

LOGISTICS

MANAGEMENT

Le magazine du logisticien

MARS 2024

20^e ANNÉE N°69

DOSSIER REAL ESTATE VERT ET CREATIF

PARAIT 4 FOIS PAR AN : MARS - MAI - SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE - BUREAU DE DÉPÔT : 3000 LEUVEN MASSPOC - AUTOMATISATION PPT14874

LOGISTICS PODCAST
DURABILITÉ

TENDANCES
LOI SUR L'EMBALLAGE

INTERVIEW VIP
DIDIER WEERTS

Voir p. 51

UVO
Tec

manutention avec service



vente – location – service

CHARIOTS ÉLÉVATEURS KDB

KDB est spécialisé dans la vente, la location et la réparation de chariots élévateurs et d'équipements de stockage, neufs et d'occasion. Notre équipe est prête chaque jour avec une approche orientée vers le client. C'est là que nous faisons passer le service au niveau supérieur!

NOS POINTS FORTS:

- Large gamme de machines neuves
- Temps d'intervention rapide
- Des prix compétitifs

heftrucks-durnez.be





Chariots élévateurs



Gerbeurs



Reach trucks



Tow tractors



Transpallettes



vente – location – service

CHARIOTS ÉLÉVATEURS KDB

Contactez-nous:

Warandestraat 232/A
8560 Moorsele

056 42 49 33

info@heftrucks-durnez.be

OFFICIAL DEALER
HELI
LIFTING THE FUTURE

heftrucks-durnez.be



**READY
FOR
IMPACT**

LES BORNES DE PROTECTION EN POLYMÈRE LES PLUS RÉSISTANTES AU MONDE

PROTECTION JUSQU'À 24,1 KJ



La toute dernière gamme de bornes de protection Boplan offre la meilleure protection possible, quelle que soit la situation, pour les portails, les entrées, les coins et les machines dans les entrepôts, les centres de logistique et de distribution, les parkings et les halls de production.

24,1 kilojoules correspondent à un impact à 90° d'un chariot élévateur de 10 000 kg à 8 km/h.



DÉCOUVRIR
««« PLUS



DOSSIER REAL ESTATE

- Marché immobilier : l'axe Bruxelles-Anvers ne mène plus la danse (p. 26)
- Panattoni fait son apparition en Belgique (p. 28)
- Logistics Podcast:
 - Trois références en logistique sur la construction créative (p. 30)
 - Veko et Wybo sur la durabilité comme défi et nécessité (p. 35)
 - Les sols des entrepôts : une base souvent sous-estimée pour toute entreprise logistique, insiste InConcrete. (p. 39)
- L'intelligence artificielle aide March à trouver plus rapidement des clients pour des biens logistiques (p. 40)

26

colophon



TRANSPORTMEDIA

éditeur responsable et gérant

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

Rédaction

directeur de la rédaction Christophe Duckers - christophe.duckers@transportmedia.be
rédacteur en chef Philippe Van Dooren - info@transportmedia.be
rédaction finale Leon Goyvaerts - leon.goyvaerts@transportmedia.be /
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 et Jeroen Verschakelen.
photographie Erik Duckers

Sales & Marketing

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

04 Pro/Contra

La logistique doit faire avec moins d'espace

06 Panorama

Quatre ans après sa création, le Campus technologique de Gand reste unique en son genre. Et la logistique en profite également.

11 Event

Ne manquez pas la 31^e édition des Transport & Logistics Awards !

13 Spotlight

Logistics Management se plonge dans l'écheveau du reporting sur le développement durable.

16 Case Study

Grâce à ses caméras intelligentes, Essensium aide à éviter les collisions et à améliorer la productivité dans l'entrepôt de Raja.



Pas moins de 150.000 tonnes d'acier seront désormais acheminées par voie d'eau vers l'entreprise de rayonnages Stow. (p.18)

20 Tendances

Les règles européennes plus strictes en matière d'emballage donnent du boulot aux entreprises de la chaîne d'approvisionnement !

23 VIP

Le groupe Weerts a fait un retour spectaculaire ces dernières années. Didier Weerts, CEO de Weerts Supply Chain, se montre ambitieux.

42 Handling

L'époque de la 'camelote chinoise' est révolue dans le segment des engins de manutention. Il est temps d'oublier les clichés.

44 Automatisation

« N'hésitez pas à expérimenter », telle est la devise de Nike ELC.

46 Online

47 News

50 Outbox

Christine Lagarde, patronne de la Banque Centrale Européenne, pointe trois défis majeurs pour l'avenir de l'Europe.

La logistique doit se satisfaire d'un espace réduit

Oui



Robin De Ridder
Association flamande
de l'urbanisme

« Pour répondre à l'attente des clients qui souhaitent pouvoir recevoir des produits dans la journée, il faudrait un réseau logistique de plus en plus étendu et dense, et donc toujours plus d'espace. Des études indiquent que le commerce électronique nécessite trois fois plus d'espace logistique qu'un détaillant traditionnel.

Mais la Flandre est déjà le leader européen en matière de bétonisation (16 %) et d'occupation de l'espace (33 %). C'est pourquoi la vision stratégique du Plan d'Aménagement du territoire freine l'expansion spatiale, et y met même un terme en 2040. Nous devons donc apprendre à faire plus avec moins d'espace. Travailler selon les principes de proximité et de regroupement spatial offre une solution partielle. Plus la distance entre le producteur et l'utilisateur est petite, moins il faut d'espace. Et plus la distance entre les entreprises est petite, plus elles peuvent utiliser efficacement l'espace et les infrastructures. Réalisant que l'espace est limité et que l'environnement et le climat ne peuvent pas tout supporter, les questions les plus délicates finiront par se poser. Dans un contexte de rareté de l'espace et de catastrophes climatiques, quel espace sommes-nous encore prêts à consacrer à quel type d'activité (valeur ajoutée, emploi, durabilité du produit et du processus de production, ...) ? »

Oui, mais ...



Danaë Stove,
Business Development Manager
Heylen Warehouses

« La Belgique n'est pas facile à cet égard. L'urbanisme constitue un véritable défi. Vous avez tellement de plans régionaux différents. Et si vous avez un plan régional, vous avez aussi une multitude de plans d'exécution spatiale différents, des notes d'orientation supplémentaires...

Une seule politique nationale créerait peut-être un peu plus de clarté. C'est possible bien sûr. Mais ce n'est pas vraiment à l'ordre du jour. »
À la fin de l'année dernière, la politique nationale concernant les grandes implantations commerciales aux Pays-Bas est devenue une réalité. Cela a entraîné des règles plus strictes sur le lieu où un grand entrepôt peut être construit ou pas.

La réduction de la surface constructible est abordée plus en profondeur dans notre Logistics Podcast sur les Bâtiments Créatifs.

A lire en p. 30

Transbordement en baisse de 5,5 % au Port of Antwerp-Bruges

Les tensions géopolitiques et une conjoncture (européenne) délicate ont un impact sur les chiffres annuels 2023 du port d'Anvers-Bruges. Le CEO du port, Jacques Vandermeiren, reconnaît que les chiffres indiquent une baisse dans tous les segments, mais nuance : « Les chiffres des autres ports sont probablement encore pires. Notre part de marché, en particulier dans les conteneurs, a augmenté de 1 %. Dans les moments difficiles, Anvers reste plus solide que les autres. »

C'est peut-être exact puisque North Sea Port signale une baisse du fret de 11 % pour 2023. J. Vandermeiren souligne également que les chiffres d'Anvers pour 2023 sont comparables à ceux de l'année pré-Covid 2019, à l'époque la septième année record d'affilée pour le port d'Anvers qui n'avait pas encore fusionné.

LES CHIFFRES DU PORT OF ANTWERP-BRUGES 2023

TRANSBORDEMENT DE FRET TOTAL

271,3
millions de tonnes



Vrac liquide

88,7

millions de tonnes



Vrac sec

14,8

millions de tonnes



Marchandises diverses conventionnelles

10

millions de tonnes



Conteneurs

136,7

millions de tonnes



RoRo

21

millions de tonnes



Conteneurs

12,5

millions de tonnes



3,56

millions de nouvelles voitures



169 navires de croisière



20.156 navires de haute mer



Assumer la transition

Bon nombre d'entreprises ont entamé le processus de transition vers une gestion plus respectueuse de l'environnement et réduisant leur empreinte carbone. Pour les sociétés n'ayant pas encore déterminé la marche à suivre - hélas la majorité d'entre elles -, le Green Deal européen et ses corollaires comme 'Fit for 55' les y obligera.

La transition s'accélère. Dans ce magazine, plusieurs exemples montrent qu'elle impacte tous les secteurs et que de nombreuses activités sont concernées. Espérons que ce sera un 'wake up call' pour les entreprises à la traîne. Car plus elle attendent, plus la tâche sera ardue... et plus leurs collègues vertueux prendront de l'avance.

Prenons le rapportage. La première étape pour les entreprises pour réduire les émissions de CO₂ est de les mesurer. A partir de 2024, certaines entreprises devront les publier, à commencer par les plus grandes. Croire que les petites sociétés ne sont pas concernées encore est une erreur : le rapportage ne concerne pas seulement les propres émissions, mais également celles causées ailleurs dans la chaîne d'approvisionnement. Les prestataires logistiques devront donc leur fournir des chiffres.

Un autre exemple est la Waste and Waste Packaging Regulation (PPWR), qui est dans la dernière ligne droite et qui aura un impact insoupçonné sur la supply chain. L'objectif est non seulement de recycler davantage les emballages, mais également et surtout de les réutiliser. Il faudra s'adapter à des flux logistiques d'un type nouveau.

La transition énergétique, par ailleurs, n'est pas seulement imposée par l'Europe. « La neutralité carbone va bientôt devenir un élément sans lequel vous ne pourrez plus participer à un appel d'offres », indique Didier Weerts dans notre interview.

Parallèlement, d'autres tendances que la durabilité peuvent être observées, notamment dans le marché de l'immobilier logistique. Vous pouvez le lire dans notre dossier qui y est consacré.

Bonne lecture,

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



KU LEUVEN

Laboratoire de technologie logistique innovante

Le campus technologique de Gand abrite un laboratoire spécifiquement dédié à la recherche d'innovations logistiques. Ce lieu existe depuis 4 ans au sein de la Faculté d'ingénierie industrielle de la KU Leuven. Il reste unique en son genre en Flandre.

Leon Goyvaerts

Le squelette d'un édifice en construction occupe une grande partie du vaste laboratoire. Ward Nica s'affaire sur une visseuse et un niveau à bulle laser. Les études du doctorant s'achèvent bientôt et son projet final devra être livré. Il s'agit d'une machine d'emballage comme vous n'en avez jamais vue auparavant.

Le procédé s'appelle 'Suspension packaging'. Le film d'emballage est appliqué sur mesure par la machine sur un objet et aussitôt fixé à un support en carton. Cette mé-

thode d'emballage évite à un article vendu de subir des dommages pendant le transport tout en laissant suffisamment de jeu.

CHEZ NOUS ET À L'ÉTRANGER

« L'intention est que nous exposions cette machine dans un salon professionnel », explique le professeur Marc Juwet, qui supervise le laboratoire. « Ce sera le cas cette année à Empack à Gorinchem, aux Pays-Bas. « Pourquoi se concentrer sur les Pays-Bas et non sur la Belgique ? « Le commerce élec-

tronique est surtout développé aux Pays-Bas, c'est donc là que nous voulons montrer l'appareil pour la première fois », explique M. Juwet. « Nous cherchons également à l'exposer dans un salon professionnel à Paris. » Les inventions du laboratoire sont peut-être être exposées à l'étranger, mais les personnes intéressées peuvent aussi visiter le campus lui-même. Campus qui propose aussi le Post-graduat Smart Logistics, un cours que je suis moi-même en cours du soir pendant cette année académique. Notre dé-





Ward Nica planche sur son prototype.

légation d'employés provenant de diverses entreprises logistiques a été invitée à visiter les lieux et à assister à des tests liés à des projets visant à accroître la stabilité, la sécurité ou l'efficacité opérationnelle.

ECOBUNDLE

Dans sa thèse de doctorat, Jannes Roman étudie la durabilité des solutions d'emballage. Roman et son promoteur M. Juwet sont convaincus qu'ils peuvent emballer un certain nombre de bouteilles en uti-

lisant du carton au lieu de plastique. Un modèle de machine a été conçu qui peut même conditionner 120.000 bouteilles par heure. « Nous avons calculé le coût de notre Ecobundle et l'avons comparé à un film rétractable », explique Roman. « Et le résultat est plutôt pas mal, je trouve... »

Marc Juwet prend congé de nous en lançant un appel. Une imposante housseuse avec film étirable de marque Arodo est prête et les acheteurs potentiels peuvent se présen-

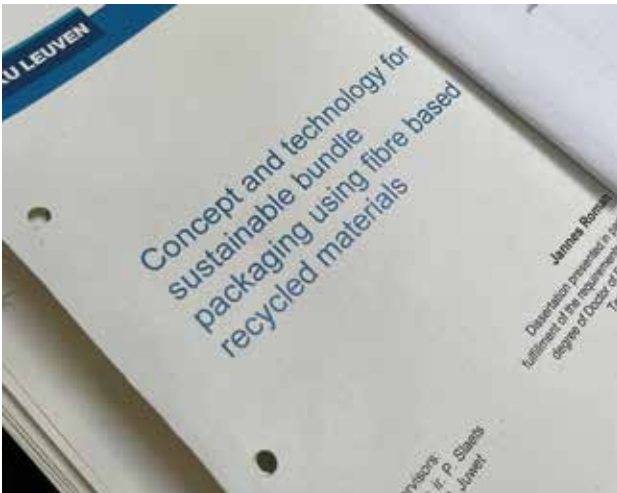
ter. « Maintenant que la recherche est terminée, nous devons faire place à autre chose », explique M. Juwet. N'hésitez donc pas à envoyer un e-mail à marc.juwet@kuleuven.be. [maitje naar marc.juwet@kuleuven.be](mailto:maitje.naer@kuleuven.be).

*Une machine d'emballage
comme vous n'en avez jamais
vu auparavant.*

Panorama



Marc Juwet montre une housseuse avec film étirable modifiée en action. Le laboratoire recherche un nouveau propriétaire pour cet appareil du fabricant Arodo.



La thèse de doctorat de Jannes Roman est presque terminée.



Jannes Roman soulève un paquet de bouteilles avec son Ecobundle de conception propre.



Cette boîte cadeau arrive à destination en toute sécurité grâce à une ingénieuse méthode de banderolage.



stow

**we
rack
the
world.**

Austria • Belgium • Czech Republic • France • Germany • Italy • Netherlands • Nordics • Poland • Portugal • Slovakia • Spain • Turkey • UK • USA

STOW-GROUP.COM

TRANSPORT & LOGISTICS

AWARDS 2024



NEKKERHAL MALINES
7 MAI 2024

**1.500 DÉCIDEURS
SERONT PRÉSENTS.
ET VOUS ?**

PROGRAMME

- 17:00 - accueil - apéritif - entrée
- 19:30 - remise des prix
- 21:00 - plat principal
- 22:00 - dessert - open bar

Prix par personne : 325 EUR
Prix par table (10 personnes) : 2.950 EUR

INFO & RESERVATION

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



SUPPORTED BY



AN INITIATIVE BY



STRATEGIC PARTNER



TRANSPORT & LOGISTICS AWARDS 2024



Transport & Logistics Awards 2024 : créatifs et sincères

Fidèles à leur rendez-vous printanier, les Transport & Logistics Awards sont annoncés. Ils auront lieu le mardi 7 mai prochain dans le cadre du Nekkerhal. Une 31e édition à ne pas manquer !

Leon Goyvaerts

Alors que l'édition de l'an passé est encore dans toutes les mémoires, le cru 2024 se profile déjà. Les candidats compétiteurs commencent à rentrer leurs dossiers, tandis que notre organisation se met en branle.

« Après l'édition du 30e anniversaire de l'année dernière, nous reviendrons à une formule plus classique en 2024, mais toujours aussi attrayante », déclare Christophe Duckers, managing director de Transportmedia.

