

Entrepôt Dachser de 60.000 m² à Savigny sur Clairis.

©JONES LANG LASALLE

Le choix rationnel des entrepôts XXL

Les bâtiments de très grande taille font beaucoup parler d'eux. Et pour cause, leur nombre croît à vitesse grand V. Les plus intéressés par ces bâtiments ? Le secteur de la distribution et certains prestataires. Sans oublier, les acteurs emblématiques du e-commerce, comme Amazon qui ne jure que par ces formats de plates-formes.

Entrepôt Toys R Us de 51.000 m² à Saint Fargeau Ponthierry.

©CBRE

A partir de quelle surface considère-t-on qu'un entrepôt est spécialement grand ou de taille « XXL » ? Il n'existe pas de définition officielle permettant de répondre de manière précise à cette question. En revanche, les acteurs de l'immobilier n'hésitent pas à communiquer des fourchettes de surface. Les professionnels évoquent en général entre 40.000 et 50.000 m² comme surface minimale à partir de laquelle un entrepôt est qualifié d'XXL. Sont-ils un phénomène de mode ou une réelle tendance de fond ? « Il y a 30 ans, nous qualifions de gros entrepôts une surface de 5.000 m². Aujourd'hui, nous le faisons pour les surfaces de plus de 40.000 m² », indique Jean-Paul Deheeger, Directeur Industriel & Logistique chez Cushman & Wakefield. Il est incontestable de dire que les entrepôts en France grandissent au fil des années. « Dans les années 1995, il n'y



avait pratiquement aucun bâtiment de plus de 10.000 m², ceux-ci étaient alors considérés comme des XXL. Et puis, progressivement, nous avons vu arriver sur le marché des 20.000 puis des 30.000, puis des 50.000 et enfin des plus de 100.000 m² ! Il y a une évolution constante du gigantisme des entrepôts depuis une quinzaine d'années », observe Didier Malherbe, Directeur Général Adjoint – Global Logistic Services – chez CBRE. La construction de ces bâtiments s'accélère nettement depuis les deux ou trois dernières années. En revanche, force est de constater que les bâtiments de plus de 100.000 m² restent encore des épiphénomènes. Cette tendance se matérialise par des chiffres très concrets. « 25 % des transactions actuelles (en nombre) concernent des entrepôts de plus de 40.000 m² contre 5 % en 2000 », constate Jean-Marie Guillet, Directeur Logistique France chez Jones Lang LaSalle. Les professionnels

associent donc cette notion de XXL à la surface du bâtiment. La hauteur n'est que rarement évoquée. Le standard reste 10 et 12 m. Il est en effet très difficile de construire au-delà de 12 m de haut. En résumé, les entrepôts ne « grandissent » pas vraiment, ils « grossissent » !

Le XXL : du 100 % clef en main

Faute de stock disponible adapté, ces nouveaux développements sont pour la plupart des comptes propres. « L'intégralité des opérations de plus de 30.000 m² sont des clefs en main donc des bâtiments futurs. A l'inverse, la presque totalité des opérations de moins de 30.000 m² sont des locations traditionnelles, résume Jean-Paul Deheeger. Et d'alerter à propos de la disponibilité du foncier : La création de nouveaux fonciers pour des grandes opérations a en effet pris beaucoup de retard. Depuis 2006/2007, il n'y a quasiment plus eu de création de très grandes ZAC dédiées à



Jean-Paul Deheeger,
Directeur
Industriel &
Logistique
chez Cushman &
Wakefield

©CUSHMAN & WAKEFIELD



Didier Malherbe,
Directeur
Général Adjoint
- Global Logistic
Services –
chez CBRE



Jean-Marie Guillet,
Directeur
Logistique France
chez
Jones Lang LaSalle

l'industrie et à la logistique. Les choses recommencent à bouger un peu mais avec les délais de latence pour recréer une ZAC, nous pourrions manquer de foncier sur les axes stratégiques pour la construction de ces bâtiments XXL. » A propos de la localisation de ces bâtiments, rien de très nouveau... Il s'agit toujours d'un des critères de choix des utilisateurs. « *Le raisonnement purement logistique consiste, pour positionner son bâtiment, à mixer entre le barycentre de distribution et le barycentre d'approvisionnement. Derrière, il y a la réalité immobilière qui oblige parfois l'utilisateur à opter pour un entrepôt situé à quelques dizaines ou centaines de km de son barycentre idéal. Les autres aspects importants dans le choix d'un bâtiment sont sa connectivité (accès routiers en particulier) et le bassin d'emplois* », explique Vincent Gourlin, Directeur de Développement chez Gazeley France. A propos de la connectivité, Edouard Staniczek, Senior Manager chez Elyka Consulting, commente : « *La grande distribution favorise des emplacements sur des axes routiers. Les prestataires logistiques sont également très attachés au réseau autoroutier* ». On remarque néanmoins que les distributeurs qui importent des conteneurs disposent de surfaces à proximité des ports de Marseille-Fos et du Havre.

