

# STRATÉGIES LOGISTIQUE

PILOTER ■ L'ENTREPRISE ■ EN MOUVEMENT

NUMÉRO  
**116**  
Juin-Juillet  
2009

**Les ports**  
Nouvelle feuille  
de route

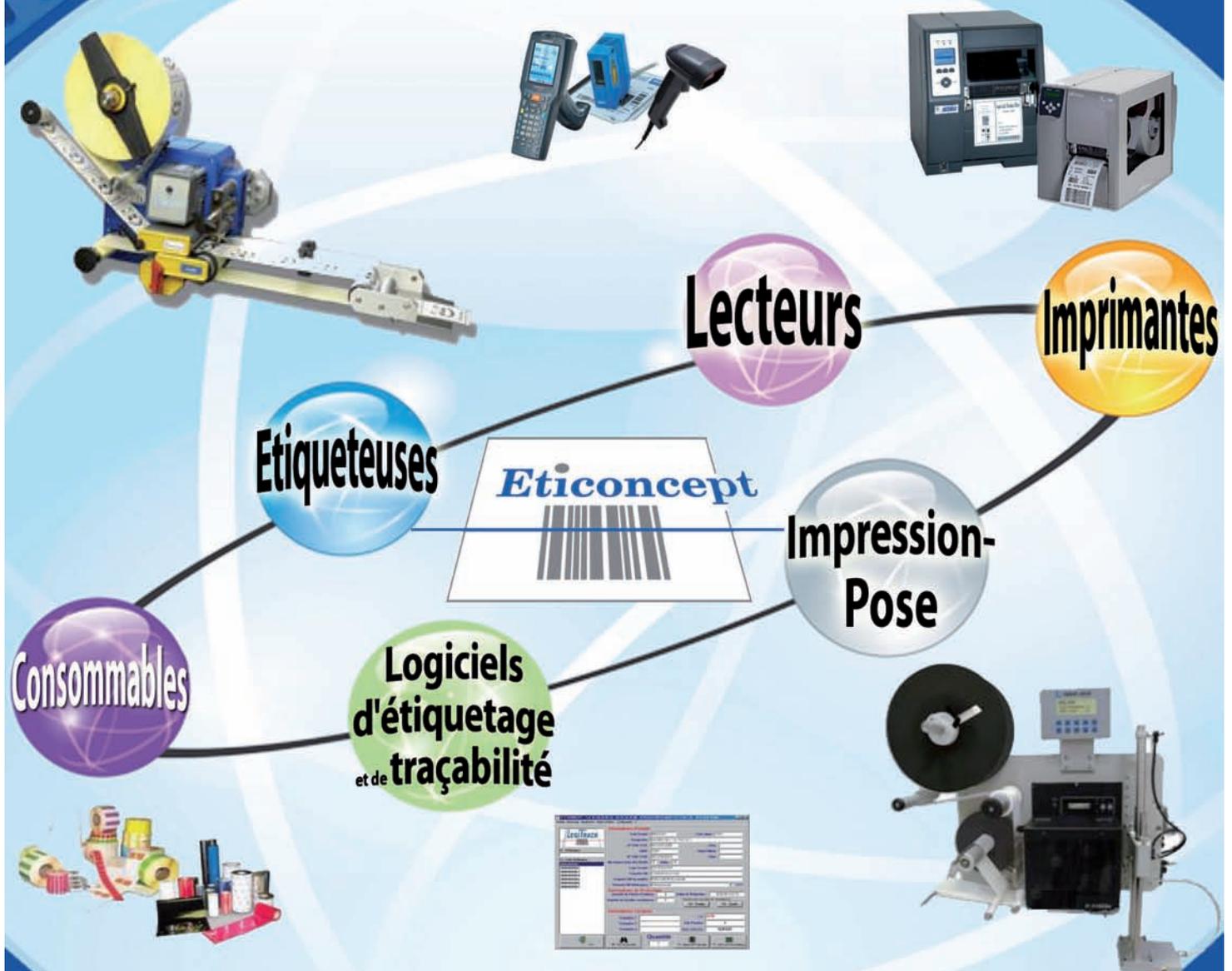
**Progiciels**  
Les APS questionnés  
par la crise

► **Pascale Jacquemot**  
TransGourmet

## UNE STRATÉGIE DE CONQUÊTE !

[strategieslogistique.com](http://strategieslogistique.com)

# Votre spécialiste POUR UNE IDENTIFICATION REUSSIE



**Pour vos besoins en conditionnement à façon, picking, co-packing, logistique du E-commerce, VAD, VPC... Nos solutions innovantes vous assurerons l'identification, l'étiquetage, la traçabilité des informations en toute sécurité. Notre progiciel LEGITRACK (ou bien un développement spécifique) associé à nos imprimantes, systèmes d'impression-pose, lecteurs ou terminaux portables, vous garantiront une solution globale fiable et rentable. Alors n'hésitez pas : consultez-nous !**

**ETICONCEPT • 9 avenue du Canada • 91941 Courtaboeuf  
Tél. : 01 69 28 00 23 - [www.eticoncept.com](http://www.eticoncept.com)**

## Dans la boule de cristal

**E**n attendant l'éclaircie, les entreprises sont à la recherche de solutions de prévision. Pour voir le marché dans une boule de cristal. Le succès des "Advanced planning system" (APS), ces progiciels de planification, en témoigne. *Stratégies Logistique* a pu constater que le carnet de commandes de la grande majorité de ces éditeurs de logiciels ne faiblit pas. Car les instruments qu'ils proposent soutiennent un pilotage plus réactif de la chaîne logistique et de plus en plus tourné vers le court terme. Ça marche. À condition de tout le temps les alimenter, les adapter. Pas de miracle. Un APS ne dispense pas, bien sûr, de suivre au plus près son marché. La société TransGourmet, spécialisée dans la restauration hors foyer, ne l'ignore pas. Si cette dernière a lancé un appel d'offre pour se doter d'un progiciel de ce type, c'est pour accompagner une démarche plus globale de conduite du changement. Pour répondre mieux et plus vite à la demande de ses clients. La rapidité, voilà le maître mot. Rapidité du retour sur investissement. Vélocité des systèmes. Un culte du mouvement incessant, pour saisir celui, toujours plus évanescant, du marché. À tel point que s'impose le concept de "logistique agile". En oublierait-on de garder le cap ? Le pari sur un avenir à plus long terme, c'est heureusement celui formulé (dans notre dossier) par les ports français, qui, après des décennies d'immobilisme, s'équipent enfin de plates-formes à l'échelle de notre continent. Le pari sur l'avenir, c'est aussi celui sur l'Europe. Dascher, dont le directeur commercial et porte-parole est interviewé dans ce numéro nous explique pourquoi il a décidé d'intégrer sa filiale française Graveleau au sein d'un réseau européen.



« Avec la crise, le concept de "logistique agile" s'impose. »

**Gilles NAUDY**  
Rédacteur en chef

# *Entrez dans l'ère de la planification « Agile Manufacturing »*

*avec les solutions*

**ORTEMS**  
*Agile Manufacturing Software*



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



Les ports misent sur l'intermodalité et le développement des zones logistiques

# SOMMAIRE

5

Stratégies Logistique > n° 116 > Juin-Juillet 2009

## ► DÉCOUVRIR

- 3 Edito**
- 6 Tableau de bord**  
Valeurs locatives, taxes foncières, prix des conteneurs...
- 9 Juridique**  
Droits de douane : Nouvelle jurisprudence
- 10 En mouvement**
  - Vincent Denis p-dg de Mutual Logistics
  - Une mission pour Christophe Ripert
- 12 L'offre logistique**
  - Schaefer automatise le picking
- 14 Les entreprises clientes**
  - Shimano s'équipe du PTS
  - Préparation de commandes chez Fournial
- 15 Traçabilité**  
Bruxelles veut protéger les consommateurs
- 17 Immobilier**  
Premiers certificats HQE
- 18 Le site du mois**  
TransGourmet Nord

## ► PARTAGER-COMPRENDRE

- 22 Interview**  
Bernhard Simon, porte-parole et directeur commercial du groupe Dascher



- 24 Agroalimentaire**  
Des saumons fumés en flux tendus
- 26 Progiciels**  
Les APS questionnés par la crise



## ► APPROFONDIR

- 31 Les ports dévoilent leur stratégie**  
Après la réforme portuaire, les ports se dotent d'une nouvelle gouvernance et posent leur stratégie. Pour comprendre le chemin parcouru, nous avons interrogé le directeur d'un entrepôt portuaire.



## ► ACHETER

- 42 Gerbeurs et transpalettes**



- 50 Index**

➔ TOUTE L'INFO SUR [strategieslogistique.com](http://strategieslogistique.com)

## EN COUVERTURE

ENTRETIEN AVEC  
**Pascale Jacquemot**,  
directrice des projets  
chez TransGourmet



18

TABLEAU DE BORD

LES CHIFFRES CLÉS DE JUIN

AVEC vincia.

Société de conseil en logistique

IMMOBILIER

10 à 20%

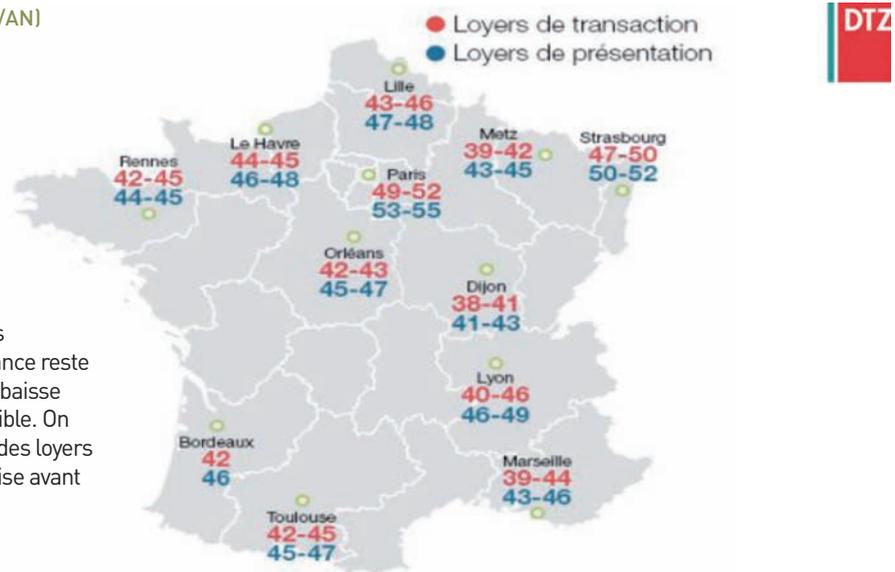
C'est, en moyenne, la part des taxes foncières par rapport au loyer hors taxes et hors charges pour un entrepôt en France.



