

# STRATÉGIE LOGISTIQUE

TOUTE L'INFORMATION DU SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

## HORS SÉRIE N°7 - IMMOBILIER LOGISTIQUE

### PAGE 4

Immobilier  
logistique, du pain  
sur la planche !



### PAGE 20 TABLE RONDE

Aménagement  
de territoire  
et logistique

**Endogène  
ou exogène  
that is  
the question**



### PAGE 31

RÉGION CENTRE  
La logistique  
occupe  
un rang majeur



Avec la participation de

Cadev	2
Mobius	6
Jones Lang LaSalle	17
Expandi	18-19
GSE	24
PA Dunkerque	30



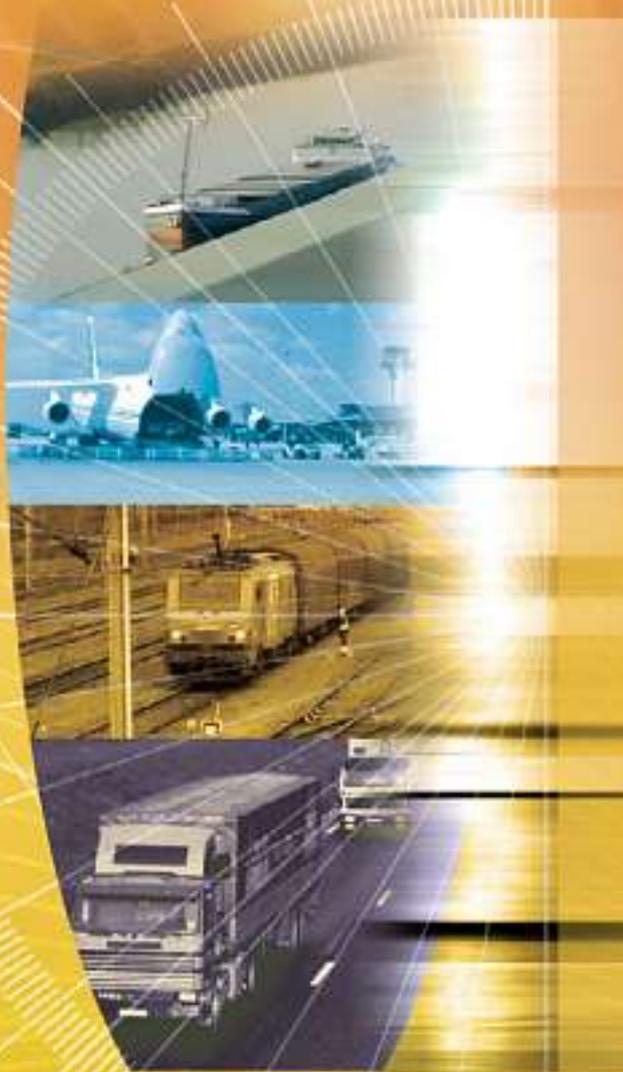
## la maîtrise des éléments

l'eau

l'air

le fer

la route



# Invest in Champagne-Ardenne

- Les grands bassins de consommation  
à moins de 4 heures de camion
- Des coûts d'implantation et d'exploitation inférieurs  
en moyenne de 12% par rapport aux régions voisines\*
- Des solutions personnalisées  
pour une efficacité logistique optimale

\*Coûts opérationnels les moins élevés du quart nord-est de la France selon  
l'étude de janvier 2006 du cabinet Buck Consultants International.



Tel : +33 (0)3 24 57 47 08 - Fax : +33 (0)3 24 37 55 09

36 cours Aristide Briand - 08000 Charleville-Mézières - FRANCE

VOTRE CONTACT LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE : Serge Cochard / [scochard@cadev.fr](mailto:scochard@cadev.fr)

**[www.cadev.fr](http://www.cadev.fr)**

#### Rédaction

Rédacteur en chef : Henri Saporta (44 06)  
Rédacteur en chef adjoint : Gilles Solard (44 26)  
Chef de rubrique : Olivier Cognasse (96 33)  
Chef de rubrique : Luisa Manzella (96 27)  
Chef de rubrique : Magali Mouzard (96 31)  
Ont participé à la rédaction : Sylvie Druart (96 29)

#### Réalisation

Directeur des réalisations : Erick Berger (43 19)  
Maquette : Studio Claudette Belliard

#### Commercial Fax 01 56 79 42 44

Directrice commerciale : Brigitte Bizalion (41 64)  
Directrice commerciale Industrie : Béatrice Allegre (41 61)  
Directeur de clientèle : Christian Blin (96 25)  
Région : Sylvain Pannetier (04 72 75 77 22)  
Assistante : Nathalie Chasles (41 66)

#### Marketing

Directrice : Catherine Goudounèche (43 59)  
Responsable : Bérangère Ternisien (42 94)

#### Conférences et événements

Directrice : Caroline Nourry (43 58)  
Responsable des conférences : Anne-Carole Barbarin (96 14)

#### Administration/Gestion Fax 01 56 79 43 04

Directeur administratif et financier : Rachel Langguth (41 38)  
Responsable juridique : Odile Giraud (39 05)  
Directeur des ressources humaines : Frédéric Sibille (96 07)

#### Technique/Production

Directeur : François Ventura  
Fabrication : Benoît Carlier (responsable) (43 70)  
Informatique : Léo Nehaïssi (responsable) (41 50)  
Internet : Nathalie Merceron (responsable) (96 15)  
Services généraux : Jean-Pierre David (responsable) (44 31)

#### Annonces classées Fax 01 56 79 43 08

Michel Stein (44 29), Marie-France Verspan (41 58)

#### Diffusion/Abonnements/Éditions

Directeur de la diffusion et de la promotion :  
Bénédicte Hartog (41 26)  
Directeur des abonnements : Patricia Rosso (43 87)  
Directeur des éditions : Annie Zaratti (39 41)  
Directeur base de données marketing : Pablo Fourcat (96 06)  
Direction de la promotion : Jean-Baptiste Alline (96 21)  
Responsable de la promotion :  
Isabelle de Gouyon Matignon (43 44)  
Service Clients : 41 29 ou 41 33

#### Tarifs abonnements France (TVA 2,1 % incluse)

1 an : 9 numéros + accès Web : 100 € TTC  
Étudiants/Demandeurs d'emploi : 55 € TTC sur justificatif  
Etranger : nous consulter  
Règlement à l'ordre de Stratégie Logistique  
Pour la CEE, préciser le numéro de TVA intracommunautaire  
Librairie (vente des numéros déjà parus et des  
Annuaire (42 88) - Annuaire (TVA 19,6 % incluse)  
Le guide de la manutention et de la logistique : 54 € TTC

#### Stratégie Logistique est édité par Groupe Industrie Services Info

Principal actionnaire : GISI Communications  
SA au capital de 1 057 080 € - 309.395.820 RCS Paris  
Siège social : 12-14, rue Médéric - 75815 Paris Cedex 17  
Directeur de la publication : Christophe Czajka  
Commission paritaire : 1105 T 77924 - ISSN 1249-2965  
Imprimé en France : Kapp Lahure Jombart Z.I. N°1 - 27000 Evreux

#### Dépôt légal à parution

Les noms, prénoms et adresses de nos abonnés sont communiqués à nos services internes et aux organismes liés contractuellement avec le Groupe Industrie Services Info. En cas d'opposition motivée, la communication sera limitée aux obligations découlant de l'abonnement. Les informations pourront faire l'objet d'un droit d'accès ou de rectification dans le cadre légal. La direction se réserve le droit de refuser toute insertion sans avoir à justifier sa décision.

## Editorial Olivier Cognasse chef de rubrique

# Politique, année zéro

La France est un pays majeur dans l'Europe logistique avec des plates-formes toujours plus nombreuses. Après l'année 2006 et ses 2,3 millions de mètres carrés placés, 2007 devrait battre de nouveaux records. Il est vrai que le territoire hexagonal conserve une attractivité jamais démentie avec des infrastructures solides, un foncier disponible et des loyers stables et tellement compétitifs que seules la Slovaquie ou la Pologne pourraient concurrencer.



**« L'Etat n'a jamais eu de vraie réflexion globale sur l'aménagement du territoire et l'économie des échanges ».**

n'a jamais eu de vraie réflexion globale sur l'aménagement du territoire et l'économie des échanges. »

De même, existe-il une politique sur le développement des ports, alors que tout le monde s'accorde pour dire que leur activité va exploser. La France va-t-elle disparaître malgré une façade maritime inégalée sur le continent ? Quid d'un port sur la côte atlantique ? Et que dire de la politique ferroviaire alors que l'on parle sans cesse de développement durable ? La mise en place d'une politique concertée pour une intégration réussie de la logistique terrestre et portuaire, ainsi que des différents modes de transport est urgente et indispensable.

Aujourd'hui, la politique d'aménagement du territoire dans le domaine logistique est proche du néant, un peu comme la situation de l'Allemagne en 1945, qui a été si bien décrite dans le film de Roberto Rossellini, « Allemagne, année zéro » Mais nos voisins se sont relevés très rapidement... ●

# Immobilier logistique : du pain sur la planche !

De décembre 2006 à janvier 2007, Ernst & Young et Jones Lang LaSalle ont réalisé une enquête auprès de 200 dirigeants en charge des aspects logistiques et/ou immobiliers afin de dresser un panorama de l'immobilier logistique et offrir une perspective sur les évolutions et les raisons de ces évolutions. Résultat : il y a du pain sur la planche !

L'analyse du cabinet de logistique Ernst & Young et d'immobilier logistique Jones Lang LaSalle a porté sur 200 dirigeants en France, représentant 900 entrepôts de l'industrie (51 %), de la distribution (33 %) et des services (16 %). Parmi les répondants, majoritairement des directeurs ou responsables logistiques (65 %) ou des directeurs Supply Chain (6 %), quasiment les trois quarts (72 %) disposent d'un budget propre et 47 % sont membres du comité de direction. L'analyse des réponses fait pourtant le constat qu'une partie du parc immobilier logistique français apparaît « obsolète et ne répond plus aux attentes des chargeurs et à la réglementation en vigueur », indique l'étude.

95 % des entreprises interrogées disposent en effet d'un entrepôt dont l'ancienneté est supérieure à deux ans. L'étude explique en substance que l'immobilier logistique relève plus de l'opérationnel que du stratégique. « La préoccupation semble relever plutôt de l'immédiat, de la productivité et de la gestion à court terme, voire à moyen terme », indiquent Laurent Vallas, coordinateur du département logistique de Jones Lang LaSalle et Jacques Fougerousse, directeur conseil en Supply Chain d'Ernst & Young. Ainsi, une minorité des entrepôts (13 % seulement) sont en catégorie A (haut niveau de modernité) contre la moitié en catégorie B et un petit tiers (29 %) en catégorie C. 28 % des répondants se conforment encore aux normes de la catégorie C, des caractéristiques de normes dépassées ! De même, plus de la moitié des interrogés (53 %) gèrent les entrepôts par produits ou famille de produits, c'est-à-dire à l'ancienne, contre 25 % par opération logistique (Stockage de masse, cross docking...)

## LES 8 CONSTATS DE L'ÉTUDE

- La disponibilité des sites (72 %) ainsi que l'historique (64 %) sont les deux critères de répartition du parc immobilier logistique.
- Seuls 28 % développent une réflexion stratégique alors que 83 % sont impliqués dans une gestion opérationnelle.
- 73 % des dirigeants interrogés déclarent ne pas savoir de quelles autorisations ils devraient disposer
- 13 % disposent d'entrepôts de catégorie A, la plus performante en termes de respect des normes ou de la sécurité incendie.
- L'entrepôt type dispose d'une superficie de 20 000 m<sup>2</sup> (80 %) pour une hauteur comprise entre 7 et 10 mètres (47 %)
- 78 % des dirigeants veulent intégrer les fonctions tertiaires de support au sein même des entrepôts
- 53 % des entreprises gèrent leur flux logistiques par produit ou par famille de produits
- 62 % des répondants ne souhaitent pas remplacer leurs locaux mais ils sont 53 % à vouloir les moderniser

et 22 % par canal de distribution (VPC, e-commerce...). Une proportion qui n'évoluera que très progressivement dans les années qui viennent. Pire encore ! 73 % des dirigeants déclarent ne pas savoir de quelles autorisations ils devraient disposer...

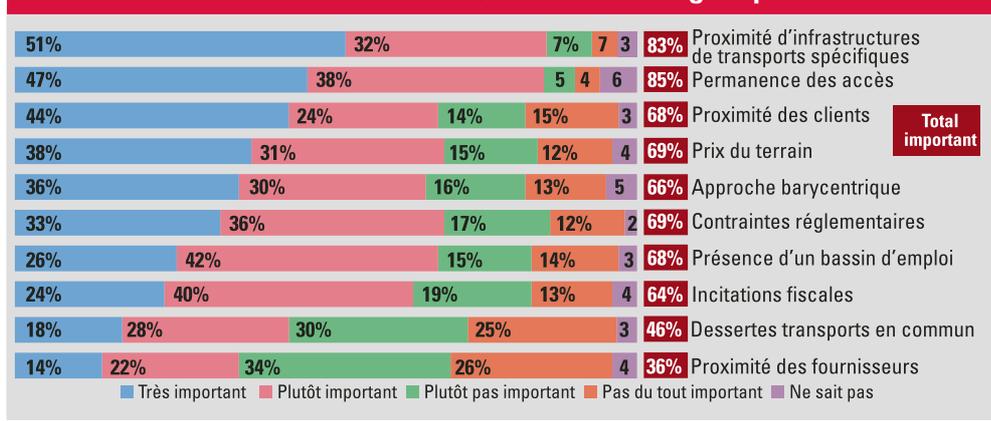
**Avertissement :** cette étude ne concerne que les entrepôts des chargeurs et non ceux des prestataires logistiques.

« Pourtant, l'obtention des autorisations 1510, 1530, 2662 et 2663, relatives aux produits de stockage, conditionne le démarrage même de l'activité ! », note l'auteur qui estime qu'il faut désormais des personnes dédiées aux métiers de l'immobilier pour des raisons légales (normes, sécurité), économiques (rationalisation des coûts) et technique (process). L'immobilier logistique ne relèverait donc pas ou plus du champ de compétences du directeur logistique ?

## Cliché

Certes les grands entrepôts ont aujourd'hui la faveur des directeurs logistiques. Mais il s'agit largement d'un cliché car 80 % des sites sont de petite taille, d'une surface inférieure à 20 000 m<sup>2</sup> pour une hauteur de 7 à 10 mètres ! Cependant, presque la moitié des entrepôts sont équipés de sprinklers ce qui semble satisfaisant compte tenu de la taille des entrepôts. Quant aux critères de choix d'implantation d'un site logistique, ils dépendaient jusque là « de réflexions simples et logiques » comme la disponibilité immédiate du site (72 % des réponses), la localisation d'origine de l'entreprise

## Importance des critères dans l'origine du choix de localisation de votre immobilier logistique



(64 %) et la proximité des clients (61 %). Or ces critères sont en train de changer. Ce qui comptera dans le futur sera surtout la permanence des accès aux sites logistiques et à la proximité d'infrastructures de transport spécifiques. La bi- ou la trimodalité pourraient ainsi devenir des critères déterminants. La dimension technique des sites l'emporte donc désormais sur une dimension sociale ou sociétale, privilégiant des critères tels que la proximité des transports en commun ou la présence d'un bassin d'emploi.

