



Plateforme ARGAN au Coudray Montceaux – Architecte : Gérard Franc

LA TAILLE OPTIMALE DES PLATEFORMES LOGISTIQUES

De la construction de plateforme « XL » de très grande taille (> 50 000 m²) à celle de petites surfaces (environ 10 000 m²) pour certains chargeurs, voire des surfaces très petites pour des besoins de logistique urbaine, ARGAN analyse dans sa newsletter quels sont les différents facteurs permettant de déterminer la taille optimale des plateformes logistiques.

La présentation du Coudray Montceaux illustre l'optimisation d'une plateforme XL.





LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU COUDRAY-MONTCEAUX

La plateforme du Coudray Montceaux livrée en avril 2010 a été conçue pour et avec NORBERT DENTRESSANGLE. La conception a été ainsi optimisée pour une utilisation maximale des surfaces : trame des poteaux en fonction des rackages, locaux techniques et autodocks extérieurs, hauteur libre sous ferme importante, éclairage naturel dans l'axe des allées de racks, etc.



■ LES DIMENSIONS

- Surface SHON totale : 85 007 m²
- Assiette foncière : 17 ha
 - entrepôt de 13 cellules
 - bureaux et locaux sociaux : 3 640 m²
 - 3 plots bureaux

■ LA STRUCTURE

- Bâtiment de classe A
- Structure béton poteaux/poutres
- Hauteur libre : 10,40 m
- Charge au sol : 5T. /m²
- Bardage double peau
- Éclairage zénithal 4%

■ LES FONCTIONNALITÉS

- Cour camion de 38 m
- 91 quais avec autodocks extérieurs
- 6 accès de plain pied
- Flux VL/PL séparés
- 520 places de parking VL, 20 places de parking PL
- 4 aires de stockage extérieur
- Bâtiment divisible

■ ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES ET SÉCURITÉ

- 5 locaux de charge
- 2 chaudières gaz
- Sprinkler norme APSAD
- Réseau RIA
- Murs CF 4 heures toutes les 2 cellules
- Rubriques ICPE importantes : 1510, 1530, 2662, 2663, 1412 et 1432

■ PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT / DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Traitement des eaux de voirie par séparateur
- Traitement des eaux pluviales par noues paysagères
- Bassin d'orage paysagé
- Merlons plantés
- Traitement paysagé des espaces verts, plus de 200 arbres
- Essences locales et variées
- Mélange de matériaux : métal et bois
- Intégration paysagère avec des courbes en pignons
- Enclos vélos et poubelles en bois

QUELS SONT LES PRINCIPAUX FACTEURS INFLUANT SUR LA DETERMINATION DE LA TAILLE OPTIMALE DES PLATEFORMES LOGISTIQUES ?

Le coût du transport, du poste main d'œuvre, de l'immobilier, la valeur globale du stock et la valeur unitaire des produits, le besoin de réactivité dans les livraisons, le risque social d'un stock unique sont des facteurs qui vont impacter, avec des influences contradictoires, sur la détermination de la taille des plateformes logistiques et de leur situation géographique.

Pour un industriel voulant servir le marché français, les coûts de main d'œuvre, de l'immobilier, la valeur du stock et par conséquent son coût sont des facteurs qui plaident pour un entrepôt unique dont la taille dépendra naturellement de l'importance du stock nécessaire.

A contrario, le coût du poste transport plaide pour des implantations régionales, voir locales. La réactivité des livraisons des produits frais par exemple plaide naturellement pour des implantations locales, et au final la détermination du lieu d'implantation et de la taille des

plateformes est un exercice assez complexe pour lequel il existe des logiciels dès lors qu'il s'agit de quantifier l'impact de chacun des facteurs concernés.

LE COÛT DU TRANSPORT EST DÉTERMINANT

Le coût du transport représente le coût le plus élevé de la supplychain devant le poste main d'œuvre et immobilier.

