de recharge. Autre différence : le poids. Le lithium-ion est nettement plus léger, même si cela ne joue pas vraiment un rôle dans le cas des tracteurs ou des engins à plate-forme qui s'accommodent fort bien d'un contrepoids. Enfin, pointons encore la réputation écologique de cette technologie. Le recyclage d'une batterie plomb-acide est maintenant probant, mais en termes de perception, c'est différent.

UTILISATION FLEXIBLE

La diversité de ce segment apparaît également sur le plan de l'acquisition et du déploiement. Il ne s'agit pas seulement d'un marché d'achat, semble-t-il. « La location peut être aussi pertinente que l'achat », souligne Davy Dens, Content Officer de Motrac. « Ceux qui achètent peuvent encore opter pour du neuf ou de l'occasion. Ceux qui privilégient la location bénéficient, en règle générale, d'un choix assez large concernant la durée, courte ou longue. » Cela s'inscrit parfaitement dans la philosophie du sur mesure et du soulagement maximal du client. Certaines enquêtes révèlent que la conclusion d'un contrat de ser-



vice est la norme. Les avantages de ce contrat sont classiques, mais pas moins importants pour autant : une utilisation et une mobilisation maximales, associées à un TCO clair.

L'ÈRE DE L'AUTOMATISATION

Il ne s'agit pas d'un marché où les innovations se bousculent. Néanmoins, un certain nombre de développements sont en cours, empruntés ou non à d'autres secteurs. « Le lithium-ion poursuit sa percée », explique Fernand Leenaerts, Product Manager de Jungheinrich. « Et au sein de cette technologie, certaines choses évoluent encore. Pensez à la batterie lithium-ion fer phosphate, qui diffère du lithium-ion standard utilisant surtout du cobalt pour la cathode. Notez aussi que les piles à combustible ne percent pas vraiment. Il y a bien des projets par-ci par-là, mais dans l'ensemble, ils sont assez rares. Personnellement, je pensais que cela progresserait plus vite. » A plus long terme, des possibilités d'automatisation et de robotisation se dessinent. Cela peut aller d'un certain nombre de fonctions de support pour l'opérateur à des véhicules capables de se déplacer de manière autonome. Le point de départ sera probablement un engin standard, sur lequel ces fonctionna-

lités seront intégrées. Cependant, l'ensemble de l'environnement de travail doit y être adapté, notamment en termes de sécurité, en particulier avec les engins sans opérateur. Autant de paramètres qui laissent penser que sa mise en œuvre sera relativement lente. Pourtant, on n'est pas là dans un futur très lointain. En effet, les premiers modèles autonomes sont déjà disponibles sur le marché.

Les experts s'accordent déjà à dire que la collecte et le traitement des données représentent une partie essentielle de ces engins du futur. Le but est de faire plus avec moins de personnes, ce qui n'est pas seulement un argument économique important mais aussi une réponse à la pénurie qui caractérise le marché du travail actuel et futur. Dans le domaine logistique, notamment, trouver les bons collaborateurs reste un défi permanent. Un marché du travail tendu ouvrira-t-il la voie à l'automatisation et à la robotisation ? Les années à venir le diront.

Les piles à combustible ne semblent pas (encore) s'imposer.

Les délais de livraison sont presque revenus au niveau pré-Covid.

La percée et le développement de la batterie lithium-ion constitue l'évolution la plus importante.

Livraisons : retour à la normale

Ces dernières années, les problèmes de livraison ont été la norme pour de nombreux secteurs. Cela a généré des temps d'attente parfois interminables et sans précédent. Le retour à la normale est toutefois amorcé, y compris dans ce segment. Les délais de livraison sont encore légèrement plus élevés qu'avant la Covid, mais le pire semble être passé.

« L'électricité n'est pas toujours une alternative exploitable »

« Le choix entre les batteries plomb-acide classiques et le lithium-ion permet une utilisation large et diversifiée », explique-t-on chez STILL. « Pourtant, il existe un segment où les moteurs thermiques classiques, qu'ils soient propulsés au diesel ou au GPL, restent la norme : les aéroports. Ces véhicules sont utilisés pour le transport des bagages. Mais en raison de la nature des opérations aéroportuaires, ils doivent pouvoir être déployés à toute heure du jour et de la nuit. On ne peut pas ménager des temps de recharge substantiels. Même les moments plus brefs pour recharger - la force du lithium-ion - ne sont pas toujours évidents. La disponibilité 24/24, 7/7 rend un 'plein' rapide indispensable. »

OUVRIRE UN CONTENEUR EN TOUTE SÉCURITÉ

De l'extérieur, il n'est pas possible de voir comment le chargement est arrimé dans un conteneur. Il se peut donc que ce chargement se déplace ou bascule pendant le transport, ce qui peut constituer un risque sérieux pour celui qui ouvre le conteneur. Avec la nouvelle chaîne pour porte de conteneur PCG-500 de Percon, le risque est réduit au minimum.