Mais qui dit technicité, dit aussi valeur ajoutée. 78 % des dirigeants interrogés veulent augmenter les fonctions tertiaires dans l'entrepôt : back offices, services après-vente et à valeur ajoutée montent en puissance et permettent d'entrevoir une tertiarisation des sites logistiques. Pas de transformation radicale cependant ! Les dirigeants interrogés ne considèrent pas comme primordial l'évolution de leurs locaux : « ils n'ont pas l'intention de les remplacer (62 %), ne pensant pas à en acquérir de nouveaux (64 %), ni même en vendre (79 %) », indique les auteurs.

En revanche, la modernisation est à l'ordre du jour. 53 % sont pour, et même 30 % envisagent une réorganisation complète de leur circuit de distribution. Il existe toutefois une marge de progression importante dans l'amélioration de la gestion du parc immobilier : 28 % seulement des entreprises développent une réflexion immobilière alors que 83 % d'entre elles sont impliquées dans une gestion au quotidien. Et 2 % seulement des entreprises ont développé la fonction de responsable immobilier. Question : les entreprises manquent-elles de directeurs immobiliers qui, en lien avec la direction logistique, peuvent « assurer une gestion efficace et pérenne des flux logistiques de l'entreprise » ? La stratégie immobilière semble délaissée par les directions logistiques. C'est sans doute le sens de cette étude qui a le mérite de toucher du doigt le talon d'Achille du logisticien. Mais ce dernier a-t-il vraiment toutes les cartes entre les mains pour agir comme il se doit ?

**Gilles Solard**

### Répartition des investissements directs étrangers logistiques en Europe 2001-2005 en nombre de projets

- 200 France
- 118 Royaume-Uni
- 115 Belgique
- 63 Allemagne
- 54 Hongrie
- 52 Espagne
- 49 Pays-Bas
- 44 Pologne
- 34 Autriche
- 30 Russie
- 24 Suède
- 19 Tchèque
- 14 Slovaquie
- 13 Danemark
- 13 Portugal
- 11 Estonie
- 11 Roumanie
- 10 Bosnie
- 10 Irlande
- 10 Suisse
- 9 Bulgarie
- 8 Italie



Les investissements directs étrangers en Europe mettent en relief l'attractivité de certains pays de l'Est, de la France mais aussi de petits pays comme la Belgique et les Pays-Bas.

## INTERVIEW

**Stratégie Logistique : cette étude montre que l'on revient de loin en matière d'entrepôts mais que les choses sont en train de changer. Qu'en pensez-vous ?**



Jacques Fougerousse, directeur conseil en Supply Chain d'Ernst & Young

**Jacques Fougerousse** : nous en sommes à une étape charnière. Il y a des catalyseurs qui vont imposer cette mutation. Des éléments réglementaires tout d'abord, d'autorisation, d'exploitation ou de normes. Par ailleurs, la qualité de services va imposer de repenser un certain nombre de choses. Enfin le coût : la part de la logistique va prendre de l'importance par rapport à la production, qui est de plus en plus délocalisée. Il existe cependant des freins. Il faut par exemple trois ans entre la conception et la mise en service d'un entrepôt. Et la démarche de refondre sa stratégie de distribution est encore plus longue. Entre les catalyseurs et les freins, cette période charnière peut durer une dizaine d'années.



Laurent Vallas, coordinateur du département logistique de Jones Lang LaSalle

**Laurent Vallas** : il n'y a pas de révolution dans l'immobilier logistique mais évolution. Il existe cependant une accélération par rapport au critère différenciateur de la logistique. Les industriels sont devenus conscients que la logistique est un service à valeur ajoutée. Mais on ne passe pas d'un mode d'organisation logistique à un autre en claquant des doigts mais avec une réflexion. Il faut passer d'une approche pragmatique et opérationnelle à une approche plus stratégique. L'immobilier peut en effet avoir des effets de levier intéressants pour développer du cash et financer une croissance externe ou interne. Mais l'évolution actuelle est assez rapide, notamment du fait de la réglementation.

**SL : est-ce que l'immobilier logistique est plus du ressort du directeur logistique ou plutôt d'un directeur immobilier ?**

**J.F.** : l'immobilier et la logistique sont indissociables. Or les décisions peuvent être purement logistiques ou purement immobilières. Il n'y a pas ce lien qui fait que l'on va prendre les bonnes décisions. Certains ont des décisions à prendre en matière d'immobilier sans forcément avoir les clés en mains. Inversement un pur directeur immobilier ne tiendra compte que de l'aspect financier. On peut alors se retrouver dans une situation où les magasins sont à l'Est alors que l'entrepôt est à l'Ouest. Absurde ! La problématique est complexe et fait intervenir beaucoup de composantes financières et immobilières.

**LV** : il n'y a pas de dualité entre la stratégie et l'immobilier. Il faut un projet global qui prenne en compte les visions stratégiques à moyen et long terme de l'immobilier logistique et des fonctions logistiques pures pour la productivité. Il y a sans doute une réflexion à avoir par rapport à ce sujet. Il y a en tout cas peut être une nouvelle fonction à créer, pourquoi pas ?

## Conseil Ciblé, Bénéfices Mesurables.

- ▶ Supply Chain Management
- ▶ Business Process Management

**MÖBIUS est un cabinet de conseil aux caractéristiques suivantes :**

Conseil ciblé, bénéfices mesurables  
Approche quantitative – base scientifique  
Expertise pointue  
Approche pragmatique  
Indépendance – Conseil objectif  
Transfert de connaissances  
Utilisation de méthodologies et d'outils de pointe

Au menu de cet hiver,  
Ne manquez pas nos prochains séminaires thématiques :

- >>> le 13/12/07 à Paris :  
la planification des stocks en matière de pièces de rechange : c'est différent !
- >>> le 18/01/07 à Paris :  
notre outil « Optimobile » ou comment optimiser votre réseau d'entrepôts et établir un équilibre entre centralisation et décentralisation

Envie d'en savoir plus ?

RDV sur [www.mobius.eu](http://www.mobius.eu) pour vous informer et vous inscrire en quelques secondes !

Pour plus d'informations, un simple mail à [virginie.salliere@mobius.eu](mailto:virginie.salliere@mobius.eu)

Ou un coup de fil au 01 49 49 08 10

## Joué Club dans deux entrepôts

Le distributeur spécialisé dans les jouets va déménager sa logistique dans deux bâtiments flambants neufs. A partir d'avril 2007, il prendra possession avec un bail de neuf ans de deux entrepôts de 6 000 m<sup>2</sup> situés face à face. Le premier sera dédié à la VPC et au e-commerce et le second à la distribution nationale. Le bureau bordelais d'Atisreal est à l'origine de la transaction et le loueur est la société Proudreed qui construit actuellement les bâtiments sur le parc d'activités des Lacs de Blanquefort (Bordeaux). ●

## Parcolog fait ses achats dans le Nord

Parcolog, filiale du groupe Generali, poursuit sa stratégie d'acquisitions avec l'achat d'une plate-forme logistique à Orchies sur l'autoroute A23 entre Lille et Valenciennes. Cette transaction réalisée par Atisreal concerne un bâtiment de 15 210 m<sup>2</sup> loué par le prestataire MGF. Il dispose d'une autorisation d'exploiter pour le stockage des aérosols et des liquides inflammables (rubriques 1510, 1412 et 1432). ●

## Gazeley s'investit à Vatry

Un entrepôt de plus de 40 000 m<sup>2</sup> verra le jour en 2007 sur l'aéroport international de la Marne. La signature récente de l'acte de vente officialise l'acquisition par Gazeley d'un terrain de 11,63 hectares (ZAC 2) pour la construction d'un bâtiment divisé en sept cellules de 5 600 m<sup>2</sup>. Ce projet nécessite un investissement de 15 millions d'euros et sera opérationnel à la fin du premier semestre 2007. ●

Retrouvez notre  
Hors Série numérique n°2  
« IMMOBILIER LOGISTIQUE »  
[www.strategielogistique.com](http://www.strategielogistique.com)

## Des investisseurs « atypiques » au Havre

Loin des noms qui reviennent sans cesse au devant de l'actualité dans l'immobilier d'entreprise, la société E.G.E. (Entrepôts Généraux d'Etainhus) a développé un parc logistique au Havre sur 15 hectares avec 47 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts. Deux frères, Acher et Zev Assouline, étaient auparavant dans le négoce et l'exploitation d'entrepôts. Après avoir revendu leur affaire, ils ont décidé d'investir dans un site destiné aux importateurs qui souhaitent « être autonomes », comme l'explique Acher



Assouline. Le parc logistique d'Ethainus Le Havre se trouve situé à 20 minutes des terminaux du port, mais en zone privée. Actuellement, un bâtiment de 5 000 m<sup>2</sup> est loué par TCX, filiale de CMA-CGM, en attendant la sortie de deux autres bâtiments de 12 000 et 30 000 m<sup>2</sup> (par cellules de 6 000 m<sup>2</sup>) construits par GSE, qui seront disponibles à partir de juillet prochain, si des locataires se manifestent. Mais toutes les autorisations ont déjà été obtenues. Ces bâtiments d'une hauteur libre de 10 mètres disposent de parkings PL face aux quais et chaque cellule propose une capacité de stockage de 8 230 palettes. « N'étant pas des institutionnels, nous sommes sortis des standards habituels, afin que nos clients se sentent plus à l'aise, notamment avec davantage d'espace entre deux postes à quai ou la proximité du parking », précise Acher Assouline. Et ces bâtiments répondront aux différentes normes, hormis pour les produits dangereux (rubriques ICPE 1510, 1530, 2662 et 2663). Des surfaces disponibles qui devraient rapidement trouver preneurs si les importations et le port du Havre continuent leur développement. ●

## ProLogis joue au Centre



L'investisseur ProLogis multiplie les projets dans la région Centre. En partenariat avec le transporteur Deret, il développe un parc logistique de 180 000 m<sup>2</sup> à Mer (41), près d'Orléans. Les deux sociétés s'étaient préalablement associées pour un site de 125 000 m<sup>2</sup> situé à Meung-sur-Loire, qui est déjà saturé. Cette fois, un premier bâtiment de 20 000 m<sup>2</sup> sera lancé en blanc et livré en juin 2007. Mais à terme, ProLogis rachètera les parts de Deret pour en devenir l'unique propriétaire.

Le terme acquisition concrétise également un bâtiment de 43 400 m<sup>2</sup> situé à Blois, ancienne propriété de la société Acanthe Promotion (groupe Idec), qui en a assuré la construction. Cette nouvelle plate-forme est située le long de l'autoroute A10 et doit bénéficier au second trimestre d'une extension de 12 000 m<sup>2</sup> pour répondre à la demande du client, Redcats Group (PPR), spécialiste de la vente à distance (La Redoute, La Maison de Valérie, ...), qui externalisera la gestion auprès d'un prestataire logistique. ●

## Biocoop se plie en quatre

Biocoop vient d'inaugurer sa quatrième plate-forme à Sainte Geneviève des Bois (Essonne). D'une superficie de 7732 m<sup>2</sup> (dont 1200 m<sup>2</sup> de zone froide), ce bâtiment dispose de sept quais de chargement et d'une zone de tri sélectif (objectif : 98 % de déchets recyclés). ●

## King Sturge mandaté sur Vatry

Le département logistique de King Sturge a été mandaté pour commercialiser le Magna Park de Vatry, concept développé par Gazeley. Un permis de construire a été obtenu pour un premier bâtiment de 18 000 m<sup>2</sup>. ●

## Gefco se renforce en Pologne

Le prestataire logistique vient d'ouvrir une plate-forme de 10 000 m<sup>2</sup> à Wroclaw dans le sud-ouest du pays, dont le bassin industriel a attiré de nombreux investisseurs des secteurs automobiles et high-tech. Ce site bénéficie du réseau intégré du prestataire pour le transport. D'ailleurs, de nouvelles lignes de messagerie internationale vont prochainement relier la France, la Grande-Bretagne et l'Espagne à la capitale de la Basse-Silésie. ●

# BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE Le marché des entrepôts en 2006

**L'immobilier logistique a réussi une très belle année, notamment grâce à l'explosion de la demande placée en Ile-de-France.**

« Les perspectives pour 2007 sont plutôt bonnes », prévient Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France. En attendant, si on s'attarde sur les résultats 2006, le monde de l'immobilier logistique a de multiples raisons de se réjouir. La demande placée a progressé nettement à 2,2 millions de mètres carrés avec des entrepôts de plus en plus grands. L'offre disponible reste conséquente. « Pour cette année, il faudra tenter de maintenir cet équilibre entre l'offre et la demande et voir si la forte demande en bâtiments clés en main se maintient. » La demande placée a progressé grâce à la locomotive parisienne. En effet, elle atteint 1 067 000 m<sup>2</sup> en Ile-de-France, soit une hausse d'environ 40 %. A elle seule, cette région représente la moitié des surfaces placées. En termes de clientèle, il est important de noter que 57 % d'entre eux sont des chargeurs, ce qui marque un retour à l'équilibre avec les logisticiens, phénomène que l'on retrouve dans la plupart des régions.

des douze mois précédents. Même s'il reste à un très bon niveau. Toutefois, Jean-Louis Guillet estime que « cette forte demande est endogène et qu'elle concerne des entreprises déjà installées qui ont un problème de vieillissement de parc. » Il faut tout de même noter l'augmentation d'un parc de seconde main vieillissant ne répondant plus aux besoins du marché. Heureusement, il existe de multiples projets (en gris ou pas). Mais la question reste posée : que faire des bâtiments trop anciens ?

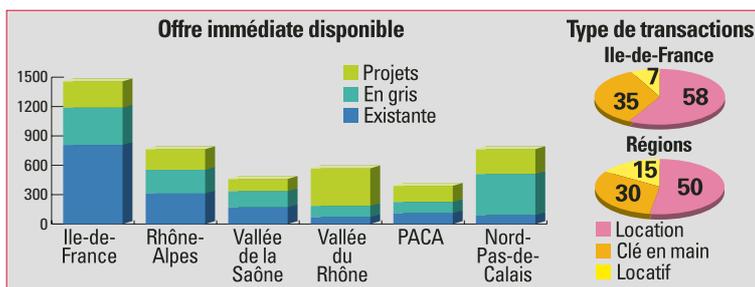
## Le pays des loyers bas

Quant à l'offre disponible immédiate, elle reste relativement importante et sensiblement voisine de la demande placée. Jones Lang LaSalle évoque le chiffre de 808 000 m<sup>2</sup> pour la région parisienne (essentiellement dans le Nord et dans l'Est), alors que l'on trouve plus de 310 000 m<sup>2</sup> près de l'ancienne capitale des Gauls et environ 100 000 m<sup>2</sup> dans le Nord ou autour de la cité phocéenne. Mais Fos sur Mer sera « le

site de demain, car il est bien mieux placé que Le Havre pour les importations d'Asie et du Maghreb. »

Reste que cette bonne santé de la logistique ne semble pas avoir de réelle influence sur les loyers pratiqués. Pas de doute, la France reste très attractive non seulement pour ses infrastructures et son positionnement, mais aussi et surtout pour le faible niveau de ses loyers. Aucune hausse n'a été enregistrée.

	Demande placée		Valeur locative faciale	Valeur locative économique
	2005	2006		
Nord-Pas-de-Calais	232 000 m <sup>2</sup>	132 000 m <sup>2</sup>	46€/m <sup>2</sup>	42-44 €/m <sup>2</sup>
Ile-de-France	760 000 m <sup>2</sup>	1 067 000 m <sup>2</sup>	55 €/m <sup>2</sup>	48-52 €/m <sup>2</sup>
Rhône-Alpes	195 000 m <sup>2</sup>	280 000 m <sup>2</sup>	48 €/m <sup>2</sup>	42-46 €/m <sup>2</sup>
PACA	150 000 m <sup>2</sup>	140 000 m <sup>2</sup>	44 €/m <sup>2</sup>	40-42 €/m <sup>2</sup>



Et plus généralement, l'axe Lille – Paris – Lyon – Marseille reste la colonne vertébrale de la logistique française. Ces quatre régions concentrent les trois quarts de la demande placée, même si on voit émerger périodiquement d'autres régions comme l'Aquitaine en 2006, la vallée de la Saône récemment et plus modestement la vallée du Rhône.

