**Rétrofit : garder une vue d'ensemble**

* **Les facteurs de succès pour les projets rétrofit**
* **Les entreprises mettent davantage l'accent sur à l'économie d'énergie et la durabilité**
* **Elles choisissent plutôt une approche progressive que le « big bang »**

**(Marchtrenk, le 10 juin 2021) L'établissement des chaînes logistiques robustes et la pandémie de coronavirus augmentent la demande de solutions rétrofit dans l'intralogistique. Markus Kammerhofer, Head of Rétrofit Sales au sein du TGW Logistics Group, explique dans l'interview comment on peut réaliser des projets avec succès et quel et le délai d'exécution.**

**Les installations intralogistiques en acier et en fer sont durables. À quel moment après la mise en service est-il sensé de procéder au rétrofit ?**

**Markus Kammerhofer :** L'acier et le fer sont effectivement durables, quelques installations intralogistiques fonctionnent depuis des décennies. Cependant, la priorité pour le rétrofit n'est pas de remplacer les composants robustes en acier. Il est plutôt important de mettre à jour les systèmes informatiques et de commande à quelques années d'intervalle – surtout en cas d'entreprises croissantes. En principe, pendant un rétrofit, les systèmes de pilotage des flux de matériel sont modifiés ou étendus, permettant à l'exploitant de répondre au mieux aux besoins de ses clients. En fait, j'aimerais diviser le sujet en trois catégories.

**Quelles sont ces catégories ?**

Premièrement, il y a les adaptations qu'il faut effectuer plusieurs mois après la mise en service du système global pour pouvoir l'adapter au fonction de nouveaux besoins du marché dans notre époque de vie accélérée. Deuxièmement, il y a les extensions, qui sont plutôt intéressantes pour les entreprises en forte croissance quelques années après la mise en service. Troisièmement, il y a la modernisation du système informatique et de commande, qui est nécessaire en moyenne tous les quatre ou cinq ans. Les composants mécaniques doivent être remplacés après dix ans au plus tôt. Quand on met à jour le logiciel, il faut aussi considérer la mise à jour du système de commande.

**Comment évolue le marché ?**

Le rétrofit est un marché en croissance. Chez TGW, nous réalisons presque cinq fois plus de projets qu'il y a dix ans. D'un côté, ceci est dû au fait que nous avons vendu beaucoup de nouvelles installations pendant cette période. D'autre côté, les entreprises reconnaissent de plus en plus leur avantage si elles adaptent parfaitement aux exigences des clients, compte tenu de la forte concurrence. Les exploitants voient aussi qu'il devient de plus en plus important de tenir les promesses en matière de livraison et d'établir une chaîne logistique robuste. Les décideurs pensent toujours au soi-disant « monde VUCA », c'est-à-dire les défis liés à la volatilité, l'incertitude, la complexité et l'ambigüité. Enfin, depuis l'année dernière, la pandémie de coronavirus est devenu un nouveau moteur du marché, par exemple dû à une forte augmentation du commerce électronique dans certains secteurs.

**Pourquoi le rétrofit est-il judicieux ?**

Autrefois, il y avait des exploitants d'installation qui ont agi selon la devise « never touch a running system ». Aujourd'hui, presque tout le monde sait qu'il faut essayer de tirer le maximum de l'installation. Les entreprises ne peuvent pas se permettre les inefficacités ou même les immobilisations. Les longs temps de traitement sont un désavantage concurrentiel dans le monde de la logistique haute performance.

**Quand est un projet de modernisation inévitable ?**

Si on attend trop longtemps, des pièces de rechange pourraient être en fin de série ou des technologies ne pourrait plus être disponibles. Mais surtout, il manque l'expertise des experts informatiques et de commande qui partent à la retraite. Beaucoup d'experts informatiques d'aujourd'hui connaissent bien NET, C#, JAVA ou SAP, mais ils ne peuvent plus travailler avec C++ ou C. Pour les projets rétrofit, nous utilisons la technologie la plus récente pour garantir qu'elle reste actuelle aussi longtemps que possible.