Tableau de bord

Valeurs locatives des principaux marchés en France

PRIX EN EUROS (HT/HC/M2/AN)



Légère baisse des loyers des entrepôts. Cependant, la France reste l'un des pays d'Europe où la baisse des loyers est la moins sensible. On attend une baisse moyenne des loyers de 0,3 % par an. Pas de reprise avant 2012.

Charges et taxes foncières

EXEMPLE DE CHARGES PRÉVISIONNELLES D'UN BÂTIMENT LOGISTIQUE

Charges par poste	Prix m <sup>2</sup>
Espaces verts, bassin de rétention, déneigement Fosse relevage, séparateur hydrocarbure Portails automatiques, électricité équipements communs <b>Sous total extérieur</b>	<b>1,11 €</b>
Entretien chaufferie, toiture, quais (nivelleurs et portes) Réparations et vérifications réglementaires <b>Sous total entretien divers</b>	<b>1,45 €</b>
Maintenance et travaux de sécurité intrusion et incendie Entretien, essais et visites sprinkler et télésurveillance Entretien portes coupe feu, RIA, trappes désenf. et extincteurs <b>Sous total sécurité incendie</b>	<b>3,71 €</b>
Honoraires de gestion et assurances <b>Sous total administratif</b>	<b>1,20 €</b>
Eau froide - Gaz <b>Sous total fluides</b>	<b>0,14 €</b>
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>7,61 €</b>

EXEMPLE DE TAXES FONCIÈRES

Villes	Prix (€/ht/m <sup>2</sup> )
Plaine de l'Ain (01)	2,8
St-Quentin-Fallavier (38)	5,4
Marseille Clésud (13)	5,3
Marly (95)	6
Moissy Cramayel (77)	11,5

Éxonération de la taxe foncière pendant les 2 premières années à compter de la date de livraison d'un immeuble neuf (France entière). Les écarts de taxes peuvent aller du simple au double au sein d'une même région.

TRANSPORT ROUTIER

**-21%**

C'est la baisse de l'activité de transport routier de marchandises en 2008 selon les derniers chiffres publiés par le ministère de l'Équipement.

TRANSPORT MARITIME

**-56%**

C'est la baisse du chiffre d'affaires de l'activité du transport maritime sur le marché Asie-Europe.

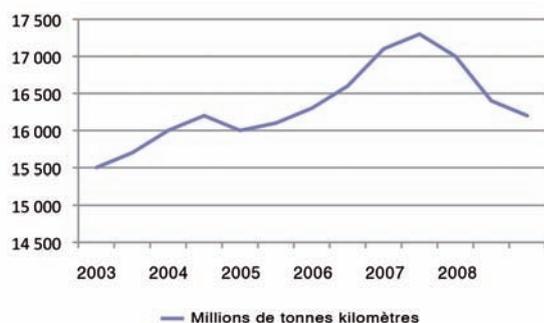
TRANSPORT FERROVIAIRE

**-18%**

C'est la baisse des volumes par le fer en 2008 selon les derniers chiffres publiés par le ministère de l'Équipement.

## Évolution du transport routier de marchandises

EN DONNÉES CORRIGÉES DES VALEURS SAISONNIÈRES

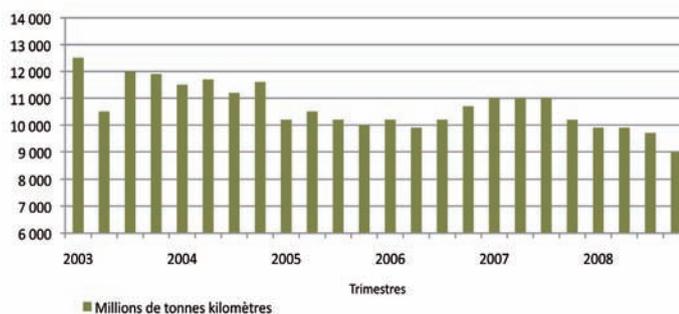


Source : Service de l'observation et des statistiques

Après avoir atteint 17,3 millions de tonnes au kilomètre, en juin 2007, le trafic routier se tasse pour retrouver le niveau des années 2004-2005.

## Évolution du trafic ferroviaire

ENSEMBLE DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES (SNCF + OPÉRATEURS PRIVÉS)



Source : Service de l'observation et des statistiques

Sur cette courbe, le ralentissement est net. Sur le dernier trimestre 2008, le trafic est tombé à 9 millions de tonnes au kilomètre, soit une chute de 28 % par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2003 (12,5 MT/km).

## Évolution des volumes transportés en transport maritime

POUR LE TRANSPORT CONTENEURISÉ (EN ÉQUIVALENT VINGT PIEDS, EVP)

Marché	Flux de conteneurs (EVP)			Chiffres d'affaires (en milliers d'USD)			Prix moyen d'un conteneur EVP		
	1 <sup>er</sup> trimestre 2009	2 <sup>e</sup> trimestre 2008	Variation	1 <sup>er</sup> trimestre 2009	2 <sup>e</sup> trimestre 2008	Variation	1 <sup>er</sup> trimestre 2009	2 <sup>e</sup> trimestre 2008	Variation
Trans-Pacifique	279 377	329 496	-15,20 %	409 980	496 598	-17,40 %	1 467	1 507,14	-2,60 %
Asie-Europe	164 300	191 904	-14,40 %	149 819	343 521	-56,40 %	9 121,86	1 790,07	-49,10 %
Trans-Atlantique	85 378	99 713	-14,40 %	131 153	168 955	22,40 %	1 536,15	1 694,41	-9,30 %
Intra-Asie/Océanie	449 107	538 036	-16,50 %	263 215	378 232	30,40 %	586,08	702,99	-16,60 %
Total	978 162	1 159 149	-15,60 %	964 167	1 387 306	-31,20 %	975,47	1 196,83	-18,50 %

Source : AXS Alphaliner

TABLEAU DE BORD

LES CHIFFRES CLÉS DE JUIN

ENTREPÔT

**-0,85%**

L'indice des coûts logistiques calculés par le cabinet TL&A est négatif (- 0,85 %) au premier trimestre 2009. Dans cet indice, les coûts du stockage baissent même de 2,7 % du fait du recul des coûts de la construction. Sur un an, la hausse des coûts de l'entrepôt est de 3 %.

ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

**+3,7%**

Le cabinet TL&A calcule désormais un indice pour les coûts logistiques des entrepôts frigorifiques, basé sur un panel d'une vingtaine de sites représentant un volume sous froid de plus de 1 million de mètres cubes. Au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 l'indice est en hausse de 3,7 % en un an.

Tableau de bord

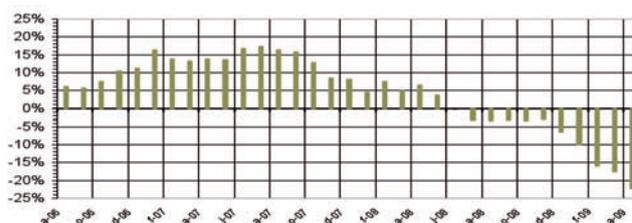
Marché des chariots industriels

POURCENTAGE GLISSANT COMMANDES (EN UNITÉS)

Avril 2009	an/an-1	T/T-4	M/M-12
Électriques	- 17 %	- 30 %	- 30 %
Thermiques industriels	- 41 %	- 59 %	- 61 %

Avril 2009 semble persévérer dans la correction à la baisse du marché. Indéniablement le marché n'a pas encore atteint le fond.

% ÉVOLUTION AN/AN-1, COMMANDES TOUS CHARIOTS INDUSTRIELS, FRANCE



Intégration de la planification dans l'entreprise

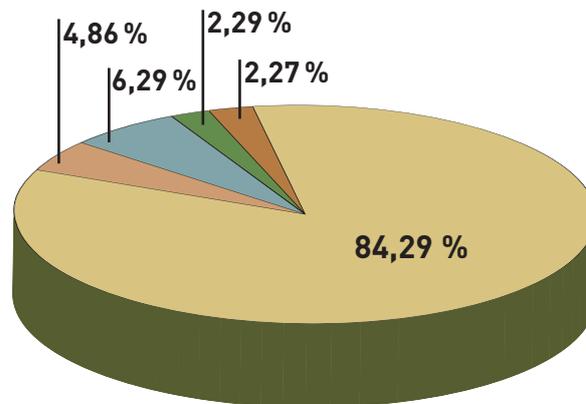
Aucun processus formel	13,6 %
Processus annuel ou trimestriel mais pas mensuel	13,6 %
Processus mensuel avec une faible participation des forces de vente	13,8 %
Pilotage partagé par le commerce, la logistique et la fabrication	31,8 %
Participation forte et résultats	
Intégrés à la planification tactique	27,3 %

**Rassurant !** Selon le programme de benchmarking mis en place par Wam Systems et Ortems, 58 % des entreprises ont mis en place une planification industrielle et commerciale (sales and operation planning – S&OP) transverse et active. La plupart des entreprises utilisent le S&OP pour piloter leur ordonnancement tactique. Mais cette planification basée sur les volumes n'est pas en lien avec un modèle financier ou alimente une modèle financier distinct. Seules 30 % des entreprises interrogées intègrent l'analyse financière à leur décisionnel S&OP. Et 40 % seulement des entreprises suivent leur politique de stock de manière analytique...

Ventilation des entrepôts dans le secteur agroalimentaire



% DES SOCIÉTÉS TRAVAILLANT DANS L'AGROALIMENTAIRE AYANT 1, 2, 5 ET 10 ENTREPÔTS



■ 1 entrepôt ■ 2 entrepôts ■ entre 3 et 5 entrepôts  
■ entre 6 et 10 entrepôts ■ plus de 10 entrepôts

La proportion écrasante d'entrepôts uniques reflète la très forte concentration du secteur, hyper-représenté par des géants multinationaux coexistant avec un tissu atomisé de PME.