La distribution en quête de ces bâtiments...

Entre chargeurs ou prestataires, qui est le plus intéressé par ces entrepôts XXL ? Les deux y trouvent leur intérêt mais dans des proportions légèrement différentes. « *La tendance est plus orientée côté chargeur. La répartition est d'environ 30 % au niveau des prestataires et 70 % des chargeurs* », estime Jean-Marie Guillet. Du côté des chargeurs, les acteurs de la grande distribution et de la distribution spécialisée sont incontestablement très consommateurs de surfaces importantes, avec parmi les projets emblématiques en cours ou à venir :

Auchan (52.000 m² à Trappes), C&A (32.000 m² au Pays de Meaux), Carrefour (42.000 m² sur le Parc des Bréguières), Castorama (113.000 m² à Saint-Martin-de-Crau, voir page 88), Darty (60.000 m² à Pusignan), Gifi (72.000 m² à Sin-le-Noble), Intermarché (36.000 m² + 30.000 m² à Villeneuve-les-Béziers), Leclerc (45.000 m² à Recy-Saint-Martin), Lidl (41.000 m² à La Chapelle d'Armentières), Oxy-lane (57.000 m² en deux entrepôts près de Valenciennes), Toys R Us (48.000 m² à Saint-Fargeau-Ponthierry, voir page 90), etc. Les distributeurs repositionnent actuellement leurs plates-formes avec une tendance marquée à la concentration. Moins d'entrepôts et par conséquent de plus grande taille ! En général, ces plates-formes ont pour vocation d'assurer la distribution nationale ou régionale. Dans la grande distribution, il s'agit souvent de plates-formes régionales ou multi régionales mais les volumes justifient les tailles XXL. Cette tendance ne se confirme en général pas pour la distribution alimentaire dont l'organisation repose sur une distribution régionale. « *Le marché du développement des entrepôts XXL se fait essentiellement par les chargeurs désireux de prendre la main sur leur immobilier et à la recherche d'un outil pour accompagner leur stratégie. Ils recherchent des bâtiments plus adaptés à leur activité. Vouloir un grand bâtiment force les chargeurs à prendre la main sur le bâtiment car il est très difficile de trouver sur le marché un outil correspondant à la taille qu'ils cherchent* », analyse Vincent Gourlin.

Plusieurs clients dans un même entrepôt

Sans oublier les acteurs du e-commerce, pour lesquels le nombre de références est en général très élevé. Force est de reconnaître qu'Amazon en est l'illustration emblématique, en raison de sa taille critique. Après Saran près d'Orléans en 2007 (70.000 m²), Montélimar en 2010 (36.000 m²),

SUITE PAGE 82



Entrepôt au Coudray Monceaux.



Choisissez la taille de votre nouvelle plateforme logistique



Centre Logistique Carvin (62)

Un entrepôt de 37.500 m² à développer
aux portes de Lille

www.centrelogistiquecarvin.com

Centre Logistique Lille-Douai (59)

Deux entrepôts de 31.000 et 62.000 m² à développer

www.centrelogistiquelille.com

Centre Logistique Saint-Mard (77)

Trois entrepôts de 12.000, 24.000 et 40.000 m²
à développer à 9 km de Roissy-CDG

www.centrelogistiquesaintmard.com

Tous les projets sont livrables sous 8 mois.



SUIITE DE LA PAGE 80

Chalon-sur-Saône en juin 2012 (40.000 m²), Amazon a ouvert il y a quelques semaines son quatrième entrepôt sur le territoire français : 90.000 m² à Lauwin-Planque. En dehors de ce cas, il existe peu d'autres exemples de plate-forme XXL louée par des « pure players » du e-commerce. D'une manière générale, un unique entrepôt national XXL a du sens pour les activités ayant une très grande nomenclature. C'est ce qui explique qu'au départ, il y a une dizaine d'années, ces bâtiments ont intéressé en premier lieu les activités de pièces de rechange (automobile, etc.), avec un grand nombre de références à faible rotation. Les prestataires logistiques ne sont pas en reste. Certains d'entre eux ont un gros appétit pour les grands bâtiments leur permettant ainsi d'exploiter des plates-formes multi-clients. Le mot d'ordre est la mutualisation. C'est le cas de Norbert Dentressangle (voir page 86), FM Logistic et ID Logistics. « Nous avons livré il y a trois ans un premier bâtiment de 85.000 m² à Norbert Dentressangle [ndlr : développé par le Groupe Panhard] situé au Coudray Montceaux (ZAC des Haies Blanches). Nous avons par ailleurs livré les deux premières tranches du deuxième bâtiment (parallèle au premier, séparé par la voirie mais dans un même parc), soit 52.400 m² sur les 80.000 m² possibles. A terme, Norbert Dentressangle devrait donc disposer d'un parc multi-clients de 165.000 m² », illustre Jean-Claude Le Lan, Fondateur et Président du Conseil de Surveillance d'Argan.