En Rhône-Alpes, l'année 2006 fut bien meilleure que la précédente (280 000 m<sup>2</sup>), alors que la région PACA enregistre un léger tassement pour la seconde année consécutive et que le Nord-Pas-de-Calais n'a pu renouveler son exercice record

Il y aurait même un léger tassement. Et si l'on compare les valeurs locatives françaises avec les autres pays européens, il semble impossible de trouver moins cher. A titre d'exemple, Londres est à 189 euros par mètre carré contre 78 pour Madrid ou Athènes, 66 pour Varsovie, 57 pour Milan et 55 pour Paris. Et pour 2007, Jones Lang LaSalle prévoit une baisse sensible des valeurs économiques pratiquées. Cette année devrait également être marquée par une livraison importante d'opérations spéculatives et une demande conséquente en messagerie.

**Olivier Cognasse**

## Procter & Gamble **confie** son G.Park à deux logisticiens

L'industriel vient d'inaugurer son nouveau centre logistique dans la capitale picarde, dont l'exploitation commencera sans doute couramment en avril. Ce choix géographique confirme l'implantation ancienne de ce groupe dans cette ville, puisqu'elle y possède une usine importante, dont une partie de la production sera transportée par navettes sur la nouvelle plate-forme. Située sur le pôle logistique d'Amiens Métropole, elle a été conçue par Gazeley selon le concept du G.Park avec une forte préoccupation environnementale (56 panneaux photovoltaïques, une future éolienne, éclairage économique, charpente en lamellé collé,...). Cette réalisation HQE a été assurée par GSE en seulement neuf mois, malgré une superficie imposante. Et Gilles de Robien présent en tant que président d'Amiens Métropole, est tombé sous le charme : « c'est la première fois que l'on fait des bâtiments respectant à ce point le développement durable. » Peut-être en Picardie...

Au total, la surface des bâtiments atteint 74 000 m<sup>2</sup> avec une plate-forme de 24 000 m<sup>2</sup> (+ 5 000 m<sup>2</sup> de mezzanine) pour le marché anglais, qui n'utilise pas les dimensions des palettes Euro et un entrepôt de 36 000 m<sup>2</sup> (+ 7 000 m<sup>2</sup> de mezzanine) pour les marchés français et européen. Pour assurer la gestion de ce site, Procter & Gamble a choisi de confier les activités de copacking à Norbert Dentressangle. Mais la responsabilité et la gestion du site reviennent à FM Logistic. Décidément, ce prestataire a su se faire apprécier de cet industriel. Il gère déjà les entrepôts lyonnais et roumain. **O.C.**

## Aldes va prendre l'air sur un nouveau site

La première pierre du nouvel entrepôt de la société Aldes vient d'être posée à Moins (69). Pour ce spécialiste de la qualité de l'air pour intérieur, il devenait urgent de choisir un site qui réponde à sa stratégie et à ses objectifs. En effet à l'horizon 2011, cette entreprise espère doubler son chiffre d'affaires et ce site s'inscrit dans le cadre d'un projet logistique Logist'air. Cet entrepôt dont la construction sera achevée l'été prochain pour une mise en service en janvier 2008 nécessite un investissement de 14 millions d'euros. Il fonctionnera sur une surface de 18 600 m<sup>2</sup> avec 70 personnes pour stocker 3 000 références (capacité de 8 000 palettes). L'activité devrait atteindre 850 mouvements par jour. Et l'optimisation des process passe par l'utilisation de nouveaux équipements, d'un nouveau logiciel de gestion et de la radiofréquence. Cette réorganisation doit permettre aux usines de se concentrer sur leur vocation industrielle et d'utiliser à ces fins des surfaces réservées jusqu'ici au stockage. ●



Les deux bâtiments totalisent une superficie de 74 000 m<sup>2</sup>.

En forme avec **PLANIPE**

J'ai perdu mon surstock et fait grimper mon taux de service.

**PLANIPE**  
Le stock LEAN qui optimise vos approvisionnements

Tél. 01 47 30 54 73  
92900 Levallois-Perret

contact@planipe.com  
www.planipe.com

**VOUS CHERCHEZ UN ANCIEN NUMÉRO ?**

► **LA LIBRAIRIE**

**STRATÉGIE LOGISTIQUE**

[www.librairie-gisi.fr](http://www.librairie-gisi.fr)

**LA LIBRAIRIE**

12-14, rue Médéric,  
75017 PARIS - (M° Courcelles)

Horaires d'ouverture :  
9 h/13 h-14 h/18 h, du lundi au vendredi

Tél. : **0825 387 509**  
(0,15 € HT/mn)

## ING Real Estate à Bonneuil

ING Real Estate Investment Management a acquis auprès de Cogedim Développement Industriel un parc industriel sur le port de Bonneuil-sur-Marne (94) pour 13 millions d'euros. Il comprend un quai de messagerie de 4 700 m<sup>2</sup> loué à Calberson et un entrepôt de 14 000 m<sup>2</sup>, actuellement en construction. Il est pré-loué aux deux tiers à la société France Boissons. ●

## Sélectis à Riom

La société Sélectis va bientôt disposer d'une nouvelle plate-forme de 20 000 m<sup>2</sup> à Riom (63) pour le tri et le recyclage des déchets de chantier. Elle peut trier jusqu'à 60 000 tonnes par an. ●

## Coliposte à Moissy

La Poste construit une plate-forme de 33 000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 7 ha à Moissy-Crémayel (77) pour remplacer celle de Melun. Cet outil permettra à Coliposte de traiter 250 000 colis par jour à partir de 2009. ●

## Traduction française

Eurinpro sort la version française de son ouvrage « Entrepôts, témoins de prospérité » avec quelques explications élémentaires et des photos nombreuses et de qualité pour illustrer le propos. ●

## Parcolog voit le blanc en grand

L'investisseur Parcolog programme le lancement en blanc de 100 000 m<sup>2</sup> de plates-formes pour la seule année 2007. Les principaux projets se trouvent à Hénin-Beaumont (59), Sénart (77) et Cestas (33). ●

# Le Nord de la France met la gomme

Deux projets d'envergure concernent le Nord de la France. Le premier est l'œuvre du manufacturier Michelin, qui disposera d'un tout nouveau centre logistique à Valenciennes à la fin de l'année. Situé sur un terrain de 24 ha, l'entrepôt couvrira dans un premier temps une surface de 40 000 m<sup>2</sup>. A terme, il atteindra 70 000 m<sup>2</sup> avec une centaine d'employés pour assurer le stockage de l'ensemble des importations destinées au marché européen. Ce site devrait permettre à l'industriel de mieux maîtriser ses coûts tout en offrant un service de meilleure qualité



Michelin s'implante à Valenciennes pour développer son nouveau centre logistique.

à ses clients. La première pierre a été posée symboliquement le 15 mai (les travaux ont commencé début février) en présence de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes et Métropole et de la CCI du Valenciennois, dont la stratégie axée sur le développement de la logistique (infrastructures, aménagements de parcs d'activités), se confirme projet après projet. Le second projet se trouve en Picardie et plus précisément dans le Beauvaisis. DTZ a conseillé l'agglomération du Beauvaisis et Prologis pour le développement d'une zone de 50 hectares sur la commune de Beauvais et d'Allonne (60). Ce nouveau parc logistique concernera à terme 150 000 m<sup>2</sup> de bâtiments et 600 à 800 emplois. Les premiers entrepôts devraient être opérationnels courant 2008 dans la zone d'activité du Haut-Villé au nord de Beauvais. Sur la commune d'Allonne, le site sera embranché fer, un élément essentiel dans la démarche HQE (haute qualité environnementale) que souhaite développer Prologis. ●

## Un observatoire pour l'immobilier

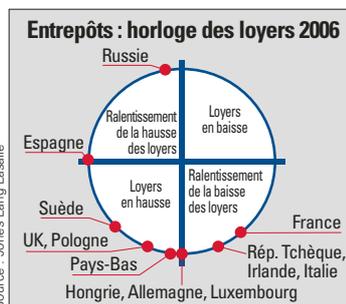
OblOg est le nouvel observatoire de la logistique et plus particulièrement de l'immobilier et du Supply Chain Management. Les membres fondateurs sont deux organisations professionnelles et deux sociétés du secteur : Afilog, GSE, Logistique Seine Normandie et Foncière Europe Logistique. Ils souhaitent mettre en place une vision prospective en collectant et en produisant des analyses

statistiques, mais aussi des études et des benchmarks sectoriels. Parmi les principales productions attendues avant l'été, OblOg promet une série d'études approfondies, l'animation d'ateliers par des experts et des professionnels du secteur, la publication sur le site web d'une base de données et un tableau de bord périodique diffusé aux acteurs de l'immobilier et de la logistique. ●

## BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE L'horloge des loyers 2006

Notre second baromètre concerne les loyers dans les principaux pays européens. Il s'agit plutôt des valeurs économiques locatives, c'est-à-dire après négociations. « Aujourd'hui, on enregistre une stabilisation des valeurs hormis pour l'Espagne toujours en forte hausse, notamment par manque de foncier. En France, la baisse a atteint 10 %, mais la fin de l'année et le début 2007

marquent une stabilisation des valeurs », précise Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France de Jones Lang LaSalle. Comme la France, les autres pays en baisse sont en phase de stabilisation, alors que la Russie devrait prochainement arriver dans une zone négative. Mais l'horloge ne tourne pas toujours dans le bon sens... ●



## Quand la Chine logistique s'éveille

Ce n'est une surprise pour personne, mais la logistique confirme son développement en Chine. La preuve avec le distributeur américain Wal-Mart, qui disposera prochainement de deux nouveaux entrepôts de 45 000 m<sup>2</sup> chacun. Le premier situé à Tianjin (près de Pékin) sera opérationnel à la rentrée prochaine et le second au sud-est de Shanghai et plus précisément dans la ville de Jiaying ouvrira au



Le site Wal-Mart réalisé par Gazeley à Tianjin.

premier trimestre 2008. Ces deux bâtiments se trouvent sur les G-Park de Gazeley, qui prévoit dans une seconde phase de construire 80 000 et 100 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts supplémentaires pour de futurs clients. Et les autorités du pays ont compris l'importance stratégique de cette activité. « La logistique est inscrite dans le plan quinquennal et des milliers de kilomètres d'autoroutes sont prévus dans les prochaines années », prévient Arnaud Sautel, directeur du développement de Gazeley en Chine. Ce réseau est planifié sur trois décennies et reliera 95 villes de plus de 50 000 habitants. Autre indice : Shanghai dispose du premier port de monde pour les conteneurs. Aujourd'hui, selon des sources officielles, il y aurait déjà plus de 700 000 entreprises logistiques dans l'Empire du Milieu. **O.C.**

## Système-U Sud au frais

La centrale a revu en totalité son entrepôt frais de Vendargues (34). Ce bâtiment a été agrandi pour atteindre 34 400 m<sup>2</sup> avec une partie dédiée aux surgelés (8 500 m<sup>2</sup>). Le reste concerne le froid positif. Système U Sud a investi 38 millions d'euros, notamment dans la reconnaissance vocale et la radiofréquence. ●

## Gefco fait ses comptes

Le prestataire logistique fait le bilan de son année 2006. Dix nouvelles plates-formes totalisant près de 100 000 m<sup>2</sup> de surfaces ont été développées en Europe. Et un nouveau site doit ouvrir près de Moscou en août prochain. ●

## Gazeley a la santé

Le développeur logistique vient de signer un bail de trois ans avec CSP-Translab, dépositaire français de produits de santé, pour la location de 15 000 m<sup>2</sup> dans un bâtiment de 24 000 m<sup>2</sup> sur le Magna Park d'Arras. CSP va créer immédiatement une vingtaine d'emplois et une centaine d'ici trois ans. ●

## DTZ joue les chevaliers servants

DTZ a conseillé Parcolog (groupe Generali) pour la location de deux bâtiments à construire (65 000 m<sup>2</sup>) à la société Chevallier à Brétigny-sur-Orge. Embranchés fer, ils seront livrés en fin d'année et ils seront destinés aux produits BSA (boissons sans alcool). ●

## Les entrepôts montent en Amazon

Amazon fait l'actualité dans le monde logistique européen. Coup sur coup, deux sites sont annoncés pour la société de e-commerce. L'entité française a récemment officialisé la création d'un troisième centre logistique dans l'Hexagone pour ses activités « jeux & jouets ». Le choix de la localisation s'est porté sur Saran dans le Loiret. Il semble que les arguments de l'agence de développement de la communauté d'Orléans Val de Loire aient convaincu Amazon.fr. Cette plate-forme de 46 000 m<sup>2</sup> sera construite par le groupe Macquarie Goodman

et permettra la création de 200 emplois locaux. Une première phase de 26 000 m<sup>2</sup> sera opérationnelle durant le second semestre 2007. Au même moment, Amazon.co.uk annonçait la réalisation d'un entrepôt de 80 000 m<sup>2</sup> à Neath Port Talbot au Pays de Galles par le même opérateur. Il s'agit du quatrième site pour le fournisseur de plates-formes e-commerce réalisé en Grande-Bretagne. Les travaux devraient s'achever en octobre prochain et ce site devrait permettre l'embauche de 1 200 personnes au cours des cinq prochaines années. **O.C.**

### BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE

## Un premier trimestre 2007 en pente douce

	Demande placée	Valeur locative faciale	Valeur locative économique	Offre disponible existante
Ile-de-France	183 000 m <sup>2</sup>	55 €	52 €	719 800 m <sup>2</sup>
Rhône-Alpes	65 000 m <sup>2</sup>	48 €	44-46 €	343 000 m <sup>2</sup>
Nord-Pas-de-Calais	22 000 m <sup>2</sup>	46 €	42-44 €	341 200 m <sup>2</sup>
PACA	45 000 m <sup>2</sup>	44 €	40-42 €	110 000 m <sup>2</sup>

Source : JLL

Si les chiffres exceptionnels de 2006 n'ont pas été atteints au premier trimestre, « nous restons dans une bonne dynamique. Et les contacts que nous avons nous rendent optimistes pour la suite de l'année », précise Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France de Jones Lang LaSalle. Mais il faut relativiser, en sachant que quelques gros dossiers peuvent faire la pluie et le beau temps. En Ile-de-France, la transaction de Chevallier à Brétigny-sur-Orge représente un tiers des mètres carrés placés. Au total, ils atteignent 183 000 m<sup>2</sup>, très loin des 274 000 m<sup>2</sup> du premier trimestre 2006. Mais les résultats de l'an

passé dans la première région économique française étaient exceptionnels. « Là, nous sommes dans une très bonne moyenne. » A Lyon, les résultats sont également du même niveau, alors que dans le Nord-Pas-de-Calais, ils semblent très inférieurs à l'an passé avec seulement deux transactions de 11 000 m<sup>2</sup>. Enfin dans la région marseillaise, l'addition de petites et moyennes transactions a permis de réaliser un premier trimestre supérieur à l'an passé. Quant aux offres disponibles, elles sont plus ou moins proches d'une année de transactions, – ce qui traduit un marché « sain » – et les loyers sont stables. ●

## Atisreal en banlieue

La société française d'immobilier d'entreprise a été conseil de preneur et de l'offreur dans l'acquisition d'un entrepôt de 9 400 m<sup>2</sup> à Lagny sur Marne (77) par International Design auprès de la SCI Gojipha. Son rôle a été identique à Villabé (91) où Tropic Diffusion SA vient de louer un bâtiment de 6 000 m<sup>2</sup>. ●

## Argan en bourse

Pour la société foncière spécialisée en immobilier logistique, l'introduction sur le marché Euronext Paris n'est peut-être plus très éloignée. Elle annonce l'enregistrement auprès de l'autorité des marchés financiers de son document de base n° 1 07-065 en date du 14 mai 2007. Cette introduction en bourse doit lui permettre de se développer, alors qu'elle gère un patrimoine immobilier de 450 000 m<sup>2</sup> qui comprend 23 bases logistiques récentes. ●

## Macquarie Goodman brille au Nord

Le mois de mai a été plutôt profitable à Macquarie Goodman European Logistics. Il a été choisi par le prestataire DSV Solutions pour le développement d'un entrepôt de 49 000 m<sup>2</sup> à Venlo (Pays-Bas). La construction va commencer en juillet pour s'achever en mars 2008. Ce bâtiment comprendra une unité de production de 8 000 m<sup>2</sup> et une mezzanine de 4 000 m<sup>2</sup>.