Ces statistiques ont été calculées sur les réponses collectées sur les 530 sociétés présentes dans le Fil d'information commerciale DCI.

ALERTE  
JURIDIQUE

## AVEC LE CABINET FIDAL\*

## Remboursement de Droits de Douanes

● **Jurisprudence** : Selon un arrêt du 19 mars 2009 de la CJCE, les articles 29 paragraphes 1 et 3 sous a) du code des douanes communautaire et 145 (paragraphe 2) du règlement d'application, les remboursements effectués par le vendeur-fabricant en faveur de l'acheteur pour des défauts affectant des marchandises importées peuvent entraîner une réduction de leur valeur transactionnelle et par suite celle de leur valeur en douane déclarée sous réserve des conditions cumulatives suivantes :

● **Les conditions** : Ces défauts n'ont pas été pris en compte dans le contrat de vente; elles sont révélées après la mise en libre pratique des marchandises mais il est démontré qu'elles existaient avant celle-ci ; les remboursements ultérieurs du vendeur-fabricant à l'acheteur résultent d'une obligation contractuelle de garantie prévue par le contrat de vente conclu avant la mise en libre pratique des marchandises et correspondent aux coûts de réparation facturés par les propres acheteurs de l'acheteur; la modification du prix

effectivement payé ou à payer doit avoir lieu dans un délai de douze mois à compter de la date d'acceptation de la déclaration de mise en libre pratique des marchandises.

● **Quelle valeur en douane** : Elle doit refléter la « valeur économique réelle » des marchandises importées de telle sorte qu'un vice caché de ces marchandises vient déprécier la valeur transactionnelle déclarée lors de leur mise en libre pratique. Aussi, la valeur transactionnelle doit être appréciée au jour de la mise en libre pratique des marchandises dans la Communauté Européenne et doit pouvoir faire l'objet d'ajustement lorsque cela se révèle nécessaire afin d'éviter une valeur en douane arbitraire ou fictive.

● **Montant du remboursement** : Dans le respect de ces conditions, l'acheteur devrait pouvoir obtenir remboursement des droits de douane acquittés, à proportion des remboursements reçus du vendeur-fabricant et correspondant au coût de garantie sur les marchandises.

\* G. Bernier et P. Hutchings, Paris La Défense

## Crédit d'impôt intéressement et prime exceptionnelle

● **Les entreprises concernées** : Seules les entreprises qui sont imposées selon un régime réel d'imposition peuvent bénéficier du crédit d'impôt. Le dispositif s'applique quel que soit le mode d'exploitation de ces entreprises ou la nature de leur activité. Les entreprises qui bénéficient d'un régime spécifique d'exonération sont éligibles au crédit d'impôt.

● **Le calcul du crédit d'impôt** : Le crédit d'impôt accordé à raison d'un nouvel accord est calculé d'après le montant total des primes dues. Le taux de ce crédit d'impôt est de 20 % et son montant n'est pas plafonné. Ce mode de calcul concerne toutes les entreprises pour lesquelles aucun accord n'était en vigueur au titre des quatre exercices précédant celui de la première application de l'accord en cours. Dans l'hypothèse où il existe

déjà un accord d'intéressement dans l'entreprise, celle-ci ne peut bénéficier du crédit d'impôt, que si elle conclut un nouvel accord ou un avenant à l'accord existant portant notamment sur la formule de calcul. Le montant du crédit d'impôt est alors égal à 20 % de la différence entre les primes d'intéressement dues au titre du nouvel accord et la moyenne des primes dues au titre de l'accord précédent.

● **La prime exceptionnelle dans le calcul du crédit d'impôt** : L'article 2-VI de la loi introduit en faveur des entreprises ayant conclu un accord d'intéressement ou un avenant à un tel accord au plus tard le 30 juin 2009, la possibilité de verser à l'ensemble des salariés une prime exceptionnelle exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu.

## ▶ ATTENTION À LA TGAP

Les opérateurs qui ont émis des imprimés papiers en 2008 et n'ont pas déposé de déclaration de tonnage auprès de l'organisme EcoFolio, le 20 février 2009, pourront être sanctionnés par le paiement de la « TGAP- Imprimés ». Son taux est de 35 euros la tonne pour un paiement à intervenir au plus tard au 10 juillet 2009, au-delà il passera à 910 euros la tonne. Des pénalités douanières (1820 euros par tonne) pourraient en outre s'appliquer en l'absence de paiement spontané de cette « TGAP-Imprimés ».

## ▶ SENIORS, OBLIGATION D'ACCORD

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les entreprises d'au moins 50 salariés ou appartenant à un groupe d'au moins 50 salariés qui ne seront pas couvertes par un accord collectif ou un plan d'action en faveur de l'emploi des salariés âgés seront soumises à une pénalité d'un montant de 1 % de la masse salariale versée chaque mois au cours duquel l'entreprise ne sera pas couverte par l'accord ou le plan d'action. Par ailleurs, outre la contribution patronale de 50 % sur l'indemnité de mise à la retraite, de nouvelles dispositions limitent la possibilité de mettre à la retraite d'office un salarié avant 70 ans.

## ▶ RISQUE DE REDRESSEMENT

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, une nouvelle réglementation sur les régimes de retraite et prévoyance est entrée en vigueur et le risque d'un redressement de charges sociales, en cas de contrôle, est important, si l'employeur ne s'est pas assuré de la conformité de ses régimes de retraite et de prévoyance à cette réglementation. Chaque entreprise à l'obligation d'informer par écrit les salariés et les représentants du personnel de l'existence de régimes de prévoyance et de frais de santé mis en place par décision unilatérale.

## EN MOUVEMENT

## ▶ STILL

**JACQUES GIBERT**

Il vient d'être nommé directeur du marketing après une longue carrière de dix-huit ans au sein de la société Still, spécialisée dans la production et la commercialisation d'appareils de manutention. Jacques Gibert a débuté chez Iveco en 1973.

## ▶ JUNGHEINRICH

**ALEXANDRE ABÉ**

Il est le nouveau président de Jungheinrich France. À 40 ans, il succède à Jukka Ylänen. Mr Abé avait rejoint le groupe en 1995 au contrôle de gestion.

## ▶ ASLOG

**CÉLINE BERNARD**

Elle pilote une commission de logistique urbaine mutualisée durable (LUMD). Senior Manager au sein du cabinet Headlink Partners, elle a démarré le projet en janvier 2009 pour trois ans. Ce travail de R&D apporte des solutions concrètes de mutualisation des services logistiques en milieu urbain.

## ▶ VOLVO TRUCKS

**JEAN-CLAUDE BAILLY**

Ex-directeur marketing et commercial au sein du groupe, il a pris ensuite la direction générale d'une société de "retail", avant de rejoindre Volvo Trucks pour prendre la direction de Volvo Truck Center Nord.

**FREDÉRIC BARTHES**

Il prend la direction à Roissy de l'importante activité "business solutions" de Volvo. Cette dernière comprend l'informatique embarquée, la coordination des financements.

## MUTUAL LOGISTICS

**Vincent Denis est le P-DG de ce nouveau prestataire logistique**

**VINCENT DENIS**  
exploite un créneau porteur : la mutualisation

Fondée en avril 2009 par Vincent Denis (ancien de Carrefour, ED) et désormais dirigée par lui, Mutual Logistics veut proposer de nouvelles solutions en matière de mutualisation, de synergies de flux et de stocks visant à réduire les coûts. La société nouvellement créée compte 200 collaborateurs, avec 200 000 m<sup>3</sup> d'entrepôts et 2 centres de distribution régionaux multi-clients au Mans (pour desservir la région grand Ouest) et à Bourg-en-Bresse (région Rhône-Alpe/Sud-Est). L'offre de Mutual Logistics intègre les avantages de la personnalisation et ceux de la mutualisation avec des contrats sur mesure. La société propose notamment la mutualisation totale ou partielle des actifs logistiques, facteurs de réduction des coûts. L'entreprise propose également des dispositifs spéciaux pour atteindre des objectifs de qualité de service. Âgé de 46 ans, titulaire d'un DEA de Science de Gestion et d'un DESS d'Administration des entreprises, il a débuté sa carrière comme auditeur chez Hachette. À compter de 1988, il devient organisateur, puis directeur supply chain de la région Ouest pour le groupe Promodès. Puis il rejoint le hard-discounter ED avec le titre de directeur supply chain et membre du comité exécutif. En 2000, Carrefour le recrute pour le poste de directeur opérationnel au sein de la division supply chain en France. Vincent Denis exerce ensuite ses compétences comme directeur supply chain multi-format (et membre du comité exécutif) pour les supermarchés Champion. **GN**

## SOGARIS

**Christophe Ripert, chargé de mission "logistique urbaine"**

et ingénieur en organisation et systèmes de transport a été nommé chargé de mission "logistique urbaine", pour le compte du groupe spécialisé dans la réalisation de plateformes multimodales. Sa mission : développer de nouveaux concepts d'immobilier logistique en milieux urbains ainsi que des services associés. Fort de vingt ans d'expérience dans la logistique et l'environnement, Christophe Ripert va travailler sous l'autorité du directoire du groupe Sogaris, pour lequel il va concevoir de nouvelles offres au service des professionnels du transport et de la logistique urbaine. Âgé de 45 ans, il a débuté sa carrière au sein du

groupe SDV, comme chargé des opérations de transport pour l'entreprise FDS. Il a ensuite passé dix années au service de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) pour laquelle il a participé à l'animation de la recherche nationale dans le domaine des transports de marchandises avec leurs impacts sur l'environnement. Il s'est plus particulièrement



occupé des questions liées à l'inter-modalité, au transport de marchandises en ville, au transport et à la logistique des déchets, ainsi qu'aux systèmes de logistique durable. En 2002, il prend la responsabilité du secteur transports de marchandises de la ville de Paris, où il a animé la concertation marchandises. Cette dernière a débouché sur la signature, en juin 2006, de la première charte marchandise en ville et a également permis la mise en œuvre du nouveau dispositif marchandise applicable dans la capitale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Enfin, Christophe Ripert a accompagné en 2008 la ville de Londres, dans le cadre de sa politique marchandise. **GN**

**VOUS SAVEZ PRENDRE  
DES RISQUES,  
NOUS SAVONS  
LES COUVRIR.**



## **AGF LANCE ALLIANZ PROFIL ENTREPRISE.**

Allianz Profil Entreprise est une offre d'assurance multirisque spécialement conçue pour les entreprises industrielles ou commerciales. Elle couvre l'ensemble de vos besoins de la prévention à l'indemnisation. Une seule chose vous reste à faire, vous consacrer pleinement à votre entreprise.