Rationaliser ses coûts !

Une étude portant sur l'immobilier logistique publiée par Xerfi relève à propos des grands entrepôts que « la notion de hub est ainsi avancée par les logisticiens en quête d'économies d'échelles. Massifier les flux pour baisser les coûts de revient

et offrir des services toujours plus nombreux à des tarifs compétitifs sont devenus les maîtres mots de leur stratégie d'implantation. Rationaliser, optimiser et mutualiser font également partie de la logique adoptée par la grande distribution ». Le mot clef, vous l'aurez compris, est la rationalisation. D'où cet engouement pour les bâtiments XXL et les parcs constitués de plusieurs bâtiments. « Les nouvelles constructions ne répondent pas à un accroissement de volumes, sauf exception. Elles répondent à un souci de rationalisation. Souvent, cela passe par la fermeture d'entrepôts existants, vieillissants et pas au bon format », affirme Jean-Claude Le Lan. Regrouper l'ensemble des activités de plusieurs entrepôts dans une unique plate-forme XXL permet de diminuer le volume de stock et par conséquent, les coûts financiers relatifs au stockage. La surface totale d'exploitation en est également réduite. Améliorer la productivité, réaliser des économies d'échelle (ressources humaines, matérielles, etc.) en favorisant les synergies et diminuer les coûts (en particulier au niveau du transport), tels sont les leitmotivs qui poussent les chargeurs à se lancer dans le XXL. « Pour les logisticiens, la notion de flexibilité est un paramètre important de choix. Les bâtiments XXL leur permettent d'y réunir plusieurs clients. Cela diversifie le risque et leur fait également réaliser des économies d'échelle », complète Didier Malherbe. Et surtout, cela favorise le pooling pour des clients dont les activités sont homogènes. « Nous louons une plate-forme de 95.000 m² à FM Logistic à Longueil Sainte Marie. FM Logistic y abrite les activités de plusieurs clients en lien avec l'alimentaire et dont les points de livraison (supermarchés) sont similaires. Le prestataire mutualise le transport des produits de ces clients permettant ainsi la constitution de camions complets. Chaque client est

SUIITE PAGE 84



Jean-Claude Le Lan,
Fondateur
et Président
du Conseil
de Surveillance
d'Argan



Sylvain Cerise,
Directeur
commercial
chez SSI Schaefer



Entrepôt John Lewis de 62.000 m² à Milton Keynes

GSE group

LE MEILLEUR DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE ADAPTÉ AU E-COMMERCE



AMAZON (*)
Centre de préparation de
commandes e-commerce
(90 000 m²) financé par
Goodman



DISPEO (GROUPE 3SI)
Plateforme logistique
automatisée e-commerce
(40 000 m²)

BÉNÉFICIEZ DE L'EXPERTISE DE GSE, LEADER DE LA CONCEPTION - CONSTRUCTION
d'entrepôts en Europe, et de son savoir-faire en bâtiments logistiques e-commerce
développé en collaboration avec des logisticiens et des e-commerçants.

VISIONNEZ LE FILM SUR
LA RÉALISATION DISPEO
SUR NOTRE CHAÎNE
YOUTUBE GSEgroupTV



LE GROUPE GSE PRÉSENT AU
SIMI DU 4 AU 6 DÉC. 2013
PALAIS DES CONGRÈS
PORTE MAILLOT - PARIS
STAND D102

GSE
design & build

CCR

www.gsegroup.com | www.reseaucr.fr

* Amazon.fr Logistique SAS

SUIITE DE LA PAGE 82

gagnant. Le pooling requiert un grand entrepôt », évoque Jean-Claude Le Lan. La massification du transport fonctionne également dans un parc avec des bâtiments à proximité les uns des autres.