Dans un souci d'amélioration continue, des enseignements ont été tirés de l'édition précédente. « Par exemple, nous allons consacrer plus de temps au réseautage, l'un des points forts des Transport & Logistics Awards, le

seul événement qui rassemble l'ensemble de la communauté logistique belge. Et comme d'habitude, nous allons surprendre nos 1.500 invités, notamment en termes de scénographie. »

A en croire Internet - même s'il faut se montrer prudent à ce niveau -, le nombre 31 a une signification particulière. Selon la numérologie, le nombre serait synonyme d'expression créative, de sincérité et de fiabilité. Ce pour quoi Transportmedia est connu somme toute.

« Diverses animations devraient aussi égayer la soirée. Mais je ne peux pas en dire plus pour l'instant », lâche Christophe Duckers.

Transport & Logistics Awards 2024

RÉSERVEZ VOTRE PLACE
OU VOTRE TABLE EN
UTILISANT LE CODE QR
CI-DESSOUS



7 mai 2024
Nekkerhal Malines

Programme

17:00 accueil / apéritif / entrée
19:30 présentation des
Transport & Logistics Awards 2024
21:00 plat principal
22:00 buffet de desserts / open bar

Le savoir-faire logistique à l'honneur

Trois prix mettent spécifiquement l'accent sur les innovations dans le secteur de la logistique : **Logistics Project of the Year**, **Logistics Building of the Year** et **T&L Employer of the Year**.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des lauréats des éditions précédentes. Qui sera récompensé cette année ? Soyez présents, ou découvrez-le plus tard sur transportmedia.be !

T&L EMPLOYER OF THE YEAR 2024

2023 Zuidnatie
2022 Manuport Logistics
2021 Xwift

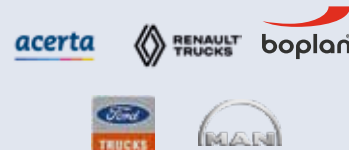
LOGISTICS BUILDING OF THE YEAR 2024

2023 Takeda
2022 DHL Life Sciences
2021 Eutraco

LOGISTICS PROJECT OF THE YEAR 2024

2023 ShopWeDo
2022 Dassy
2021 CHC

Avec le soutien de :



Ontime Transport L'express au quotidien



Une flotte de camionnettes neuves et anonyme pour des livraisons express exclusives et sécurisées.

Spécialiste de l'express en B2B depuis 2007, la société liégeoise Ontime Transport rayonne dans toute l'Europe. Son approche repose sur une flotte de camionnettes au service d'une combinaison entre rapidité extrême de prise en charge et accompagnement personnalisé de chaque envoi, du simple colis à la palette complète.

Ontime Transport n'est pas une entreprise de livraison express comme les autres. Son credo? La prise en charge exclusive basée sur une réactivité hors norme.

« Lorsqu'un client nous appelle et que nous acceptons sa demande, nous sommes en général en mesure d'assurer le chargement dans la demi-heure si nécessaire, explique Alen Javorovac, administrateur de l'entreprise. De plus, lorsque nous enlevons un colis, le chauffeur et le véhicule sont à 100% dédiés à l'acheminement de celui-ci d'un point A à un point B, sans détour ni chargement/déchargement intermédiaire. »

De l'échantillon à la palette de tous types de produits, Ontime Transport traite des envois jusqu'à une tonne. Leur acheminement est assuré par une flotte constituée à 100 % d'utilitaires légers: des fourgonnettes, des fourgons moyens et des grands formats avec ou sans hayon. Une dizaine de véhicules au total pour autant de chauffeurs, appuyés par quelques sous-traitants pour absorber les pics d'activités.

Service 5 étoiles

70 à 80% des missions d'Ontime Transport ont un caractère international. Au départ de Liège, la société rayonne dans toute l'Europe. « Nous avons des véhicules qui partent sur l'Allemagne et la France mais aussi l'Angleterre, le Portugal et le Danemark notamment. Le fait de nous limiter à un parc de camionnettes permet d'éviter les contraintes auxquelles sont soumis les camions en termes de temps de conduite, de limitations de vitesses et de restriction d'accès. Dans notre approche de l'express, nous pouvons donc être beaucoup plus pertinents tout en embarquant jusqu'à 8 palettes dans certains de nos utilitaires. »

La flotte d'Ontime Transport est volontairement non lettrée et sa fréquence de renouvellement est exceptionnellement haute: de 2,5 à 3 ans. « C'est très important pour nos donneurs d'ordres qui nous confient en général leur image de marque, ajoute A. Javorovac. Ils sont assurés que nous nous présenterons toujours chez leurs clients avec des véhicules neufs ou très récents et avec des chauffeurs qui

connaissent leur métier. Car la qualité de notre personnel est l'une de nos marques de fabrique. Beaucoup de nos chauffeurs sont à nos côtés depuis des années. »

Une fidélité qui résulte du climat positif et de la relation de confiance que cette société à taille humaine est parvenue à construire avec son personnel. Assurément l'une des composantes majeures de la qualité constante de service qu'Ontime Transport est en mesure d'assurer à ses clients.

ONTIME TRANSPORT SRL

Adresse :
Rue Bastin, 205
4020 Liège

Contact 24/7 :
Tél: 0498/11.66.86
E-mail : info@ontimetransport.be

REPORTING

L'heure de la nouvelle génération



Le CSRD oblige les entreprises européennes à documenter les thèmes ESG de manière précise.

En janvier, j'ai consacré une journée à la découverte du monde du reporting. La visite m'a emmené de la rive gauche au cœur de Bruxelles, en plein quartier européen. Une sortie nécessaire, car je préfère encore apprendre de vive voix les réglementations parfois techniques concernant les rapports sur le développement durable.

Leon Goyvaerts

D'abord le contexte. Fin 2022, le Parlement européen a approuvé la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Cette CSRD oblige les entreprises européennes à rendre compte des thèmes ESG (Environnement, Social, Gouvernance) de manière transparente et détaillée. D'ici au 6 juillet prochain, la CSRD doit être transposée en droit belge. Attention : ce reporting ne sera pas une obligation légale pour toutes les entreprises (voir cadre 1). Cela ne doit pas

empêcher ces dernières d'agir en faveur de la durabilité, si elles ne le font pas déjà.

Bien que les PME non cotées en bourse ne soient pas directement concernées par le champ d'application de la CSRD, elles sont influencées par celle-ci. Le principal impact auquel elles peuvent s'attendre est la demande d'informations de la part de leurs clients et fournisseurs, qui doivent à leur tour émettre des rapports.

INGÉNIEURS EN DURABILITÉ

Chez Van Moer Logistics, cet impact attendu a fait recruter du personnel. Tine Van Proeyen travaille depuis un peu plus de six mois en tant qu'ingénieure en durabilité pour le géant bleu de la logistique. De la fenêtre de son lieu de travail dans le West Port Business Center, vous pouvez voir passer les camions en silence le long de l'E34. Les clients lui posent-ils beaucoup de questions ?

« Je ne peux pas dire qu'il y en ait énormément », dit T. Van Proeyen. « Mais de plus en plus de clients commencent à tâter le terrain. Il ne s'agit pas de demandes brutales du genre : donnez-moi vos chiffres CO₂ maintenant ! Plutôt : qu'est-ce qui est possible ? Que pouvez-vous fournir ? Parfois c'est facile, parfois beaucoup moins. Nous remarquons également que le client veut participer à la réflexion. »

Van Moer Logistics publie des rapports de durabilité depuis 2021. « Sustacon avait rédigé les trois rapports précédents. En tant qu'experts externes, ils ont vraiment tenu compte, pour Van Moer Logistics, de tous les aspects liés à la durabilité. Mais dans la mesure où cela devient de plus en plus important, la décision a été prise de recruter des gens, dont moi-même et mon collègue Kobe Van Doorselaere. Nous sommes actuellement dans une phase de transition. Comme Sustacon dispose encore de toutes les informations, celles-ci nous sont transmises. Maintenant que nous travaillons en interne, il est un peu plus facile de rapporter toutes ces données et de faciliter les projets. Tout se passe donc beaucoup mieux, car nous sommes vraiment en plein dedans. »

Un post d'elle sur LinkedIn m'a fait rire. Il s'agissait d'un mème avec une photo de Leonardo DiCaprio qui disait : « Ce que l'on ressent en calculant les différentes émissions de carbone ». Les émissions dites de scope 3, en particulier, causent clairement quelques maux de tête. T. Van Proeyen : « Notre propre scope 3 sera l'affrètement. Mais il faut aussi tenir compte des sous-traitants. Les trajets domicile-travail en font également partie. Nous sommes une entreprise avec beaucoup de personnel, c'est pourquoi nous optimisons davantage cet aspect et le définissons plus clairement. »

Au cours des 15 dernières années de recherche, A. McKinnon a noté beaucoup de progrès.

LE PROFESSEUR

Depuis les nouveaux bureaux de Van Moer Logistics, je poursuis mon périple vers la capitale. Après un trajet sans encombre, je gare ma voiture sur la place du Luxembourg et hâte le pas en direction de Silversquare Europe. J'espère y rencontrer le professeur de logistique Alan McKinnon. Alors que j'étais encore à Zwijndrecht le matin, A. McKinnon a fait un exposé au Parlement européen. Une conversation d'une demi-heure avec l'homme devrait suffire, juste avant qu'il ne prenne l'avion pour la Kühne Logistics University à Hambourg. « Je suis chercheur universitaire dans le domaine du transport de

fret et de la logistique depuis 44 ans », explique A. McKinnon. « Je me suis concentré sur l'impact environnemental du transport de marchandises. Depuis 2006 environ, je m'intéresse à la décarbonation, ce qui a abouti à la publication de mon livre Decarbonizing Logistics en 2018. Il s'agit donc d'un engagement de toute une vie dans ce domaine de recherche. » Je suis curieux de savoir quelles évolutions positives il a observées ces dernières années en matière de décarbonation.

« Les entreprises savent de mieux en mieux mesurer et rapporter leurs émissions de carbone. Nous avons toujours eu besoin de plus de transparence carbone dans ce secteur.

Rapports obligatoires

Les entreprises qui satisfont à au moins deux des trois caractéristiques suivantes pendant deux années consécutives sont censées satisfaire aux exigences de déclaration de la CSRD :

- au moins 250 ETP
- au moins 40 millions € de chiffre d'affaires
- au moins 20 millions € au total du bilan

Quand la CSRD s'applique-t-elle ?

- Exercice à partir du 1er janvier 2024 pour les grandes entreprises cotées en bourse (reporting en 2025)
- Exercice à partir du 1er janvier 2025 pour les grandes entreprises (reporting en 2026)
- Exercice à partir du 1er janvier 2026 pour les PME cotées en bourse (reporting en 2027)



Alan McKinnon, invité de la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen.

C'est donc une tendance encourageante. » Au cours de 15 années de recherche, A. McKinnon a noté beaucoup de progrès. « Nous avons assisté à une harmonisation des normes utilisées par les entreprises, des méthodologies utilisées pour mesurer les émissions, et de plus en plus d'entreprises déclarent ces émissions. Dans une certaine mesure, elles le font sous la pression des chargeurs qui veulent connaître le niveau de leurs propres émissions de carbone. Très bientôt, nous assisterons à une augmentation de la pression réglementaire sur les transporteurs et les entreprises logistiques pour qu'ils déclarent leurs émissions. Je pense que c'est une évolution positive. »

Autre évolution: l'importance croissante que les chargeurs et les grands logisticiens attachent à la réduction de leurs émissions. « Beaucoup de chargeurs travaillent désormais ensemble, en partie pour rationaliser leurs mouvements de fret, mais aussi au niveau du processus d'achat, de la façon dont ils achètent du fret et des services logistiques. Une importance accrue est accordée à l'intensité carbone des activités. C'est une tendance très encourageante, qui conduira à de nouvelles réductions des niveaux d'émissions au fil du temps. »

LIGNE D'ASSISTANCE EXTERNE

Dès que le professeur part pour l'aéroport, je me retire dans une cabine téléphonique à l'étage supérieur. Je suis entouré d'agences de presse, de consultants et d'autres sociétés de services. Alors que je branche mon ordinateur portable et que je me sustente en attendant une autre entrevue, j'entends deux personnes converser avec leur ordinateur sur le siège voisin. Ils expliquent à leurs interlocuteurs comment ils peuvent faire un bilan carbone et desquels des 3 scopes relève l'utilisation des véhicules. Il n'y a pas de coïncidence.

Le duo à côté de moi s'avère être Eva Maxson et Pieterjan Vaneerdewegh, consultants chez Climact. Selon leur site web, les chaînes de supermarchés telles que Carrefour, Lidl et Colruyt semblent être des clients, tout comme Schröder, un fabricant belge d'équipements d'éclairage. Il est clair que ces milléniaux agissent comme une ligne d'assistance externe pour les services internes de l'entreprise.



Pieterjan Vaneerdewegh et Eva Maxson, consultants chez Climact.

EcoVadis label



Tine Van Proeyen :
« Toujours plus de clients commencent à tâter le terrain à ce sujet. »

Van Moer Logistics a récemment reçu un prix EcoVadis de platine, un d'or et un d'argent. EcoVadis est une plate-forme indépendante qui évalue les prestations durables des entreprises dans le domaine de l'environnement, des méthodes de travail, du commerce équitable et de l'éthique. Tine Van Proeyen : « On effectue ensuite une évaluation – de manière totalement volontaire – et on soumet nous-même toutes les informations. Personne ne passe mais on décèle vraiment des points d'amélioration. Quels sont vos points forts et vos faiblesses ? Vous recevez un plan d'action. EcoVadis est également lié à la législation. C'est pourquoi je le recommande. »

[ecovadis.com](https://www.ecovadis.com)

Si A. McKinnon a largement dépassé l'âge de la retraite, le professeur demeure attaché à ses recherches. Mais c'est aujourd'hui surtout à notre génération de prendre les choses en main. Ma première impression après cette journée est qu'elle est prête.

L'heure de mon coup de fil a sonné. Sur les conseils d'un ancien collègue, j'ai rendez-vous avec Frederick Ronse, fondateur d'Ovinto. L'éditeur de logiciels d'Aalter mène

un projet pilote européen axé sur l'enregistrement des émissions de CO₂ des transports dans le secteur chimique. Le Smart Emission Calculator est une initiative pour et par les expéditeurs (dont Solvay, Covestro et INEOS) qui vise à collecter des données réelles et correctes pour permettre un meilleur rapport sur le scope 3. Cela me semble être l'exemple parfait de ce à quoi le professeur faisait référence plus tôt ce jour-là.

Caméras et IA pour un entrepôt plus sûr et plus efficace

Avec un trafic incessant de personnes et de véhicules, un entrepôt moderne peut être une véritable fourmilière. Les systèmes SafeTrack intégrés d'Essensium évitent les collisions entre l'homme et la machine et permettent en outre une gestion plus efficace des entrepôts grâce à l'intelligence artificielle. Le fabricant d'emballages Raja a décidé de collaborer avec Essensium.