En Allemagne, BSH Hausgeräte Service Nauen GmbH, industriel spécialisé dans la fabrication d'appareils domestiques,

a décidé de regrouper ses entrepôts en Allemagne. Il a choisi de développer un nouveau bâtiment logistique (20 874 m<sup>2</sup>) sur un site de 12 ha, près de l'usine de Nauen (Brandenburg).

Il a confié cette réalisation à Macquarie Goodman, qui commence les travaux dès maintenant. Enfin, le spécialiste de fournitures de bureau et de consommables informatiques, Corporate Express, lui a confié le développement d'un nouvel entrepôt de 45 000 m<sup>2</sup> à Waldlaubersheim. ●

Un entrepôt de 45 000 m<sup>2</sup> pour Corporate Express.



## Sélection spéciale accès fluvial et maritime

Entrepôts nouvelle génération, hauteur 10 m, sprinklers, autorisations DRIRE...



**Fos-Distriport** (13)  
**34 000 m<sup>2</sup>**  
Fer, fleuve et mer  
Autorisations DRIRE  
Disponible immédiatement



**Dijon-Pagny** (21)  
**41 200 et 15 000 m<sup>2</sup>**  
Fer et fleuve  
Autorisations DRIRE  
Disponible 6 mois après accord



**Bollène** (84)  
**30 000 m<sup>2</sup>**  
Fer et fleuve  
Autorisations DRIRE  
Disponible en février 2008



**Saint-Clair-du-Rhône** (69)  
**40 000, 38 000 et 8 200 m<sup>2</sup>**  
Fer et fleuve  
Autorisations SEVESO  
Disponible sous 12 mois

N° Vert 0 800 30 56 56

didier.terrier@dtz.com - www.dtz.fr

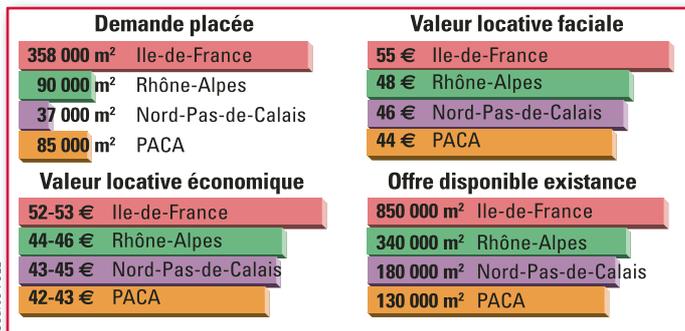
## BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE

### Une horloge au ralenti

La publication de l'horloge des loyers pour le premier trimestre 2007 traduit une certaine stabilité par rapport aux trois derniers mois de l'année précédente. Aucune grande révolution n'est donc enregistrée. A commencer par la France qui se distingue par un certain immobilisme. « Nous sommes à la fin d'un mouvement de baisse modéré avec des valeurs locatives économiques de 52 euros pour Paris. Mais les prix du clé en main sont encore plus bas », précise Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France de Jones Lang LaSalle. Mais nous pouvons imaginer que dans six mois les loyers seront stables avant d'entamer un cycle de hausse. Toutefois, même si les records de l'an passé ne seront pas atteints, le marché national semble parti pour une bonne année avec des offres disponibles sur tous les grands pôles. En observant l'horloge, on remarque un certain nombre de pays regroupés en bas. D'ici un semestre, ils devraient entamer une hausse. Aujourd'hui, la Belgique est au plus bas avec une moyenne de 48 à 50 euros. Par contre, l'Espagne arrive enfin dans une phase de ralentissement de la hausse des loyers, alors que des villes comme Barcelone ou Madrid atteignent 90 euros. ●



## BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE Un 1<sup>er</sup> semestre de bonne tenue



Source : JLL

Passé de doute, le record de 2006 ne sera pas battu. A moins que les six derniers mois traduisent une envolée délirante. Mais le premier semestre de cette année est de très bonne tenue avec des chiffres voisins de 2004 ou 2005. Et Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France de Jones Lang LaSalle, table sur une « année autour de 1,7 million de mètres carrés. » Toutefois, si les surfaces placées sont en deçà de l'an passé, le nombre de transactions n'est pas forcément plus faible. « La taille des entrepôts loués est en diminution. Autour de Paris, ils se situent par exemple entre 25 000 et 35 000 m<sup>2</sup>. La grande distribution qui prenait des surfaces supérieures à 60 000 m<sup>2</sup> est implantée. Maintenant, il s'agit davantage des industriels. » Quant aux loyers, ils sont toujours stables et restent largement attractifs pour les investisseurs, qui souhaitent maintenir ces valeurs. ●

## Un nouvel acteur nommé Goodman

Nous ne sommes pas un promoteur qui développe et cède ses actifs », allusion à peine voilée à certains concurrents que Pierre-David Baylac, directeur général de Goodman France, ne considère pas comme faisant réellement le même métier.

« Nous sommes davantage un opérateur immobilier que financier. » Et aujourd'hui le groupe australien d'immobilier industriel Macquarie Goodman annonce la création d'une marque unique, regroupant les quatre entreprises acquises ces dernières années : Akeler, Arlington, Eurinpro et Rosemound, sans oublier la majorité des parts de la société nipponne J-Rep par le biais d'un joint-venture. Aujourd'hui, Goodman gère 35,7 milliards de dollars d'actifs et assure sa présence avec 33 bureaux dans 20 pays, dont la France. Elle représente 560 000 m<sup>2</sup> et 460 millions d'euros, dont 505 000 m<sup>2</sup> sur quatorze plates-formes logistiques. Et pour se différencier des entreprises du secteur, ce nouveau groupe a choisi un logo vert flashy, symbole de « rare et dynamique. »



O.C.

## FM Logistics ne crache pas dans la soupe

FM Logistics et Prologis poursuivent leur collaboration. En effet, le prestataire logistique français loue déjà 130 000 m<sup>2</sup> au développeur et gestionnaire de plates-formes logistiques. Cette fois, Prologis construit un bâtiment de 18 500 m<sup>2</sup> à Sorgues au nord d'Avignon. Il sera opérationnel au premier trimestre 2008. FM Logistics louera cet entrepôt pour stocker et distribuer les soupes Campbell en France. ●

## OCP mécanise au Nord

Le nouveau centre OCP Artois-Picardie assurera prochainement la distribution sécurisée de 639 officines, ainsi que des hôpitaux et cliniques de l'Aisne, du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme. Ce nouveau site entièrement mécanisé regroupe les activités d'Amiens, d'Arras et de Saint Quentin et il sera inauguré en octobre. ●

## AMB met les gaz

AMB Property Corporation, opérateur de l'immobilier industriel va louer plus de 27 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à General Motors sur le centre de distribution de Gonesse (55 600 m<sup>2</sup>), près de l'aéroport de Roissy. Pour le constructeur automobile, ce site destiné aux pièces détachées d'Opel en France remplacera celui de Villeneuve la Garenne. ●



# A LOUER

# ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

# 5 000 m<sup>2</sup>

---

# Tél. 01 41 80 81 69

## Goodman européen

Le groupe australien développe 25 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à Jazlovice en République Tchèque, dont l'essentiel des surfaces sera occupé par l'opérateur logistique Hellmann-PKZ.

Au même moment, il annonce la signature d'un contrat avec le prestataire AMT pour la location d'un entrepôt de 25 000 m<sup>2</sup> à Anagni, près de Rome. Il dispose de 26 portes et permet de stocker 40 000 palettes. ●

## Lapeyre en sous-traitance

Pour sa nouvelle base logistique, Lapeyre la maison a choisi la sous-traitance en faisant appel au prestataire FM Logistic tout en imposant son savoir-faire en matière de Supply Chain et de systèmes d'information. Cette nouvelle plate-forme de 15 000 m<sup>2</sup> située à Orléans doit gérer plus de 600 références et traiter 7 000 lignes de commandes par jour avec des livraisons hebdomadaires vers les 50 magasins du Sud de la Loire. Au total, ce spécialiste de l'aménagement de la maison dispose de 13 bases logistiques dont 11 sur les sites de production. ●

## Prologis en mouvement

Prologis European Properties, investisseur bien connu du monde de la logistique, est en pleine réorganisation. Il a récemment annoncé la levée de quatre nouveaux fonds d'investissement immobiliers représentant 14 milliards de dollars et destinés à l'acquisition de nouvelles plates-formes de nouvelle génération. Peu avant, il avait décidé de se séparer d'une partie de ses actifs situés en France après la signature d'un accord de vente avec Foncière Europe Logistique. Il concerne un portefeuille d'actifs de 425 millions d'euros représentant 556 000 m<sup>2</sup>



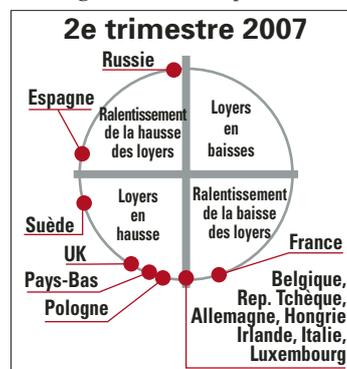
de bâtiments. Ces ventes concernent les parcs de Garonor, Sénart et Cergy-Pontoise en Ile-de-France et de Vitrolles dans les Bouches-du-Rhône. Le prix représente un gain de 18 % par rapport à la valeur nette comptable de ces actifs. Cette vente est destinée à rembourser la dette du groupe et à financer de nouveaux investissements. Mais il reste tout de même 560 plates-formes totalisant 1,5 million de mètres carrés dans l'Hexagone, qui se portent bien. C'est le cas du parc Chanteloup situé à Sénart. En effet, après la transaction signée avec Locaposte (34 800 m<sup>2</sup>) au premier trimestre, Sony DACD France a acquis récemment un bâtiment de 20 000 m<sup>2</sup>. ●

### Baromètre exclusif Jones Lang LaSalle/Stratégie Logistique

## Le bon équilibre

L'horloge du second trimestre 2007 traduit une très grande stabilité des loyers en Tchéquie, en Hongrie et dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest à l'exception de l'Espagne, toujours victime de ses « problèmes de foncier sur les deux grandes métropoles que sont Madrid et Barcelone », selon Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique France chez Jones Lang LaSalle. Un phénomène important est la fin d'un certain nombre de baux de six ans, qui avaient été pris en 2000-01, période faste pour l'immobilier logistique. « Il s'agit d'entrepôts de classe A avec des cellules de 10 000 m<sup>2</sup> au lieu de 6 000 m<sup>2</sup> et généralement bien situés. »

Ce mouvement permet donc au marché de disposer d'un volume équivalent à une année de commercialisation et d'établir un équilibre entre l'offre et la demande. « Il est aussi le résultat de plus de 10 ans de constructions à un rythme élevé. » Cet équilibre se retrouve dans les loyers qui ne bougent plus depuis plusieurs mois et qui devraient rester stables jusqu'à la fin de l'année. Quant à l'influence de la crise financière de cet été, elle n'est pas encore visible en logistique, mais les investisseurs deviennent plus exigeants sur la qualité et la localisation des plates-formes. ●



**A LOUER**  
**ENTREPÔT**  
**FRIGORIFIQUE**

**5 000 m<sup>2</sup>**

**Tél. 01 41 80 81 69**

## BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIE LOGISTIQUE

# Un troisième trimestre dynamique

	Demande placée	Offre disponible	Valeur locative faciale	Valeur locative économique
Ile-de-France	480 000 m <sup>2</sup>	1 000 000 m <sup>2</sup>	55 €	51-52 €
Nord-Pas-de-Calais	100 000 m <sup>2</sup>	150 000 m <sup>2</sup>	46 €	42-44 €
Rhône-Alpes	210 000 m <sup>2</sup>	320 000 m <sup>2</sup>	50 €	44-48 €
PACA	120 000 m <sup>2</sup>	180 000 m <sup>2</sup>	44 €	42-43 €

Pour Jean-Marie Guillet, directeur du département logistique de Jones Lang LaSalle, « l'année 2007 sera de très bonne facture dans la lignée des années 2002 ou 2005. » Bien entendu, l'Ile-de-France ne pourra pas atteindre les sommets de l'an passé, mais elle se situe dans une bonne moyenne enregistrée au cours des dernières années avec un développement toujours marqué au Nord et à l'Est et de plus en plus souvent au-delà de la Francilienne. Comme dans les trois autres régions principales la location se fait majoritairement par les prestataires. Cette tendance est même beaucoup plus marquée dans le Nord-Pas-de-Calais, où il réalisent 75 % des transactions. Ce marché régional est devenu plus dynamique, notamment avec la présence de davantage d'offres surtout au sud de Lille. Autour de Lyon, on note une offre également plus large notamment sur le neuf, ce qui a tendance à assécher les vallées de la Saône et du Rhône autour de Valence. Elles bénéficiaient il y a quelques temps encore du manque de bâtiments disponibles près de l'ancienne capitale des Gaules. Enfin, la région PACA manque de dynamisme, mais « tout dépendra de la fin de l'année. » ●

## Goodman pour JCH Entrepo-Dis

Goodman European Logistics Fund géré par le groupe d'immobilier Goodman a acquis une base logistique de 56 000 m<sup>2</sup> composée de deux entrepôts de tailles



semblables près de l'aéroport de fret de Vatry. GELF a réalisé cette opération par le biais d'une société propriétaire de contrats

de crédit-bail, dont il a fait l'acquisition. Et au final, la plate-forme est louée à un opérateur logistique régional : JCH Entrepo-Dis. ●

## Atisreal très parisien

Les équipes franciliennes d'Atisreal sont particulièrement efficaces en cette rentrée. Six transactions pour des bâtiments de taille modeste ont été réalisées ces dernières semaines. A Ris Orangis (91), le prestataire Dinadis loue un entrepôt de 11 000 m<sup>2</sup>. A Tigery (91), Hellmann Worldwide Logistics acquiert une plate-forme de 10 625 m<sup>2</sup>. A Bonneuil-en-France (95), c'est SDV Aerospace, qui s'installe dans un bâtiment de 6 444 m<sup>2</sup>, tandis que Sipp a vendu un entrepôt de 6 170 m<sup>2</sup> à Argenteuil. A Trappes (78), la société Legendre loue un entrepôt de 8 345 m<sup>2</sup> auprès d'Affine, alors que Parel réalise une acquisition à Aubergenville (78) de 10 800 m<sup>2</sup>. ●



# A LOUER ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

## 5 000 m<sup>2</sup>

### Tél. 01 41 80 81 69

## LES CHARGEMENTS ET DECHARGEMENTS EN TOUTE CONFIANCE



**ACK forankra** ÉQUIPEMENT  
ARRIMAGE ET TRANSFERT DE CHARGES info@ackforankra.fr www.ackforankra.fr

J'ai besoin d'une  
manutention qui satisfasse  
toute mon entreprise !