Favoriser les géométries compactes

Au niveau de leur conception, ces mastodontes requièrent quelques spécificités. « Plus l'entrepôt est grand, plus l'idéal est de se rapprocher d'un grand carré composé de rectangles (les cellules de 6.000 m²) en lui donnant par exemple la forme d'un « H ». Il s'agit d'une forme bien adaptée pour des opérations de pooling : les opérations d'expéditions dans le barreau central de liaison, les réceptions et le stockage dans les grandes ailes. La géométrie générale du bâtiment doit être la plus compacte possible. On peut également imaginer des géométries en « U », l'essentiel étant de ne pas concevoir le bâtiment uniquement en longueur afin de limiter les km parcourus par les chariots et les opérateurs. Par ailleurs, les bureaux doivent être disposés à différents endroits si le bâtiment est multi-clients. Idem pour les locaux sociaux », détaille Jean-Claude Le Lan. Outre les bureaux, il est essentiel que le bâtiment dispose de portes de livraison en nombre suffisant... L'aménagement de l'intérieur de l'entrepôt dépend quant à lui du processus du client. Mais comme le rappellent systématiquement les investisseurs, le bâtiment doit rester le plus standard possible, convenant ainsi au plus grand nombre d'utilisateurs, pour assurer sa deuxième vie. La rationalisation des flux et l'optimisation de la circulation interne du bâtiment (des biens et des personnes) sont des points clefs afin de limiter les temps de déplacements. « Plus les distances sont grandes, plus les trajets parcourus par les produits sont importants. La mécanisation du transport interne est alors très utile. Par ailleurs, qui dit grand entrepôt dit souvent nombre important de références. La mécanisation est aussi une réponse à cette problématique. L'objectif est de minimiser le déplacement ou même de l'annuler complètement. Pour ce faire, nous recommandons plusieurs façons de mécaniser : préparation des commandes par lot (logiciel), mécanisation du transport (convoyage et

système de préparation à gares, système de goods to man) », explique Sylvain Cerise, Directeur commercial chez SSI Schaefer. Toujours à propos de ces déperditions de déplacements, Edouard Staniczek mentionne l'ilotage : « L'idée est de constituer des zones par activité (familles de produits, etc.) afin d'y concentrer les références qui ont le même profil. On peut également essayer de centraliser d'un côté les activités nécessitant des opérations humaines et de l'autre, celles qui requièrent une intervention mécanique afin de faciliter le management et d'améliorer la productivité ». Outre les trajets, les stocks doivent avant tout être extrêmement bien rangés grâce aux outils informatiques adéquats. La voirie, les aires de circulation et les places de parking (PL et VP) doivent être dimensionnées proportionnellement à la taille de la plateforme. S'agissant des risques de ce type de bâtiment, le principal est d'ordre social. En cas de grève, les conséquences de l'arrêt de son unique entrepôt peuvent-être désastreuses.



Edouard Staniczek,
Senior Manager
chez Elyka
Consulting



Amaury Gariel,
Managing
Director EMEA
Industrial &
Logistics
chez CBRE



Entrepôt Oxyane de 57.000 m² à Rouvignies.

TOSTAIN & LAFFINEUR

REAL ESTATE SOLUTIONS

Spécialiste du Conseil en Immobilier Logistique
Nord Pas de Calais - Picardie

BUREAUX - ACTIVITÉS - LOGISTIQUE - COMMERCE - INVESTISSEMENT
Lille : 03 20 04 06 00 www.tostain-laffineur-immobilier.com Amiens : 03 22 80 11 61



Un phénomène européen

Cette tendance XXL se confirme-t-elle ailleurs en Europe ? « Il s'agit d'un phénomène mondial. En Europe, entre 2010 et 2013, le secteur du retail représente 67 % de la demande placée sur les entrepôts de plus de 50.000 m², les prestataires 22 %, et les secteurs liés à l'automobile le reste. Au total, 17 % de la demande placée est liée à de la logistique de sites Web », nous confie Amaury Gariel, Managing Director EMEA Industrial & Logistics chez CBRE. Au niveau européen, la tendance est commune à tous les pays mais avec des niveaux de maturité différents. La logique des schémas directeurs industriels visant à rationaliser et optimiser les coûts, avec une conséquence directe sur l'immobilier, n'est pas spécifique à la France. « Les plus matures sur la question sont par ordre décroissant : l'Allemagne, l'Angleterre, la France puis la Hollande. Cela s'explique, entre autres, par la possibilité de réaliser une telle opération (disponibilité foncière, connexion du site aux réseaux logistiques, présence d'un bassin d'emploi) mais surtout par l'ampleur du phénomène internet sachant que la proportion des ventes en ligne est la plus élevée en Angleterre puis dans les pays Nordiques et en Allemagne », précise Amaury Gariel. Amazon multiplie les plates-formes géantes un peut partout en Europe. Au-delà du périmètre européen, la tendance est mondiale, les États-Unis et une partie de l'Asie (voir encadré ci-contre) constatent le même phénomène. En attendant le XXXL ? ■ **BRUNO SIGUICHE**