Pour en savoir plus, rendez vous sur [www.agf.fr](http://www.agf.fr) ou contacter votre interlocuteur AGF habituel.



Leader européen de l'assurance et des services financiers.

## PRESTATAIRES

## ► ATLET LANCE SON SITE D'OCCASION...

Le fabricant de chariots a mis en ligne un site dédié aux chariots d'occasion [www.marcheduchariotoccasion.fr](http://www.marcheduchariotoccasion.fr) consacré aux chariots de toutes marques.

## ► ... ET VISE HAUT

Atlet étoffe sa gamme de chariots à mât rétractable Atlet Tergo Forte avec un chariot allant jusqu'à 12,10 m.

## ► BT LANCE UN "MINI SITE"...

Le site Internet fournit de nombreuses informations sur la nouvelle génération de chariots à mât rétractable BT, les BT Reflex.

## ► ... ET RELANCE LE CAPOTAGE INOX

Le constructeur propose une formule économique aux sociétés qui utilisent des gerbeurs ou des transpalettes en inox.

## ► PRÉPARATION DE COMMANDES

Le chariot NO20NE de Cat Lift Trucks distribué par Aprolis apporte de la productivité dans l'entrepôt.

## ► STILL OUVRE UN SITE AU MANS

Le fabricant de chariots ouvre un nouveau site au Mans pour la location de chariots élévateurs.

## ► NOUVEAU GERBEUR ÉLECTRIQUE

Le constructeur de chariot Jungheinrich lance sur le marché son nouveau gerbeur électrique à conducteur accompagnant, l'EM 110.

## Schaefer automatise le picking

**S**SI-Schaefer vient de développer un nouveau système de préparation automatisée de colis intitulé Schaefer Case Picking (SCP). Ce dernier couvre l'ensemble des étapes du process au sein de l'entrepôt, de la réception des marchandises en passant par la dépalettisation, le stockage, le picking et la palettisation des produits secs et à température contrôlée. Il s'agit d'un concept modulaire dont le rendement est de 30 000 à 300 000 colis par jour, visant à réduire les coûts de colissage tout en augmentant la performance, la qualité et l'efficacité. Son principe de fonctionnement : les palettes sont automatiquement dépalettisées, couche par couche. Ces couches sont individuellement transportées vers des plateaux



spéciaux en direction de l'installation de stockage automatisée. La gestion des hauteurs de stockage permet d'obtenir une densité de stockage maximale et des accès automatiques uniques ou multiples en un seul mouvement de stock. Le logiciel de palettisation calcule le rangement de la marchandise sur les palettes selon une méthode qui prend en compte l'optimisation du volume, la stabilité et la fragilité des produits. « SSI Schaefer

*s'engage ainsi dans une nouvelle voie* », explique-t-on dans l'entreprise. Car dès le système de stockage, la formation du séquençement permet de réduire les mouvements de stock. Grâce à cet ordonnancement, le système garantit flexibilité et performance dans un espace réduit. Par ailleurs, Schaefer Vision actualise les données et les spécificités des articles (taille, poids...) pour optimiser la formation des palettes. **GS**

## La vision de Knapp

**L**e groupe allemand Knapp propose une nouvelle technologie de préparation de commandes à guidage visuel, avec des fonctionnalités inédites, baptisée KiSoft VISION. Grâce à une technologie software spéciale, nommée "Augmented Reality" par les spécialistes, le nouvel outil de Knapp

permet d'améliorer la perception de la réalité des opérateurs dans les entrepôts. Ces derniers, équipés de lunettes LCD, peuvent voir des informations virtuelles affichées directement dans leur champ de vision. Un système de navigation intégré indique le chemin menant à l'emplacement de stockage cible où la mar-

chandise à prélever est mise en relief. La caméra intégrée permet d'enregistrer optiquement les numéros de lots et de série ainsi que les codes-à-barres pendant le processus de prélèvement. De ce fait, aucune phase de confirmation n'est nécessaire. Les composants de KiSoft VISION sont commandés par le logiciel de pilotage KiSoft. Lequel permet d'intégrer très simplement cette solution de préparation de commande aux processus établis dans l'entreprise cliente. Le prélèvement manuel devient fiable à 100 %. Pour cette nouvelle technologie, Knapp a travaillé en collaboration avec les universités autrichiennes et allemandes ainsi qu'avec le laboratoire autrichien Ars Electronica Futurelab de Linz. **GN**



## PRESTATAIRES

## Ortems et Wam Systems partenaires

**L**e spécialiste de la planification industrielle Ortems et Wam Systems, l'éditeur américain de solutions de *supply chain planning* ont annoncé avoir conclu un partenariat stratégique pour fournir une solution globale de *supply chain planning*, de la prévision des ventes jusqu'à l'ordonancement détaillé. Tous deux veulent proposer mondialement une offre globale de solutions avancées de planification et d'optimisation de la *supply chain*.

Ce partenariat a été lancé lors du symposium dédié au batch process à Paris le 26 mars dernier. « *Nous apportons à nos clients une vision globale de leurs opérations* », explique René Devignes, Pdg d'Ortems. A cette occasion,

les deux entreprises ont lancé un benchmarking d'évaluation de la supply chain permettant aux industriels de comparer leurs processus et leur environnement techno-



**René Devignes,**  
p-dg d'Ortems



**Jack Weiss, CEO**  
de Wam Systems

logiques avec les meilleurs pratiques de gestion et les meilleures solutions du marché. Les premiers résultats de cette étude permettent ainsi d'avancer que 79 % des entreprises de process réalisent encore leur planification

industrielle et commerciale à l'aide de tableurs. Et même 90% disposent d'une planification industrielle et commerciale (S&OP – Sales and operations planning) sur les

volumes avec peu d'analyse financière. Et parmi les entreprises qui réalisent le S&OP, 61% d'entre elles ne l'ont fait qu'au cours des trois dernières années!

Il existe pourtant une « *forte corrélation entre la maturité des processus et la fiabilité des prévisions* », explique le benchmark. Or il faut savoir que 1 % seulement d'amélioration de la fiabilité aboutit à 1 % ou 2 % de réduction des stocks, par exemple. La participation à ce benchmarking est gratuite.

65

### ► L'ASLOG LANCE UNE COMMISSION

La commission développement est présidée par Céline Bernard qui pilote notamment un projet de logistique urbaine mutualisée durable (LUMD).

### ► CIBLEX S'ADAPTE

L'expressiste français développe les points forts de son offre et étend ses prestations au e-commerce.

### ► DHL TRACE AVEC PROVIEW

Le spécialiste du transport express lance une solution en ligne pour suivre les envois en temps réel et notifier leur statut automatiquement à un carnet d'adresses prédéfini.

### ► FM LOGISTIC EN ROUMANIE

Le prestataire logistique FM Logistic a inauguré sa première plateforme logistique détenue en propre en Roumanie, à Ducești Noi, dans la région de Timis.

### ► UPS AMÉLIORE SA LOGISTIQUE

L'expressiste a annoncé son projet de développer son offre mondiale de services après-vente en étendant de manière significative son réseau de sites de stockage en Inde.

### ► NOUVELLE INTERFACE VOCALE

Vocollect présente sa solution VoiceWeaver pour fournir une interface native avec SAP.

### ► SOGARIS À MARSEILLE

Le concepteur de plate-formes logistiques vient d'achever un bâtiment de 19 000 m<sup>2</sup> doté d'un embranchement ferroviaire offrant un accès direct au centre-ville de Marseille et à ses terminaux portuaires.

## Naissance de PLF Fashion

**C**réé en 1993, PLF International est spécialisée dans le transit International et développe des liaisons routières bi-hebdomadaires avec le Sud de l'Europe. La société est aussi devenue au fil des années un

acteur du transport de la confection en provenance du Portugal principalement. Puis PLF s'est tournée vers des prestations de services à valeur ajoutée dans le domaine de l'habillement et de la mode. C'est pour affirmer

cette spécificité qu'elle vient de créer une division "fashion" destinée à satisfaire les besoins des professionnels. « *Nous ne sommes pas concurrent de DHL Fashion mais nous voulons être reconnu* », explique Frédéric Hardouin, dirigeant de l'entreprise. PLF Fashion dispose d'une plateforme de 4 000 m<sup>2</sup> à Combs-la-ville en région parisienne pour réaliser de la logistique sur cintres, de la reverse de lots, de la gestion des stocks et du traitement e-commerce pour des clients comme Cop Copine, C&A ou Celio. Le site Internet [www.plf-fashion.fr](http://www.plf-fashion.fr) a été créé. Signalons enfin que l'entreprise fait partie du groupe d'entreprises ASTRE. 65



## PRESTATAIRES

## ► BERGAME AVEC NEGSYS

Le groupe a choisi, pour son usine d'imprimerie SIC 2GCA, le progiciel de l'éditeur français. Le progiciel en question se nomme « Spidy ».

## ► ORAN SONGE AU PRIVÉ

Quelques mois après avoir confié la gestion des ports d'Alger et de Djen Djen à Dubai Port World (DP World) en partenariat avec le port d'Alger, le ministre du Transport Amar Tou songe à déléguer la gestion du port d'Oran.

## ► FILMS POUR PALETTES

Le groupe BASF commercialise fin juin 2009 le Styroflex 2G66, un copolymère bloc styrène-butadiène, ce qui en fait un film à haute élasticité dédié notamment à l'emballage de chargements sur palettes.

## ► HEPNER RÉSISTE EN 2009

Le groupe annonce un bénéfice net 2008 de 3,1 millions d'euros (+ 40 %) pour un chiffre d'affaires de 550 millions (+3,3 %). En 2009, l'entreprise affiche une situation financière solide et une bonne résistance de l'international.

## ► GOODMAN CÈDE UN ENTREPÔT

Le groupe immobilier australien a cédé, pour le compte de son fonds européen d'immobilier logistique (GELF), son centre de Wattrelos dans le Nord-Pas-de-Calais, à la société AEW Europe, pour 16 millions d'euros.