Toyota  
répond  
présent



1<sup>ER</sup> réseau de France  
N°1 mondial

#### SERVICES & MATÉRIELS : UNE OFFRE GLOBALE |

Votre DRH n'a qu'une obsession, la sécurité ; le seul but de votre responsable manutention est l'efficacité ; l'œil de votre directeur financier est fixé sur la rentabilité, et vos caristes sont pointilleux sur le confort et l'ergonomie de leurs chariots élévateurs ? Et vous-même n'êtes satisfait que lorsque tout le monde dans votre entreprise l'est ? C'est pour vous la condition de la réussite ? Ça tombe bien, pour nous aussi ! C'est ce qui nous fait répondre présent à toutes les attentes de vos collaborateurs...



Novembre 2007

### Fisher Scientific Bioblock investit 10 millions d'euros

Le leader français de la distribution spécialisée en matériel de laboratoire et d'instruments scientifiques vient d'inaugurer un nouveau bâtiment logistique de 10 000 m<sup>2</sup> à Illkirch (Alsace). Il approvisionne les laboratoires de recherche et industriels de l'Europe de l'Ouest. Cet entrepôt compte une importante zone de stockage (8 500 m<sup>2</sup>) avec une partie dédiée aux basses températures (jusqu'à - 80°C). Il traite depuis quelques mois 1 500 commandes par jour avec 30 personnes, dont la moitié ont été spécialement embauchées et formées.



Ce nouvel entrepôt a nécessité un investissement de 10 millions d'euros, dont un quart pour les équipements (stockage, rayonnages, convoyeurs, ...). Fisher Scientific Bioblock a choisi des installations pour améliorer les conditions de travail en limitant les déplacements. Cette entreprise a fait également le choix de la radiofréquence et de la sécurité. L'ensemble du site est « sprinklé » avec une cuve de réserve de 900 m<sup>3</sup>. Aujourd'hui, ce centre de distribution affiche un taux de service (produits disponibles par rapport aux commandes) de 80 % et une performance logistique de 99,7 % (colis expédiés par rapport aux colis prêts à expédier dans une journée). **O.C.**

### La Socamaine intègre les PGC

Avec l'ouverture d'un troisième entrepôt, la centrale d'achats Leclerc pour l'ouest (Socamaine) dispose désormais d'une capacité de stockage de 90 000 m<sup>2</sup>. Installée à Champagné dans la Sarthe, cette base régionale qui a vocation à servir les 35 magasins adhérent à l'enseigne dans un rayon de 350 kilomètres, vient ainsi d'intégrer une activité qu'elle sous traitait jusqu'alors à un prestataire logistique. Le nouvel entrepôt qui abritera l'activité PGC occupe 46 000 m<sup>2</sup> et peut recevoir 52 000 palettes. Très automatisée, l'installation qui a nécessité un investissement de 42 millions d'euros, fait appel aux techniques de pick-to-light pour la préparation des commandes avec des chariots filoguidés. Avec une réserve foncière de 18 hectares, la Socamaine s'est donné les moyens de poursuivre son développement si nécessaire. ●



# Vous avez une problématique en immobilier *logistique* ?

Jones Lang LaSalle vous conseille et vous accompagne en France comme en Europe dans la recherche de vos plates-formes logistiques, pour vos opérations de développement et pour l'expertise de votre immobilier.

Contact :  
Jean-Marie Guillet  
40-42, rue La Boétie 75008 Paris  
Tél. : 01 40 55 15 15  
[www.joneslanglasalle.fr](http://www.joneslanglasalle.fr)



JONES LANG  
LASALLE®

# expandi

PARIS - LA DÉFENSE

## 11 décembre 2007

### FORUM DE L'IMMOBILIER ET DE L'ATTRACTIVITÉ LOGISTIQUE



# Découvrez

## les sites et territoires logistiques qui feront l'actualité 2008

PARCS D'ACTIVITES LOGISTIQUES  
Les bons choix

IMMOBILIER  
Construire, Louer, Acheter

INFRASTRUCTURES  
Sélectionner les Ports, Aéroports

# expandi

PARIS LA DÉFENSE - COEUR DÉFENSE

## 11 décembre 2007

### FORUM DE L'IMMOBILIER ET DE L'ATTRACTIVITÉ LOGISTIQUE 9H - 17H30

## INVITATION UTILISATEURS

À retourner par courrier à : PREMIUM CONTACT - 212, bureaux de la Colline - 92213 SAINT-CLOUD CEDEX  
ou par fax au 01.46.23.60.29

Coordonnées :

Société : .....  
Nom : ..... Prénom : .....  
Fonction : .....  
Activité : .....  
Adresse : .....  
CP : ..... Ville : ..... Pays : .....  
Tel : ..... Fax : .....  
Email : .....

Invitation au Forum de l'immobilier et de l'attractivité logistique **EXPANDI**  
le 11 décembre 2007 - Paris - la Défense.

Invitation prise en charge par :

**STRATEGIE  
LOGISTIQUE**  
TOUTE L'INFORMATION DU SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

L'invitation comprend :

L'accès aux ateliers/conférences, aux conférences stratégiques et conférences plénières et au hall d'exposition, les pauses café, le buffet déjeunatoire, le catalogue récapitulatif des offres logistiques présentées, l'accès gratuitement à l'année à notre service de sourcing gratuit DCI.

**PREMIUM  
Contact**

1 rue Royale - Bâtiment B - 212, Bureaux de la Colline - 92213 ST CLOUD Cedex - FRANCE Tel : 01 46 23 60 00 - Fax : 01 46 23 60 29  
Email : group@premiumcontact.fr - Site internet : www.expandi.fr - EXPANDI est une marque déposée de la société Premium Contact  
SA au capital de 69 330 euros - Siret 410 034 706 000 45 - APE 741G

En partenariat avec

**afllog**

**BUSINESS  
WORLD  
LOGISTIQUE**

**INVITATION**  
prise en charge par  
**LOGISTIQUE**

## Découvrez les sites et territoires logistiques qui feront l'actualité 2008

Le Forum EXPANDI constitue pour les utilisateurs (distributeurs, industriels, logisticiens) et professionnels de la logistique une occasion de découvrir en avant-première les projets en immobilier logistique en phase pré-opérationnelle et en cours de commercialisation.

**DÉCOUVREZ LES NOUVELLES OFFRES LOGISTIQUES DISPONIBLES SUR VOS AXES D'ACTIVITÉS**

**CONFORTEZ VOTRE VISION DU MARCHÉ ET DES OPPORTUNITÉS À SAISIR**

**Avec la participation des territoires et partenaires leaders en immobilier et implantation logistique.**

### LES ATELIERS/PROJETS

#### 20 MINUTES CHRONO POUR VOUS CONVAINCRE !

30 parcs d'activités logistiques, plateformes logistiques sont mises en scène afin de vous permettre de découvrir les nouvelles opportunités d'implantation sur vos axes activités.

### LES CONFÉRENCES

#### L'INFORMATION POUR DÉCIDER !

AFILOG anime une conférence plénière sur la thématique «les nouveaux corridors européens» et la société GSE sur la thématique «Les nouveaux territoires logistiques».

La Pologne, Pays à l'honneur 2007 viendra présenter les opportunités logistiques au cœur de l'Europe.

En complément, les conférences stratégiques vous apportent expertise et conseil pour un déploiement logistique réussi.

### L'ESPACE EXPOSITION

#### LES CONTACTS UTILES POUR ENTREPRENDRE !

Les professionnels aménageurs, constructeurs, promoteurs et commercialisateurs rassemblés vous permettent d'assurer les bons choix en construction, achat, location planification de vos projets logistiques en cours et à venir.

L'accès VIP avec cocktail déjeunatoire et pauses café sont mis à votre disposition - un petit plus très apprécié des participants.



**LE NOUVEAU RENDEZ-VOUS DE L'OFFRE IMMOBILIÈRE LOGISTIQUE**  
**INSCRIVEZ-VOUS DÈS AUJOURD'HUI !**

**30** ATELIERS PROJETS  
**4** CONFÉRENCES STRATÉGIQUES  
**2** CONFÉRENCES PLÉNIÈRES  
**1** ESPACE D'EXPOSITION

### INFOS PRATIQUES

#### DATE ET LIEU DE L'ÉVÈNEMENT

LE FORUM EXPANDI SE DÉROULERA LE MARDI 11 DÉCEMBRE 2007 À L'ESPACE «COEUR DÉFENSE», LA DÉFENSE PARIS, DE 9H À 17H30.



#### PUBLICS CONCERNÉS

FONCTIONS : DIRECTIONS GÉNÉRALES, FINANCIÈRES, LOGISTIQUES, IMMOBILIÈRES, CHEFS DE PROJETS ...

ACTIVITÉS : ENTREPRISES DE DISTRIBUTION, ENTREPRISES INDUSTRIELLES, LOGISTIQUES, ENTREPRISES DE MESSAGERIE/TRANSPORT, AMÉNAGEURS PUBLICS (SEM...)

#### PARMI NOS PARTICIPANTS :



# Endogène ou exogène, that is the question !

**Stratégie Logistique a organisé le 6 novembre dernier une table-ronde** sur le thème de « l'aménagement du territoire et de la logistique ». L'occasion de voir que si la France est bien située pour attirer les activités logistiques, toutes les régions n'ont pas les mêmes atouts à mettre en valeur. Entre une logistique endogène ou exogène, certaines ont choisi les deux.

**Stratégie Logistique. : commençons par un état des lieux de la logistique dans vos régions. Philippe Duong, vous avez sans doute une vision plus globale de la logistique sur l'ensemble du territoire. Quelle analyse pouvez-vous nous proposer des territoires en dehors des quatre grandes régions qui concentrent 75 % de l'activité logistique en France ?**

**Philippe Duong :** c'est une question assez compliquée et je vais peut-être commencer par embrouiller les choses. Selon moi il faut bien préciser que la logistique n'a pas une image unique. Ce n'est pas seulement un problème d'entrepôts et d'infrastructures ou d'activités qu'il faudrait faire venir de l'extérieur. La logistique est une fonction au service des activités et des populations régionales. Il existe deux stratégies : faire venir des acteurs de l'extérieur ou solidifier un tissu logistique local qui est absolument essentiel pour des activités productives régionales. A partir de là, il est possible d'avoir une vision différente du territoire.

**S.L. : laquelle ?**

**Philippe Duong :** tous les territoires ont des enjeux de logistique endogène, celle qui est liée à la consommation et à la production locale, c'est-à-dire la logistique industrielle et la logistique de distribution. Que l'on soit en Bretagne, en Alsace ou en Champagne-Ardenne, les mêmes problématiques apparaissent. Le poids de cette logistique est lié au poids économique, mais aussi à la population ou aux métropoles. Mais les acteurs locaux le sous-estiment. C'est dommage, car la logistique est un levier très important du développement d'un territoire.



Ensuite, l'autre volet concerne la logistique exogène, c'est-à-dire les fonctions logistiques qui ne sont pas nécessairement liées à des activités et des fonctions locales, mais à un positionnement géographique favorable et à une fonction qui est de desservir des territoires plus ou moins larges (régionaux, interrégionaux, nationaux, européens,...).

**S.L. : les régions présentes à cette table développent-elles une logistique exogène ?**

**Philippe Duong :** il y en a trois qui se ressemblent pas mal : la Picardie, La Champagne-Ardenne et la Bourgogne. Il s'agit de régions de transit et d'échanges. A priori, elles devraient attirer des implantations exogènes, mais dans des conditions de concurrence assez fortes. A l'inverse, pour des raisons purement géographiques, la Bretagne n'est pas un territoire susceptible d'attirer beaucoup d'implan-

tations exogènes. Enfin, il manque les métropoles qui attirent des fonctions exogènes, même quand elles ne sont pas très bien placées. La métropolisation polarise.

**S.L. Pourtant l'exemple de la région Midi-Pyrénées avec un bassin de consommation important et une logistique sous-développée montre que la métropolisation n'est pas toujours suffisante ?**

**Philippe Duong :** cette région est très particulière. Elle est excentrée et relativement enclavée, alors qu'elle est à la frontière d'un de nos grands voisins, l'Espagne. Il existe une barrière pour l'instant infranchissable : les Pyrénées. De plus, c'est une région peu industrialisée. Et paradoxalement, elle est très exportatrice, grâce à l'aéronautique, un secteur qui ne génère pas grand-chose en termes de logistique. Le seul facteur qui sauve Midi-Pyrénées est la métropolisation

extrême avec Toulouse. Elle concentre 40 % de la population. Le désenclavement de cette région passe par un projet de traversée centrale des Pyrénées, réclamé à cor et à cri surtout par les aragonais. En effet, Saragosse dispose de la plus grosse plate-forme européenne avec plus de 1 000 ha. Ils veulent un débouché international vers le Nord. Mais cette percée ne se fera pas avant 20 ou 30 ans.

### S.L. : quelle est la situation de la logistique en Picardie ?

**Philippe Pinoli :** le transport et la logistique sont le premier secteur d'activités. Il emploie 20 000 personnes et surtout depuis plus de 10 ans, il embauche chaque année 500 à 700 personnes de plus. Tout le monde veut être un carrefour européen pour des raisons économiques, mais nous avons certains atouts. Premièrement, nous sommes situés entre deux grandes régions incontournables que sont le Nord-Pas-de-Calais, les grands ports du nord et l'Île-de-France. Mais nous sommes également le débouché immédiat du port du Havre. Deuxièmement, nous avons également une activité logistique endogène. Avec deux millions d'habitants, nous sommes dans tous les classements une région moyenne, en douzième ou treizième position. Nous n'avons pas un grand pôle logistique, mais une atomisation. Notre capitale, Amiens compte 150 000 habitants et il existe un chapelet de villes de 50 000 à 80 000 habitants. Nous avons un grand territoire et nous sommes relativement proches de l'Île-de-France, dont nous récupérons les débordements logistiques, grâce à nos réserves foncières. Notre maillage d'infrastructures est généré par ce maillage de villes et par le fait que nous sommes historiquement une région de transit : 550 km d'autoroute, un canal, de nombreuses liaisons ferroviaires et la présence de Roissy à quelques kilomètres de notre frontière.

**Emilie Mahon :** en Picardie, nous avons une source de développement de la logistique endogène assez importante. Il ne faut pas oublier que nous sommes une des deux régions les plus industrielles de France. Sur 80 % des indus-



Philippe Duong,  
directeur de Samarcande.

**« Samarcande est un bureau d'études spécialisé en transport, logistique et territoire. Notre vocation est de faire de l'expertise et de l'aide à la décision pour les collectivités publiques et ce que j'appelle l'économie des échanges. Nous avons travaillé dans toute la France hormis la Corse. Donc, nous avons une bonne vision des territoires. »**

triels interrogés, seuls 20 % ont des activités logistiques externalisées. Et il y a une volonté de renforcer cette internalisation. Nous possédons des formations importantes et des capacités en foncier, sans oublier les infrastructures, dont nous venons de vous parler. Nous disposons de tous les ingrédients pour un développement exogène et des implantations de nouvelles entreprises logistiques. Mais nous avons surtout un potentiel important de développement endogène.

### S.L. : pouvez-vous nous donner quelques chiffres sur l'activité logistique dans votre région ?

**Philippe Pinoli :** nous avons 2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup>. Sur les 15 dernières années, 100 000 à 150 000 m<sup>2</sup> ont été construits chaque année avec un pic exceptionnel en 2006 où l'on a ressorti 240 000 m<sup>2</sup>. En 2007, nous sommes redescendus à 100 000 m<sup>2</sup>.