Chine, une tendance également aux grandes tailles

Les entrepôts XXL ont aussi la cote en Chine. Une importante proportion de la demande placée s'exprime, de la même manière qu'en Europe, sur des bâtiments de grande taille. Une étude CBRE, publiée en juin dernier, souligne que de plus en plus d'acteurs du e-commerce manifestent le souhait de construire des bâtiments en compte propre. De grandes entreprises du commerce électronique telles qu'Amazon, JD.com ou Alibaba lancent la construction d'entrepôts ou acquièrent des bâtiments clefs en main de façon à mieux contrôler leurs coûts et à optimiser leurs opérations. Amazon fait incontestablement parler de lui dans la sphère de l'immobilier logistique. Les 170.000 m² d'entrepôts construits sur mesure pour le pure player dans le sud de la Chine (dans la région de Canton) ont été livrés au cours du deuxième trimestre 2013. Toujours à propos de la poussée du e-commerce en Chine, Jones Lang LaSalle révèle également, dans une étude datant de septembre, que la plupart des grands développeurs d'immobilier comptent au moins un grand nom du e-commerce parmi leurs locataires : Yihaodian est le plus grand locataire de Prologis avec 100.000 m², Vipshop coopère avec Goodman à Tianjin, et Amazon a des projets avec e-Shang et Global Logistics Propriétés (GLP). GLP (développeur d'entrepôts, notamment en Chine) estime dans ses rapports annuels que la part du e-commerce par rapport à sa superficie totale louée en Chine continentale est passée de 14 % au milieu de 2011 à 20 % à la fin 2012. Les opérations XXL sont légion en Chine. Gazeley développe actuellement un « Magna Park » à Baodi (district de la municipalité de Tianjin, à environ une centaine de km de Pékin). La première phase de cette opération, dont la fin de la construction est en théorie prévue pour la fin de l'année, mesurera 64.000 m². Sur le modèle de ce qui se passe actuellement en France, il s'agit d'un bâtiment clefs en main pour un acteur international de la distribution. Cette plate-forme aura pour vocation d'approvisionner le nord de la Chine. La vague du XXL n'épargne donc pas la Chine ! ■ **BS**

Interview de Stéphane Point, Directeur Général France pour la logistique chez Norbert Dentressangle *« L'entrepôt de grande taille favorise la complémentarité entre les dossiers »*

Les entrepôts XXL ont également le vent en poupe chez les prestataires logistiques. Norbert Dentressangle revient sur les raisons de son engouement pour ces bâtiments.



Stéphane Point,
Directeur
Général France
pour la logistique
chez Norbert
Dentressangle

Supply Chain Magazine : Quelles raisons vous poussent à opter pour des bâtiments XXL ?

Stéphane Point : Avant tout, répondre aux besoins de nos clients ! Nos clients expriment de plus en plus ce besoin, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, celle liée à la concentration des marchés et des entreprises. Certains groupes sont à la recherche de synergies entre leurs différentes « business units » et canaux de distribution. En outre, le marché des externalisations est aujourd'hui plus mature. Les clients perçoivent mieux les avantages à rejoindre un site de grande taille ou multi-clients. Ces configurations offrent davantage de flexibilité à la fois en termes de surface, mais également de main d'œuvre. Sans oublier, les gains liés au transport (amont et aval), en particulier pour les clients dont les flux ne sont pas constitués de camions complets. De plus, ces entrepôts de grande capacité nous permettent aussi de répondre aux besoins logistiques des PME.

SCMag : Dans quelles régions sont localisés vos bâtiments XXL et quelle est leur vocation ?

S. P. : La notion de gros site est double. Nous disposons de grands bâtiments ainsi que de zones « campus » (plusieurs sites de plusieurs dizaines de milliers de m² sur une même zone géographique). Nous avons développé ces grands bâtiments et ces zones campus en Ile-de-France, dans la région Orléanaise et dans la région Lyonnaise. La raison d'être d'un projet de ce type est liée soit à l'acquisition d'un nouveau gros dossier nécessitant une grande surface, soit à la concentration de plusieurs sites existants. Ces grands bâtiments jouent à la fois le rôle de plate-forme de distribution nationale et/ou régionale. Il y a 10 ans, ces entrepôts représentaient 10-15 % de notre surface globale, plus d'un tiers à présent, et à terme, la moitié.