Michiel Leen

Raja Benelux, établi à Tongres, distribue des matériaux d'emballage, des fournitures d'entrepôt et des accessoires de bureau. L'implantation limbourgeoise comprend 4 entrepôts et traite un demi-million d'envois par an vers des clients répartis dans toute l'Europe. « Une activité ac-

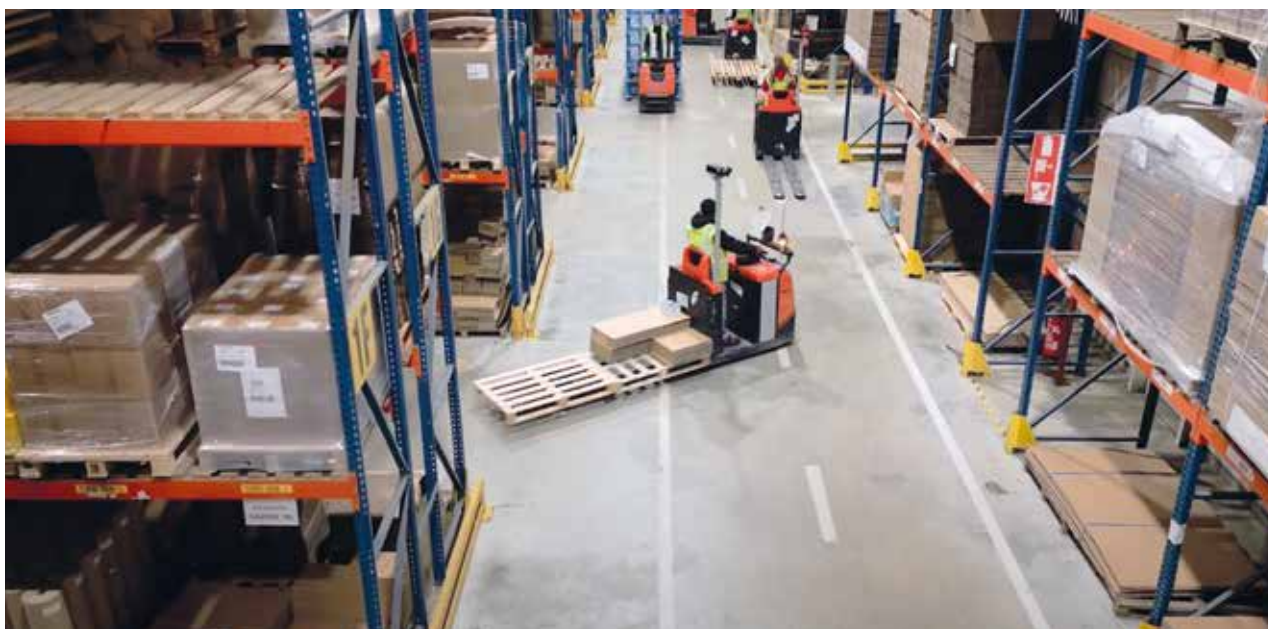
crue suppose aussi davantage d'employés et de véhicules – chariots élévateurs, transpalettes et autre matériel roulant – dans l'entrepôt », explique Gidi Pluym, General Manager de Raja Benelux. « Nous devons en tenir compte pour le bien-être des employés et la sécurité. » C'est pourquoi Raja a conclu un partenariat avec Toyota Material Handling et Essensium. L'objectif : réduire à zéro le nombre d'incidents dans l'entrepôt. Essensium est spécialisé dans

les solutions de sécurité qui augmentent simultanément la productivité dans l'entrepôt. Le système SafeTrack utilise l'intelligence artificielle (IA) et est appliqué chez Raja à la fois sur les nouveaux chariots élévateurs et ceux déjà en service.

JUMENTAU NUMÉRIQUE

Boris Berghmans d'Essensium explique le concept : « SafeTrack est un système de positionnement en temps réel. Les collisions entre deux engins sont évitées en intervenant activement sur la vitesse en cas de danger. Les piétons sont également détectés à l'aide de l'IA. Celle-ci sait où se trouvent les zones sécurisées dans l'entrepôt et ne lancera donc pas de fausse alerte lorsqu'elle détectera un piéton

Le système SafeTrack peut être installé sur presque toutes les marques de chariots élévateurs.



L'essentiel est d'éviter les collisions entre les hommes et les machines.

qui ne marche pas dans la zone dangereuse. On évite ainsi un arrêt inutile de la machine. » Via le portail client, des voies prioritaires, des zones à basse vitesse ou des allées exclusives dans l'entrepôt peuvent être programmées. Les engins tiennent automatiquement compte de ces programmations. Raja envisage d'équiper ses autres centres de distribution du système SafeTrack au cours de l'année.

Essensium est une société basée à Louvain fondée en 2005 en tant que spin-off du centre de recherche Imec. Depuis 2018, Essensium est pleinement engagé dans la 'vision technology': des systèmes de sécurité et de surveillance constitués de caméras et de l'IA. « On peut comparer le système à Google Street View: nous créons une cartographie très précise de l'entrepôt en trois dimensions et concevons un « jumeau numérique » (scan du plan d'étage) du bâtiment, ce qui offre des possibilités d'optimisation », souligne Boris Berghmans.

*Non seulement la sécurité,
mais aussi la productivité
augmentent.*



La Black Box comprend tous les capteurs et caméras du système SafeTrack.

BLACK BOX

Le cœur du système est la Black Box, un module hardware sur chaque véhicule, dans lequel toutes les caméras et capteurs sont regroupés. Un nouveau véhicule peut en être équipé rapidement et ainsi ajouté au système. Cette approche permet le déploiement flexible du système et est évolutive. Même si la structure du bâtiment change, une mise à jour du plan d'étage peut être rapidement effectuée. « Il est important que nous soyons 'vendor agnostic' », déclare B. Berghmans. « De nombreux entrepôts exploitent des flottes mixtes avec des marques différentes. Nous veillons à ce que notre système puisse être appliqué à toutes les marques. Aujourd'hui, nous sommes les partenaires de presque toutes les grandes marques de chariots élévateurs. Les grands clients logistiques et industriels tels que L'Oréal, Baxter, Bleckmann, Takeda, Cummins, Komatsu et Pfizer demandent de pouvoir travailler avec nos systèmes, ce qui séduit aussi tous les constructeurs automobiles. Essensium est actif dans onze pays et compte ces multinationales et d'autres parmi ses clients. »

Le jumeau numérique est particulièrement important pour l'analyse et la télématique. « Il permet d'établir une cartographie de l'entrepôt axée sur la sécurité, mais aussi la productivité. Par exemple, vous pouvez créer des 'heat maps' qui montrent quels endroits de l'entrepôt sont fort fréquentés, où il y a un risque de congestion ou où c'est plus calme. En termes de gestion de parc, il est crucial de voir quelle est l'activité d'un véhicule tout au long de la journée de travail, par exemple pour motiver les décisions d'élargissement de la flotte. La sélection par type de véhicule, par itinéraire, afin de calculer le trajet le plus efficace est également possible », explique B. Berghmans.

MINE D'OR

Les données générées constituent une mine d'or pour accroître l'efficacité des processus logistiques. Le portail client montre ce que chaque véhicule a fait dans ce que l'on appelle un diagramme spaghettis. En termes de sécurité, vous pouvez voir où la plupart des 'quasi-collisions' ont lieu. Les données cruciales telles que le temps d'occupation et la distance parcourue sont également surveillées. Cela

100 % belge

Malgré sa portée internationale, Essensium est fière de son caractère 100 % belge. Non seulement l'entreprise est originaire de Louvain, mais le capital est également belge avec des investissements provenant, entre autres, de Michel Ackermans, l'investisseur belge fintech (via Pamica) et du baron André Oosterlinck, recteur honoraire de la KU Leuven. L'assemblage a aussi entièrement lieu en Belgique.

Reportage vidéo

Le projet Essensium chez Raja a été présenté dans la dernière émission de Logistics.TV. Scannez le QR code pour voir le reportage vidéo :



permet de concevoir des itinéraires plus courts et plus efficaces.

En attendant, Essensium réfléchit déjà à la prochaine étape. En effet, la boîte noire offre toujours un potentiel pour de nouvelles applications. « On peut aller encore plus loin. Par exemple, affiner le suivi des palettes, ce qui nous permet de créer un lien entre la palette et le WMS. Dans un avenir proche, nous espérons faire beaucoup plus avec cette plateforme intelligente. Nous ne sommes qu'au début de l'exploitation des possibilités de cette « vision technology », conclut B. Berghmans.



MULTIMODAL

Dieter Laebens,
directeur de Laebens Logistics
avec le Logistiek Centrum
Zwevegem en arrière-plan
(© Voka)

Stow transfère 150.000 t d'acier de la route vers la voie d'eau

Depuis l'année dernière, les bobines d'acier destinées à la production de rayonnages d'entrepôt du fabricant Stow ne sont plus transportées par route mais par navigation intérieure. Cela concerne les flux d'ArcelorMittal à Gand et les importations via le port d'Anvers vers l'usine Stow à Dottignies après un détour par le centre logistique de Zwevegem.

Koen Heinen

Stow produit des rayonnages en acier pour les entrepôts établis dans toute l'Europe et les expédie dans le monde entier. L'usine du groupe à Dottignies près de Mouscron réceptionne environ 150.000 t de bobines d'acier par an. Celles-ci sont découpées à l'usine en bobines plus petites pour ensuite être profilées afin d'en faire des éléments de rayonnages.

PERSPECTIVE VERTE

Il y a deux ans, Stow et le producteur d'acier ArcelorMittal ont lancé un projet à Gand visant à ne plus transporter par route les bobines d'acier nécessaires à la production de rayonnages, au profit d'un transfert modal vers la navigation intérieure. Jusqu'à l'année dernière, les bobines, en provenance d'ArcelorMittal à Gand et d'Asie via le port d'Anvers, étaient transportées par la route.

« Ces bobines mères pèsent de 20 à 25 t chacune et un camion ne peut en transporter qu'une seule à la fois », explique Wim Gantois, Supply Chain & Purchase Director de Stow. « C'est tout sauf efficace. La péniche convient mieux aux cargaisons non volumineuses mais lourdes. Il s'agissait donc de transférer ces flux de la route vers la navigation intérieure. Nous l'avons fait dans une perspective verte. En les transportant par voie navigable, nous ne réa-

lisons pas d'économies, mais ce n'est pas plus cher non plus. Cependant, c'est mieux pour l'environnement et l'impact social. »

Le projet a valu à l'entreprise le prix Baanbrekende Verlader (Chargeur Innovant) 2023 de Multimodaal Vlaanderen à la fin de l'année dernière. Il a même été récompensé une deuxième fois puisque son partenaire Logistiek Centrum Zwevegem a, lui, décroché le prix du Baanbreker Dienstverlener (Prestataire Innovant) 2023.

UN AN

La période entre le lancement du projet avec ArcelorMittal et le transfert modal effectif a duré environ un an. « Cela s'est fait progressivement. Tout d'abord, nous devons trouver le bon partenaire. C'est ainsi que nous nous sommes tournés vers Logistiek Centrum Zwevegem. Les débuts ont été lents, mais de-

puis lors, la plupart des flux ont été transférés vers la voie d'eau. Les bobines sont transportées par barge depuis ArcelorMittal à Gand et le port d'Anvers jusqu'à Zwevegem, à raison de 1.500 tonnes par navire. Les bobines sont stockées à Zwevegem et fournies à la demande à Dottignies. Le dernier kilomètre se fait par la route. Nous économisons environ 13.700 trajets en camion par an, soit 2 millions de kilomètres et nous évitons de devoir sortir du port d'Anvers par camion, ce qui est particulièrement pénible », souligne W. Gantois. Le transfert modal vers la navigation intérieure est limité à la fourniture de bobines. Les produits finis continuent à rallier leur destination via la route. « Il s'agit d'un projet d'entreprise et nous dépendons de l'endroit où les rayonnages doivent être livrés. Le transport fluvial nécessite des flux structuraux stables », explique W. Gantois.

LOGISTIEK CENTRUM ZWEVEGEM

L'an passé, l'entreprise familiale Laebens Logistics a lancé, en collaboration avec le Néerlandais HTS Intermodal, le centre logistique de Zwevegem le long du canal Bossuit-Courtrai. « Il y a environ 10 ans, mes parents ont acheté leur premier entrepôt à Zwevegem », explique Dieter Laebens, directeur de Laebens Logistics. « Ces dernières années, l'entreprise a connu une forte croissance de son espace d'entrepôt. Nous avons donc commencé à penser à la voie d'eau. Nous avons commandé une étude de marché sur les possibilités de la navigation intérieure et sommes entrés en contact avec HTS Intermodal qui a rejoint le projet. Au départ, nous avons commencé comme un pur terminal à conteneurs. Puis Stow nous a contactés. Après la phase initiale avec Stow, nous avons affiné le projet et sommes désormais un terminal polyvalent où, en plus des conteneurs, nous traitons de l'acier, des marchandises en vrac ainsi que de la ferraille et d'autres marchandises, complétée par des services logistiques sur place. »

Aujourd'hui, Logistiek Centrum Zwevegem propose des liaisons maritimes intérieures régulières en conteneurs à destination d'Anvers et de Rotterdam tandis que des bobines pour des clients autres que Stow sont également transportées. « Les volumes de conteneurs augmentent chaque semaine. Nous naviguons maintenant vers Anvers deux fois par semaine. Nous travaillons sur quelques grands trafics



Un navire chargé de bobines (© Stow)

qui nous permettra d'augmenter la fréquence à l'avenir passant de deux départs à quatre en direction d'Anvers et deux fois par semaine vers Rotterdam. Il y a beaucoup de potentiel ici dans la région, mais aussi le nord de la France fait également partie de notre champ d'action », conclut D. Laebens.

« En utilisant la voie navigable, on ne réalise pas d'économies, mais ce n'est pas plus cher non plus. »
Wim Gantois (Stow)

Wim Gantois,
Supply Chain
& Purchase Director
de Stow (© Stow)

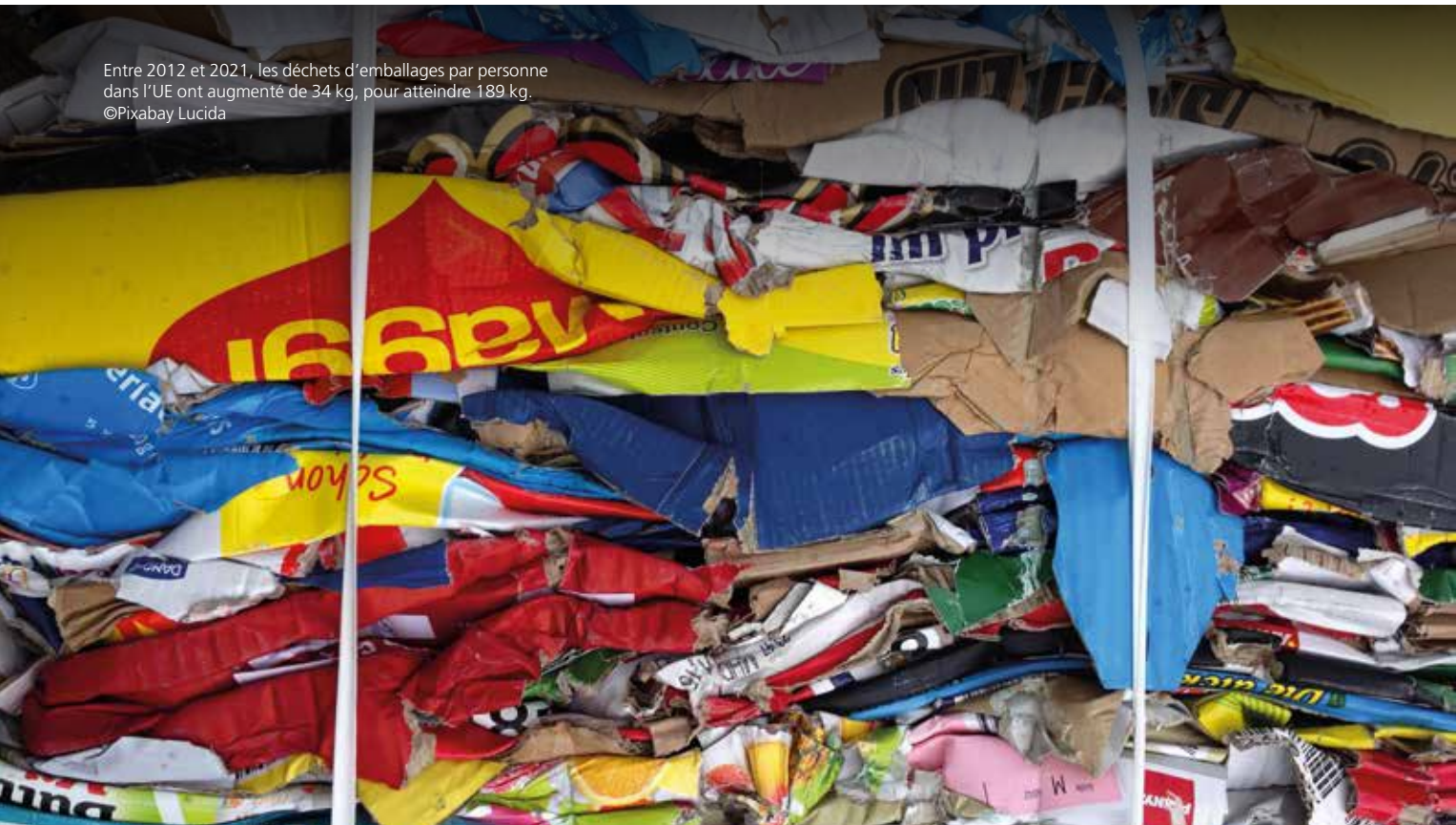


Revalorisation du canal Bossuit-Courtrai

Fin janvier 2024, le gouvernement flamand a approuvé l'aménagement du canal de Bossuit via un 'ring'. Le canal relie la Lys à l'Escaut. Certains ralentissements sur la Lys et sur le canal lui-même ont montré, l'an passé, la nécessité de rendre le canal accessible aux navires jusqu'à 110 mètres. En cas de calamités sur la Lys ou l'Escaut Supérieur, il reste ainsi une voie de navigation à part entière. Le 'ring' se compose d'une nouvelle section de canal construite à partir du pont de Stasegem, parallèle à la R8 du côté de Courtrai, pour relier la Lys.