### S.L. : un peu plus à l'Ouest, comment la logistique est-elle intégrée en Bretagne ?

**Gwenaëlle Grâce :** nous avons une logistique assez atomisée avec des petites entreprises éparpillées sur le territoire. Cependant, on remarque une forte concentration en Île-et-Vilaine. Sinon, notre logistique est vraiment dédiée aux filières, notamment sur le pôle automobile autour de Rennes, mais aussi dans l'agroalimentaire et la distribution. Nos flux sont intrarégionaux en raison du positionnement géographique de la Bretagne. Un projet de plate-forme interrégionale doit voir le jour. Quant aux formations, elles concernent tous les niveaux depuis le bac et jusqu'à celui d'ingénieur. De plus, il existe des relations fortes avec les entreprises. Par exemple, l'ESLI à Redon répond aux besoins de la logistique industrielle automobile.

Emilie Mahon,  
chargée de mission  
du pôle développement  
économique au sein  
du Conseil Régional  
de Picardie.

**« Je suis non spécialiste de la logistique. Par contre j'interviens dans l'accompagnement des entreprises et notamment logistiques qui viennent s'implanter en Picardie. »**



**Adrien Savary :** la dimension endogène est un véritable enjeu. La prise en compte du phénomène logistique dans le process industriel des entreprises est extrêmement importante pour la région. Après le cap des années 1950-70 qui a permis à la Bretagne de se développer, il faut maintenant franchir une nouvelle étape qui passe par un travail sur ces aspects logistiques. Nous avons la chance avec l'automobile d'avoir un secteur habitué à réfléchir sur ces questions-là. Cela doit également être intégré dans la réflexion des PME-PMI, notamment en mécanique et en agroalimentaire. Les projets en termes de formation et d'infrastructures, et notamment la future plate-forme logistique à l'Est de Rennes, sont pensés pour le développement des entreprises. Elles auront accès à des services et des prestataires. Et cela permettra aux sociétés de l'Ouest de la Bretagne d'avoir une plate-forme avancée qui les rapproche des grandes routes.

Et il ne faut pas oublier que nous avons une vraie logique de marché avec un territoire extrêmement attractif et dynamique. Quand je dis territoire, je pense à la Bretagne, mais aussi aux Pays de Loire. Ces deux régions connaissent une forte croissance démographique et économique. Derrière, cela veut dire marché et donc approvisionnement de ces bassins de consommation.

**S.L. : en dehors de Rennes, quelles sont les grandes zones logistiques de Bretagne ?**

**Gwenaëlle Grâce :** c'est petit et diffus. Donc, on ne peut pas dire qu'il y a réellement de grandes zones logistiques.

**Adrien Savary :** même à Rennes, il n'y a pas de structuration logistique comme il en existe dans d'autres régions. C'est en train de bouger sous l'effet de ces nouveaux marchés engendrés par la croissance économique et

la mutation industrielle. Les entreprises évoluent et elles ont besoin de se structurer notamment au niveau de la logistique.

**S.L. : quel est le poids de la logistique en termes d'emplois dans votre région ?**

**Adrien Savary :** je n'ai pas réellement de chiffres. Sur l'Ille-et-Vilaine, cela représente 28 000 emplois.

**S.L. : et en termes de surfaces d'entrepôts disponibles ?**

**Adrien Savary :** il n'existe pas réellement de marché pour les promoteurs développeurs. Si on a 15 000 m<sup>2</sup> de disponibles c'est le maximum. Il y a des projets, mais ils sont surtout dédiés aux utilisateurs (Easydis, Carrefour, ...).

**Gwenaëlle Grâce :** il existe tout de même ce projet de plate-forme qui permettra de proposer un embranchement fer et de développer une offre sur le ferroutage qui n'existe pas actuellement.

**Philippe Duong :** pour aller dans le sens de la structuration de la logistique en Bretagne, il faut signaler un phénomène qui est un peu préoccupant pour l'équilibre du territoire, qui est la concentration sur Rennes. Il génère un appauvrissement de la logistique des autres pôles au profit de la capitale bretonne. Par exemple, Easydis, qui est sans doute le plus gros opérateur logistique de Bretagne, ferme ses entrepôts pour concentrer ses outils près de Rennes. En fait, la logistique de l'Ouest se concentre sur les métropoles les moins excentrées, Rennes, Nantes, Tours, Le Mans, alors que les parties extrêmes sont dans une situation plus difficile.

**S.L. : on a beaucoup parlé de la Bourgogne, il y a quelques années, mais un peu moins aujourd'hui. Est-ce qu'il n'existe pas un tassement de l'activité logistique ?**

**Edgard Dauger :** on y respire au rythme de la France. Il faut reconnaître un certain ralentissement du marché de la logistique. Où en sommes-nous ? Aujourd'hui, il existe un

million de mètres carrés de foncier en Bourgogne, sans oublier 600 000 m<sup>2</sup> en gris, en blanc ou dans les cartons. Quant au bassin d'emploi dijonnais, il concentre environ 500 000 m<sup>2</sup> de foncier bâti. C'est le premier pôle logistique de la Bourgogne.

Mais je voudrais dire que la logistique n'est pas un dû. Elle se développe s'il y a un bassin d'emploi pour servir une logistique industrielle et un bassin de vie pour servir une logistique de distribution et de santé. Dans les années à venir, nous allons vers des conflits d'intérêts de filières et en cela, la réflexion de la Bretagne est intéressante. Nous allons forcément vers de la massification sur des plates-formes qui seront à même d'irriguer des sites au rayonnement plus limité. Nous allons vers une structuration de ces territoires et il faudra qu'ils soient très accompagnants.

La région est partie prenante, car la logistique est consommatrice d'espaces. Nos régions ne sont pas inflationnistes. Les grandes entreprises qui investissent doivent viser juste. C'est le cas de Renault, qui a développé 270 000 m<sup>2</sup> à côté de Sens. Mais on attache aussi des fonctions emballage et conditionnement et c'est tout le développement de ces sociétés de prestations de service qui doit être proactif.

### **S.L. : enfin, quelle est la place de la logistique dans l'économie de la Champagne-Ardenne ?**

**Jean-Paul Torre** : très clairement, c'était jusqu'à présent une région logistique modeste. Et nous sommes inflationnistes, car nous partons de bas. 600 emplois sont créés tous les ans. Nous avons 500 000 m<sup>2</sup> en cours de réalisation et d'aménagement. Qu'est-ce qui justifie cette croissance volontariste ? Pour nous, le cas le plus proche est celui de la Picardie. Nous nous positionnons avant tout comme un arrière-port. Comme la Picardie avec les ports de la mer du Nord, même si nous sommes un peu plus éloignés. Par contre, nous nous étendons un peu plus vers le Sud, notamment à Langres où nous avons une plate-forme multimodale avec le port sec de Chalindrey connecté par le rail, aussi bien avec le Havre que



Philippe Pinoli, chargé de mission à la direction des transports régionaux pour le Conseil Régional de Picardie.

**« Je suis à la direction des transports. Pourquoi sommes nous venus à deux ? Cela traduit la complexité du sujet. Et il manque même une troisième personne qui serait issue de l'aménagement du territoire. C'est un sujet transversal y compris chez nous. »**

Rotterdam ou Marseille. Certes, les similitudes sont réelles, mais nous ne sommes pas en permanence en concurrence frontale. Chaque région a ses atouts spécifiques. Ce qui fait la différence, c'est la logique du marché. Derrière, il y a des chargeurs, des donneurs d'ordre qui se rapprochent des marchés. Notre moteur de croissance est la partie exogène, car nous sommes une région modeste avec 1,35 million d'habitants. Ce n'est pas notre marché intérieur qui va justifier une croissance importante. Nous constatons plutôt un mouvement vers l'externalisation. Nous devons soutenir des entreprises locales pour trouver des solutions logistiques externes, activités qui peuvent être mutualisées entre diverses entreprises.

### **S.L. : qu'est-ce qui justifie un développement exogène ?**

**Jean-Paul Torre** : le potentiel de croissance se situe dans cette logique barycentrique. Nous avons également des nœuds de communication importants avec les autoroutes

sur des axes Nord-Sud et Est-Ouest. Ces axes sont peu congestionnés. Nous avons également le 3<sup>e</sup> aéroport de fret régional avec Paris-Vatry, autour duquel s'est développé un pôle logistique important. Des pôles logistiques se développent également sur un axe passant par Reims, Châlons-en-Champagne et Troyes. Des villes à taille humaine mais significatives. Cet axe sera prolongé vers les Ardennes.

### **S.L. : plusieurs études indiquent que dans les prochaines années, la logistique sera le deuxième secteur d'activité en termes de création d'emplois en France. Quels sont les projets en cours ou à venir dans vos régions et les perspectives pour l'emploi ?**

**Philippe Pinoli** : sur les grands projets, c'est la zone de Paris-Oise à Longueuil-Ste-Marie qui va répondre au multimodal. Son devenir est lié au canal Seine-Nord. Il faut également citer la zone d'activité Nord-Picardie vers Amiens et Méaulte pour Airbus.



GSE, contractant général,  
conçoit et réalise  
des bâtiments professionnels  
clés en main

Avec 12 millions de m<sup>2</sup> déjà construits,  
GSE occupe une position de leader  
sur le marché de la logistique

[www.gsegroup.com](http://www.gsegroup.com)

**Adrien Savary :** le gros projet est celui qui se situera à 20 km à l'Est de la capitale bretonne sur l'axe Rennes-Paris. Nous espérons qu'il bénéficiera d'un axe ferroviaire à partir du moment où la ligne TGV sera achevée. Les 250 à 300 hectares disponibles intéressent les entreprises locales qui ont besoin d'espaces. Les professionnels bénéficieront d'un centre routier digne de ce nom et de plates-formes développées par des promoteurs. Tout cela est encore au stade des études, car nous avons pris deux ou trois ans de retard. Les premiers bâtiments sont finalement prévus pour 2010. Dans le même secteur géographique, il existe également un projet de 50 000 m<sup>2</sup> avec Prologis, dont la première tranche concernera un bâtiment de 18 000 m<sup>2</sup>.

**Edgard Dauger :** Les grands bassins sont aux alentours de Sens, à la sortie de Paris. La Bourgogne a deux grands clients territoriaux, l'Île-de-France et la région lyonnaise. Dijon a attiré 12 000 m<sup>2</sup> de nouveaux bâtiments, mais la plate-forme de transport combiné de Perrigny-les-Dijon, aux portes de Dijon a été fermée par le fait du Prince. Nous avons un investissement sur les bras. J'espère qu'on réussira à intéresser un acteur privé ou le ferroutage, car nous sommes sur l'axe Luxembourg-Perpignan. Cet exemple montre que les territoires doivent être vigilants sur leur développement. La population acceptera mal que du foncier soit géré inutilement. Les logisticiens attendent et lorsqu'ils ont un projet, il leur faut un entrepôt disponible aussitôt. Les régions doivent être proactives pour trouver le bon équilibre.

**Jean-Pierre Torre :** nous sommes en phase de forte croissance. 200 000 m<sup>2</sup> sont déjà construits avec 600 emplois à la clé. A Reims, Leclerc a ouvert 30 000 m<sup>2</sup>, mais il y a aussi Stef-TFE et Caillot. A Châlons-en-Champagne, la zone de Recy-Saint-Martin a vu l'arrivée de FM Logistic. A Vatry, Gazeley a construit 50 000 m<sup>2</sup> et Norbert Dentressangle s'y est installé. A Troyes, sur le parc logistique de l'Aube Prologis vient d'ouvrir 30 000 m<sup>2</sup> et il a été récemment rejoint par Argan. Enfin, à Langres, GSE et Eiffage ont construit 70 000 m<sup>2</sup>.



Adrien Savary, responsable du pôle territoires au sein d'IDEA 35 (Ille-et-Vilaine Développement).  
**« C'est une agence de développement économique d'Ille-et-Vilaine. Je suis en charge des missions d'accompagnement des collectivités locales dans nos activités stratégiques. Anciennement, j'ai travaillé sur des projets d'implantation d'entreprises dans le département, mais également dans l'Essonne. »**

**S.L. : avec la mondialisation de l'économie les délocalisations et le développement des pays de l'Est, est-ce que l'on peut imaginer que les barycentres logistiques vont se déplacer ?**

**Jean-Paul Torre :** à l'évidence les choix de localisation sont motivés par une logique de marché pour la logistique avale. Il y a de moins en moins de plates-formes centralisées et de plus en plus de plates-formes décentralisées qui se positionnent au voisinage des marchés. Donc le développement à l'Est va amener la création de nouveaux sites et l'émergence de nouvelles régions logistiques destinées à servir ces nouveaux marchés, mais les marchés dominants vont rester à l'Ouest pendant de nombreuses années. Du coup, des régions logistiques qui se développent pour la consommation à l'Ouest n'ont pas de raisons de bouger.

On ne peut pas en dire autant de la logistique amont, celle qui amène de la matière première ou des composants aux usines d'assemblage. Et plus les sites de production seront délocalisés à l'Est et plus la logistique amont se déplacera dans cette direction. Néanmoins, ces flux me paraissent limités par rapport aux flux qui viennent en aval.

**Philippe Duong :** je partage ce que vous dites. Il ne faut pas trop fantasmer sur l'Europe de l'Est. D'abord économiquement, ces pays pèsent très peu par rapport à l'ensemble de l'Europe. Peut-être le grand Est de l'Europe, la Russie ou l'Ukraine. Mais nous n'en sommes pas encore là aujourd'hui. L'Est de l'Europe a tout de même de gros problèmes structurels et démographiques. Ce sont des territoires qui se dépeuplent très fortement d'un point de vue naturel, mais également

Gwenaëlle Grâce,  
doctorante en économie  
logistique et territoire.  
**« Ma thèse porte  
sur la logistique  
comme facteur  
de développement  
économique  
territorial en  
Bretagne.  
Je m'interroge donc  
sur les impacts  
de la logistique sur  
l'attractivité  
d'un territoire,  
les effets induits  
d'une plate-forme  
logistique d'un point  
de vue économique  
(structuration  
de l'espace,  
compétitivité, emploi,  
fiscalité, compétition  
interterritoriale,...). »**



d'un point de vue immigration. Les Polonais n'ont plus de main d'œuvre et de toute façon, pour les flux qui viennent de l'Est, notamment dans l'automobile les impacts sont surtout en Allemagne et pas tellement chez nous.

**Philippe Pinoli :** je continue à penser que l'on va manger de la « banane bleue » pendant de nombreuses années.

**S.L. :** mais ces flux amont viennent bien souvent de beaucoup plus loin ?

**Jean-Paul Torre :** aujourd'hui la plupart des flux qui résultent de la mondialisation viennent de l'Asie et notamment de la Chine. Ces flux arrivent dans les ports de la mer du Nord ou au Havre et ce sont des régions

comme la miennne ou celle de Picardie qui peuvent se positionner.

**Edgard Dauger :** en ce qui concerne l'Asie, les flux vont peut-être évoluer. Il y aura peut-être des conteneurs suffisamment préparés au niveau de l'Asie et ils seront transférés directement des ports extrême-orientaux à destination du client. Dans ce cas, nous risquons de perdre de la manipulation en termes de préparation, de copacking, de reconditionnement,... Il sera intéressant de voir l'évolution des grands flux économiques.

**Philippe Duong :** si la mondialisation se poursuit. Quels que soient les scénarii envisagés, les ports auront une importance décisive. La question est de savoir dans quels ports ? En France, nous en avons deux qui tien-

nent la route : Le Havre et Marseille. Ce dernier est un port extraordinaire en termes de positionnement, mais pour les raisons que l'on connaît, il est dommage qu'il ne puisse concurrencer Gènes ou Barcelone, notamment pour les conteneurs.