SCMag : Pouvez-vous nous donner des exemples concrets de synergie ?

S. P. : L'entrepôt de grande taille favorise la complémentarité entre les dossiers. On peut par exemple avoir dans un même entrepôt des dossiers avec beaucoup de références très consommatrices en emplacements picking au sol mais peu en stockage en hauteur, et à l'inverse, des dossiers très consommateurs en emplacements de stockage mais peu en emplacements picking. Il s'agit d'un cas concret de synergies d'espace. Idem pour la main d'œuvre. Cela nous permet en effet de mieux faire face à la variation des volumes et aux pics d'activité. Les bâtiments de grande taille nous offrent aussi la possibilité de réaliser des synergies de structure : management, ingénierie, QHSE, administratives, etc.

SCMag : Y-a-t-il des précautions particulières à prendre lors de la conception du bâtiment ?

S. P. : On raisonne à court terme mais aussi à moyen-long terme, tant dans l'intérêt du bailleur que du locataire. Il faut anticiper l'évolution des besoins futurs et des dossiers et donc garder de la flexibilité, par exemple, aux niveaux des locaux sociaux, des bureaux ou des salles de charges. C'est quelque chose que nous intégrons dès la conception. L'intérêt du constructeur/investisseur est de construire des locaux suffisamment standardisés pour être utilisables pour des activités différentes. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR BRUNO SIGUICHE

**Bâtiment
Norbert
Dentressangle**

©NORBERTDENTRESSANGLE



BARJANE, Investisseur Immobilier Responsable

Aménageur | Développeur | Gestionnaire



- **Livraison clef en main de parcs d'activités**, centres commerciaux, plateformes logistiques et de messagerie.
- **Prise en charge** d'un projet immobilier dans son intégralité.
- **Développement, financement et commercialisation** de 1 000 000 m² de surfaces locatives.
- **Conception et exploitation** de 15 Mégawatts-crêtes de centrales photovoltaïques.
- **Qualité et savoir-faire unique** depuis 1989.



BARJANE



www.barjane.com

T. 04 42 94 23 30

Interview de Pierre Coustenoble, Directeur Logistique et multi-canal de Castorama « Mettre sous un seul toit les activités des quatre bâtiments existants »

113.000 m², telle est la surface de la nouvelle plate-forme développée pour le compte de Castorama. Un chiffre à vous donner le tournis ! Le top départ de la construction a été lancé il y a quelques semaines. Pierre Coustenoble, Directeur Logistique de Castorama, revient sur les raisons d'être de ce bâtiment.



Pierre Coustenoble,
Directeur
logistique
et multicanal
de Castorama

Supply Chain Magazine : Comment allez-vous faire construire votre future plate-forme de 113.000 m² ?

Pierre Coustenoble : Cette plate-forme est développée (par PRD et AG Real Estate France) en deux phases : une première de 66.000 m², qui devrait être opérationnelle en septembre 2014, et une deuxième de 47.000 m², prévue pour 2015. Nous occupons aujourd'hui 72.000 m², sur trois bâtiments (dont un assez ancien), à Saint Martin de Crau ainsi que 20.000 m² à Miramas [ndlr : à une vingtaine de km de Saint Martin de Crau]. Le projet consiste donc à mettre sous un seul toit les activités des quatre bâtiments existants.

SCMag : Pourquoi rester à Saint Martin de Crau ?

P. C. : Outre l'entrepôt futur à Saint Martin de Crau, nous avons un site de 77.000 m² en région parisienne, à Châtres (77), ainsi que des surfaces plus modestes dans le Nord. Disposer de ces deux grands entrepôts nous offrira la possibilité de réaliser des flux croisés et d'organiser des transports aller/retour. Deux raisons

justifient l'emplacement à Saint Martin de Crau : la proximité avec le port de Fos sur Mer et le fait que les transports à la remontée (vers la région parisienne) sont moins chers pro-

portionnellement que les transports à la descente. Le maintien du même prestataire et du personnel est aussi un facteur de stabilité.

SCMag : Quel sera le rôle de cette plate-forme ?

P. C. : Elle a plusieurs vocations. Une nationale puisque pour certaines typologies de produits, elle délivrera l'ensemble de nos magasins français. Pour d'autres produits, stockés à la fois en région parisienne et dans le Sud, elle approvisionnera les magasins de la moitié sud de la France. Elle sera également utilisée pour des opérations de cross-docking afin de desservir une vingtaine de magasins en régions PACA et Languedoc-Roussillon. L'e-commerce est traité à part, dans un entrepôt à Saint-Quentin-Fallavier.