En effet s'il est facile d'évaluer le kilométrage à parcourir en fonction d'une localisation donnée, cela devient plus compliqué dès lors que le taux de remplissage des camions est pris en compte, en considérant que le coût de transport d'un produit passera du simple au double selon qu'il est transporté dans un véhicule rempli à 100% ou 50%.

La prise en compte des camions arrivant à vide ou repartant à vide selon qu'il s'agit d'enlèvement ou de livraison ainsi que le contexte

concurrentiel des transporteurs d'une région donnée ayant une incidence sur le coût kilométrique sont autant de paramètres à prendre en compte.

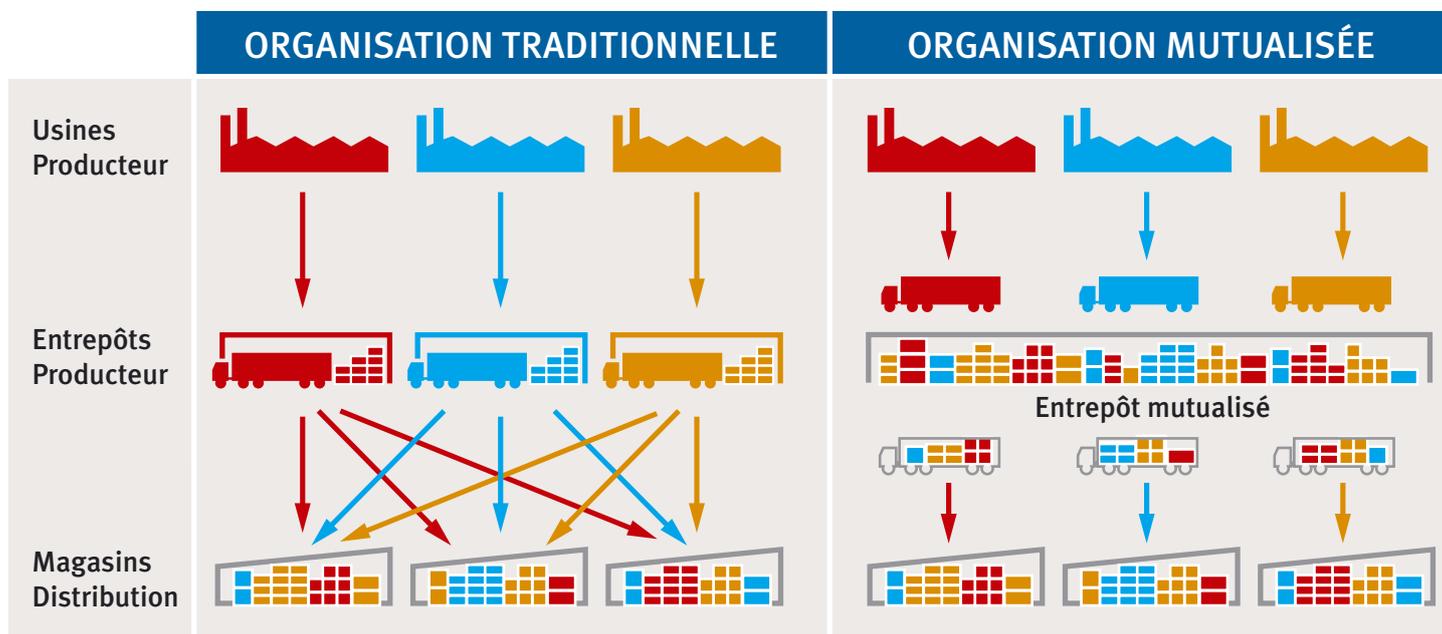
Aussi les professionnels recherchent-ils constamment à diminuer le coût du transport. La mutualisation et la massification constituent de toute évidence des solutions favorables à la maîtrise, voir à la réduction des coûts de transport.

LA MUTUALISATION

Plusieurs industriels, n'ayant individuellement pas la taille critique, vont se réunir et s'organiser pour mutualiser les moyens de transport de telle sorte que les camions circulent remplis à 100%.