## Nouveau site FM Logistic en Pologne

Le prestataire logistique français a inauguré une plateforme destinée à servir les activités de la grande distribution, "High Tech" et automobile. Installation située à Olszowa, à proximité de l'usine du premier client du site : l'entreprise Cadbury Polska, pour lequel le logisticien réalise une prestation de co-manufacturing. La plate-forme FM Logistic, implantée sur le territoire de la commune d'Ujazd (Pologne), est dédiée au secteur baptisé "fast moving consumer goods". À ce jour 10 000 m<sup>2</sup> de surface dédiées à l'entreposage et la production, ont été

construits. Une centaine de salariés ont déjà été recrutés. Sur la surface déjà achevée, quelque 3 600 m<sup>2</sup> seront consacrés aux opérations de co-manufacturing et 6 500 m<sup>2</sup> à l'entreposage proprement dit. Cadbury, premier client du site, est partenaire de FM Logistic en



Pologne depuis 2003 : En 2007, Cadbury avait décidé de construire une nouvelle usine à Skarbimierz pour alimenter une grande partie de l'Europe en chewing-gums. Le groupe agroalimentaire a décidé d'adapter le conditionnement de ses produits aux exigences de chaque marché. FM Logistic a donc acquis 20 hectares de terrain à proximité de l'usine Cadbury et de l'autoroute Wroclaw-Gliwice (A4), pour y construire ce nouveau site logistique (d'Olszowa). A terme la plate-forme comptera dix-huit cellules, soit au total 120 000 m<sup>2</sup> de surface, avec 500 collaborateurs.

GN



## Prologis contrôle son isolation thermique

Le géant américain de l'entreposage a fait contrôler cet hiver l'isolation thermique de dix-huit de ses plateformes logistiques, à l'aide d'une caméra infrarouge hélicoptère, dans le dessein de prendre des mesures d'économie d'énergie. C'est à la société Trading Corp Consulting (TTC), spécialiste des analyses multi-spectrales, que le géant de l'immobilier

logistique a fait appel pour établir une cartographie thermique ultrafine de ses bâtiments neufs en France. Pour scruté ces 450 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, TTC a recours à une technologie d'origine militaire. Ont ainsi été pris plus de six-cent clichés par site, avec une caméra infrarouge ayant une sensibilité de quatre centièmes de degré de discrimination, au

terme de vols stationnaires de vingt à trente minutes par site. L'analyse de ces données et l'élaboration des profils de températures sont en cours. Quelques déficiences mineures ont déjà été constatées, tels des problèmes d'isolation autour de châssis vitrés, d'étanchéité dans les angles des bâtiments et de déperdition de chaleur au niveau des quais.

## Shimano s'équipe du PTS

**S**himano (accessoires de cycles et de pêche) qui enregistre depuis 10 ans une croissance annuelle de son chiffre d'affaires de l'ordre de 10 %, veut changer son système actuel de préparation de commandes manuelle (homme vers marchandises) pour adopter une solution entièrement automatisée. Le PTS "picking tray system" proposé par Savoye est composé de plusieurs navettes qui sont chargées à chaque passage à un point de chargement. Ces navettes sont autoalimentées par des condensateurs et non par le système habituel des groupes de batteries. Avantage : pas de batteries en fin de vie à recycler, une consommation d'énergie sensiblement



moins. Le PTS qui doit être installé au centre Shimano de Nunspeet – une première mondiale ! – comptera plusieurs allées de stockage équipées de rails reliés aux élévateurs, mais aussi des convoyeurs à bande transportant les produits vers deux zones de préparation de commandes et une zone de réap-



À droite, Marc Van Roije, p-dg de Shimano

visionnement. Un système de contournement intelligent permettra une circulation optimale des marchandises vers les postes de préparation. Ce système PTS comporte 20 navettes. Il peut stocker jusqu'à 1500 bacs répartis sur 5 allées dans un rack de 40 m de long et de 9 m de haut. Le PTS picking tray system sera opérationnel en novembre 2009. Le groupe Shimano attend un retour sur investissement dans trois ans. **GN**

## Newtec automatise Fournial

**L**e vériciste de pièces de rechange Fournial a confié aux sociétés Newtec et GRN Logistique l'étude et la réalisation d'une préparation de commandes automatisée. Côté pile, Fournial fournit des pièces de charrue, des outils de travail

du sol, des semoirs et des matériels de fenaison des grandes marques. En plus d'un catalogue de 35 000 références, la société propose un accès sur un site extranet réservé aux revendeurs qui peuvent consulter en ligne l'intégralité du catalogue.

Côté face, l'entreprise est dotée d'une logistique performante. Dans l'entrepôt, les commandes sont préparées soit en mode manuel, soit en mode automatique et collectées sur l'installation Newtec vers une navette de tri automatique. Dans le mode automatique, les commandes sont préparées par trois transtockeurs Newtec dans un fonctionnement du type "goods to men" (marchandises vers l'homme). La navette de tri Newtec regroupe automatiquement par commandes les différents bacs qui la constituent en les distribuant un par un dans des rampes dynamiques dédiées. L'opérateur collecte ensuite simplement l'ensemble des pièces réunies dans ces bacs regroupés pour préparer l'expédition. **GS**



### ▶ PLATE-FORME HQE

Moët et Chandon va faire construire un bâtiment logistique HQE de 45 000 m<sup>2</sup> à Chalons-en-Champagne pour 25 millions d'euros.

### ▶ NOUVEAU CENTRE LOGISTIQUE

Le spécialiste des pompes pharmaceutiques Pfeiffer investit 12 millions d'euros dans la construction d'un nouveau centre logistique à Eideltingen en Allemagne.

### ▶ MERALLIANCE SE RECENTRE

La société bretonne d'agroalimentaire a totalement repensé sa fonction logistique en concentrant l'ensemble des fonctions sur le site de Landivisiau.

### ▶ PASTACORP CHOISIT CHEP

Le producteur de pâtes optimise ses coûts et augmente la qualité de ses palettes en mettant en place le programme de gestion location de palettes Chep.

### ▶ DANONE FAIT APPEL AU LEAN

Danone Baby Nutrition a fait appel à Lean Training pour déployer la méthode dans ses 21 sites mondiaux en Europe et en Asie.

### ▶ SOCOMEC CHOISIT SOLUTYS

Le spécialiste des interrupteurs et onduleurs a sélectionné la solution de Solutys Group pour renouveler 60 terminaux dédiés aux fonctions logistique de production et de distribution.

## ► PIERRE-LOUIS FERREIRA, DÉVELOPPEUR DE NEOPOST ID



De formation technique et marketing, Pierre-Louis Ferreira débute son cursus dans

le monde de la RFID en 1998. C'est le début d'une longue carrière dans ce monde numérique. Où il contribue au développement de solutions pour de grands comptes comme Essilor, Air France ou la Direction Générale de l'Armement. En janvier 2009, il intègre Neopost ID avec pour mission de développer l'activité du spécialiste du tag dans les secteurs du transport et de la logistique. \_

## ► LA RFID À LA MODE

La marque Serge Blanco déploie une solution RFID dans la gestion des flux de vêtement (1 million par an) depuis le site de fabrication en passant par la plateforme logistique jusqu'aux points de vente (360) de la marque. La solution de Tagsys comprend des étiquettes RFID en UHF imprimables collées aux étiquettes des articles, des imprimantes, des tunnels et des lecteurs. Le tout relié au système d'information via le logiciel e-connectware. \_



## Bruxelles veut protéger les consommateurs

**L**a commission européenne propose de protéger les consommateurs contre les étiquettes électroniques RFID. Ces "puces" qui peuvent être lues à distance apparaissent un peu partout dans les péages de transport, les cartes de metro, les conteneurs pour les tracer le long de la chaîne d'expédition, les billets de spectacle pour les sécuriser... Mais certains voient l'œil du malin dans ces matériels qui peuvent être lus à l'insu de leur propriétaire. Et qui révèlent des habitudes de consommation, des déplacements, voire des renseignements personnels comme l'adresse ou la date de naissance.

*«Aucun européen ne devrait porter une puce dans l'un de ses biens sans savoir précisément à quoi elle sert, avec la possibilité de la retirer ou*

*de l'éteindre à n'importe quel moment»*, a récemment souligné la commissaire européenne responsable de la société de l'information et des médias, Viviane Reding. Bruxelles estime ainsi que les puces devront être automatiquement désactivées en magasin, sauf si le consommateur demande expressément à ce qu'elles restent actives. Et que l'information donnée aux consommateurs soit claire et simple *«pour qu'ils sachent si les données les concernant seront utilisées»*. La Commission recommande aussi que les produits équipés d'une puce soient marqués d'un logo spécifique.

En plaçant le libre arbitre du consommateur au cœur du débat de la protection de données liées à la RFID, cette recommandation aura pour beaucoup d'entreprises,

d'ores et déjà engagées dans des déploiements, un effet de levier considérable. *«Même si nous aurions préféré une recommandation encourageant plus le déploiement, il est essentiel que la Commission ait reconnu officiellement les bénéfices de la RFID, présentant l'adoption de cette technologie comme une nécessité sociétale»* explique Miguel Lopera, CEO de GS1. L'organisme a d'ailleurs conduit une étude d'évaluation des impacts organisationnels et financiers de la désactivation des tags RFID/EPC dans le contexte du commerce de détail.

Selon les données de la commission, 2,2 milliards d'étiquettes ont été vendues dans le monde en 2008, dont un tiers en Europe. Soit un marché mondial de 4 milliards d'euros qui devrait atteindre 20 milliards en 2018. **GS**

## L'aéronautique équipe ses plateaux repas

**L**es sociétés Progress Software et Auto ID Systems ont noué un partenariat pour mettre en place une solution RFID dans la restauration liée au secteur aérien. Sponsorisé par le Ministère fédéral de l'Economie et de la Technologie en Allemagne, ce projet est exécuté par Airbus, EADS et le Fraunhofer Institute pour optimiser l'efficacité des compagnies aériennes. Il s'agit d'assurer le suivi de chaque chariot de nourriture alloué à un avion, de localiser ceux qui sont mal placés mais aussi d'offrir un

plus vaste choix de menus aux passagers. *«Le système permettra la possibilité de commander un repas juste avant le vol, en spécifiant l'heure de service et même sa température»*, assure le Dr Gilles Nelson, directeur de la stratégie chez Progress Software.