SCMag : Pourquoi avoir opté pour un bâtiment de cette taille ?

P. C. : Nous utilisons déjà beaucoup de surface aujourd'hui en raison de la nature de nos produits (menuiserie, portail, gros sanitaire, mobiliers de jardin, etc.) souvent très encombrants. Par ailleurs, la plupart de nos produits stockés en entrepôt sont approvisionnés depuis des destinations lointaines. Nos rotations de stocks tiennent donc compte des délais d'approvisionnement qui peuvent être de plusieurs mois. Un stock de trois mois sur des produits volumineux requiert donc de la place ! Nous avons souhaité réunir les quatre bâtiments existants dans un unique entrepôt pour mutualiser et faciliter la gestion de l'organisation des équipes et des stocks, notamment pour nos références à faible rotation. Un même entrepôt permet de mieux gérer la saisonnalité de chacune des activités. L'autre grande motivation était l'organisation du transport. Avec ce type de bâtiment, on réalise beaucoup plus facilement un camion complet à destination d'un magasin qu'au départ de plusieurs entrepôts. Sans compter, les économies sur les coûts de transport. Au regard du prix croissant du transport, cette motivation est même la première justification.

SCMag : Quels sont les besoins spécifiques à votre activité à prendre en compte dans la conception du bâtiment ?

P. C. : Les portes de quai doivent être en nombre suffisant pour favoriser la flexibilité de l'organisation des flux entrée et sortie. Cela nous donne une capacité d'accélération soit en réception, par exemple en entrée de saison, soit en expédition.

SCMag : Le risque social est exacerbé dans un bâtiment de grande taille. L'avez-vous anticipé ?

P. C. : Le risque existe si un mouvement social paralyse le site. Mais ce risque ne pèse pas lourd à côté des économies de transport réalisables. De plus, notre deuxième entrepôt en région parisienne nous permettrait, en cas de problème social, d'y basculer une partie de nos flux. Par ailleurs, contrairement à des produits alimentaires, nous disposons pour certains articles de 90 jours de stocks en magasin. Je vois un autre point d'attention pour un grand entrepôt, celui lié aux temps de déplacement dans l'entrepôt qui peuvent être très importants. Mais le matériel actuel nous permettra de palier ces difficultés. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR BRUNO SIGUICHE

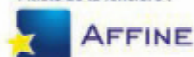


L'IMMOBILIER OPTIMISÉ AU SERVICE DE LA PERFORMANCE LOGISTIQUE



**LE SPÉCIALISTE DE L'INGÉNIERIE
IMMOBILIÈRE ET LOGISTIQUE QUI
DÉPLOIE DES SOLUTIONS TOUJOURS
PLUS INNOVANTES ET SUR-MESURE.**

Filiale de la foncière :



- Cotée sur NYSE Euronext Paris
- Patrimoine d'1 milliard d'euros
- Spécialisée en immobilier d'entreprise

Depuis plus de 15 ans, Concerto prouve sa capacité à développer des opérations immobilières industrielles destinées à la logistique de stockage, de préparation et de distribution.

Réduction des coûts, simplicité, efficacité, intégration des process opérationnels, qualité de conception, préservation de l'environnement... grâce à notre savoir-faire immobilier et logistique et à notre accompagnement sur le long terme, nous proposons aux industriels et aux distributeurs des solutions pour optimiser leur Supply Chain dans l'optique de massifier et mutualiser leurs flux et leurs ressources.

Notre ambition : anticiper les besoins de solutions immobilières tout au long de la chaîne logistique, depuis le développement de nouveaux sites logistiques d'envergure dans les principales zones de convergence multimodales à l'échelle nationale et européenne jusqu'aux plateformes logistiques et entrepôts urbains et périurbains.

5, rue Saint Georges - 75009 Paris
Tél. : + 33 (0)1 55 04 79 00
www.concerto-ed.com

 **CONCERTO**
EUROPEAN DEVELOPER

Toys R Us Un terrain de jeu XXL !

Toys R Us se lance dans le format XXL. Les activités logistiques de ses trois bâtiments actuels y seront regroupées. Baisse des coûts fixes, gains de transport, etc. Les motivations ne manquent pas. Ce centre de distribution nationale de 48.000 m² ouvrira ses portes en 2015.