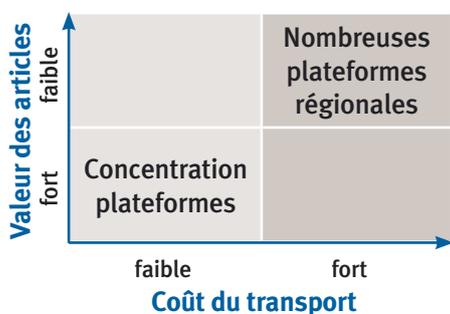
A titre d'exemple des industriels du secteur agroalimentaire ou autres desservant les mêmes hypermarchés ont intérêt à se réunir pour utiliser les mêmes transporteurs.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser la rationalisation de l'ensemble de la demande de transports des circuits d'approvisionnement et donc les diminutions de coûts de transport avec un remplissage maximum des camions.



LA MASSIFICATION

Les opérateurs logisticiens agissant pour le compte des industriels ayant choisi l'externalisation, ont intérêt à développer des plateformes XL dans lesquelles ils vont accueillir des « industriels » d'un même secteur économique, et donc quelques fois concurrents, ayant les mêmes cibles de distribution, ils vont pouvoir ainsi massifier les transports.



Les schémas de mutualisation et de massification sont particulièrement pertinents dans le cas de la grande distribution. En effet le coût relatif au transport d'une boîte de petits pois est nettement plus élevé que



celui d'une pièce de rechange d'une machine ou d'une pièce automobile comparativement à leur prix de revient vendu sur le point de vente.

QUELQUES TENDANCES

Une solution d'avenir : les sites XL multi-clients pour les raisons évoquées ci-dessus constituent une solution optimale permettant de répondre positivement à la réduction des coûts de transport, de la main d'œuvre et de l'immobilier. La difficulté de mise en œuvre provient de la réticence d'industriels

concurrents voulant préserver confidentiellement chacun leur savoir faire.

CONCLUSION

Il n'y a pas de réponse toute faite ni unique déterminant la taille optimale d'une plateforme logistique. Ce n'est pas non plus une affaire de mode et finalement pour chaque situation, il faut rechercher la meilleure solution qui prendra en compte le coût du transport et le coût des autres postes.

Les tailles des plateformes logistiques peuvent ainsi être classées suivant les grandes familles suivantes :

	RAYON DE DESSERTE	LOCALISATION	TAILLE
Plateformes européennes ou nationales	1 500 km	Barycentre de plateformes régionales	XL
Plateformes de groupage ou de mutualisation	800 km	Barycentre des sites de production et de distribution	XL ou L
Plateformes régionales	200 – 500 km	Proximité des magasins	L Variable
Plateformes chargeur industriel	50 km	Proximité de l'usine de production	S ou L Dépend du secteur
Plateformes de messagerie	50 – 100 km	Maillage national	S
Plateformes de distribution urbaine	50 km	Près d'une agglomération	S

ARGAN ET SES PARTENAIRES FINANCIERS : LA VISITE D'UNE PLATEFORME XL

Pour sa 3^{ème} édition, ARGAN a organisé le 18 octobre 2011 une visite de site avec ses partenaires bancaires, des analystes, des journalistes du monde de la finance et de la logistique.

Après un accueil et une présentation de la société Norbert Dentressangle, les invités d'ARGAN ont pu visiter cette plateforme « XL » de 85 000 m².

La taille du site, la qualité architecturale et environnementale, et l'exploitation optimisée et performante de Norbert Dentressangle ont suscité un vif intérêt et permis d'engager de nombreux échanges.





DERNIÈRES NOUVELLES



ARGAN a signé deux opérations de développement à livrer en 2012.

Une plateforme de distribution régionale de 33 000 m² pour DECATHLON et située à Ferrières-en-Brie (Marne-la-Vallée). Ce bâtiment bénéficiera d'une certification HQE et d'un label BBC pour les bureaux.



Architecte : SAGL



Une plateforme de distribution régionale de 21 245 m² pour Mr BRICOLAGE et située à Cahors dans le Sud-Ouest.



Architecte : SAGL