D. Laebens salue la décision du gouvernement flamand : « Rien que pour la fiabilité opérationnelle, c'est très important. » Il pose toutefois des questions sur les projets de rénovation de toutes les écluses (Asper, Kerkhoven et Oudenaarde) sur l'Escaut en 2025 et 2026, entraînant un certain nombre de blocages de longue durée. « C'est typiquement belge de rénover d'abord trois écluses puis un an plus tard (de 2027 à 2031) de construire une nouvelle écluse à côté des écluses rénovées, au lieu de l'inverse », note-t-il.

Entre 2012 et 2021, les déchets d'emballages par personne dans l'UE ont augmenté de 34 kg, pour atteindre 189 kg.
©Pixabay Lucida



PACKAGING AND PACKAGING WASTE REGULATION (PPWR)

Nouvelles règles en matière d'emballage, nouvelles chaînes d'approvisionnement

L'Europe est sur le point d'approuver un nouveau règlement sur les emballages et les déchets d'emballages, la Packaging and Packaging Waste Regulation (PPWR). Le Parlement européen et le Conseil européen ne sont pas encore totalement rattachés, mais la Belgique, qui préside actuellement l'UE, tentera de parvenir à un compromis d'ici mars. Quel que soit le texte final, les conséquences pour la chaîne d'approvisionnement seront profondes.

Philippe Van Dooren

L'emballage est nécessaire pour protéger et transporter les marchandises. Cependant, les emballages et les déchets d'emballages constituent un problème environnemental croissant (voir cadre 1). Cet impact pourrait être réduit avec davantage de recyclage et de réutilisation, mais les règles que les États membres appliquent aujourd'hui ne sont pas uniformes.

C'est pourquoi la Commission européenne a présenté, dans une publication du 30 novembre 2022, une révision de la réglementation sur les emballages et les déchets d'emballages, et en particulier de la Packaging and Packaging Waste Directive (PPWD) de 1994. Parmi les modifications les plus importantes et les plus percutantes, il y a le fait qu'il ne s'agit

plus d'une directive, mais d'un règlement: la Packaging and Packaging Waste Regulation (PPWR). Il s'imposera à tous les États membres sans que ceux-ci ne doivent modifier leur propre législation nationale. La PPWR apportera donc plus de cohérence dans les règles de l'UE.



D'ici 2030, 30 % des emballages de transport devraient être réutilisables et jusqu'à 90 % d'ici 2040. (©reusables.org)

OBJECTIFS DE LA PPWR

Les ambitions de la PPWR sont beaucoup plus grandes que celles de la PPWD. L'objectif principal est de réduire la production d'emballages et d'éviter les déchets associés. Et donc d'augmenter la réutilisation des emballages, d'améliorer la recyclabilité de chaque emballage et de développer le marché des produits recyclés. Une administration meilleure et plus détaillée de ces processus est également au programme.

L'objectif de la PPWR est donc double: réduire l'impact environnemental des emballages et harmoniser la législation afin de créer des conditions de concurrence équitables dans toute l'Europe.

Le champ d'application de ces réglementations est très large. Cela aura donc un impact sur toute entreprise ou organisation qui commercialise ou utilise des emballages - petits ou grands - dans l'UE. Conséquence: toute la chaîne d'approvisionnement sera impactée.

QUELLES SONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA PPWR ?

Tous les emballages mis sur le marché devront répondre à des exigences essentielles. Globalement, ce sont les suivantes:

- Fabriquer des emballages de manière à réduire la présence et la concentration de 'substances préoccupantes' au minimum.
- Tous les emballages doivent être recyclables d'ici 2030. Ils doivent être collectés, triés et recyclés de manière efficace et efficiente en

une matière première secondaire apte à remplacer une matière première primaire.

- En 2030, les conditionnements en plastique devront contenir 10-35 % de matières recyclées par unité d'emballage. Cette part augmentera dès 2040 à 50-65 %.
- Les sachets de thé, les dosettes et les tasses à café, les étiquettes sur les fruits et légumes, ainsi que les sacs en plastique légers doivent être compostables au plus tard deux ans après l'introduction de la PPWR.
- L'emballage doit être aussi léger que possible et ne doit pas contenir d'espace/air inutile. Dès 2030, chaque unité d'emballage doit être réduite à une taille minimale (poids, volume et

couches d'emballage) sans compromettre la sécurité et la fonctionnalité.

- Les États membres doivent prendre des mesures pour accroître l'utilisation d'emballages réutilisables et rechargeables dans certains groupes de produits d'ici 2030. Les objectifs minimum sont: gros appareils ménagers (90 %); emballage de transport (30 %); emballage de boissons (10 %); vin (5 %); commerce électronique non alimentaire (10 %), etc.
- L'emballage doit être étiqueté avec des informations sur la composition du matériau pour faciliter le tri par le consommateur. Les mêmes étiquettes doivent être apposées sur les pou-

L'impact environnemental des emballages est immense

Les emballages et les déchets d'emballages constituent un problème environnemental majeur, selon la Commission européenne. Ils sont l'une des principales causes de la consommation de nouveaux matériaux. Jusqu'à 40 % des plastiques utilisés dans l'UE et 50 % du papier sont destinés à l'emballage. Ils génèrent aussi 36 % des déchets municipaux solides. Chaque Européen produit 190 kg de déchets d'emballages par an.

La quantité d'emballages a augmenté plus rapidement que le produit national brut au cours des 10 ou 20 dernières années. Selon la Commission, cette augmentation des emballages combinée à de faibles taux de réutilisation et de recyclage entrave la création d'une économie circulaire peu carbonée.

Il semble également qu'il y ait une utilisation croissante des concepts d'emballage qui peuvent entraver le recyclage. Les emballages non recyclables ne peuvent pas être collectés séparément. Problème supplémentaire : souvent, les emballages techniquement recyclables ne sont pas recyclés parce que les processus de collecte, de tri et de recyclage ne sont pas disponibles ou rentables dans la pratique, ou parce que la production n'est pas de qualité suffisante pour répondre à la demande de matières premières secondaires sur les marchés finaux.

belles. Les emballages réutilisables doivent être munis d'un QR code qui donne accès aux informations pertinentes les concernant.

Les entreprises qui mettent l'emballage sur le marché doivent établir une déclaration de conformité (pour chaque emballage) qui démontre que l'emballage répond aux exigences ci-dessus.

DIVERGENCES ENTRE LE PARLEMENT ET LE CONSEIL

Un an après que la Commission a présenté sa proposition, la PPWR a été approuvée par le Parlement européen (novembre 2023) et le Conseil européen (décembre 2023) moyennant quelques amendements. Les deux institutions s'accordent sur les objectifs, mais les divergences sont encore profondes sur certains aspects.

Afin de parvenir à un texte uniforme, le Parlement et le Conseil, en coopération avec la Commission européenne – ce que l'on appelle un 'trilogue' – doivent parvenir à un compromis. Les discussions étaient toujours en cours lors de la rédaction de cet article et on espère parvenir à un accord en mars (ou avril). La pression est grande pour clôturer le dossier avant les élections européennes.

La PPWR augmentera la réutilisation des emballages ainsi que la recyclabilité de chaque emballage.

EXIGENCES ÉDULCORÉES EN MATIÈRE DE RÉUTILISATION

Le Parlement et le Conseil souhaitent tous deux que le texte de la PPWR soit modifié, mais ils ne s'accordent pas sur les aspects à revoir. Au grand dam des ONG 'vertes', le Parlement souhaite que les exigences de réutilisation soient révisées. Les États membres devraient être autorisés à abandonner les exigences pour certains types d'emballages si ces derniers atteignent un taux de recyclage de 85 %.



Les divergences entraînent une insécurité juridique

Pour la production d'emballages et la prévention des déchets, les États membres adoptent souvent des approches différentes en matière de réglementation. Selon la Commission européenne, cela entrave le fonctionnement du marché intérieur des emballages.

« De telles discordances entraînent une insécurité juridique pour les entreprises et donc moins d'investissements dans des emballages innovants et respectueux de l'environnement et de nouveaux modèles commerciaux circulaires », déclare la Commission. L'harmonisation est donc non seulement nécessaire pour parvenir à des chaînes d'approvisionnement plus simples, mais aussi une condition préalable importante pour prendre des mesures durables et à grande échelle dans le domaine de l'emballage.

Empack – The future of packaging

La PPWR sera certainement un sujet brûlant au prochain salon de l'emballage Empack à Gand. Cet événement aura lieu les 17 et 18 septembre 2024 à Flanders Expo, avec les salons Transport & Logistics et Logistic & Industrial Build. Empack est le principal rendez-vous belge dédié à l'industrie de l'emballage. Plus de 125 exposants sont attendus. En outre, les experts discuteront des sujets et des défis actuels.

www.empack.be

Le Conseil veut lui aussi revoir les exigences en matière de réutilisation sous la pression de pays tels que la Finlande ou l'Italie (qui ont récemment introduit des systèmes de recyclage) et l'Espagne qui veut supprimer la réutilisation des bouteilles de vin du paquet d'exigences. Et si possible, la Belgique souhaite elle aussi une exception pour les bouteilles de bières spéciales.

Autre écart important proposé par le Conseil: le carton ondulé devrait bénéficier d'une exception aux obligations de réutilisation. Ce qui agace aussi les ONG.

IMPACT IMPORTANT SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Quel que soit le résultat du trilogue, la PPWR aura de profondes implications pour les différentes parties concernées, tant en amont qu'en aval de la chaîne logistique. Le règlement obligera les entreprises à revoir leurs options d'emballage et à développer de solides stratégies de conditionnement qui contribuent aux objectifs.

L'impact variera d'un secteur à l'autre, mais il ne fait aucun doute que les chaînes d'approvisionnement changeront fondamentalement.



Didier Weerts est à la tête de WSC depuis 2021.

DIDIER WEERTS (WSC)

L'envol du phénix

C'est un des come-backs les plus spectaculaires de ces dernières années : le groupe Weerts a redéveloppé son pôle logistique, lancé un pôle consacré à l'immobilier logistique et un autre consacré à l'énergie, tout en possédant une des meilleures équipes de course auto du monde. En ce qui concerne la partie logistique, c'est Didier Weerts qui est à la manœuvre depuis 2021.

Claude Yvens

Weerts avait vendu ses activités de transport à Jost Group en 2008. Il restait actif en logistique, mais de manière fort discrète. C'est en 2017 que les choses ont commencé à s'accélérer.

AUDI BRUSSELS

Logistics Management: Qu'est-ce qui vous a décidé à réinvestir en logistique ?

Didier Weerts: Nous avons conservé notre portefeuille immobilier et quelques clients logistiques. Nous avons convaincu Audi Brussels que nous étions capables de reprendre à notre compte l'approvisionnement de leurs lignes d'assemblage. On y a mis les moyens et les ressources nécessaires, nous avons repris 400 personnes et nous avons fortement amélioré tous les KPI, tout en gagnant le prix de Logistics Employer of the Year en 2020.

LM: Pourquoi avoir arrêté alors ?

D. Weerts: Parce que nous voulions grandir avec nos propres WMS et nos propres procédures. Nous n'avions pas assez d'impact sur le fonctionnement. Aujourd'hui, nous travaillons pour des fournisseurs de l'usine sur un site de 5000 m² à 500 mètres de l'usine, où nous assemblons des roues et des aménagements intérieurs en JIT / JIS. Le tout avec un taux d'erreur de... zéro PPM et avec une traçabilité complète de tous les processus !

LM: Qu'est-ce qui explique la réussite de votre renaissance logistique ?

D. Weerts: On ne saute pas sur tout ce qui bouge. Nous savons où notre expertise peut générer une valeur ajoutée. Par exemple, nous avons relancé le transport parce qu'il vient en soutien de nos activités logistiques.

Aujourd'hui, 90 % de nos clients nous le demandent.

PAS DE CONFLIT D'INTÉRÊT

LM: Vous louez vos bâtiments à Weerts Logistics Parks qui fournit aussi des infrastructures à d'autres logisticiens. Comment réglez-vous les conflits d'intérêts éventuels ?

D. Weerts: Kuehne + Nagel est un gros client de WLP par exemple, et nous n'allons pas concurrencer K+N sur un client existant quand ils louent chez WLP. C'est une question de fair-play. Sinon nous faisons jouer le marché et que le meilleur gagne. Les deux divisions sont tout à fait séparées.

LM: Comment parvenez-vous à ouvrir autant de sites en aussi peu de temps ?

D. Weerts: La demande des clients nous pousse à ouvrir de nouveaux sites. En investissant dans le Hainaut et dans le nord de la France, l'espace physique n'est pas un problème. Et en ce qui concerne la main d'œuvre, nous devons avoir une très bonne réputation car nous recevons de plus en plus de candidatures spontanées. Ce qui compte chez nous, c'est l'état d'esprit avant les compétences techniques.

LM: Et cette mentalité, vous la trouvez aussi en Wallonie ?

D. Weerts: Vous savez, je suis Flamand et beaucoup d'entrepreneurs flamands ont peur de la Wallonie. Mais si vous êtes très clair sur vos attentes, que vous intégrez tout de suite les nouveaux collaborateurs dans votre culture d'entreprise et que vous combinez un côté 'hyper pro' avec l'esprit d'une PME, il n'y a pas de problème. Ce qui est plus difficile, c'est de reprendre une structure existante, où les habitudes sont plus ancrées.

LM: Quelles sont les synergies avec la division Weerts Energy ?

D. Weerts: Tous nos bâtiments sont récents et certifiés BREEAM Excellent. Nous bénéficions de l'énergie verte produite par les panneaux solaires sur nos toits, suite aux investissements portés par Weerts Energy. A terme, nous profiterons très probablement d'autres initiatives lancées par Weerts Energy, à savoir des batteries sur site afin d'utiliser encore plus d'énergie verte ou encore l'installation de super chargeurs pour camions. Weerts Energy nous pousse à être à la pointe en énergies renouvelables et entièrement vertes. C'est un critère absolument critique sur le marché logistique aujourd'hui.

LM: Sentez-vous la pression monter de la part de vos clients ?

D. Weerts: La neutralité carbone va bientôt devenir un élément sans lequel vous ne pourrez plus participer à un appel d'offres. Nous y sommes préparés avec un plan ESG global. Nous serons largement dans les temps pour publier nos bilans carbone... et la réduction de notre impact carbone est déjà bien avancée.

« Nous combinons un hyper-professionnalisme avec l'esprit conquérant d'une PME. »



Weerts Supply Chain va passer de 213.500 à plus de 500.000 m² en quelques années.