Philip Greenfield,
International
Director
Supply Chain
de Toys R Us

La célèbre enseigne de jouets, Toys R Us, opte pour un nouvel entrepôt de taille. Plus précisément, pour la construction d'un « campus », développé par Gazeley. Comprenez, un site de 13,5 ha à Saint-Fargeau-Ponthierry (77) qui se composera d'un centre de distribution d'une surface de 48.000 m² (avec une capacité d'extension de 12.000 m²) et d'un siège social de 3.000 m². Ce projet d'immobilier logistique consiste à passer de trois bâtiments à un seul. « Notre site actuel se trouve à Evry (ainsi que le siège social). Nous disposons d'un autre site au sud de la France (sous-traité) et d'un troisième situé à Lieusaint (à environ une quinzaine de km d'Evry) utilisé pour nos activités e-commerce. Nous allons regrouper les activités de ces trois bâtiments dans celui de Saint-Fargeau-Ponthierry », détaille Philip Greenfield, International Director Supply Chain de Toys R Us. Le bâtiment XXL de Saint-Fargeau-Ponthierry jouera le rôle de plate-forme nationale avec pour vocation de livrer l'ensemble des magasins français ainsi que les commandes e-commerce.

Une localisation bien pensée

Le choix de Saint-Fargeau-Ponthierry ne doit rien au hasard. « Nous avons réalisé une étude de réseau, il y a deux ans, pour déterminer le barycentre en France en tenant compte à la fois des consommations actuelles et des projections futures. Ces simulations nous ont permis de comprendre que nous devons réunir l'ensemble de nos activités logistiques dans un seul entrepôt. Notre barycentre se trouvait sensiblement plus au Sud et à l'Est qu'à Saint-Fargeau-Ponthierry mais nous avons intégré l'aspect humain et la disponibilité des terrains dans la décision. Nous avons donc identifié le site de Saint-Fargeau-Ponthierry, à l'issue de notre étude, qui présente l'immense avantage d'être proche de notre site actuel », justifie Philip Greenfield. Cette solution permet en théorie la reprise intégrale du personnel d'Evry et de Lieusaint.

Pourquoi XXL ?

Pourquoi le choix d'un bâtiment d'une telle taille ? « Il y a deux aspects à souligner : la taille et la forme du bâtiment en « T ». Nous avons pris en compte plusieurs éléments au moment du choix : le stock, le niveau de service

pour le client final et pour le magasin, ainsi que le coût de la main d'œuvre. Ce nouveau bâtiment nous donnera l'opportunité de créer un environnement plus productif avec du matériel moderne (système de convoyage automatisé et trieur) tout en améliorant le confort de nos employés », explique Philip Greenfield. A propos de la taille, précisions que ce nouvel entrepôt occupera en réalité une surface réduite, par rapport à la situation actuelle avec les trois entrepôts et les débords. Par ailleurs, Toys R Us utilisera davantage la hauteur, six niveaux de stockage (12 m de hauteur libre) contre quatre niveaux de stockage auparavant. « Au total, nous optimisons notre espace de stockage de 50 % », illustre Philip Greenfield.

Un bâtiment en forme de « T »

La forme du bâtiment en « T » a été mûrement réfléchi. « Le bâtiment est construit autour du process logistique de Toys R Us. Il est constitué d'un convoyeur qui dessert deux zones d'activité. Cette organisation donne au bâtiment une forme de « T » avec une zone de cross-dock dédiée aux flux entrée/sortie et une zone de stockage grande hauteur destinée au stockage de masse. Cette organisation permet à Toys R Us une gestion optimisée des flux logistiques et offre des gains opérationnels importants », commente Vincent Gourlin, Directeur de Développement chez Gazeley France. Cette forme en « T » devrait donc contribuer à rendre le bâtiment plus performant et à palier ainsi les difficultés liées à la complexité de gestion des flux propres à sa grande taille. « Cet entrepôt sera plus performant, diminuant ainsi nos coûts fixes », complète Philip Greenfield. Sans oublier... le transport ! Comme toujours, le coût du transport est une des motivations clés pour cet utilisateur de bâtiment XXL.

Un démarrage prévu pour mi-2015

Les travaux de construction démarreront au deuxième trimestre 2014 pour une livraison prévue en avril 2015. « Nous prévoyons ensuite un mois ou deux pour regrouper nos trois sites dans le nouveau bâtiment de Saint-Fargeau-Ponthierry et par conséquent, d'y démarrer les activités en juin-juillet 2015 », précise Philip Greenfield. RDV est pris pour dans 18 mois ! ■ **BRUNO SIGUICHE**



Vincent Gourlin,
Directeur de
Développement
chez Gazeley
France

**Futur Campus
Logistique
et Tertiaire
de Toys R Us.**