**Edgard Dauger :** dire que Marseille est bien situé, est un fait. Mais si vous n'êtes pas capables d'avoir un positionnement dans la filière, si vous n'êtes pas capables d'afficher une vision pour les 20 ans à venir en matière de logistique, vous êtes morts. Donc il y a bien un déficit social et sociétal. Celui qui l'a relevé aujourd'hui c'est le Havre avec 6 millions d'ETP à l'horizon 2010. Est-ce que l'on va laisser sur un plan social et sociétal le port du Havre se développer. On ne sait pas. Sinon, on laissera échapper ces flux. Ils viendront du nord, de Rotterdam, d'Anvers, de Hambourg ...

Si les ports français sortaient du jeu, cela serait totalement intolérable. Cela voudrait dire que des décideurs ont confisqué la vision de l'outil et des modes de transport au niveau français. Nous serons dépendants de l'international au niveau du fret. Or, c'est un véritable débat sur lequel personne ne veut répondre.

**Philippe Duong :** enfin, je trouve dommage que dans les politiques menées à l'échelle nationale, il n'y ait jamais eu d'efforts faits pour développer un port sur la façade atlantique.

**Gwenaëlle Grâce :** il y a Nantes.

**Philippe Duong :** oui, mais il ne pèse rien. C'est un port énergétique, où on transporte du gaz et du pétrole, mais peu de conteneurs. Par contre, il est vrai que c'est le seul port qui pourrait réellement être développé.

Un autre aspect est l'augmentation du coût du transport. Il ya des régions vraiment sinistrées, notamment celles qui sont excentrées et sinistrées. Actuellement, nous travaillons en Alsace ou en Midi-Pyrénées. En Alsace, on ne trouve plus de camions pour aller dans le Sud et inversement. Cela va contribuer à restructurer les chaînes logistiques.

**Jean-Paul Torre :** est-ce que la clé n'est pas dans la multimodalité ?

**Philippe Duong** : il y a plusieurs clés. Il y a la multimodalité, mais aussi la mutualisation. Aujourd'hui, on est dans une ère où si on ne mutualise pas la logistique et le transport on ne s'en sortira pas. Ce qui est amusant c'est que les pouvoirs publics devraient être les fers de lance de la mutualisation. Cela fait dix ans que l'on prêche dans le désert. Aujourd'hui, ce sont les acteurs privés qui le font, car ils ne peuvent pas faire autrement, y compris les grands distributeurs. Il y a trois ans cela était totalement impensable. Et ce phénomène va changer les configurations logistiques et les logiques d'implantations.

Dans cette logique de mutualisation. En France, les politiques économiques ont favorisé les grosses entreprises. Du coup, la logistique des grands groupes est optimisée. En revanche, contrairement à l'Allemagne qui a un autre modèle basé sur les PME, elles sont laissées pour compte de l'économie et elles sont les vassaux des grands groupes. Notre économie souffre de l'insuffisance des tissus de PME et notamment d'un manque criant de compétences en logistique. Il faut augmenter leur compétence logistique, mais aussi celle des prestataires locaux. On y réfléchit avec l'aéronautique pour les sous-traitants d'Airbus.

### **S.L. : quels modes de transports sont adaptés à la mutualisation ?**

**Jean-Paul Torre** : le fer répond très bien à la massification.

**Philippe Duong** : le fer et les voies d'eau.

**Edgard Dauger** : sur le rail, la problématique est d'être capable d'offrir aux industriels la palette des modes de transport. Encore une fois, nous avons un roc dans la chaussure avec Fret SNCF qui est une calamité. On n'arrive pas à faire utiliser ce mode de transport dans les solutions compétitives. C'est absolument irrationnel, irresponsable au regard du développement durable. Nous sommes totalement à l'opposé de ce qu'il faut faire. J'espère que la libéralisation va amener des nouveaux acteurs. Ils redonneront peut-être de la confiance. C'est important car les territoires ont beaucoup investi dans ce



Edgard Dauger,  
directeur général  
de Dijon  
Développement.  
**« J'anime  
par ailleurs  
Vitagora,  
le pôle de  
compétitivité  
goût-nutrition-  
santé.  
Et je suis  
délégué  
du pôle  
Automobile  
Bourgogne. »**

mode de transport. Aujourd'hui, cela ne sert à rien de faire des lignes de chemin de fer, car elles ne seront occupées que par des pâquerettes et des petits oiseaux.

Et il faut se demander quelle est la vraie stratégie de l'Etat et de l'Europe, car il faut le voir dans un contexte plus vaste. Et il faut impliquer les acteurs c'est-à-dire les industriels et les régions.

### **S.L. : justement Monsieur Dauger comment des régions plus petites peuvent exister par rapport aux quatre grandes régions logistiques ?**

**Edgard Dauger** : les logistiques telles que celles de la Bourgogne se sont développées avec les donneurs d'ordre locaux. Et il y eu une progression en fonction des besoins. On fait partie des bassins, où il y a une véritable culture et une véritable compétence logistique qui s'est développée et qui a su faire de la massification. Je

pense à Régis Martelet, un des seuls grands indépendants de la logistique. Il faisait de la mutualisation pour des grands groupes. En Bourgogne, qui est quand même la cinquième région industrielle de France, aussi bizarre que cela puisse paraître, il y a cette double culture logistique et emballage-conditionnement qui s'est développée avec des systémiers européens, Savoye Logistics ou Cermex. Des gens qui ont développé leur business avec les entreprises locales.

### **S.L. : Comment une région comme la Bretagne qui est entre guillemets une petite région logistique peut exister ? La concurrence entre les régions pour attirer les entreprises est-elle réelle ?**

**Gwenaëlle Grâce** : la Bretagne existe de par ses besoins endogènes, comme nous l'avons dit tout à l'heure. Elle a une logistique qui lui est propre. Par



Jean-Paul Torre,  
directeur général de  
Champagne-Ardenne  
Développement.

**« La logistique fait partie des secteurs de prospection économiques que nous jugeons prioritaires. »**

ailleurs, on peut aussi imaginer que la Bretagne devienne un port sec pour Nantes et qu'elle devienne un relais. Je pense aux régions qui sont saturées autour de Paris.

La concurrence entre les régions est, je le pense, un vrai problème. Une lutte anarchisée est manifeste. On peut se poser la question sur le rôle des collectivités publiques. Est-ce qu'il est sain d'investir et de mettre en œuvre des infrastructures de manière un petit peu éparpillée et est-ce que l'on ne doit pas se poser la question de la mutualisation des études, des projets pour utiliser l'argent du contribuable de manière vraiment efficace. Je ne pense pas qu'il y ait de la place pour des plates-formes logistiques partout. Si Rennes voit le jour, je ne suis pas sûr qu'il y ait de la rentabilité pour tout le monde. Aujourd'hui, on est plus dans du cannibalisme.

**Edgard Dauger :** pour la concurrence, ne le prenons pas toujours au premier degré. La concurrence c'est sain. Certains projets trouveront une certaine logique, comme nous l'avons vu pour l'Ille-et-Vilaine. Parfois, vous n'êtes pas le mieux positionné. Il faut être franc avec l'investisseur, car il partira par la suite.

**Adrien Savary :** pour compléter les propos de Gwenaëlle sur le positionnement, nous ne nous situons pas par rapport aux quatre grandes régions. Nous revendiquons un positionnement breton, prudent et surtout pas clinquant. Nous nous concentrons sur l'endogène et sur nos filières. Nous essayons d'apporter une réponse aux industriels. Il y a dix ans, il n'y avait pas de magasins Lidl. Croissance logistique oblige, ils se sont développés et ont besoin d'une plate-forme logistique.

**S.L. : en tant que Conseil Régional de Picardie, êtes vous confrontés au problème de certains politiques qui veulent créer des zones logistiques pour récupérer quelques voix, sans se soucier réellement de leur viabilité ?**

**Emilie Mahon :** nous sommes aux portes de la région parisienne et nous avons des avantages propres à la Picardie. La proximité de bassins de consommation et de production, la main d'œuvre qualifiée, les réserves foncières. Plutôt que de parler de concurrence régionale, il y a des enjeux pour le Conseil Régional. On commence à réfléchir sur notre schéma régional des infrastructures de transport et des réflexions sur un établissement public foncier. Notre rôle est de structurer l'offre pour ne pas arriver à l'absurdité d'une concurrence infrarégionale.

**Philippe Pinoli :** nous avons une région dynamique qui fait plein d'enfants. Nous avons donc de la main d'œuvre. Ne nous voilons pas la face, quand nous avons du foncier au niveau communal, il est difficile de résister à l'attractivité d'une taxe professionnelle qui augmente. Et tout cela dans la plus grande anarchie et en fonction de la demande comme au Sud de l'Oise. Là, on arrive à un mitage complètement anarchique de la logistique, où chacun a récupéré quelques emplois. De plus, la logistique consomme beaucoup d'espace par rapport aux emplois qu'elle crée. Il faut maîtriser cette implantation avec les infrastructures, notamment ferroviaires et l'accès vers les grandes autoroutes. Nous avons donc besoin d'un établissement public foncier.

**S.L. : et en termes d'infrastructures quelle sera la politique de la Picardie ?**

**Philippe Pinoli :** si Le Havre réussit Port 2000 et que les camions ne font que passer, nous n'aurons rien à y gagner. La région se trouve en position virtuelle de port sec. Le pavillon français représente 300 000 chauffeurs, dont 10 000 à 15 000 en Picardie. Il faut qu'ils aient une valeur ajoutée. La région va se préoccuper de définir les

infrastructures qu'elle veut dans les vingt prochaines années.

**S.L. : reste-t-il des régions ou des zones géographiques qui refusent toujours l'implantation d'entrepôts au motif qu'ils défigurent le paysage et ne génèrent pas suffisamment d'emplois ?**

**Philippe Duong :** les mentalités changent. Je travaille pour l'Alsace, qui était la seule région avec la Corse à ne pas avoir de zone logistique capable d'accueillir les entreprises. En fait, c'est une grande région logistique, hormis le fait qu'elle est très internalisée et qu'elle est très industrielle. Et les alsaciens s'aperçoivent qu'ils ne sont plus si privilégiés que par le passé en termes d'emplois. Et les industries ne sont plus si nombreuses. Ils doivent être plus performants et plus accueillants. La région de Mulhouse est un vrai carrefour européen. Les mulhousiens gardent une image un peu négative de la logistique. Or, il faut en sortir. Certaines industries emploient beaucoup de monde sur peu de surfaces et certaines usines emploient très peu de personnes. Pour la logistique, la situation est identique. Après, il faut savoir quel type de logistique est accepté. L'Alsace a aussi un problème de foncier, mais il existe également un certain égoïsme propre aux régions favorisées. Résultats : celles qui sont moins favorisées devront accepter ce qui reste.

Si on avait une vision plus cohérente du territoire, tout le monde pourrait en profiter. C'est mon grand regret. L'Etat n'a jamais eu de vraie réflexion globale sur l'aménagement du territoire et l'économie des échanges. Il n'y a pas de politique portuaire. Cela fait 20 ans que l'on parle de la liaison ferroviaire Le Havre – Amiens et cela n'a pas avancé, alors que cela ne coûte pas très cher. Et il n'y a pas de politique logistique globale pour harmoniser ce qui se fait dans les régions. Certaines régions le font, mais ce n'est pas suffisant. On a beaucoup apparenté la logistique au transport, ce qui est une hérésie.

**Jean-Paul Torre :** c'est là que les régions peuvent apporter des éléments de différenciation. A chacune de trouver son positionnement. Et de répondre aux attentes d'un marché. Les infrastructures ne font pas tout. Il faut apporter des services, des exigences de sécurité, d'efficacité. A Langres s'est développé un parc sécurisé.

**S.L. : pour conclure, quelle est la prise en compte du développement durable dans les projets ?**

**Gwenaëlle Grâce :** des efforts sont faits pour réaliser des entrepôts un peu plus verts. Cela permet d'améliorer l'image de la logistique.

**S.L. : est-ce que les régions ont une influence. Est-ce qu'elles imposent des règles dans ce domaine ?**

**Emilie Mahon :** nous mettons en place un système de bonifications sur la Picardie. Il peut concerner la maîtrise de la consommation d'énergie quand on construit un entrepôt, l'intégration paysagère, on développe aussi une politique environnementale dans les zones d'activités. Un entrepôt qui ne fait aucun effort ne bénéficiera jamais des aides maximales que nous pouvons lui apporter.

**Edgard Dauger :** le développement durable est acceptable, s'il correspond à un coût économique. Si vous ne pouvez pas le valoriser dans votre prestation, cela reste une thématique d'école. Mais le logisticien est par nature quelqu'un qui apporte des solutions. Donc, s'il faut intégrer le développement durable, il saura trouver des réponses. Les régions ont le souci de pérenniser leur domaine d'excellence et d'expertise par rapport à certains métiers.

**Philippe Duong :** la principale source de développement durable est de réduire les distances et donc la diminution du recours au transport.

**Animation de la table-ronde  
et rédaction :  
Olivier Cognasse**



# PORT AUTONOME DE **DUNKERQUE**



*un port au sens large*

PORT AUTONOME DE  
**DUNKERQUE**

Direction Commerciale - BP 6534 - F59386 Dunkerque Cedex 1 - France  
Tél/Phone : +33 (0)3 28 28 77 20 - Fax : +33 (0)3 28 28 77 27  
E-mail : [commercial@portdedunkerque.fr](mailto:commercial@portdedunkerque.fr)

[www.portdedunkerque.fr](http://www.portdedunkerque.fr)

# La logistique occupe un rang majeur

**Située à moins d'une heure de l'Île-de-France** et dotée d'une infrastructure routière et autoroutière conséquente, la région Centre mise beaucoup sur la logistique, qui est d'ores et déjà un des premiers secteurs d'investissements et de créations d'emplois.

« La région Centre a fait de la logistique un de ses secteurs forts de développement économique » affirme Thierry Bluet, directeur adjoint de Centréco, l'agence de développement et de promotion économique.

Et les chiffres récents confirment cette déclaration : pas moins de 660 000 m<sup>2</sup> de plates-formes logistiques ont été développés depuis septembre 2006 (voir encadré), engendrant la création 2 500 emplois. La région bénéficie d'une bonne implantation industrielle, tous les secteurs étant représentés, hormis la sidérurgie et les chantiers navals. Par ailleurs, la région Centre est plutôt bien lotie en matière d'activité économique avec un taux de chômage inférieur d'un point à la moyenne nationale (7,5 %) et elle n'a jamais subi de grande crise industrielle à l'instar d'autres régions comme le Nord ou la Lorraine.

Les trois premières industries représentées autour d'Orléans et Tours sont la pharmacie (le Centre est la première région pharmaceutique française), la cosmétique et le caoutchouc (deuxième rang national). Trois pôles de compétitivité ont été montés autour des cosmétiques, du caoutchouc élastomère (avec Michelin Hutchinson et Total) et de l'énergie.

Néanmoins, l'automobile reste l'employeur principal avec 39 000 emplois chez les équipementiers et les sous-traitants. Mais la logistique, avec 25 000 emplois et 1 200 sociétés (voir encadré), fait plus que bonne figure. « Elle occupe un rang majeur dans la structure économique de la région » explique Thierry Bluet.