Weerts Supply Chain en bref

- une des branches de Weerts Group à côté de Weerts Logistics Parks (développement immobilier), Weerts Energy et Weerts Racing Team
- secteurs d'activité: food, household & electronics, consumer goods, logistique industrielle + pharma
- Infrastructures: 22.000 m² à Tongres, 50.000 m² à Hermalle-sous-Argenteau (Trilogiport), 40.000 m² à Herstal, 50.000 m² à la Louvière (Garocentre), 12.500 m² à Gembloux (site pharma), 5000 m² à Bruxelles, 35.000 m² à Bierset
- projets en développement (non exhaustif): 68.000 m² à Charleroi (food et consumer goods), 90.000 m² à Dunkerque (food & industrial), 30.000 m² à Gand, 250.000 m² à Bierset

INNOVATION... ET PASSION

LM: Quelle place occupe l'innovation technologique chez WSC ?

D. Weerts: C'est un facteur clé. Notre département d'engineering de 12 personnes s'occupe à la fois du lancement de nouveaux projets avec un client, de l'excellence opérationnelle et de développer de nouvelles solutions. Nous développons nos WMS en interne avec des technologies hyper modernes et travaillons déjà avec l'intelligence artificielle.

LM: Automatisez-vous à tout va ?

D. Weerts: Nous sommes fort concentrés sur l'automatisation des processus physiques et administratifs. Toutefois, ce n'est pas parce que vous automatisez que c'est par définition mieux. Parfois cela coûte trop cher pour le résultat obtenu. On sous-estime par exemple assez souvent le montant de l'investissement initial et les frais fixes d'entretien et de réparation d'un système automatisé. Et plus vous êtes multi-client, plus c'est complexe à réaliser.

LM: Et que tirez-vous comme avantage de l'écurie de course WRT ?

D. Weerts: Soyons francs, au début, c'était une affaire de passion. Aujourd'hui, WRT est une entreprise qui gagne de l'argent. Mais la



Didier Weerts : « Ce qui compte chez nous, c'est l'état d'esprit avant les compétences techniques. »

passion est toujours là et c'est un excellent exemple du principe qui veut qu'une équipe est aussi forte que son élément le plus faible. Un principe que je ne cesse de répéter chez WSC...

Complexes Industriels

Pateformes Logistiques

Surfaces commerciales

Bâtiments pour PME

Bureaux



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

www.batimentsindustriels.be

L'axe Anvers-Bruxelles détrôné !

Dans un secteur où un nouveau bâtiment doit toujours être construit pour hier plutôt que dans deux ans (dixit Mathieu Opsomer de JLL), la disponibilité immédiate de (grands) terrains a été déterminante dans la performance des régions belges. Et c'est l'axe E313 qui a le mieux tiré son épingle du jeu, surpassant même l'axe Anvers-Bruxelles.

Claude Yvens

Chaque courtier publie ses propres analyses mais n'adopte pas la même méthodologie pour comptabiliser les transactions. Cela explique qu'ils ne constatent pas les mêmes tendances. JLL estime que les surfaces logistiques concernées par une transaction immobilière ont progressé de 4 % en 2023. Cushman & Wakefield calcule par contre une baisse de 20 % par rapport à 2022. Knight Frank n'avait pas encore publié sa propre analyse au moment de terminer cet article.

FORTE PROGRESSION DE L'AXE ANVERS - LIMBOURG

Là où les courtiers se rejoignent par contre, c'est pour se réjouir d'avoir vu le marché se reprendre au deuxième trimestre, et encore plus au quatrième trimestre où un total de 375.000 m² d'entrepôts ont fait l'objet d'une transaction selon C&W.

Le consensus règne également sur les performances régionales: c'est clairement la zone comprise entre Anvers et le Limbourg qui a

en effet connu une croissance de 148 % au niveau des prises en occupation en un an (source: JLL). par rapport à la moyenne des cinq dernières années, le bond en avant n'est pas moins spectaculaire (+ 138 %).

« C'est la conséquence d'une disponibilité immédiate de grandes parcelles, sans grande difficulté pour obtenir les permis de bâtir », explique Mathieu Opsomer (Head of Industrial & Logistics Leasing chez JLL Belux). A contrario, l'axe wallon qui avait bien progressé en 2021



Heylen Warehouses (ici pour Flamingo Pet Products à Olen) a été un des promoteurs le plus actifs.

et 2022 a connu son année la plus faible depuis longtemps parce les sites recherchés ne sont pas encore disponibles. « La demande reste forte pour la zone autour de Liege Airport mais les terrains libres font défaut », estime ainsi Shane O'Neill (Head of Research chez Knight Frank).

Quant à l'axe Anvers – Bruxelles, traditionnel leader du marché belge, il a lui aussi progressé, mais ne se place qu'en deuxième position pour l'ensemble de l'année 2023. Il reste cependant le plus recherché, ce qui se traduit par une hausse des prix en location qui sont en hausse de 3 % à Bruxelles et de 18 % à Anvers.

Une transaction, au moins, a battu tous les records: la pré-location de Fiege dans le parc Prologis Park Boom II qui a été signée pour 68 EUR / m² / an (source: C&W). C'est la première fois qu'une telle transaction est plus chère à Anvers qu'à Bruxelles.

JLL note que, pour l'ensemble de la Belgique, les surfaces logistiques disponibles représentent seulement 0,76 % du parc total. Cela représente une nouvelle baisse par rapport à 2022 (0,89 %) mais Bruxelles (1,14 %) et Anvers (0,99 %) vont cette fois à l'inverse de la moyenne nationale. Il n'y a cependant qu'à Rotterdam où le taux de vacance est encore inférieur.

DÉCONSTRUIRE POUR RECONSTRUIRE

Longtemps annoncée mais toujours minoritaire, la reconstruction d'entrepôts neufs sur des sites déconstruits (brownfields) a gagné du terrain en 2023. Le groupe Weerts avait déjà réussi un tel projet à Milmort sur l'ancien site Colgate-Palmolive, mais la requalification du site Ford à Genk a fait école. En 2023, la réalisation la plus spectaculaire a été la construction du nouveau hub de Kellogg's par MG Real Estate à Malines. « Le long de l'autoroute! C'est vraiment un cas exemplaire, et on se demande comment personne n'y avait encore pensé », note Shane O'Neill, qui rappelle cependant que tous les projets ne sont pas rentables: « On sous-estime souvent les coûts cachés liés à la dépollution du site. Ca

Le Top 10 des transactions (en surface)

- Les 65.000 m² construits pour Kellogg's par MG Real Estate à Malines
- les 62.179 m² loués par Weerts Logistics Parks à Kuehne + Nagel (Tessenderlo)
- les 62.000 m² loués par Eutraco à MG Real Estate à Gand (projet Big Bear)
- les 46.175 m² loués par Heylen Warehouses à Lidl (Herentals)
- les 44.778 m² loués par Heylen Warehouses à Flamingo Pet Products (Olen)
- les 40.252 m² qui font l'objet d'un développement commun entre WDP et Gosselin à Schoten
- les 38.144 m² développés par Heylen Warehouses à Ham pour Stobart Europe
- les 36.000 m² loués par BayWare Solar Systems à Montea à Tongres
- les 32.000 m² pris par Tailormade Logistics chez Heylen Warehouses à Laakdal
- les 23.185 m² pré-loués par Fiege à Prologis à Boom

Source: JLL, Knight Frank, Cushman & Wakefield, propre recherche

reste donc un exercice très compliqué quand on veut à tout prix maintenir sa marge bénéficiaire. Mais dans certaines zones, on n'aura tout simplement pas le choix quand il n'y a plus de terrains. »

Parmi les gros projets de ce type en cours de (re)développement, citons le site du Zwarte Markt à Tessenderlo (Alinso), le site ex-Alcoba à Kontich (toujours Alinso), la site ex-Milcobel à Schoten (WDP – Gosselin), le site ex-Henrad à Olen (Heylen Warehouses) et une partie du site d'Arcelor-Mittal dans le port de Gand (projet North-C Circular).

Enfin, JLL tient pour la première fois compte d'un nouveau type de développement logistique, à savoir les centres de distribution urbain. Il y a eu plusieurs transactions en ce sens en 2023, certes pour de petites surfaces (un peu moins de 20.000 m² sur un total supérieur à 1 million de m²), mais avec de nouveaux acteurs qui apparaissent sur ce marché très spécifique, comme Lastlink qui a acquis deux sites à Forest et à Anderlecht.

La disponibilité immédiate de terrains prêts à bâtir a déterminé la performance du marché en 2023.

Les autres grandes villes belges (et particulièrement celles qui restreignent l'accès de leur centre-ville aux véhicules polluants) devraient voir cette tendance émigrer chez elles dans les années à venir, estime Mathieu Opsomer.



Mathieu Opsomer (JLL) : « La demande s'est déplacée vers l'E313 mais là aussi, la saturation menace. »

JEROEN GERRITSEN (MD PANATTONI BELGIQUE)

« If you build it, they will come »

L'acteur immobilier Panattoni s'aventure cette année pour la première fois sur le marché belge. Pour beaucoup toutefois, ce nom n'est pas inconnu. La société a été élue sept fois d'affilée « plus grand promoteur immobilier d'Europe » dans le classement PropertyEU. Entretien avec le tout nouveau directeur général de Panattoni Belgium.

Leon Goyvaerts

LOGISTICS MANAGEMENT: A quoi devez-vous cette position de leader européen ?

Jeroen Gerritsen : Nous sommes toujours une entreprise familiale, c'est le plus important. Par le passé, j'ai travaillé pour des sociétés cotées. Chaque trimestre, il faut informer les analystes et la bourse de vos projets et des raisons pour lesquelles ils s'écartent des projets précédents. Cela ne nous dérange pas chez Panattoni. Nous rendons des comptes, mais c'est davantage motivé par l'entrepreneuriat pur que par la valeur actionnariale. Ceci nous permet aussi de franchir cette étape en Belgique.

« Nous considérons un deal après l'autre. »

LM: Selon vous, où se situe le potentiel de croissance sur le territoire belge? Allez-vous vous concentrer sur certaines régions ou certains secteurs ?

J. Gerritsen : Je pense que ce qui nous distingue, c'est que nous ne le faisons pas. Nous considérons un deal après l'autre. Nous ne cherchons pas trop à savoir si un bien occupe une situation centrale ou pas. Nous considérons l'emplacement lui-même. Ce qu'il a à offrir, ce que l'on peut-on y réaliser et à quel type de clients il convient. Une entreprise de production nécessite une approche différente

d'une société logistique qui doit se trouver sur un certain corridor. Les plates-formes d'e-commerce, en revanche, recherchent une main-d'œuvre importante, ce qui signifie que celle-ci doit être présente dans la région. L'emplacement est important, mais en général, la disponibilité du personnel pèse plus lourd.

LM: Cette arrivée en Belgique est-elle intervenue à la demande de vos clients existants ?

J. Gerritsen : Si vous regardez la quantité de biens en Belgique, force est de constater qu'il s'agit de l'un des plus grands marchés d'Europe. C'est un marché mature et il n'est pas facile de s'y implanter. Mais il est vrai que la demande de notre réseau existant est forte. De plus, nous remarquons dans de nombreux endroits que... « if you build it, they will come ».

Désenclaver un terrain de manière appropriée peut parfois prendre de 12 à 18 mois avant même de pouvoir construire. De nombreuses entreprises n'ont pas un tel horizon. Peut-être ont-elles un bail qui est sur le point d'expirer. Attendre encore 18 à 24 mois dès que leur décision est prise? Elles ne disposent pas de ce temps. Nous sommes en première ligne et investissons pour eux. Nous allons acheter des terres et nous assurer d'obtenir les permis. Nous construisons souvent sans client. Tout ce qu'il a en tête, nous l'anticipons et nous le construisons.



Jeroen Gerritsen : « La Belgique est un marché mature et il n'est pas facile de s'y implanter ».

A propos de Panattoni

Panattoni a été fondé il y a 37 ans aux Etats-Unis par Carl Panattoni. Depuis lors, l'organisation a connu une croissance constante, d'abord aux Etats-Unis et au Canada, et plus tard au Royaume-Uni et en Europe. La société dispose de 59 bureaux en Amérique du Nord, en Inde et en Europe. 59 kantoren in Noord-Amerika, India en Europa.

Des projets de construction 'zéro soucis'



Une approche globale dans la conception et l'exécution. C'est dans ce domaine que le bureau d'architecture Frank Joosen de Schoten est fort. Cela fait de lui un partenaire solide qui s'engage à offrir une tranquillité d'esprit totale aux projets de construction des entrepreneurs. Bien que Frank Joosen et son équipe travaillent également pour des particuliers, environ les trois quarts des projets réalisés par le bureau sont des bâtiments non résidentiels et industriels. L'entreprise compte aujourd'hui neuf employés, allant d'architectes et dessinateurs jusqu'à chefs de projet.

Expérience théorique et pratique

« Au cours des deux dernières années, notre bureau a également été renforcé par un certain nombre d'employés qui travaillaient depuis de nombreuses années dans des projets de construction industrielle et non résidentielle », explique Frank Joosen. « Cela signifie que nous pouvons nous appuyer sur un savoir-faire et une expérience très étendus sur le plan théorique et pratique, tant dans le domaine de l'architecture que dans celui de la maîtrise d'œuvre. Nous allons vraiment au-delà de la conception pure, mais nous sommes responsables de la mise en œuvre totale, de l'esquisse à la réalisation. Les demandes de prix et la surveillance de chantier sont effectués et suivis par l'agence elle-même. « Cela offre l'avantage supplémentaire que les interventions budgétaires et les méthodes de mise en œuvre sont prises en compte dès le départ. »

Concevoir

Tous les architectes seront d'accord pour dire qu'il est difficile de mettre en œuvre les souhaits du client en répondant immé-

diatement à toutes les conditions préalables et à tous les paramètres. « Dans le contexte actuel, de nombreux facteurs peuvent influencer la conception », explique Frank Joosen. « Il suffit de penser aux règles d'urbanisme, aux réglementations en matière de sécurité incendie, de durabilité, aux points d'attention en matière d'accessibilité, de budget de construction, d'environnement, de Breeam, etc. En ce sens, chaque projet est unique et représente un défi pour prendre en compte tous ces paramètres dès l'avant-projet. C'est aussi pour cette raison que nous investissons en permanence dans la formation continue afin de rester à jour avec l'évolution constante du sujet et des réglementations.

Se concentrer sur le client

« Notre approche sous-jacente est la même pour chaque projet : fournir un produit final économique et orienté vers le client. Une conception sur mesure selon les souhaits du client, dans le budget disponible et dans les délais prévus », explique Frank Joosen.



Architectenbureau Frank Joosen

info@aj-v.be

www.aj-v.be

03/464.09.98



Agrandissement du site logistique à Herentals, conçu par l'architecte Frank Joosen.

LOGISTICS PODCAST : L'IMMOBILIER CRÉATIF

La surface constructible diminue

La construction de biens immobiliers logistiques nécessite que plusieurs parties s'assoient autour de la table. Comme ce fut le cas dans le bâtiment KBC de Louvain pour l'enregistrement de notre Logistics Podcast. Un architecte, un entrepreneur et un promoteur nous expliquent la façon dont ils collaborent en pratique.

Leon Goyaerts

LOGISTICS MANAGEMENT: Quelles nouvelles normes obligatoires vos concepts doivent-ils respecter aujourd'hui?

Frank Joosen (Bureau d'architectes Frank Joosen): Je pense que la nouvelle norme sur les eaux de pluie - en vigueur depuis octobre

2023 - aura un impact sur l'immobilier logistique, en particulier sur la constructibilité maximale d'un site. La norme a été renforcée dans le sens où on ne peut plus constituer des volumes tampons sous terre. Toute l'eau de pluie doit donc être collectée dans des étangs

ou des bassins d'infiltration. Et cela devrait se faire sur le terrain propre du bien, au détriment de la zone constructible qui pourrait être réduite de 4 à 5 %.

Je suis aussi un peu inquiet quant aux procédures de permis. Si un client soumet une de-

mande de construction pour un projet logistique en mai, la nouvelle norme exige que des tests soient effectués pour contrôler les eaux de pluie entre janvier et avril. Si vous décidez de construire en mai, il faudra alors attendre le printemps de l'année suivante pour effectuer ces tests. Ce qui entraînera un retard dans la mesure où la demande de permis de construire ne pourra être introduite d'emblée.