Percon possède une vaste expérience dans le domaine des équipements de transport et de levage. A l'image d'Eric Jaspers, directeur de la société, qui s'appuie sur 30 ans de pratique dans le monde des conteneurs : « Les douanes anversoises ont demandé à Percon de développer un outil pour ouvrir les conteneurs de manière sûre et ainsi réduire le risque d'accident. »

Chaque jour, des milliers de conteneurs sont ouverts pour être déchargés ou inspectés. Il est

impossible de voir si la cargaison est toujours correctement arrimée et n'appuie pas contre les portes. Le risque de blessure est donc élevé. Ce risque et l'arrêt de travail éventuel peuvent facilement être évités avec le PCG-500.

La chaîne peut être fixée rapidement, sans aucune préparation ou formation, aux barres des portes du conteneur. Le PCG-500, composé de divers aciers robustes, empêche les portes de s'ouvrir brusquement au cas où le chargement exercerait une pression sur celles-ci. Le dispositif permet en outre de vérifier si la cargaison a bougé avant que des accidents ne se produisent.

Le PCG-500 convient à tous les conteneurs maritimes. Il est donc distribué dans le monde entier et recommandé par diverses autorités de sécurité, dont CEPA en Belgique.

Évitez les accidents dus à l'ouverture des portes battantes des conteneurs grâce à la chaîne de sécurité PCG-500 de Percon.



TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2023

30TH ANNIVERSARY EDITION

PROGRAMME

- 18:00 - accueil - apéritif
- 19:30 - remise des Transport & Logistics Awards 2023
- 21:00 - dîner (entrée et plat principal servis à table)
- 22:30 - buffet de desserts - open bar
- Prix par personne : 295 € htva
- Prix pour une table (10 personnes) : 2.750 € htva

INFO & RESERVATION

Scannez le code QR ou envoyez un e-mail à info@transportmedia.be

An initiative by



Supported by



Strategic Partner



NEKKERHAL MALINES.
11 MAI 2023.
1500 DÉCIDEURS
SERONT PRÉSENTS.
VOUS AUSSI ?



NEWS

Voici les vainqueurs des Supply Chain Awards 2022

Lors des 17^e Supply Chain Awards, une initiative de Supply Chain Masters et PICS Belgium, le jury a remis le prix du Supply Chain Project of the Year au « COVID 19 Vaccination campaign Flanders project » de l'Agence flamande Zorg & Gezondheid. Le prix du public a été décerné à Stanley Black & Decker & Peripass pour le projet « Autonomous Yard Operations ». Dockflow a été élue Startup de l'année 2022.



Nouveau partenaire pour les projets immobiliers de Weerts Group

Trois ans après s'être allié à Ethias, Weerts Group a trouvé un deuxième partenaire apte à soutenir le développement de nouveaux projets immobiliers : Primonial REIM. Pour l'entreprise française, qui gère un portefeuille de 33,5 milliards d'euros mais qui est surtout active dans le secteur des bureaux (45 %) et des soins de santé (34 %), il s'agira d'une première expérience dans l'immobilier logistique. Weerts Logistic Parks Holding a déjà livré environ 500.000 m² d'entrepôts dans divers pays européens tandis qu'un million de m² sont encore en développement.

Kuehne+Nagel ouvre un EDC pour Shimano

L'EDC de 20.000 m² du fabricant japonais de pièces de vélo sera intégré au site d'e-fulfillment existant de Kuehne+Nagel à Tessenderlo, dans le Limbourg. Shimano voit ses volumes dans le commerce électronique B2B croître fortement et fait donc appel à Kuehne+Nagel pour ses besoins logistiques. Le nouvel EDC devrait être opérationnel dans le courant de 2023 et créera environ 50 emplois.



En bref

- Il est désormais possible d'utiliser du HVO (biodiesel) dans les chariots élévateurs au diesel de **Linde Material Handling**, et ceci sans adaptation. Ce qui permet de réduire jusqu'à 90 % les émissions de CO₂.
- **Clark** équipe sa série GTS de nouveaux moteurs écologiques diesel et LPG conformes à la norme européenne Stage V relative aux émissions de gaz d'échappement. L'ergonomie et les niveaux sonores sont également revus.
- **Jungheinrich** reprend la société américaine Storage Solutions Group et souhaite ainsi renforcer sa position sur le marché de l'automatisation. L'acquisition devrait être finalisée au deuxième trimestre 2023.