Le tableau de bord du projet sera basé sur la technologie CEP (Complex Event Processing) de Progress Apama qui surveillera, contrôlera et gèrera les processus en temps réel. Progress Apama corrèlera les signaux émis par les chariots dans une application



Gilles Nelson

développée par AutoID Systems. *«La plateforme permet de disposer d'une vue en temps réel des différentes phases de la chaîne logistique»*, indique pour sa part le Dr Michael Gros, directeur général d'Auto ID Systems. **GS**

## Premiers certificats HQE

**A**ir France à Orly, Berner à Saint-Julien-du-Sault (89), Manutan à Gonesse (95), Sisley à Saint-Ouen-L'Aumône (Panhard Développement), Norpec à Saint-Vulbas (AEW Europe) et Segro à Marly-la-Ville (ABCD) : ces six plateformes ont obtenu la certification NF Bâtiment tertiaires le 19 mai dernier. Lancée en 2005, cette certification distingue des bâtiments dont les performances environnementales correspondent aux meilleures pratiques actuelles en matière d'éco-construction, d'éco-gestion de confort et de santé. Elle peut désormais concerner des plateformes logistiques depuis quatre mois grâce au référentiel élaboré par Certivéa en partenariat avec Afilog. Trois audits sont nécessaires pour l'obtention du certificat au



Plan du site Sisley à Saint-Ouen-L'Aumône. Ouverture prévue en juillet 2010.

niveau de l'engagement, de la conception et de la réalisation du projet. Mais en plus du label HQE bâtiment tertiaire classique, le référentiel pour les plateformes est complété de deux thèmes spécifiques à la logistique et la *supply chain* : les conditions de travail et l'adaptation du bâtiment au process. « Cette démarche est

extrêmement appréciée par notre personnel. Elle participe d'un esprit d'entreprise », indique de son côté M. D'Ornano, directeur général de Sisley. « Si le bâtiment est adapté, les performances sont meilleures », indique de son côté Olivier Dufresne, responsable organisation et systèmes de la société Berner (distributeur

de fournitures industrielles). « Nous sommes convaincus que les opérations non HQE auront du mal à se remplir », anticipe de son côté Laurent Horbette, directeur général de Segro lors de la remise des certificats. Outre ces six certifiés, une vingtaine d'opérations sont en cours de certification.

### BAROMÈTRE EXCLUSIF JONES LANG LASALLE/STRATÉGIES LOGISTIQUE

## Très léger regain

Fin mai, les volumes investis en immobilier logistique en France s'élevaient à 130 millions d'euros. Le 1<sup>er</sup> semestre 2009 devrait se terminer autour

des 150-160 millions d'euros engagés, soit 4,5 fois moins qu'un an auparavant. Malgré la chute des engagements qui n'a eu de cesse de

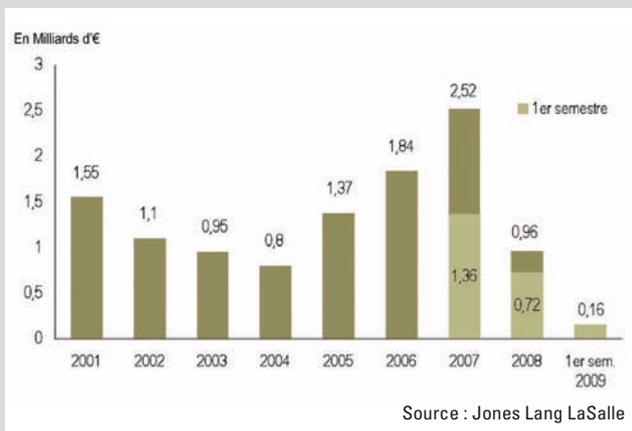
s'accroître depuis septembre, le 2<sup>e</sup> trimestre 2009 a été marqué par une reprise légère de l'activité qui laisse entrevoir l'avènement d'un nouvel équilibre sur le marché.

Les valeurs unitaires des transactions sont toujours en forte baisse, conséquence de la vente de portefeuilles qui se raréfie considérablement ou prend la forme de vente à la découpe. Hier abordé en vue d'une diversification, le marché des entrepôts est redevenu aujourd'hui un marché de spécialistes. Les acquéreurs hexagonaux toujours majoritaires se positionnent principalement sur des actifs très sécurisés ou sont à la recherche d'opportunités.

Dans ce contexte, si les taux de rendement prime se stabilisent autour d'un taux pivot de 8 % pour des actifs de très bonne facture (classe A), aux normes et assurant des garanties locatives de 6 à 9 ans fermes, la fourchette des rendements s'élargit.

« En revenant au taux prime de 2002-2003, l'immobilier logistique, quand il se porte sur des actifs neufs aux baux sécurisés, est devenu l'investissement le plus intéressant financièrement, au regard du prix relativement faible de l'argent », souligne Vincent Delattre, Responsable Investissement Régions et Investissement Logistique chez Jones Lang LaSalle.

### Évolution des montants investis en logistique en France



# TransGourmet

## Une stratégie de conquête

Le nouveau site tri-températures d'Arques, préfigure la stratégie de l'entreprise de restauration, initiée par Pascale Jacquemot, directrice des projets et Serge Rey directeur logistique. Voici leur plan pour prendre de vitesse les concurrents.



**A**rques, vieille ville typique du Nord Pas-de-Calais, tout à fait dans l'esprit du film "Bienvenue chez les ch'tis", rustique et bon enfant, cache bien son jeu. C'est aux marches de cette commune, que la société TransGourmet vient d'investir 13 millions d'euros sur sa nouvelle plate-forme logistique, baptisée "TransGourmet Nord". Elle est l'une des premières pièces d'un futur dispositif logistique,

entièrement intégré. Lequel doit être mis en adéquation avec la zone de consommation des clients (restauration collective, artisans restaurateurs), schématiquement, l'axe Paris-Lyon-Marseille.

TransGourmet, entreprise de restauration dite "hors foyer" et boulangerie-pâtisseries, ne s'adresse pas aux ménages, mais seulement aux professionnels. Et c'est une entreprise très récente, née en avril 2008, de la



TransGourmet  
en chiffres :

**6,5** MILLIARDS D'EUROS  
de chiffre d'affaires annuel pour  
le groupe en Europe

**12 000** RÉFÉRENCES  
de produits pour les repas cuisinés  
+2 500 pour la boulangerie-pâtisserie

## FICHE TECHNIQUE DE TRANSGOURMET NORD

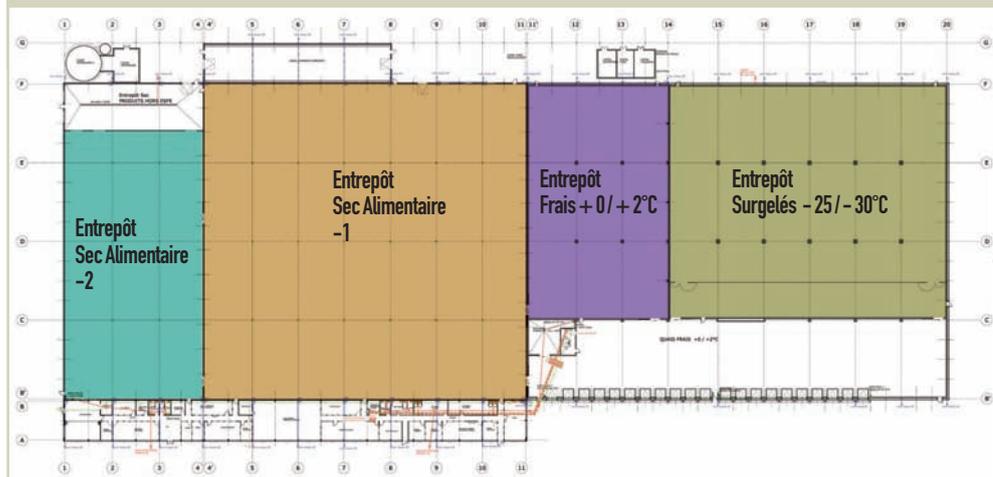
fusion entre les sociétés Aldis, Prodiest et Comptoir des Artisans. Le groupe va consacrer entre 2007 et 2011, 250 millions d'euros à sa restructuration et sa modernisation. Le capital de l'entreprise est détenu à 50/50 par le géant allemand de la distribution Rewe et l'enseigne suisse Coop. La société doit relever deux défis, intrinsèquement liés : celui de bâtir une logistique plus performante et celui du retour aux bénéfécies.

### La chasse aux doublons

Dans ce secteur de la fabrication et de la distribution de plats cuisinés et viennoiserie pour les restaurateurs (industriels ou artisans), la compétition est rude. Cinq acteurs se disputent le marché : En tête, le groupe Métro avec plus ou moins 15 % du marché, talonné par Pomona, puis TransGourmet. Et plus loin derrière, les sociétés Davigel (groupe Nestlé) et Brake. Pour gagner, TransGourmet mise sur sa logistique. Pour toucher ses clients avant les autres, mieux que les autres : « *livrer à l'heure les bons produits au bon prix, tel est notre crédo* », déclare Yves Cebon de Lisle, directeur marketing et communication du groupe. « *Nous avons actuellement 27 sites dédiés à la restauration et plusieurs autres pour la boulangerie-pâtisserie et les produits d'hygiène. Pour le site de TransGourmet Nord, nous ambitionnons un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 90 millions d'euros* », indique Jean-Christophe

- **17 931 m<sup>2</sup> de surface**, qui se découpe en 3 zones :
  - 3 600 m<sup>2</sup> de zone surgelée
  - 1 700 m<sup>2</sup> de zone frais
  - 8 049 m<sup>2</sup> de zone à température ambiante (épicerie et hygiène)
  - 1 700 m<sup>2</sup> de quais
- **156 salariés**, dont 46 préparateurs, 51 télévendeurs et 47 affectés au transport
- **80 % des commandes** faites par le "call center" situé sur le site
- **80 % de la consommation d'énergie** est le fait de la production de froid
- **11,5 mètres** de hauteur
- **50 chariots** Jungheinrich pour un usage à 6,5 m de hauteur maximum

- **10 chariots** grande hauteur (→ égal à 7m)
- **48 000 tonnes** de marchandises traitées par an
- **1 180 tonnes** de marchandises traitées par jour (minima à 120 T, maxima à 230 T)
- **1 tonne** de marchandises traitées par heure et par préparateur, c'est l'objectif de productivité.
- **31 camions** bi-température
- **2 600 clients**
- **Zone de chalandise** : départements 59, 62, 60, 76, 02, 80, 27 (un peu 61 et 14)
- **Systèmes d'information** : WMS "maison" + 1 TMS de la société Ortec baptisé "Distriplaner".