LM: Cette lenteur est-elle une question politique? Ou existe-t-il un autre moyen de résoudre ce problème?

F. Joosen: Actuellement, il n'y a pas d'autre moyen. Ce sont des bâtiments dont la surface bâtie dépasse les 10.000 m². Dans la logistique, bien sûr, nous sommes vite au-dessus de cette superficie. C'est purement une question de législation et pas vraiment politique.

LM: Comment les architectes et les entrepreneurs collaborent-ils? Cela se passe bien?

Luc Ysebaert (Directeur Commercial Willy Naessens Group): Nous nous rencontrons souvent à un stade précoce. On peut dire que nous savons comment articuler au mieux des bâtiments industriels. Nous rencontrons de nombreux architectes en fonction de la réglementation qui devient en effet un peu plus stricte. Ensuite, nous élaborons un concept aussi idéal que possible afin d'obtenir finalement le prix le plus judicieux pour le client final. Beaucoup de communication donc. Il y a énormément d'architectes, mais chacun d'entre eux a sa spécialisation. Mais la coopération se passe bien avec ceux qui savent concevoir un bâtiment industriel.

LM: Le promoteur est aussi un partenaire important dans cette relation. En dehors de la Belgique, Heylen Warehouses est également actif aux Pays-Bas. Quelles sont les régions les plus populaires actuellement?

Danaë Stove (Business Development Manager Heylen Warehouses): En Belgique, c'est très simple. Vous avez le triangle d'or, très prisé, entre Anvers, Bruxelles et Gand. La région gantoise a gagné en popularité ces dernières années. C'est d'ailleurs

Danaë Stove: « L'E313 est le nouvel hotspot »



« La saturation entraîne un changement au niveau des régions les plus populaires. L'E313 est le nouvel hotspot. Il y a encore beaucoup à faire là-bas. Les terrains ne sont toutefois plus aussi faciles à trouver mais il y a des opportunités, que je ne vais pas révéler. (rires) »

Danaë Stove,
Business Development Manager
Heylen Warehouses

Luc Ysebaert: « L'aspect esthétique compte »



« C'est notre travail - à notre architecte et à nous-mêmes - de réaliser quelque chose de beau dans un budget acceptable. Et ça marche. Quand je regarde Danaë et les projets que nous avons réalisés ensemble, on peut en être fier. »

Luc Ysebaert,
Directeur Commercial
Willy Naessens Group

là que nous avons commencé il y a environ cinq ans et nous avons été parmi les premiers à nous développer à Evergem, dans la zone portuaire du North Sea Port. Maintenant, les grandes entreprises s'y installent les unes après les autres, qu'il s'agisse de prestataires logistiques ou d'utilisateurs finaux. Par ailleurs, les terres se raréfient et que les premiers développements ont déjà lieu en Wallonie. Nous croyons fermement en l'avenir de la Wallonie dans ce domaine.

HAUSSE DU PRIX DES TERRAINS

LM: Lorsque nous parlons de construction sur plusieurs niveaux, quels sont les défis que cela implique?

L. Ysebaert: Une nouvelle tendance apparaît en effet. Je travaille d'ailleurs sur une douzaine de concepts de ce type. Construire sur plusieurs niveaux, avec des camions qui montent jusqu'à 15 m de haut. Je travaille même sur des designs à trois niveaux. Parkings sur le toit, souterrains, au-dessus des

Frank Joosen: « Un parking sur site »



« Je pense que la plupart des logisticiens sont déjà prêts à éliminer les nuisances dans la rue en veillant à aménager un parking sur leur propre terrain, plutôt que sur la voie publique. Mais cette place de parking va maintenant être en partie perdue au profit des étangs. »

Frank Joosen,
Bureau d'architectes Frank Joosen

quais de chargement... vous n'imaginez pas tout ce que nous devons faire aujourd'hui. Le matériel est différent. Nous construisons énormément en hauteur, 35 m et plus. Ce ne sont pas les mêmes grues que pour des bâtiments jusqu'à 10 ou 12 m de haut. Pièces très lourdes, surcharges à différentes hauteurs, ... autant de défis à relever.

En termes de permis, je ne pense pas que les pouvoirs publics soient tout à fait prêts. L'arrêté royal sur la sécurité contre les incendies s'applique-t-il encore aux bâtiments multi-niveaux? Il existe toutefois un certain nombre de recommandations. Il s'agit principalement de la compartimentation par rapport aux risques d'incendie. Tous ces éléments vont commencer à jouer un rôle.

D. Stove: Cela peut sembler efficace car on empile les niveaux. Mais cela nécessite beaucoup plus d'espace sur le côté afin que les poids lourds puissent gravir de telles pentes. J'estime que nous devons évoluer dans ce sens. Les terrains se raréfient, comme je l'ai dit. Je pense que le développement sera d'autant plus soutenu que les prix des terrains augmenteront encore et que les loyers suivront le mouvement. Cela va de pair. Les bâtiments seront en tout cas plus chers, quoi qu'on fasse.

F. Joosen: La construction multi-niveaux arrive. Mais nous nous heurtons là à une première norme: la sécurité contre l'incendie. En Flandre - ou en Belgique - cette norme

n'est pas adaptée à cette évolution. Nous pouvons travailler avec des sprinklers n'importe où, mais ce n'est pas toujours la solution. Je pense qu'il est parfois préférable de construire une demi mezzanine qu'une complètement fermée.

Je constate aussi une tendance parmi les logisticiens eux-mêmes, en particulier au niveau du parking sur le toit. On commence à s'y habituer. Tout le monde connaît ce type de parking dans les centres commerciaux, mais cela va arriver aussi dans tous les entrepôts. Et en effet, il faut de l'espace pour pouvoir aménager les rampes d'accès sur le côté.

BELLES COLLABORATIONS

D. Stove: Ça devient de plus en plus complexe. Il y a quelque temps, certains logisticiens ont commencé à développer eux-mêmes des projets. Ce n'est plus si facile aujourd'hui, je pense. Il faut déjà avoir plusieurs équipes en interne, pour le concept et la gestion de projet. Vous avez ici un architecte, un entrepreneur et un promoteur. Je pense que ces trois parties devraient collaborer plus étroitement que jamais. La manière dont cela évolue est positive.

L. Ysebaert: On a beaucoup de clients qui disent: « Voici le budget ». Nous réunissons alors ces trois parties très rapidement. Et comment faire pour respecter ce budget? En étant créatif, dès le début.

LM: La créativité est-elle importante pour vous en tant qu'architecte?

F. Joosen: Personnellement, je pense que notre cabinet d'architecture est pratique plutôt qu'esthétique. L'esthétisme est important, mais nous nous concentrons d'abord sur les besoins du client. Il arrive que ceux-ci demandent un point de repère: une utilisation différente des matériaux, un travail sur le volume, des pièces en porte-à-faux, etc.

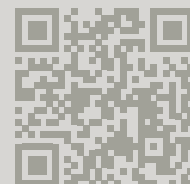
« Cela devient de plus en plus complexe. »

LM: Les clients sont-ils prêts à payer pour cela?

F. Joosen: Eh bien, c'est justement ce que je voulais dire. (rires) L'intégration du vert est importante. Nous connaissons tous la façade de Nike à Laakdal. C'est un bon exemple.

D. Stove: Nous essayons vraiment d'être le partenaire immobilier créatif de nos clients. Et je pense que nous réussissons à chaque fois - en termes de lay-out et donc de concept - jusqu'à et y compris l'architecture et la finition. Nous essayons vraiment de très bien finir nos bâtiments, que ce soit par une couleur spécifique dans la façade ou par le design lui-même. Je suis particulièrement fier du fait que nous réfléchissions toujours avec le client et que nous cherchions vraiment à donner au bâtiment une identité au-delà des aspects pratiques.

Cette conversation a eu lieu lors de l'enregistrement du Podcast Logistique du 7 février. Une vidéo a également été réalisée que vous pouvez visionner via le code QR ci-dessous.





HEYLEN
WAREHOUSES®

Votre partenaire créatif pour la location et le développement d'immobilier logistique et semi-industriel de haute qualité pour diverses activités telles que la distribution, l'assemblage, l'e-commerce et la production.



**WE CAN
WE CREATE
WE ARE REAL**





**Les lignes d'éclairage
les plus durables
et les moins
énergivores d'Europe.
Depuis plus de 40 ans !**

Depuis plus de 40 ans, Veko Lightsystems conçoit, produit et installe les lignes d'éclairage les plus durables et les moins énergivores d'Europe. Nous contribuons de manière essentielle et unique à la certification BREEAM des nouvelles constructions et des rénovations.

- Production sur commande
- Espace de stockage superflu
- Longévité éprouvée des profilés en aluminium
- Emballage réduit au strict minimum
- Réemploi des matériaux d'emballage
- Gain de temps grâce à la simplicité d'installation
- Émissions de CO₂ réduites au minimum



VEKO
LIGHTSYSTEMS



CLEVER
SWIFT
SOLID

**Envie de connaître l'économie
que peut réaliser votre entreprise ?**

**Appelez vite le +32 3 827 21 96
ou surfez sur www.veko.be**

VEKO LIGHTSYSTEMS, PLOEGHOEVEWEG 4, 2500 LIER



**4 clics pour tout connaître du
transport et de la logistique**

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

Plus d'info via www.transportmedia.be

LOGISTICS PODCAST : DURABILITÉ

Une question d'investissement judicieux

L'UE entend être totalement neutre en CO₂ d'ici 2050. Les entrepreneurs flamands ne s'accordent pas totalement sur la question de savoir si cela est réaliste. Mais la prise de conscience que les choses peuvent et doivent changer est aujourd'hui générale. C'est également le cas chez VEKO Lightsystems et Wybo Transport, deux entreprises invitées à notre Logistics Podcast. Au cours d'une conversation passionnante entre leurs responsables respectifs, il était question - comment peut-il en être autrement - de durabilité.

Jeroen Verschakelen

« La plupart des clients savent désormais que l'éclairage de l'avenir passe par la LED », déclare Steve Van Stappen (VEKO Lightsystems). Son entreprise travaille au quotidien pour des prestataires logistiques qui possèdent des entrepôts équipés ou non de cellules frigorifiques. « La plupart des gains à court terme peuvent être obtenus grâce au renouvellement d'un éclairage obsolète dans les bâtiments existants. En remplaçant les tubes fluorescents traditionnels par des lampes LED, il est possible de réduire la consommation jusqu'à 70 % », dit-il.

Selon Ronny Devos (Wybo Transport), la plupart des acteurs du secteur des transports s'accordent à dire qu'il faut investir dans l'écologisation, même si pour cela des moyens sont nécessaires. R. Devos se souvient que, lorsqu'il était petit, l'entreprise familiale appliquait déjà une politique d'achat réfléchi. « Vous pouvez acheter bon marché, mais avec quelques milliers d'euros de plus, vous achetez une semi qui dure trois fois plus



Steve Van Stappen
(VEKO Lightsystems)
et Ronny Devos
(Wybo Transport)

longtemps », explique-t-il. Une durée de vie plus longue est également un aspect de la durabilité.

RELATION CLIENT COMPLEXE

Néanmoins, l'achat de poids lourds électriques entraîne un surcoût important, et l'électrification pose des problèmes spécifiques. Outre l'infrastructure requise, la charge utile des véhicules est également réduite selon R. Devos tandis que la répartition de la charge par essieu nécessite un vrai travail de réflexion. « Je crois que nous aurons besoin d'un mélange sain de différentes propulsions. Par exemple, le diesel HVO est disponible dans notre région et nous sommes heureux de l'utiliser, mais ce n'est pas possible partout. »

Quoi qu'il en soit, c'est le client qui décide. « Nous avons récemment discuté avec des clients de l'électrification et ont indiqué qu'ils préféreraient des solutions moins chères pour le moment. Au final, c'est le client qui paie », poursuit R. Devos. En même temps, S. Van Stappen constate que certains clients de Veko Lightsystems encouragent l'entreprise à s'engager davantage sur la voie de la durabilité: « Les règles européennes sont très ambitieuses. A l'heure actuelle, nous ne faisons pas partie de ces entreprises qui doivent satisfaire aux

« La durabilité est le moteur de l'innovation. »

exigences du reporting. Mais pour certains clients, c'est bel et bien le cas, et ils attendent la même chose de leurs fournisseurs. Nos produits doivent donc aussi évoluer. »

PLUS CHER, MAIS SURTOUT PLUS INTELLIGENT

Le site du fabricant d'éclairage est totalement neutre en CO₂. En 2019, Wybo Transport a également érigé un nouvel entrepôt neutre en carbone, avec des pompes à chaleur, des panneaux solaires et des chariots élévateurs électriques. « Nous avons aussi remplacé l'ancien éclairage de nos bâtiments et installé des capteurs de mouvement afin que les lumières s'éteignent automatiquement lorsqu'il n'y a plus d'activité », explique R. Devos. « L'innovation, c'est aussi rendre votre installation plus intelligente », affirme S. Van Stappen. « Par exemple, vous pourriez effectuer le soir des tests d'endurance automatiques de la batterie de votre éclairage de secours. Le lendemain, vous recevrez un rapport sur les choses à vérifier. »

Bien que les acteurs de l'immobilier soient en concurrence les uns avec les autres pour construire des bâtiments toujours plus verts, S. Van Stappen se rend compte que cela doit également rester abordable. Tout le monde ne recherche pas forcément la meilleure solution (et donc la plus chère). Cela vaut également pour le marché sur lequel opère sa propre société. « Tous les clients n'ont pas besoin d'une Rolls Royce », dit-il. Cela n'empêche pas VEKO Lightsystems de continuer à travailler ses produits et à rendre ses luminaires aussi circulaires que possible. « En restant immobile et en regardant simplement ce que font les autres, on prend du retard. Il faut constamment innover », souligne-t-il.

« En restant immobile et en regardant simplement ce que font les autres, on prend du retard. »

FAIRE LE BON CHOIX

R. Devos est catégorique : « La durabilité est le moteur de l'innovation. » Selon lui, un entrepreneur ne devrait jamais se reposer sur ses lauriers et penser qu'il ne peut aller plus

Ronny Devos: «Le durable... dure plus longtemps»



« Quand j'étais jeune, l'entreprise familiale appliquait déjà une politique d'achat durable. Vous pouvez acheter bon marché, mais avec quelques milliers d'euros de plus, vous achetez une semi qui dure trois fois plus longtemps. »

Ronny Devos,
propriétaire de Wybo Transport

Steve Van Stappen: «Créer des systèmes intelligents»



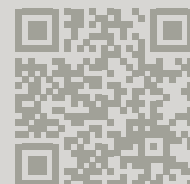
« Vous pouvez rendre l'infrastructure existante plus intelligente : effectuer par exemple le soir des tests d'endurance automatiques de la batterie de votre éclairage de secours. Le lendemain, vous recevrez un rapport sur les points éventuels à améliorer. »

Steve Van Stappen,
directeur de VEKO Lightsystems

loin. « Il faut toujours continuer à chercher des moyens de faire mieux. Rome n'a pas été construite en un jour. La durabilité prend du temps. Mais nous y pensons à chaque décision. » Ceci étant, la réglementation ne doit pas être à la traîne. Prenez le transport par écomobi (ensemble de 25,25 m), qui pose encore problème en Flandre. « Alors que cela permet d'éviter un camion supplémentaire sur la route... La législation devrait être un peu plus flexible dans ce domaine », conclut R. Devos. Les entreprises belges sont confrontées à la concurrence d'autres pays européens qui appliquent d'autres règles en termes de tonnage, par exemple. Au-delà, l'UE doit aussi lutter contre des pays tels que les Etats-Unis et la Chine. « Mes clients pourraient acheter un éclairage moins cher en Pologne », note S. Van Stappen. « Mais ils savent que mes pro-

duits dureront plus longtemps. » C'est clair : effectuer des choix durables n'est pas seulement la responsabilité des producteurs. Le client doit aussi y mettre du sien.