- Depuis le 1^{er} janvier 2023, **Van den Dorpe Material Handling** est le concessionnaire Linde exclusif pour la Flandre orientale et occidentale et la région de Mouscron. La collaboration avec Still a pris fin.
- Au cours des 12 derniers mois, 45 nouveaux projets AutoStore ont été lancés dans le monde par **Swisslog**. Parmi lesquels Active Ants à Willebroek et Rhenus Contract Logistics à Tilburg. Au cours de la même période, l'installation AutoStore de 53 clients existants a été étendue.

Année-record pour North Sea Port

73,6 et 64,5 millions de tonnes, c'est la quantité de marchandises transbordées en 2022 par North Sea Port via, respectivement, le secteur maritime et le secteur fluvial. Soit une augmentation de 7 % et un record depuis la fusion de Zeeland Sea Ports et du port de Gand il y a 5 ans. Le vrac sec continue à croître et représente plus de la moitié du trafic maritime : 54 % à 39,9 millions de tonnes (+ 10 %). Le vrac liquide, les charges diverses et le segment roll on/roll off ont également augmenté tandis que la part des conteneurs baisse de 9 % à 2,6 millions de tonnes. Année-record aussi au niveau fluvial avec des croissances du transport ro/ro, des charges diverses (+ 40 %) et du vrac liquide (+ 19 %). Le vrac sec et les conteneurs sont par contre en recul de 9 %. L'emploi a également augmenté depuis la fusion passant de 95.000 jobs (in)directs en 2017 à 102.000 aujourd'hui.



Van Moer construit une nouvelle installation de remplissage à Zwijndrecht

Le prestataire logistique anversois construit, sur son site de Zwijndrecht, une installation de remplissage de 7.500 m² pour les transports citernes de produits chimiques. Il sera notamment utilisé par INEOS Oxide. Les lignes de remplissage entièrement automatisées visent une capacité de 100.000 t/an et ont pour but de reconditionner des conteneurs-citernes pleins en fûts ou en IBC.

Dematra construit le plus grand entrepôt à navettes automatisé au monde

Dematra, basé à Nazareth, construit sur son site de Kruisem un gigantesque entrepôt de palettes entièrement automatisé, d'une hauteur de 46 m et capable d'accueillir 80.000 palettes pour - essentiellement - des aliments sous température contrôlée. Ce serait le plus grand du monde. Stow a conçu un système compact, extrêmement stable et flexible d'entrées/sorties et de stockage au moyen de navettes. Ceratec a pris en charge le transport vertical. Tandis que C&W logistics s'est occupé du WMS. L'entrepôt devrait être opérationnel au printemps 2023.

Nouvelle gare de formation de Zeebrugge

Le port de Zeebruges dispose d'une nouvelle station de formation pour le transport ferroviaire de marchandises. Elle se compose de deux grands faisceaux de voies : la gare de départ et d'arrivée de Zwankendamme et la gare de triage de Zeebruges. Cela devrait permettre un transport plus efficace, plus rapide et plus sûr des biens par le rail et stimuler le transfert modal des trafics générés par le port de Zeebruges.



Port de Bruxelles : légère baisse en 2022

Malgré un nouveau record pour le trafic de conteneurs, avec une hausse du tonnage de plus de 30 % à près de 57.000 TEU, l'activité portuaire du Port de Bruxelles a baissé de 4,7 % en 2022 (à 6,8 millions de t). Le trafic propre a baissé de 7 %, mais reste à un niveau historique relativement élevé de plus de 5 millions de t. Le trafic de transit a augmenté de 3 %.

Deutsche Bahn met en vitrine DB Schenker

Le conseil de surveillance de l'opérateur ferroviaire allemand Deutsche Bahn a donné son feu vert à la vente de la division DB Schenker. Cette vente fait l'objet de spéculations depuis un certain temps. Par le passé, DSV, par exemple, s'est montré ouvertement intéressé. Mais il y a aussi d'autres candidats du secteur logistique, DHL en tête. Deutsche Bahn n'envisage toutefois une vente que s'il peut en tirer un avantage financier clair.