Adouritz, président du directoire de TransGourmet, qui débuta sa carrière comme cuisinier à la Tour d'Argent, avant d'embrasser le secteur de la distribution. L'entreprise met en œuvre « *un projet de réorganisation complet à long terme de l'ensemble de son dispositif logistique* », précise le président. Cette réorganisation est la clé de la réactivité de l'entreprise à son marché. Donc la clé du succès. Or, TransGourmet avait hérité d'une succession d'architectures logistiques différentes, avec des doublons : « *Aldis, c'était trois régions, résultat de sa*



**3 800** SALARIÉS  
en France (21 000 salariés  
pour le groupe en Europe)

**1,3** MILLIARD D'EUROS  
de chiffre d'affaires  
pour TransGourmet France

**700** CAMIONS  
C'est la flotte de TransGourmet  
en France

LE SITE  
DU MOIS

*croissance interne, avec trois systèmes d'information qui ne se parlaient pas. L'intégration de ProdiResta ajoutée un quatrième schéma. Tout cela constituait un ensemble de 39 points de stockage, très hétérogène* », explique Pascale Jacquemot, directrice Projet du groupe. S'engage donc une profonde restructuration des flux logistiques et d'une certaine façon du modèle économique global du groupe.

**5 entrepôts à construire**

Pascale Jacquemot vient justement d'être nommée directrice des projets, une fonction transversale, pour animer et soutenir la conduite du changement dans l'entreprise. In fine, TransGourmet va se retrouver avec 15 entrepôts neufs ou remis à neuf, dont la localisation recoupera en partie

le dispositif actuel. À ce jour, en plus du site d'Arques, l'entreprise va inaugurer celui de Saint-Quentin Fallavier près de Lyon (20 000 m<sup>2</sup> en voie d'achèvement). Par ailleurs, la société a décidé de conserver l'entrepôt de Bonneville (Rhône-Alpes), qui est récent et dans une organisation conforme à la cible du groupe (2006) et le plus gros et celui de Saint-Martin de Crau (24 000 m<sup>2</sup>), vient d'être reconfi-

guré, suite au regroupement de 2 entrepôts ; les entrepôts parisiens ont été reconfigurés et modernisés. L'entreprise doit encore construire cinq nouveaux entrepôts et en reconditionner sept autres. Deux chantiers vont démarrer : Carquefou près de Nantes et Chateauroux. « Il faut investir pour éviter l'obsolescence. Et c'est vital. Pour garantir la traçabilité et la sécurité alimentaire des produits livrés aux

écoles, aux hôpitaux ou aux maisons de retraite », souligne Pascale Jacquemot, qui précise : « pour répondre à la demande de traçabilité, nous fonctionnerons demain avec un picking flottant, alors qu'à ce jour nous travaillons en picking fixe, par allée et par travée ».

Il faut dire que TransGourmet a récupéré quelques entrepôts un peu vétustes, avec des échelles pour le picking, des allées encombrées par les préparations de commandes laissées en déshérence. Ils s'agit dès lors, soit de regrouper plusieurs entrepôts en un seul qu'il faut donc resectoriser, soit de remettre à neuf et aux normes un site ancien. L'ensemble du dispositif doit fonctionner de façon homogène, en tri-température.

Les sites TransGourmet auront vocation à réaliser non seulement du conditionnement, de la préparation de commande, mais aussi à héberger un plateau d'appel réunissant plusieurs dizaines de commerciaux, pas seulement pour



## 2 questions à Pascale Jacquemot, directrice Projet du groupe TransGourmet

### Stratégies Logistique : Quels sont les objectifs de la restructuration que vous menez ?

**Pascale Jacquemot :** Suite à la fusion entre Aldis et ProdiResta, un plan de quatre ans a été décidé en 2008, avec un objectif de retour à la rentabilité en 2011. À plus long terme, le président, Jean Christophe Adouritz a la volonté de construire un groupe référent en restauration hors foyer et boulangerie-pâtisserie. Ce plan passe par de lourds investissements logistiques. Les économies attendues sont liées au transport et à la distribution. Nous avons donc engagé une discussion avec les partenaires sociaux et nous demandons aux salariés d'accompagner cette reconstruction. Il n'y a pas encore ou peu de culture groupe.

### SL : Directrice de projet, en quoi consiste la mission ?

**PJ :** Nous fonctionnons depuis deux ans en termes de projets. Je travaille avec une équipe transversale de 8 cadres, sur les fermetures et ouvertures d'entrepôts, les approvisionnements et les systèmes d'information. Nous devons mener à bien la reformulation de notre dispositif logistique, soutenir une dynamique de changement, faire en sorte que tous les secteurs de l'entreprise se rencontrent et s'écoulent les uns les autres. L'entreprise a fait le choix d'une logistique intégrée à 100%. Il s'agit maintenant de mettre en place un nouveau schéma de circulation des produits. Nous avons aussi fait appel au cabinet Métis Consulting, pour localiser, dimensionner les entrepôts et estimer les enjeux.



### CV EXPRESS

#### PASCAL JACQUEMOT

1993

Décroche son diplôme de l'ESLSCA (école supérieure de commerce)

2000

Chef de projet logistique, groupe Carrefour

2004

Responsable projets supply chain ProdiResta/Carrefour

2009

Directrice des projets TransGourmet.

## Entretien avec Benoît Damide, directeur de TransGourmet Nord

### Stratégies Logistique : Pourquoi un nouveau site près d'Arques (Nord-Pas-de-Calais) ?

**Benoît Damide :** entre 2002 et 2006, notre chiffre d'affaires dans cette zone a progressé de 45 %. Les anciens locaux étaient trop petits. Ils étaient situés à Lens et Cambrai, faisaient du sec et du frais tous les deux. Il y avait donc des doublons. Logiquement on aurait dû se relocaliser sur Douai, mais nous avons souhaité garder nos salariés qui connaissent bien le métier. Nous sommes placés près de l'autoroute A26, au cœur de notre zone de desserte qui couvre 7 départements. Nous venons de reprendre l'activité des départements de l'Oise, l'Eure et la Seine-Maritime.



### SL : Quel est le rythme de rotation et de traitement des marchandises ?

**BD :** Les produits comme la viande livrée par la société Beauvallet, ne reste pas plus de trois heures sur place. C'est du flux tendu. Pour les produits frais, le stock est de 6 jours. Le surgelé c'est 30 jours, l'épicerie et les produits d'hygiène, 35 jours. L'activité du site démarre vers 2 h 1/2 du matin, avec le chargement sur les camions des marchandises préparées la veille. De 5 h à 11 h du matin, c'est l'étape de réception des produits, lesquels sont ensuite rangés, étiquetés, traités informatiquement (DLC) et mis sur étagère. À midi et jusqu'à 13 h 30, c'est le moment de la sélection des commandes et de la mise en tournée auprès des clients. Étape à laquelle succèdent la phase de préparation de commande et le départ navette. L'entrepôt ne dort que 2 h 1/2 par jour, entre minuit et 2 h 1/2 du matin.

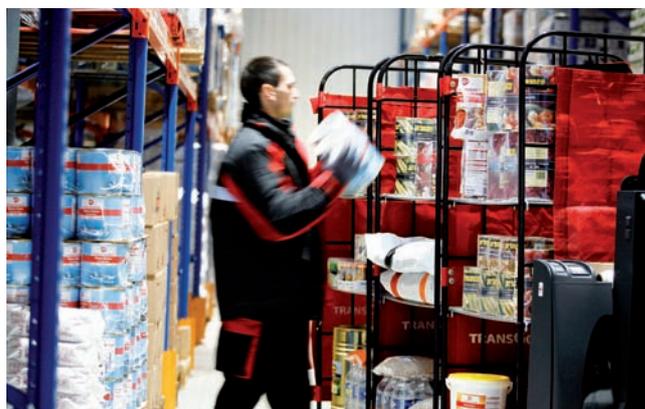
### SL : Avez-vous un prestataire ?

**BD :** Non. Nous avons décidé d'acheter en propre nos camions, même si actuellement, un peu plus de 50 % de la flotte (43 unités) est en location. Nos chauffeurs sont soigneusement recrutés par nos soins et sont nos salariés, parce qu'ils ont la responsabilité d'être au contact direct du client et de porter l'image de l'entreprise. Il s'agit aussi d'un choix de politique patrimonial, qui nous vient de nos actionnaires Rewe et Coop.

administrer les ventes, mais aussi pour écumer leur zone de chalandise. Un modèle logistique original.

### Nouveaux progiciels

La modernisation passe également par une refonte complète des systèmes d'information. La refonte a débuté avec le remplacement du progiciel de gestion des transports (Transport management system ou TMS) "Win-



### CV EXPRESS

#### BENOÎT DAMIDE

49 ans

Diplômé de l'École supérieure de commerce d'Angers

1985

Directeur commercial et des achats chez Pidou

1988

Reprend l'entreprise familiale Damide Restauration Arques

2002-2009

Après intégration à Aldis, directeur du site d'Arques

route" par le TMS "Distriplaner" de la société Ortems, jugé plus adapté. Également à l'ordre du jour, le remplacement du progiciel de gestion des entrepôts (WMS), outil maison inapte à gérer le nouveau dispositif. Parmi les solutions testées, le WMS (Warehouse management system) Infolog édité par la société Generix, avec une brique spécifique pour l'ordonancement des commandes. Quant au progiciel ERP (Enterprise resource planning), c'est une solution éditée par le groupe allemand SAP, qui, pour l'essentiel traite la dimension comptabilité-finances. Enfin, dernier chantier, la recherche d'outil de prévision des commandes, un progiciel dit APS (Advanced Planning System) : trois éditeurs sont déjà en "short list".

TransGourmet devrait donc disposer d'ici 2012 d'un réseau de sites et de systèmes d'information, flambants neufs, particulièrement réactifs, flexibles, dotés de nouvelles fonctions, notamment commerciales, d'une flotte de transport intégrée, prêts à coller à leur marché. ● GILLES NAUDY

► **Bernhard Simon**  
Porte-parole de Dachser

# “Offrir un réseau totalement intégré”

Le prestataire allemand Dachser a décidé d'effacer le logo Graveleau, société française rachetée en 1999. Nous avons profité du salon Transport Logistic de Munich pour interroger son porte-parole.