Cette conversation a eu lieu lors de l'enregistrement du Logistics Podcast du 7 février. Une vidéo a également été réalisée que vous pouvez visionner via le QR code ci-dessous.



TO LET



LOT - BEERSEL

Warehouse: 6.650 sq m

Offices: 505 sq m



NIVELLES

Warehouse: from 3.200
to 80.000 sq m
+ Offices



HOOGSTRATEN

Warehouse: 6.600 sq m

Offices: 230 sq m



GENK

Warehouse: 14.700 sq m

Offices: 930 sq m





RAVAS

MOBILE **WEIGHING** SOLUTIONS



BÂTIMENTS INDUSTRIELS

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



VALCKE
PRÉFAB BETON

Rodenbachstraat 72
8908 Vlamertinge
Belgique

www.valcke-prefab.be
+32 57 20 25 01
info@valcke-prefab.be

LOGISTICS PODCAST: SOLS D'ENTREPÔT

La transversale est primordiale

La société ouest-flandrienne In Concrete est spécialisée dans la réparation des joints et des fissures dans les sols en béton. L'an passé, l'entreprise a lancé un appareil de mesure de haute technologie. Cet appareil fournit des mesures fiables et précises des sols selon les normes VDMA, DIN15185 et EN15620. Il est très important que les sols des entrepôts soient (super) plats, en particulier dans les entrepôts à allées étroites.

Leon Goyvaerts

LOGISTICS MANAGEMENT: Quelle est l'utilité de votre nouvel appareil de mesure ?

Vincent Olemans: (Manager In Concrete):

Mesurer, c'est savoir. Il est très important de vérifier la planéité des sols, surtout avec les constructions en hauteur qui se développent. Notre appareil mesure les allées dans les entrepôts à allées étroites à la fois dans le sens transversal et dans le sens de la marche. Le client peut être un maître d'œuvre, un constructeur de chariots élévateurs ou celui qui pose le sol en béton.

LM: Les exigences relatives aux sols en béton ont-elles évolué ou se sont-elles renforcées ?

V. Olemans: Aujourd'hui, c'est surtout la norme VDMA qui est requise. Celle-ci examine les ondulations courtes et longues dans le sens de la marche et la différence de hauteur dans le sens transversal. Sur la base de notre rapport, nous pouvons proposer des actions au client en cas de problème de planéité.

LM: Quel est la pire situation: une irrégularité au début d'une allée ou plus loin dans celle-ci ?

V. Olemans: Le reachtruck va adopter sa position au début de l'allée. Au milieu, il atteindra



Vincent Olemans : « Un trou signifie des dommages à l'engin, des chocs pour les opérateurs et donc des problèmes de dos. »

une vitesse de 10 à 12 km/h. L'impact y est donc beaucoup plus important. La transversalité est primordiale. Pour donner un petit exemple, une différence de 2 à 3 mm en bas peut signifier plusieurs cm en haut. Et nous parlons là de statique. En dynamique ? Il faut encore faire x 3.

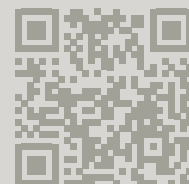
LM: In Concrete répare également les fissures dans les sols. Quelles situations marquantes rencontrez-vous sur le terrain ?

V. Olemans: Lorsqu'une entreprise achète un bâtiment et lui donne une autre affectation, des problèmes peuvent survenir. Je me souviens d'une vieille entreprise textile qui possédait un sous-sol, mais les acheteurs ne le savaient pas. Nous avons constaté que les boulons d'ancrage des nouveaux rayonnages dépassaient à travers le béton.

« Une différence de 2 à 3 mm en bas peut signifier plusieurs centimètres en haut. »

Bien sûr, il y a aussi des situations qui ont un lien avec la sécurité du client, comme une réparation de béton effectuée au niveau d'une sortie de secours. Ou une transition entre deux bâtiments où passent des véhicules. Parce qu'un trou signifie des dommages à l'engin, des chocs pour les opérateurs et donc des problèmes de dos.

Cette conversation a eu lieu lors de l'enregistrement du Logistics Podcast du 14 février. Une vidéo de l'entretien intégral a également été réalisée, que vous pouvez visionner via le code QR ci-dessous.



PHILIPPE MEIRE (MARCH)

« L'IA montre sur quoi l'agent immobilier doit se concentrer »

L'intelligence artificielle (IA) peut être un moyen puissant d'augmenter l'efficacité. Ainsi, l'agence immobilière March l'exploite pour trouver plus rapidement des acheteurs ou locataires potentiels intéressés par des biens immobiliers commerciaux. Mais ce n'est là que le début du processus. « L'immobilier reste une affaire d'hommes », souligne-t-il.

Jeroen Verschakelen

En Flandre, l'espace est limité mais la demande de biens immobiliers est importante, surtout dans le secteur logistique qui requiert beaucoup d'espace. L'agence March de Gand dispose d'un logiciel capable de relier rapidement des biens à des clients potentiels. L'outil, codéveloppé avec ML6, utilise pour cela l'IA. « Ces deux dernières années, nous avons noté des demandes d'achat pour plus de 350.000 m², et je suis convaincu que la pénurie pèse sur notre économie », déclare le CEO Philippe Meire.

Le nombre d'heures dans une journée étant lui aussi limité, le logiciel de March prévoit une liste prioritaire de locataires ou acheteurs potentiels pour une parcelle donnée. « Cela permet aux gens de se concentrer sur les affaires ayant le plus de chances d'aboutir », poursuit P. Meire. « Mais une correspondance de 50 % ne signifie pas forcément que le deal a une chance sur deux d'aboutir. Il faut toujours s'asseoir autour de la table et trouver un accord. Ce pourcentage est surtout là pour l'expérience utilisateur. Cela montre la façon dont le logiciel est constamment amélioré. »

AMÉLIORATION CONTINUE

Le système prévoit un feedback permettant aux collaborateurs d'indiquer pourquoi un résultat donné n'est pas correct. Mais si l'algorithme n'est pas infallible, il fonctionne

plutôt bien. « Il arrive souvent que le logiciel propose des entreprises dont nous n'avons même jamais entendu parler. Uni-Forwarding International, par exemple. Nous avons appelé la réception en disant que leur nom était sorti de notre système. Finalement, nous leur avons trouvé un espace logistique de plus de 7.500 m² dans le port d'Anvers. La moitié de nos transactions environ est générée par l'ordinateur. Donc, la technologie double notre productivité », explique P. Meire.

Néanmoins, l'homme a toujours le dernier mot. « En théorie, il serait possible d'envoyer automatiquement 10.000 e-mails à des prospects en un seul clic, mais pour l'instant, nous ne le faisons pas. L'apprentissage automatique a toujours besoin d'un encadrement. La formation algorithmique nécessite toujours une supervision humaine », souligne P. Meire. Il admet cependant que les modèles deviennent de plus en plus complexes et qu'il est donc toujours plus difficile de comprendre pourquoi le logiciel donne tel ou tel résultat.

ALLOCATION EFFICACE

« Ce que l'on appelle l'IA concerne surtout une bonne exploration des données », nuance-t-il. « Il y a de plus en plus de données ouvertes de nos jours. Par exemple, le modèle numérique de terrain LiDAR. Et sous l'impulsion de l'UE, les prescriptions de construction



Philippe Meire :
« Il faut toujours s'asseoir autour de la table pour trouver un accord. »

sont de plus en plus disponibles en ligne. » En cartographiant ce qui se trouve sur chaque parcelle et ce qui pourrait en théorie s'y trouver, March espère à terme contribuer à une planification spatiale plus efficace. Enfin, la société souhaite aussi que davantage de courtiers locaux utilisent son modèle de données à l'avenir. Selon P. Meire et ses collègues, c'est seulement avec cette connaissance combinée à un réseau local solide que l'on peut vraiment déplacer des montagnes.

March en chiffres

- Fondée en 2020
- 13 collaborateurs

IN CONCRETE

PRECISION IS OUR MISSION



MESURES DE LA PLANIMETRIE DES DALLES EN
BETON SELON VDMA, DIN15185 OU EN15620.

RÉPARATIONS DE JOINTS ET DE FISSURES
DANS LES DALLES EN BETON.

WWW.INCONCRETE.BE

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



La gamme Heli vise un large éventail d'applications.

CHARIOTS ELEVATEURS

Le temps de la 'camelote chinoise' est révolu

Le Made in China fait encore l'objet de nombreux préjugés, y compris sur le marché de la manutention. Mais le temps où les machines de la République populaire ne pouvaient rivaliser avec les marques occidentales qu'en termes de prix est révolu.

Michiel Leen

Demandez aux professionnels du secteur logistique de citer quelques marques de manutention et la réponse fera invariablement référence aux marques allemandes, anglaises ou japonaises. Pourtant, des dizaines de constructeurs sont également actifs en Chine. En voici quelques-uns en provenance de l'Empire du Milieu.

ALTERNATIVE À L'OCCASION

JAC par exemple est présent en Belgique depuis 2023. Ce constructeur propose une large gamme de véhicules, dont les chariots élévateurs et les engins intralogistiques ne représentent qu'une catégorie. TLS Equipment à Oostkamp en Flandre occidentale en est l'im-

portateur pour la Belgique. L'administrateur délégué Lieven Teetaert a une idée assez précise du public cible. « Nous ne visons pas vraiment les grands opérateurs logistiques ni ne cherchons à prendre des parts de marché aux marques principales. Nous cibons les clients qui ont besoin de quelques chariots élévateurs et qui, auparavant, avaient tendance à acheter des engins d'occasion. Cela dit, la qualité du marché de l'occasion a également changé. De plus en plus souvent, les clients exploitent ces machines jusqu'au bout. Il est alors plus judicieux d'acheter un nouveau chariot élévateur de fabrication chinoise ».

Même son de cloche chez Forklifts KDB à Moorsele. L'administrateur délégué Kurt De

Beule a commencé à importer des machines de la marque chinoise Heli il y a six ans. KDB vend aussi des chariots élévateurs Mitsubishi. Mais il semble qu'un public cible se soit développé pour les produits chinois. « La différence de prix, qui atteint vite 7.500 €, joue certainement un rôle. En bout de course, vous ne recevrez pas 7.500 € de plus pour un Mitsubishi d'occasion que pour un Heli d'occasion. Avant, vous vendiez un engin chinois à un client qui cherchait une occasion. Ce temps est révolu. Un nouveau avec une garantie de deux ans ou une occasion ? Le client change alors son fusil d'épaule. De plus, les pièces et l'entretien sont moins chers. Cela donne un TCO avantageux. »

« En termes de conduite, elles n'ont rien à envier à de nombreuses autres marques. »



AU-DELÀ DU CLICHÉ

Pour les clients, 'Chine' est encore souvent synonyme de mauvaise qualité. Bien sûr, les importateurs ont une parade à cette critique. « Nous utilisons ces machines nous-mêmes. En termes de conduite, elles n'ont rien à envier à de nombreuses autres marques », déclare L. Teetaert. « JAC produit les machines et les composants elle-même, ce qui la distingue des autres. En effet, de nombreuses marques chinoises sont de purs assembleurs. La mentalité du producteur a changé. La qualité fait désormais partie de sa vision à long terme. Les concepteurs de JAC réfléchissent avec nous et écoutent nos suggestions. Vous pouvez par exemple composer un chariot sur mesure. Cette flexibilité est un atout. Après un test, la plupart des clients sont convaincus. » Résultat : TLS a vendu 120 chariots élévateurs et 60 transpalettes en un an, a reçu une commande importante pour la ville de Bruges et note également un intérêt croissant de la part des transporteurs.

Kurt De Beule n'a pas choisi Heli sur un coup de tête : « Nous avons visité le centre de distribution de Calais avec nos techniciens. Une fois convaincus par les engins, je les ai suivis. S'ils avaient été sceptiques, je me serais abstenus. Nous louons aussi ces machines et là, elles

sont poussées à la limite. Et les clients ont suivi. Certaines entreprises restent fidèles à leur marque, mais d'autres ont testé un Heli et en ont maintenant commandé 30. »

Un public cible s'est développé pour les produits chinois.

SOUS LES RADARS

Pourtant, les marques chinoises ne semblent pas vouloir prendre la Belgique d'assaut. TLS travaille actuellement sur un centre de distribution européen, mais vise une croissance régulière. « Nous sommes idéalement situés pour distribuer des pièces dans toute l'Europe. Notre expérience dans l'expédition est utile », explique L. Teetaert. « Nous aimons grandir avec nos clients. Il faut aussi pouvoir évoluer en termes de service. »

Kurt De Beule voit la part d'Heli doubler. « Les grandes marques se considèrent comme les 'Mercedes' ou 'BMW' de l'intralogistique. Elles sont parfois un peu suffisantes. Je pense qu'il y a de la place pour tout le monde sur le marché belge. Nous opérons à notre échelle modeste, sous les radars, et cela fonctionne. »

Son collègue Gerry Gepts de KDB souligne

Geek+

Les produits chinois sont de plus en plus nombreux, et pas seulement dans le 'hardware'. Concernant les 'cerveaux' de l'entrepôt, les entreprises chinoises se font également remarquer. Geek+ en est un exemple. La société est active en Europe depuis 7 ans – avec un siège à Düsseldorf et au Royaume-Uni – et aide notamment les entreprises à automatiser les opérations de picking et de tri dans l'entrepôt. Les AMR (robots mobiles autonomes) que l'entreprise produit elle-même y jouent un rôle majeur. Geek+ travaille avec des partenaires qui opèrent en tant qu'intégrateurs, mais aussi avec des acteurs logistiques tels que Ceva, DHL et DB Schenker.

l'importance du service après-vente. « Nous effectuons nous-mêmes la dernière étape du contrôle de qualité, selon les normes auxquelles sont habitués nos clients belges. » Chez KDB, le service des pièces de rechange est toujours en cours de développement. La circularité et la durabilité deviennent de plus en plus importantes pour les clients européens. Les Chinois ont appris cela de leurs homologues belges.

KURT VAN DONINK (NIKE ELC)



Simple, flexible et évolutif

Nike ELC est un précurseur dans le domaine de l'automatisation de la logistique en Belgique. L'entreprise américaine est l'une des plus discrètes, sinon mystérieuses. Kurt Van Donink, directeur général Logistics Europe de Nike ELC, a toutefois accepté de lever le voile sur les avantages de l'automatisation au sein de Log!Ville. Son message ? N'hésitez pas à expérimenter.

Philippe Van Dooren

Les opérations logistiques de Nike en Europe se concentrent sur le campus logistique européen (ELC) de Laakdal-Ham. Lorsque l'ELC a ouvert ses portes en 1994, on y traitait des textiles pour les grossistes. D'autres produits Nike ont suivi tels que des chaussures, des accessoires et des équipements pour divers sports. Les clients étaient principalement des grossistes dans les différents pays. Les chargements étaient surtout palettisés.

En 2008, l'entreprise s'engage dans la création de ses propres magasins de détail Nike et dans le développement du commerce électronique. La proportion de charges palettisées diminue et celle des caisses et cartons augmente. En outre, la quantité de SKU traités par jour s'accroît considérablement. A partir de 2016, Nike passe aux opérations omnicanales avec un flux unique pour desservir tous les canaux.

Bien sûr, cela a eu un impact significatif sur l'automatisation. La première installation, en 1995, était un système ultra moderne de stockage automatique Daifuku pour palettes. Il est resté en usage pendant 20 ans malgré le fait qu'avec le temps il était de moins en moins adapté à l'évolution de la demande. Il y a sept ans, le DC de Ham a mis en service une installation automatique de SSI Schäfer - pour les boîtes - dotée de 200 grues.

DÉCISION STRATÉGIQUE

« Pour s'adapter au marché omnicanal, trois principes ont été définis : Simplicité, Flexibilité et Evolutivité. C'est pourquoi nous procédons à l'automatisation avec prudence. Parce que

si le marché change rapidement, cela pourrait bloquer tout le processus », explique K. Van Donink.