En bref

- **Gefco**, qui a été repris par l'armateur français CMA CGM, changera de nom dans le courant de 2023 pour devenir **CEVA Logistics**.
- L'Autorité belge de la Concurrence approuve l'acquisition du groupe Mexico Natie par **Katoen Natie**.
- **ArcelorMittal Belgium** et **North Sea Port** développeront une zone industrielle circulaire sur le site d'ArcelorMittal baptisée North-C Circular. Cela devrait contribuer à la neutralité climatique du port d'ici 2050.
- **Aprojects** jette les bases d'un nouveau centre logistique durable dans le port d'Anvers, près du terminal de marchandises diverses de PSA, au quai 410.
- L'opérateur néerlandais de stockage en citerne **Vopak**, va collaborer avec l'autorité portuaire d'Anvers pour réaménager de manière durable la concession de 105 ha du négociant en matières premières Gunvor.
- **UPS** finalise la reprise de **Bomi Group**, spécialisé dans la logistique des soins de santé. Grâce à cette acquisition, UPS Healthcare ajoute à son infrastructure des installations à température contrôlée dans 14 pays, dont le site Bomi à Heist-op-den-Berg.
- **GLS Belgium** a ouvert son deuxième City Delivery Depot à Neder-Over-Heembeek où il emploie 20 personnes. Le prestataire de services logistiques entend ainsi s'engager pleinement dans le transport avec des véhicules écologiques.
- **PostNL** développe, en collaboration avec le groupe Weerts, un tout nouveau centre logistique pour le tri et la distribution de colis à Evergem. Il générera 120 nouveaux emplois mais aussi du travail pour 175 livreurs employés par les partenaires de l'entreprise néerlandaise.
- **Mondial Relay** fusionne deux sites belges (Nivelles et Tubize I) au sein de « Tubize II ». Un nouveau dépôt de 5.000 m². L'ouverture est considérée comme un tournant stratégique pour l'entreprise dans notre pays.

Nouveau permis d'exploitation pour Liege Airport

Le gouvernement wallon a trouvé un accord pour modifier le permis d'exploitation de Liege Airport. L'accord fait passer le nombre de vols à 55.000. Dès 2030, les avions les plus bruyants (les Boeing 747-400 e.a.) seront interdits de décollage la nuit (entre 23h00 et 7h00).





JEF SEGERS, RESPONSABLE DE L'EXPÉDITION CHEZ FACQ

« Ne faites pas une croix sur la camionnette dans la logistique urbaine durable »

Depuis l'an passé, le spécialiste des accessoires de salle de bains et de chauffage Facq livre ses clients bruxellois en vélo cargo. Une décision particulièrement judicieuse, souligne le responsable de l'expédition Jef Segers. Néanmoins, il y aura toujours une place pour les véhicules « traditionnels » dans la logistique urbaine.

La mobilisation de vélos cargos en région bruxelloise, en collaboration avec Urbike, est un succès. Avec trois vélos cargos, nous livrons quotidiennement 45 clients et nous retirons deux camions de la circulation : notre flotte de poids lourds est passée de huit à six à Bruxelles. La coopération avec Urbike se déroule bien et nous collaborons désormais pleinement sur la numérisation des données afin de rendre les transports encore plus efficaces.

Cette expérience positive n'occulte pas le fait que certaines choses ne peuvent pas être transportées en vélo cargo : les objets volumineux tels que les radiateurs, les gros volumes de sel ou encore les biens fragiles comme la

porcelaine et les miroirs. Amener ceux-ci à bon port en un seul morceau avec un vélo cargo n'est pas une mince affaire, surtout à Bruxelles où il y a beaucoup de pavés. Dès lors, notre flotte bruxelloise compte toujours une grande camionnette pour pouvoir livrer dans des lieux inaccessibles aux poids lourds et pour les charges inadaptées au vélo cargo.

De plus, le modèle ne peut fonctionner que moyennant une concentration et une masse critique minimales, comprenez suffisamment de livraisons dans une zone relativement restreinte. Le lancement des livraisons à vélo à Gand nous a appris que le volume y est pour l'instant trop faible pour un coursier à temps

plein exclusif. Et pour les livraisons dans des lieux reculés, ce modèle ne sera pas la solution.

Un système intelligent d'approvisionnement de nuit des centres de distribution par semi-remorque peut permettre de livrer, le lendemain, une quantité croissante de marchandises par vélo cargo. Nous sommes très enthousiastes quant à l'utilisation des vélos cargos, mais même avec une approche durable de la logistique urbaine, les véhicules motorisés ont toujours un rôle à jouer aujourd'hui. Donc, ne faites pas trop vite une croix sur la camionnette.



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

**TOUCHEZ 22.500
DÉCISIONNAIRES !**

Link2
LOGISTICS
MANAGEMENT

**Vous voulez être
présent dans
notre magazine ?**

**Prenez contact avec
Kristiaan Goossens**

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



TRANSPORTMEDIA



zetes



Contactez-nous:

www.zetes.com

02 728 37 11