La répartition est de 54 % des emplois dans le transport, soit moins que la moyenne nationale, et 20 % dans la manutention, 7 points de plus que la moyenne française. À noter que la région Centre est la région française où cette proportion est la plus élevée, d'après l'étude « les activités transport

## DES MATELAS À LA LOGISTIQUE

La Générale Immobilière de Logistique est la société dédiée qui a piloté le programme de reconversion de l'ancienne usine Epéda à Mer (Loir-et-Cher). Cette société est gérée par Carlos Teixeira, ancien directeur général de la Financière Dentressangle et de Darfeuille, et donc fin connaisseur des secteurs de l'immobilier et de la logistique. L'activité essentielle de cette société est la revitalisation de sites industriels en créant des plates-formes logistiques. Celle de Mer, d'une superficie de 75 000 m<sup>2</sup>, est par exemple orientée vers l'équipement de la maison avec des enseignes comme But et Camif, et les opérateurs logistiques Girard et Sottraff. À ce programme s'est récemment rajoutée la plate-forme de tri colis de la région Centre de la Poste (Coliposte, 25 000 m<sup>2</sup> et 220 personnes), portant l'ensemble à près de 100 000 m<sup>2</sup> pour 420 emplois créés. « Il y avait une carte à jouer à Mer, située près d'une sortie d'autoroute, et des habitants travaillant à Blois et Orléans qui étaient contents de trouver de l'emploi près de chez eux. Il fallait trouver un thème, et la présence de l'entreprise Epéda Bertrand Faure, fabricant de matelas et de sièges, nous a orienté vers l'équipement de la maison » explique Carlos Teixeira.

Créée en 1999, la holding Générale de Logistique a pour vocation de revitaliser les sites industriels en évitant « l'effet friche », qui rebute souvent les investisseurs. La plate-forme de Mer s'inscrit dans la zone d'activité des Portes de Chambord, qui devraient voir à terme la construction de 120 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de plate-forme logistique sur 238 hectares, avec Groupe Affine et Logiffine. L'équipement de la maison et surtout le e-commerce devraient être les secteurs économiques présents sur cette nouvelle zone logistique. Des sous-traitants et des sociétés d'intérim, dont Prolog, créée à Blois par Carlos Teixeira lui-même, viendront compléter le dispositif. « C'est une opération que l'on voudrait exemplaire, avec la création de 1 500 à 2 000 emplois à l'horizon 2010 » précise le dirigeant de la Générale de Logistique.



Carlos Teixeira

et logistique en région Centre » réalisée en octobre 2006 par Centréco.

D'ailleurs, ce sont ces types d'emploi qui ont le plus augmenté entre 1992 et 2004 : + 119 % pour le conditionnement à façon (+ 950 emplois), + 129 % pour l'organisation de transport de fret (+ 2 700) et + 207 % pour la manutention et le stockage (+ 3 300). Commentaire du directeur adjoint de cette agence de développement : « la filière est plus portée sur la prestation à valeur ajoutée, qui est créatrice de richesse ». Ainsi, les emplois liés au conditionnement à façon sont également plus élevés proportionnellement

que dans le reste du pays, situation liée à la forte présence des industries cosmétiques et pharmaceutiques.

### Au barycentre du pays

Cet afflux d'emplois logistiques est dû en grande partie à la situation géographique du Centre. Sa proximité avec la Région parisienne, le premier bassin de consommation nationale, génère des flux qui peuvent emprunter les neuf autoroutes qui desservent la région. Autre atout : Orléans n'est qu'à une journée de transport de tous les bassins de consommation français, puisque la ville est située au barycentre du pays.

Les activités logistiques ont commencé à arriver en région Centre dans les années 1970 autour d'Orléans.

Mais depuis la fin des années 1990, d'autres endroits de la région ont su attirer des plates-formes. Et l'activité logistique a même aidé à maintenir des sites, comme dans le cas de Procter & Gamble, qui a privilégié le site de Blois par rapport à d'autres sites anglais grâce aux infrastructures logistiques présentes dans cette ville. « La logistique est très importante pour le maintien de l'emploi existant » analyse Thierry Bluet. En 12 ans, le nombre d'emplois liés à la logistique a augmenté de + 61 %, soit 9 500 postes supplémentaires, alors que ceux de l'industrie ont diminué (- 14 %).

Outre la zone autour d'Orléans, qui reste le premier bassin d'emploi logistique et peut encore accueillir des activités de cette nature selon Centréco, de nouveaux sites d'implantation viennent équilibrer l'offre logistique régionale. Tours, porte d'accès au Grand Ouest au carrefour des autoroutes A10, A28 et A85 ; Vierzon au carrefour des A71, A85 et A20, qui permet une ouverture vers le Sud de la France ; Châteauroux, seule plate-forme tri-modale (air, fer, route) de la région autour de l'aéroport de fret de Châteauroux-Déols ; le Loiret, avec l'ouverture en 2009 de l'A19 reliant A10/A77 et l'A20, et Pithiviers et Montargis qui constituent de nouveaux sites logistiques pour une déconcentration du sud de l'Île-de-France.

« Ce « bandeau » autoroutier tout proche de la Francilienne va permettre le

## LA LOGISTIQUE DE LA RÉGION CENTRE EN CHIFFRES

1 200 établissements générant un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros près de 25 000 emplois dont :

- transport de marchandises : 13 553 (54 %)
- manutention entreposage : 4 847 (20 %)
- organisation transport de fret : 4 796 (19 %)
- conditionnement à façon : 1 776 (7 %)
- 15 000 emplois pour la logistique intégrée au sein des établissements industriels de production
- 4,1 % de l'emploi salarié régional (moyenne France : 3,7 %)

Exemples d'employeurs :

- Quelle (vente à distance) : 897 salariés
- Comptoirs Modernes (distribution) : 420
- La Bovida (grossiste alimentaire) 306
- Kami-Kenzo (textile) : 221
- Union Distribution (distribution) : 180
- Office Depot (fournitures de bureau) : 150

Répartition de l'activité transport logistique par département :

- Loiret : 34 % des salariés (393 établissements, 8 515 salariés)
- Indre-et-Loire : 20 % (226 établissements, 4 864 salariés)
- Eure-et-Loir : 14 % (195 établissements, 3 616 salariés)
- Indre : 12 % (117 établissements, 2 844 salariés)
- Cher : 11 % (125 établissements, 2 797 salariés)
- Loir-et-Cher : 9 % (138 établissements, 2 336 salariés)

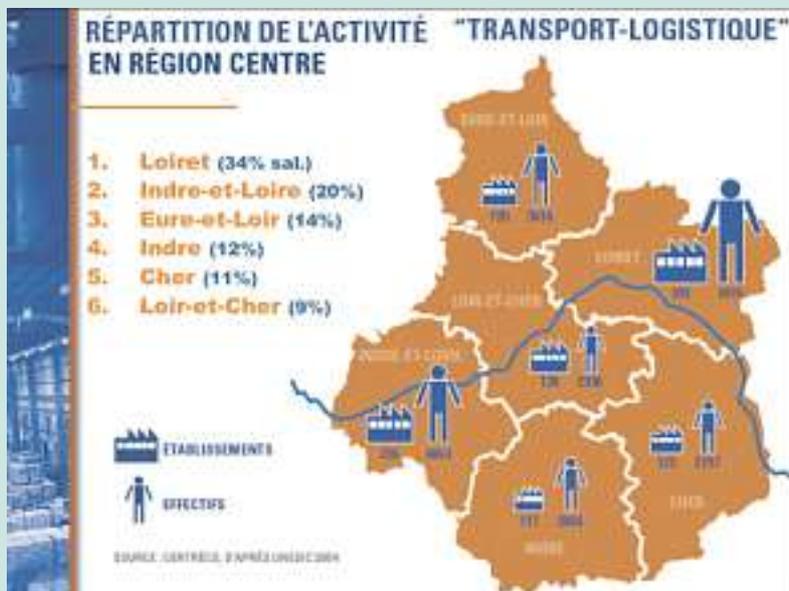
À venir : 670 000 m<sup>2</sup> de plates-formes logistiques, soit 2 300 emplois créés à terme...

délestage logistique de la banlieue sud » pronostique Thierry Bluet. Le secteur Pithiviers/Montargis est en effet largement moins cher en termes de foncier, et c'est un bassin d'emploi vierge en matière de prestations logistiques.

### Du foncier disponible

Le foncier est en effet un autre atout de la région Centre. Ainsi Mer, près de Blois, aménage depuis plusieurs années

un parc d'activités de 190 hectares près de l'autoroute A10, principalement dédié aux activités logistiques, avec en particulier la société Générale de Logistique (voir encadré). Un programme d'immobilier logistique de 250 000 m<sup>2</sup> est en phase de commercialisation. Un autre programme de 300 000 m<sup>2</sup> est en cours de réalisation à Salbris le long de l'A 71, spécialisé dans le stockage des produits classés Seveso.



Thierry Bluet,  
directeur adjoint de Centréco :

**« La filière est plus portée sur la prestation à valeur ajoutée, qui est créatrice de richesse ».**

## UN AN D'INVESTISSEMENTS TOUS AZIMUTS

L'année écoulée a vu des entreprises diverses investir dans la logistique en région centre. Parmi celles-ci, on peut citer Wolseley, premier importateur et transformateur de bois en France, qui a ouvert sa plate-forme logistique nationale de 21 000 m<sup>2</sup> à Meung-sur-Loire (45). Le deuxième site logistique d'Amazon.fr dans le Loiret s'étendra sur 50 000 m<sup>2</sup> à Saran en emploiera 200 personnes d'ici cinq ans. Legendre, groupe de transport et logistique, construit un entrepôt sécurisé de 14 100 m<sup>2</sup> à Gellainville (Eure-et-Loir) pour un fabricant de pièces détachées automobiles. Il a aussi ouvert en janvier dernier un entrepôt de 8 700 m<sup>2</sup> équipé d'un local réservé au copacking ou à la reverse logistic. Redcats, numéro 3 de la VPC, va installer sa nouvelle plate-forme à Blois (41). Un entrepôt de 55 000 m<sup>2</sup> assurera la logistique de la Redoute et la Maison de Valérie pour les deux tiers sud de la France. Le promoteur immobilier Idec va construire une base logistique de 80 000 m<sup>2</sup> à Lamotte-Beuvron (41) qui pourrait générer 200 emplois. D'autres entreprises comme Bouygues Construction, Système U Lorillard (fabrication de fenêtres) peuvent être ajoutées à cette liste.



Malgré tous ces atouts, les entreprises de la région Centre pourraient voir leur expansion dans le secteur logistique freinée en raison de difficulté à recruter. Peu motivés, les candidats ne se bousculent pas. Il est vrai que selon l'étude de Centréco, les salaires locaux proposés dans le transport et la logistique sont inférieurs à la moyenne nationale : 8,65 euros contre 9,33 euros (salaire horaire brut moyen), 7,75 euros contre 8,02 euros pour les ouvriers, catégorie qui représente 76 % des emplois. Pour pallier à ce manque d'enthousiasme des candidats, la région propose une offre large de formations avec près de cinquante organismes de formation initiale ou continue publics et privés qui couvrent tous les niveaux. Grâce à ses atouts géographiques et structurels, la région Centre se veut une « région logistique » et compte bien continuer d'attirer des projets comme ceux de Famar (pharmacie). La société Famar est un sous-traitant pharmaceutique intégré, filiale du groupe grec Marinopoulos, spécialisé dans la distribution et les services. Elle emploie 1 100 personnes en France et compte quatre sites de fabrication et un site de distribution. En région Centre, Famar possède deux sites de production à



Matthieu Huglo,  
directeur logistique France de Famar  
**« Sanofi, travaille avec 400 sous-traitants, il veut réduire ce nombre à 150, ce qui a des incidences fortes en matière de logistique ».**

Orléans et Saint Rémy sur Avre, ainsi que son centre national de distribution. Se présentant comme « leader de la sous-traitance pharmaceutique » selon Matthieu Huglo, directeur logistique France, Famar a racheté plusieurs sites de fabrication que les grands laboratoires souhaitaient vendre. « Chaque site possède sa logistique intégrée » précise Matthieu Huglo. Le groupe inscrit sa stratégie dans un contexte de montée en puissance des fabricants « low cost », le plus souvent étrangers (Chine, Inde), de baisse des budgets de recherche et développement et de restructuration des grands laboratoires. « Sanofi, par exemple, travaille avec 400 sous-traitants, il veut réduire ce nombre à 150, ce qui a des incidences fortes en matière de logistique » explique le directeur logistique France.

### Moins de kilomètres à vide

La filiale de Marinopoulos a choisi la région Centre en raison des disponibilités quantitatives, grâce au taux de chômage assez bas, et qualitatives, avec un tissu régional attractif en termes de culture. La formation des opérateurs n'est pas oubliée, avec le développement de contrats de qualification professionnels pour former des opérateurs pharmaceutiques en deux ans. En association avec quatre autres sociétés au sein du Grepic (groupe d'industriels pharmaceutiques), Famar a mis en place un module de formation avec l'Institut du médicament de Touraine à Tours et un lycée d'Orléans. Deux cents opérateurs sont formés par an, dont 80 % sont embauchés par les membres du Grepic. Autre aspect important pour le sous-traitant pharmaceutique : le transport. « Il représente 50 % des coûts ! C'est pourquoi en complétant les cargaisons avec d'autres prestataires, nous faisons baisser le nombre de kilomètres effectués à vide, » détaille Matthieu Huglo. Les infrastructures autoroutières (pas plus de 30 km avant d'atteindre une autoroute) et la proximité de Roissy ont pesé dans la décision d'implantation en région Centre. Les capacités foncières de la région, avec une réserve de cinq hectares de terrain d'ores et déjà acquis par Famar, permettent à la société d'envisager sereinement les développements ultérieurs.

**Patrick Cappelli**

# ABONNEZ-VOUS

## 1 AN

(9 numéros)

# 85 €<sup>TTC</sup>

seulement

au lieu de ~~100~~ € TTC



Le mensuel :

- L'actualité du secteur
- Des enquêtes sectorielles
- Des conseils d'experts
- Les manifestations
- Les bonnes pratiques des professionnels leader



Les services web :

- la newsletter hebdomadaire
- l'accès au site et ses archives

## Bulletin d'abonnement

à renvoyer à : **STRATÉGIE LOGISTIQUE - Service Abonnements**  
12-14 rue Médéric - 75815 PARIS Cedex 17

Je choisis de m'abonner à **Stratégie Logistique** pour :

- 1 an** (9 numéros) pour **85 € TTC**  
au lieu de ~~100~~ € TTC\* soit **15% de réduction.**
- 2 ans** (18 numéros) pour **130 € TTC**  
au lieu de ~~200~~ € TTC\* soit **35% de réduction.**

Mon abonnement comprend l'accès réservé sur le site [www.strategie-logistique.com](http://www.strategie-logistique.com)

### Règlement

- Ci-joint mon chèque à l'ordre de **STRATEGIE LOGISTIQUE.**  
(Merci de m'envoyer une facture acquittée. )
- Je préfère régler à réception de facture

\* TVA 2,10%. Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31 décembre 2007.

L'imputation des frais d'abonnement au budget de formation permanente de votre entreprise est possible sous réserve des conditions édictées par la circulaire 471 du 17/08/1989 dont, sur demande, une copie peut être mise à votre disposition. Informatique et Libertés - Les informations demandées sont indispensables au traitement de votre abonnement. Conformément aux lois informatique et libertés du 06/01/1978 et LCEN du 22/06/2004, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en écrivant au Service Abonnements.

Société \_\_\_\_\_ 7C1A\*

M.  Mme  Mlle

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_ Service \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Code Postal \_\_\_\_\_

Tél. \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

Siret \_\_\_\_\_ Code Naf \_\_\_\_\_

E-mail ► \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

(Indispensable pour recevoir votre code d'accès à [www.strategie-logistique.com](http://www.strategie-logistique.com))

Je souhaite recevoir des informations du Groupe GISI  Oui  Non  
et de ses partenaires  Oui  Non

Date \_\_\_\_\_ Signature ► \_\_\_\_\_