La décision stratégique de Nike d'augmenter considérablement le chiffre d'affaires 'direct to consumer' (DTC) a en effet eu un impact important. Le picking et l'emballage de petites commandes nécessitent plus de personnel. L'automatisation ne doit pas le remplacer, mais le soutenir. « Une commande partenaire (dans le commerce de détail) peut concerner 10 unités et une commande .com une seule. Cela a un impact sur la productivité du personnel. Si un preneur de commandes pour le DTC gère une seule unité, son collègue pour la vente au détail en gère trois. Avec une automatisation accrue, nous voulons unifier ces chiffres », ajoute-t-il.

2022 a également été marquée par une forte pénurie de personnel chez Nike, en partie parce que les stocks ont dû être réduits plus rapidement (un phénomène général sur le marché en raison de la forte hausse des taux d'intérêt, qui a rendu le financement des stocks plus coûteux, ndlr). « Des centaines de personnes supplémentaires ont subitement été nécessaires. C'était un 'wake-up call' qui nous a incités à penser à revoir notre doctrine sur les méthodes de travail et l'automatisation », explique K. Van Donink.

« Nous n'hésitons pas à lancer des projets pilotes pour tester la technologie. »

ESSAIS & ERREURS

Pour introduire de nouvelles méthodes de travail, Nike n'hésite pas à expérimenter. Par exemple, la société a testé les AMR de Locus Robotics. « Nous sommes arrivés à la conclusion que c'est un très bon produit, mais pas pour notre modèle. La productivité dans des activités comme la nôtre est trop faible et la complexité trop élevée. Nous l'avons débranché », explique-t-il. « Nous n'hésitons donc pas à lancer des projets pilotes afin de tester la technologie en gardant toujours à l'esprit nos trois principes: simplicité, flexibilité et évoluti-



Kurt Van Donink : « Dès que nous avons un bon aperçu des résultats d'un projet pilote, nous décidons : arrêter ou passer à l'échelle supérieure. »
© Philippe Van Dooren

tivité. Si les résultats sont bons, nous passons au niveau supérieur. Sinon, nous arrêtons. » Ces projets pilotes durent trois ans maximum. « Les résultats sont ensuite partagés avec des collègues de nos centres logistiques en Amérique et en Asie. Nous pouvons ainsi apprendre les uns des autres dans le monde entier et limitons le recours aux consultants externes. »

NOUVEAUX PROJETS

À quoi ressembleront les futurs projets de Nike ELC dans le domaine de l'automatisation? K. Van Donink : « Nous examinons actuellement comment améliorer diverses opérations grâce à l'automatisation. Un premier aspect des opérations est le 'Receiving' ». Les marchandises sont livrées par conteneur. Ils s'agit d'énormes quantités, 45.000 TEU par an. « La réception des marchandises demande un travail particulièrement intensif. C'est pourquoi nous examinons la possibilité de robotiser le déchargement des conteneurs. Nous étudions diverses solutions telles que celles de Boston Dynamics, Pickle Robot et Contoro Robotics. » Deuxième aspect: le 'Processing', le traitement des commandes via des solutions robotisées pour la préparation et le conditionnement des envois. « Dans ce domaine, nous envisageons différents systèmes, tels que l'Auto Induct de Vanderlande, l'AutoPocket

de Knapp et Dürkopp, et le multi-unit packing de Panotec », ajoute-t-il. « Le traitement et l'emballage sont complexes car la commande moyenne est de 1,7 unité. Peu de producteurs ont une solution à cette complexité. C'est pourquoi nous pensons qu'il est important de consulter les développeurs. »

Nike ELC est également à la recherche de solutions automatisées dans le domaine de l'expédition. « Par exemple, nous examinons le 'put to light palletizing' de Smart Robotics, la palettisation automatique ou davantage d'AMR Pallet Movers », dit-il. « Mais ne vous y trompez pas: même si nous automatisons et robotisons massivement, des milliers de mains seront encore nécessaires. Nike ELC ne pourra jamais travailler sans une armée de personnes », conclut K. Van Donink.

E-commerce : 30 % du chiffre d'affaires

En 2008, '.com' représentait 0,5 % du chiffre d'affaires total. En 2023, c'était 30 %. Un vrai défi car, d'une part, les pics et les creux sont beaucoup plus prononcés et, d'autre part, le nombre d'articles par commande diffère considérablement.



Logistics TV #40

En bref :

- Notre présentatrice Virginie Claes s'est rendue à Willebroek chez Active Ants, spécialiste de l'e-fulfilment.
- Essensium rend les entrepôts de Raja plus sûrs
- Retour aux sources avec Deny Logistics
- Un nouveau 'Trendsetter in Logistics' avec De Putter & Co : Soditra
- 'We Are Champions', où l'homme et la machine sont en parfaite harmonie



Le prochain numéro de Logistics.TV sera diffusé sur Canal Z les 30 et 31 mars, avec des rediffusions les 6 et 7 avril.

Sous la loupe



Podcast - Jo Van Moer

Comment Jo Van Moer occupe-t-il son temps libre ? Quelles sont ses résolutions de Nouvel An ? Et comment se sent-il dans le nouveau bureau de Van Moer Logistics ? Regardez la vidéo de l'enregistrement du podcast.



Scannez le QR-code pour voir la vidéo

Interviews de la rédaction

Danny Van Himste (VIL) :
« Résolvez ces situations absurdes » (NL)



Jacques Vandermeiren (PoA-B) :
« Une meilleure part de marché malgré une baisse du trafic de 5,5 % » (NL)



Aftermovie La Journée du Routier



WSC inaugure des entrepôts à La Louvière (FR)



NEWS

Trilogiport accessible avec 4 niveaux de conteneurs en 2027

La Wallonie va investir dans le rehaussement de quatre ponts au-dessus du Canal Albert de manière à pouvoir naviguer jusqu'au port de Liège avec quatre niveaux de conteneurs. Si tout se déroule selon le plan prévu, le terminal à conteneurs du Trilogiport verra sa capacité augmenter à partir de 2027. Ces travaux sont financés pour moitié par le Plan de Relance de la Wallonie et pour moitié par des fonds européens.



Logistics Capital Partners vend son site espagnol à Amazon

Logistics Capital Partners, le promoteur immobilier de Louvain, a vendu fin 2023 un site logistique de 170.000 m² au géant de l'e-commerce Amazon. Le complexe de Figueres, en Espagne, a été vendu pour 150 millions d'euros. Il est exceptionnel qu'Amazon devienne lui-même propriétaire d'un site. L'entreprise opte généralement pour la location de biens construits sur mesure. LCP a déjà loué par le passé des entrepôts sur mesure à Amazon.

Alken-Maes transfère son entrepôt central vers le site de DISTRILOG

La reprise de l'entrepôt de la brasserie Alken-Maes à Wellen, dans le Limbourg, porte à 22 le nombre de sites où le spécialiste de la logistique DISTRILOG opère. DISTRILOG prend en charge le stockage et la distribution d'environ 1.500 articles du groupe brassicole.



En bref – Manutention

- Désormais, les trains logistiques de **Linde** peuvent être équipés sur mesure pour une utilisation spécifique à l'intérieur ou à l'extérieur. Les Linde LT06 M, LT10 M et LT10 W sont conçues pour des applications à l'intérieur et affichent des charges utiles de 600 à 1000 kg. Les modèles LT16 Ch et LT16 BMh, quant à eux, sont optimisés pour une utilisation en extérieur.
- À la fin de l'année dernière, **Ravas** a remporté, à Varsovie, le prix du produit le plus innovant avec le 'Weigh in Motion', un système de pesage mobile pour chariots élévateurs. L'introduction de cette nouvelle technologie est prévue au salon LogiMAT de Stuttgart.



- L'entreprise a également été nommée pour les IFOY-Awards 2024 aux côtés de 16 autres candidats, dont **Crown**, **Jungheinrich**, **Still** et **SSI Schäfer**. La cérémonie de remise des prix aura lieu le 14 juin à Baden, en Autriche.
- **Mitsubishi Forklift Trucks** élargit encore sa gamme de chariots élévateurs électriques. La nouvelle série FB60-120N(H) propose une charge utile de 6 à 12 tonnes.

Essers lance la construction d'un terminal à conteneurs à Markiezaat

H.Essers a obtenu les autorisations nécessaires pour la construction de son terminal à conteneurs à Markiezaat, près de Bergen op Zoom (Pays-Bas). Le nouveau terminal devrait être opérationnel début 2026 et traiter jusqu'à 250.000 TEU par an. Selon Essers, il permettra de retirer de la route 260 camions par jour. En outre, le terminal créera 150 emplois directs et 300 emplois indirects.



Travailler plus intelligemment et plus rapidement en hauteur

avec le nouveau chariot rétractable ESR

jusqu'à
1200 kg
à 12 m de hauteur de levée



Pour plus d'informations, visitez crown.com ou appelez +32 3 450 71 71

CROWN
IDEAS THAT ADVANCE

Le premier projet wallon de Heylen est ambitieux avec 110.000 m²

Heylen Warehouses ne fait pas les choses à moitié en Wallonie. Le projet WAPI Logistics Campus 21 à Péruwelz comprendra dix unités. Outre l'entreposage classique, des mezzanines sont également prévues. Le site logistique, qui sera livré en deux phases, peut être divisé de manière flexible, avec des surfaces à partir de 9.000 m².

Prologis aborde 2024 avec optimisme

« Nous avons achevé le 4e trimestre 2023 avec un pipeline solide, une saine reprise des développements et des niveaux d'occupation bien inférieurs à la moyenne du marché », a déclaré Ben Banatyne, président de Prologis Europe. D'ici 2025, Prologis a pour objectif de générer et de stocker lui-même 1 gigawatt d'énergie renouvelable. En 2023, 500 mégawatts d'énergie solaire et de stockage sur batterie ont été atteints.

TVH construit un nouveau centre de distribution à Waregem

La multinationale de Flandre occidentale s'agrandira de 50.000 m², ce qui fera du centre de distribution le plus grand de TVH avec ses 30 mètres de hauteur. TVH prévoit d'occuper les nouveaux locaux à partir de 2026. Alheembouw est l'entrepreneur du projet. Un pont enjambant la route reliera les deux plus grands centres de distribution logistique de TVH à Waregem.



Interinvest atteint un taux d'occupation logistique de 96 % en 2023

Interinvest peut présenter d'excellents chiffres pour l'année 2023. La part de la logistique dans le portefeuille d'Interinvest s'élève à 78 %. La valeur réelle du portefeuille immobilier atteint désormais 1,4 milliard, dont 53 % pour des projets logistiques belges. De nouveaux projets sont prévus pour 2024 à Genk Green Logistics, Herstal et Puurs. D'autres projets sont également en cours de lancement à Venlo et 's Hertogenbosch (Pays-Bas).

WDP prévoit d'investir 1,5 milliard d'euros dans des marchés clés

WDP a connu une excellente année, selon son volumineux rapport annuel. Le groupe a mis sur le marché quelque 436.000 m² de nouveaux espaces en 2023, déjà loués avant leur achèvement. Le groupe a également acheté pour 210 millions d'euros de bâtiments et de terrains en 2023. D'ici 2027, 1,5 milliard seront investis sur les principaux marchés où le groupe est présent, dont la Belgique.

En bref

- **Hamann International Logistics** a ouvert un nouvel entrepôt cross-dock sur la Vantegemstraat à Wetteren. Il est équipé de 34 quais de chargement et a été mis en service en janvier.
- Steven Dedoncker est le successeur de Gert Hellemans en tant que Country Manager Belgium de la filiale bpost **Active Ants**. Il occupait déjà la fonction d'Operations Manager depuis le début d'Active Ants Belgique.
- **Fiege** transfère une partie de ses activités d'Allemagne vers le site de Boom DC2 en Belgique. Le promoteur Prologis loue ainsi à long terme 25.000 m² de ce complexe neuf.
- Le gouvernement flamand a donné son feu vert à l'adaptation du **canal de Courtrai-Bossuyt** pour les péniches de la catégorie Va. Ceci doit permettre une véritable connexion entre l'Escaut et la Lys.
- La nouvelle liaison ferroviaire de fret entre les **ports de Genk et de Zeebrugge** a été inaugurée fin janvier. Dans un premier temps, cette connexion propose trois allers-retours hebdomadaires entre les ports. À long terme, le but est d'assurer des liaisons quotidiennes.
- L'opérateur de réseau intermodal **Hupac** élargit sa gamme de liaisons ferroviaires entre le port de Zeebrugge et l'arrière-pays du nord de l'Italie. La plus grande nouveauté est la connexion Zeebrugge-Piacenza, avec deux allers-retours par semaine.
- Après l'ouverture par **ECS** d'une première ligne ferroviaire entre Zeebrugge et la République tchèque en septembre 2023, le service a maintenant été étendu avec une deuxième connexion hebdomadaire.
- Le trafic fret a diminué de 11,8 % à **Liège Airport** en 2023, tandis que le trafic passagers (représentant une part plus faible des activités) a augmenté de 5,2 % par rapport à 2022.
- Le spécialiste de l'emballage **Topa Packaging** a transformé son laboratoire de recherche Topa Institute en showroom. Topa ne produit pas seulement des emballages, l'entreprise les teste également pour les clients.





CHRISTINE LAGARDE

Les trois 'D'

Une série de défis majeurs se profilent à l'horizon pour l'Europe, qu'on peut résumer en «trois D»: la démondialisation, la démographie et de la décarbonisation. De plus en plus de signes indiquent que l'économie mondiale se fragmente en blocs concurrents. Nous approchons du point de basculement démographique prévu de longue date: dans la zone euro, un déclin continu de la population en âge de travailler, c'est-à-dire les personnes âgées de 15 à 64 ans, commencera probablement dès 2025. L'impact des catastrophes climatiques s'accroît chaque année, tout comme la nécessité d'agir en faveur du climat. Pour relever tous ces défis en même temps, il faudra un effort générationnel et des investissements massifs seront nécessaires dans un court laps de temps.

Avec l'apparition de nouvelles barrières commerciales, nous devons réévaluer les chaînes d'approvisionnement et investir dans de nouvelles chaînes plus sûres, plus efficaces et plus proches des citoyens. À mesure que nos sociétés vieillissent, nous devons déployer de nouvelles technologies afin de pouvoir produire davantage avec moins de travailleurs. La numérisation y contribuera. Et comme notre climat se réchauffe, nous devons faire avancer la transition verte sans plus de suite. Pour donner une idée des volumes en jeu: la Commission européenne es-

time que la transition verte à elle seule nécessitera des investissements supplémentaires de 620 milliards d'euros en moyenne chaque année jusqu'en 2030, et que 125 milliards d'euros supplémentaires par an seront nécessaires pour la transition numérique.

Il est clair que nous ne pouvons pas compter sur notre cadre existant pour financer cet investissement. En effet, les gouvernements ont les niveaux d'endettement les plus élevés depuis la Seconde Guerre mondiale et le financement de la relance européenne prendra fin en 2026. Les banques auront donc un rôle central à jouer, mais nous ne pouvons pas attendre d'elles qu'elles prennent autant de risques dans leurs bilans. Nous ne réussirons pas ces transitions si nous ne remettons pas l'union des marchés des capitaux (UMC) sur les rails. (...) La leçon de l'intégration européenne est que nous devons prendre les mesures qui s'offrent à nous lorsque le moment se présente. Face à un défi de financement aussi immense, le moment d'agir est donc venu. Chacun de nous devra faire preuve d'audace afin de ne pas le laisser passer.

Christine Lagarde,
Présidente Banque Centrale Européenne.



CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT EFFICACE ET ERGONOMIQUE

LA BONNE SOLUTION
POUR VOS COLIS VRAC



WWW.UVOTEC.EU/BESTREACH

INFO@UVOTEC.EU

Coebergerstraat 49 - 2018 Antwerpen - Tel : +32 (0)3 455 43 22



LES ÉMISSIONS DEVIENNENT LA MISSION E.

Il est temps d'ouvrir une nouvelle page de l'intralogistique.
Optez pour un avenir plus durable avec la flotte 100 % électrique
de Jungheinrich. **NOTRE ÉNERGIE EST ÉLECTRIQUE.**

En savoir plus ?
www.jungheinrich.be/e-mobility-fr

**JUNGHEINRICH**