**Combien de temps prend un projet de modernisation ?**

En principe, il y a deux options : le « big bang » ou une approche progressive. Cette dernière devient de plus en plus importante, parce que les entreprises ne veulent pas prendre le risque que quelque chose se passe mal pendant le big bang. En plus, de moins en moins d'entreprises prennent les congés annuels d'entreprise, c'est-à-dire les installations doivent fonctionner aussi constamment que possible. Nous avons des clients qui génèrent un chiffre d'affaires de plusieurs millions d'euros avec un entrepôt central pendant un seul jour. Pour ces entreprises, chaque heure pendant laquelle le système intralogistique est arrêté compte. De telles entreprises font durer la modernisation pendant six mois ou plus et pour nous, il s'agit quasiment d'une opération à cœur ouvert, mais nous sommes très bien préparés. Nous effectuons de petits rétrofits en l'espace de quelques weekends.

**Quelles sont les étapes les plus importantes d'un projet ?**

Les analyses exactes et une planification détaillée parfaite sont indispensables. D'abord, nous analysons l'état réel des équipements techniques et les conditions sur site et examinons les exigences du client. La création d'un cahier des charges est obligatoire. La documentation de l'installation existante peut être utilisé comme base de la description du processus actuelle. Si le contrôle de débit du matériel doit être remplacé, il faut aussi considérer les interfaces avec les sous-systèmes, les automates programmables industriels (API). Dans tous les cas, il faut élaborer un concept de transition pour assurer la disponibilité des produits.

**Quels sont les avantages principaux de rétrofit ?**

Même la mise à niveau d'un logiciel augmente le nombre de fonctionnalités. Les nouveaux systèmes de gestion d'entrepôt améliorent la connectivité avec les autres systèmes, par exemple les Manufacturing Execution Systems, les Supply Chain Management Systems et les Enterprise Resource Planning Systems, améliorant le flux de données. L'objectif est l'échange de données en temps réel tout au long de la chaîne de valeur. Ceci est nécessaire pour une commande efficace de l'approvisionnement et du flux de marchandises au-delà des limites de l'entreprise. On nous demande souvent si on peut intégrer les technologies autonomes comme les systèmes de transport sans conducteur ou les robots dans l'installation. Ils permettent plus de flexibilité et une plus grande évolutivité. Les systèmes de gestion d'entrepôt à la pointe de la technique peuvent aussi être commandés au moyen des écrans tactiles. L'utilisation est intuitive et permet une familiarisation aisée. Ceci s'applique aussi au zoom « continue » pour la visualisation de l'installation. Les utilisateurs peuvent examiner les systèmes jusqu'au niveau des capteurs pour localiser des composants défectueux, par exemple. En général, les activités de maintenance sont plus faciles à effectuer après le rétrofit, car les composants dans les installations sont plus modernes. Un sujet deviendra de plus en plus important ...

**Quel sujet ?**

L'entreprise veut répondre aux souhaits des consommateurs plus rapidement que les concurrents. Car une entreprise qui ne répond pas aux noueux besoins perd des clients. Un exemple : auparavant, une livraison avec 100 positions était suffisante pour un client. Aujourd'hui, il veut qu'une commande avec le même volume est livré à dix destinations à dix moments différents. Pourquoi ? Parce que c'est normal sur les grand plateformes B2C et les clients veulent ces avantages et cette flexibilité aussi pour leur entreprise. Pour cela, l'exploitant de l'installation doit toujours garder une vue d'ensemble – donc, les investissements dans un rétrofit valent le coup.

**Quelle est la durabilité d'un rétrofit par rapport aux ressources et à l'économie d'énergie ?**

En général, les projets rétrofit sont des investissements durables, parce que les entreprises ne peuvent pas seulement augmenter la durée de vie de l'installation, mais aussi son rendement. De nombreux entreprises ont mis en œuvre des programmes pour réduire leurs émissions dans les années à venir. Elles ont adopté une attitude consciencieuse à l'égard des ressources et analysent chaque élément de la chaine logistique pour identifier les réductions d'émissions potentielles. Ainsi, elles analysent les structures en détail. Elles apprécient que nos derniers transstockeurs et les convoyeurs KingDrive® sont particulièrement éco-énergétiques.

**Quels sont les principaux facteurs de succès pour un projet ?**

À part les directeurs de projet expérimentés, un plan structuré et un cahier des charges, la définition des étapes de migration est certainement un des facteurs de succès. En outre, les collaborateurs doivent être bien formés pour pouvoir travailler bien avec les personnes sur site, qui sentent les battements de cœur de l'installation. Un autre aspect important est le choix du bon moment pour le rétrofit. Si les entreprises pensent qu'il suffit d'y penser quand l'installation est à bout, elle se trompent. N'oublions pas que le délai de préparation d'un projet peut être jusqu'à un an. Pour cela, nous contactons les clients quand l'installation est à 85 pour cent de sa capacité maximale pour développer ensemble une solution qui produit les effets souhaités. TGW veille aussi à former des spécialistes rétrofit qui développent des connaissances approfondies. En outre, nous utilisons des produits spécifiquement conçus pour le rétrofit.

**Quel est l'investissement minimum pour un rétrofit ?**

Il y a des projets à partir de 50 000 euros. Quelques projets de grande envergure coûtent plusieurs millions. N'oublions pas : Pour les entreprises qui génèrent un chiffre d'affaires de plusieurs millions d'euros par jour avec un entrepôt central, un seul jour d'arrêt coût plus cher qu'un projet rétrofit complet.

**À propos de Markus Kammerhofer**

L'informaticien diplômé travaille chez TGW depuis 2012. Depuis avril 2013, il est responsable de TGW Retrofit Sales. Depuis l’automne 2017, il dirige le Lifetime Services Competence Center Retrofit visant à développer le rétrofit chez TGW au niveau mondial. M. Kammerhofer bénéficie d'une expérience professionnelle de plus de 20 ans dans l'environnement industriel. Il met l'accent sur le logiciel, les processus et la technologie d'automatisation.

[www.tgw-group.com](http://www.tgw-group.com)

**À propos de TGW Logistics Group :**

TGW Logistics Group est l'un des principaux fournisseurs de solutions intralogistiques dans le monde. Depuis plus de 50 ans, le spécialiste autrichien réalise des installations automatisées pour ses clients internationaux de A comme Adidas à Z comme Zalando. En tant qu'intégrateur de systèmes, TGW se charge de la planification, la production et la réalisation des centres logistiques complexes – des composants mécatroniques à la robotique, en passant par le pilotage et le logiciel.

TGW Logistics Group a des filiales en Europe, en Chine et aux États-Unis et compte plus de 3 700 employés répartis dans le monde entier. Au cours de l'exercice 2019/2020, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires total de 835,8 millions d'euros.

**Images**

Reproduction avec indication de la source et pour les rapports de presse qui traitent essentiellement de TGW Logistics Group GmbH sans honoraires. Pas de reproduction sans honoraires pour des fins commerciales.

**Contact :**

TGW Logistics Group GmbH

A-4614 Marchtrenk, Ludwig Szinicz Straße 3

T : +43.(0)50.486-0

F : +43.(0)50.486-31

Courriel : tgw@tgw-group.com

Attaché de presse :

Alexander Tahedl

Communications Specialist

T : +43.(0)50.486-2267

M : +43.(0)664.88459713

alexander.tahedl@tgw-group.com

Martin Kirchmayr

Director Marketing & Communications

T : +43.(0)50.486-1382

M : +43.(0)664.8187423

martin.kirchmayr@tgw-group.com