## Stratégies Logistique : quel est votre réponse à la crise ?

Nous voyons trois facteurs pour tourner la crise à notre avantage. Un : notre indépendance. Si nous avons été coté en bourse, nous n'aurions jamais connu la même prospérité ni la même histoire. Deux : nos finances. Le “gearing” (ratio d'endettement sur fonds propres, ndlr) de notre entreprise familiale est au maximum de 50 %. Nous n'avons jamais voulu dépasser cette limite. En revanche, en 2009, notre plan d'investissement est de 153 millions d'euros malgré la crise. La famille a en effet toujours eu la discipline de laisser plus de 90 % des bénéfices dans l'entreprise. Il faut être capable de financer le futur et prendre toutes les chances qui

existent. Trois : notre stratégie. Celle-ci doit être comprise par tout le monde, aussi bien par nos ouvriers sur les quais que dans les bureaux ou chez nos banquiers.

## SL : Et quelle est précisément votre stratégie ?

Dans la logistique alimentaire, nous sommes les premiers en Allemagne, numéro quatre en France et dans le top 5 en Europe. Nous voulons garder et améliorer cette position. Nous allons densifier notre réseau en Grande-Bretagne mais aussi en Pologne. Et nous allons investir plus dans la logistique contractuelle. Avec le réseau Entargo, nous avons établi le réseau de groupage le plus dense qui existe en Europe. Nous travaillons avec des

marques leaders sur leur marché nous permettant de nous étendre à l'étranger. Certains confrères sont jaloux de ce réseau dont nous sommes à l'origine et pour lequel nous avons mis en place les règles de fonctionnement. C'est la raison

« Nous faisons aujourd'hui partie des grands acteurs du marché logistique européen. »

pour laquelle nous avons racheté 10 % de notre partenaire italien Lascar.

## SL : Pourquoi la bannière Dachser est-elle désormais unique ?

Nous faisons aujourd'hui partie des grands acteurs du marché logistique européen. Nous pou-

vons offrir à nos clients, partout dans le monde, sous la marque Dachser, un réseau totalement intégré, des produits et des processus standardisés, une qualité et une fiabilité identique et une structure informatique unifiée. Nous comptons sur les collaborateurs qui sont désormais les ambassadeurs à part entière de la marque Dachser, pour porter avec confiance, responsabilité et succès “l'esprit Dachser” sur le marché et construire avec nos clients une

relation durable sur la base d'un modèle entrepreneurial inédit, issu de capitaux 100 % familiaux.

## SL : Où en êtes-vous dans l'intégration de Graveleau dans votre système d'information ?

Notre système d'information s'intitule WIN. Cela signifie

Dachser, c'est :

**3,6** MILLIARDS D'EUROS  
de chiffre d'affaires en 2008 dont 450 millions pour Dachser Food Logistics.

**18 175** PERSONNES  
sur 305 sites en 2009 contre 10 200 en 1999.



## PARCOURS

**1960**

Naissance à Kempten (Allemagne).

**Années 1980**

Études de transport et logistique à Kempten puis à l'université Friedrich Alexander de Nuremberg.

**1989**

Rejoint le logisticien français Mory avant de devenir responsable de projet du service transport européen chez Dachser à Cologne.

**1993**

Nommé à la tête des transports internationaux de Dachser.

**1995**

Responsable développement du groupe.

**1999**

Prend une part active au rachat de Graveleau.

**2001**

Président de Graveleau.

**2009**

Responsable développement, ressources humaines, marketing et ventes du groupe.



Wholly Integrated Network. C'est un logiciel pour tout le monde partout en Europe. C'est un développement maison. Je vous mets au défi de trouver un logiciel absolument identique en tous points en Europe sans aucune variante ou mutation. Il s'agit d'un ERP (enterprise resource planning) appliqué au monde du transport. Fin 2009, 55 % des agences du réseau Graveleau en seront équipées. Il restera une vingtaine d'agences à équiper en 2010. Ce n'est pas seulement le logiciel mais l'ensemble des processus qui sont absolument identiques. Vous

pourriez ainsi échanger un opérateur entre la Pologne et la Verie (siège de Graveleau en France, ndlr) sans problème. Les délais, les temps d'attente sont toujours les mêmes. Il n'y a pas de question à se poser.

### SL : La logistique contractuelle doit représenter quelle part de votre activité ?

Elle représente 10 % de notre activité et on veut continuer de progresser. Mais on n'a pas de cible exact. La logistique commence de l'approvisionnement du client. Nous intégrons la commande dans notre logiciel, transparent partout en Europe.

Il faut contrôler informatiquement si l'enlèvement a bien été fait, assurer le suivi, le checking, le stockage, le contrôle qualité, le "pick and pack" process, le merchandising et l'aide à la facturation. Ce processus de Supply Chain Management est visible sur une seule page de notre logiciel. Il est couplé au logiciel maison d'entrepôt Mikado. Mais le plus important pour être performant en logistique contractuelle est le réseau. Beaucoup de confrères n'ont pas ce réseau. Or notre plus grande valeur, c'est notre réseau.

PROPOS RECUEILLIS PAR GILLES SOLARD

**43,3** MILLIONS D'ENVOIS  
pour un poids total expédié de près de 30 millions de tonnes.

**1 000** EMPLOIS  
C'est le nombre d'emplois créés par l'entreprise en 2008.

# Le saumon fumé en flux tendus

Fabriquer et expédier des produits de la mer depuis l'extrémité de la Bretagne suppose la mise en place d'une chaîne logistique performante, comme le prouve l'exemple de MerAlliance basée à Quimper.

**L**e Finistère est une belle région, mais, comme son nom l'indique, très excentrée puisque située tout au bout de l'hexagone. Cette situation géographique particulière, loin des barycentres logistiques, a conduit la société de Quimper MerAlliance à développer une chaîne logistique en flux tendus.

La PME bretonne fabrique, conditionne et expédie des produits de la mer (saumon fumé et produits traiteurs) pour la grande distribution. En effet, les produits en marques distributeurs (MDD) représentent 90 % du chiffre d'affaires 2008 de 80 millions d'euros réalisé par cette entreprise de 450 salariés, les 10 % restant étant générés par la marque propre Armoric qui sert de laboratoire

pour les innovations de la société. MerAlliance possède trois sites : l'usine de production de saumon fumé et produits traiteurs de la mer est située à Quimper, la plateforme d'expédition à Landivisiau (Finistère) et une seconde usine fabriquant des produits premiers prix se trouve à Bydgoszcz en Pologne. Les produits sont stockés et préparés dans l'entrepôt de Landivisiau en température contrôlée (0 à +4 °C) puisqu'il s'agit de produits frais, avec une date de limite de stockage très courte, de l'ordre de deux jours. Les commandes sont envoyées quotidiennement par les grandes surfaces via EDI pour une livraison aux magasins le lendemain. Les commandes sont préparées entre 9 et 16

heures, et jusqu'à 20 heures au mois de décembre, le pic saisonnier de cette activité.

## Forte pression sur les délais de livraison

« Le matin, nous préparons les colis pour les destinations les plus lointaines, le sud-est, le sud-ouest et le Benelux. En milieu de journée, c'est au tour des commandes pour le Centre, l'Est, le Nord et la région Parisienne. Et en fin d'après-

midi, pour le Grand Ouest, avec des livraisons qui peuvent s'effectuer jusqu'à minuit », détaille le directeur supply chain. MerAlliance sous-traite ses livraisons à des transporteurs spécialisés en froid, comme STEF-TFE ou STG puisque la société bretonne ne travaille pas en camions complets mais en messagerie. La problématique principale de ce métier, c'est la rapidité des flux : les clients distributeurs

## La certification comme garantie de qualité

La certification tous azimuts est au cœur de la stratégie logistique de MerAlliance, qui met en avant ses labels ISO 22000 (systèmes de management de la sécurité des denrées alimentaires), ISO 9001 (systèmes de management de la qualité), ISO 14001 (systèmes de management environnemental). La première norme est exigée par les clients distributeurs, mais les deux autres relèvent de la volonté de la PME bretonne de se différencier de ses concurrents. C'est pourquoi elle a également pris l'initiative de mettre en place le référentiel IFS Logistique. L'International Food Standard (IFS) est un référentiel de qualité et de sécurité des aliments pour les produits alimentaires sous marque de distributeur. L'IFS Logistique concerne le stockage, le transport et la distribution. « Personne ne nous impose cette certification, mais nous avons cette culture de processus et d'indicateurs de performance sur la chaîne du froid et la traçabilité », précise Laurent Jamier.



MerAlliance, c'est :

**4 500 TONNES**  
de produits de la mer expédiées  
par an depuis le site de Landivisiau

**250 références**  
commerciales



**LAURENT JAMIER,**  
directeur supply chain  
de MerAlliance

*« Nous devons être capables de préparer une commande en moins d'une demi-heure »*

travaillent sans stocks. « La pression sur les délais est forte. Nous devons pouvoir expédier six jours sur sept, avec des commandes qui arrivent le samedi pour un réapprovisionnement des GMS le lundi matin », remarque Laurent Jamier. En raison de leurs contraintes de plus en plus sévères (contrôle des temps de conduite des chauffeurs, taxe carbone) et de la situation géographique particulière de la plate-forme logistique, les

transporteurs imposent des horaires de chargement de plus en plus tôt dans la journée. D'où un effort accru de planification et d'ordonnancement des commandes de la part de l'entreprise. C'est pourquoi MerAlliance a investi plus de 450 000 € dans le renouvellement de son système d'information.

### Préparer une commande en moins de 30 minutes

Une nouvelle version du WMS de la société nantaise VIF, spécialisée dans l'informatique agroalimentaire, a été mise en place pour améliorer la gestion des stocks et faciliter le travail des préparateurs équipés de terminaux portables radio, appelés "tracker". « Nous devons être capables de préparer une commande en moins d'une demi-heure », précise le directeur supply chain. L'entreprise a également investi 4 millions d'euros dans la modernisation de son outil industriel, et 300 K€ pour l'automatisation de la mise en cartons. Les commandes EDI sont envoyées à un superviseur qui les redistribue vers



une dizaine de préparateurs qui collectent les colis sur des palettes multi-produits. Le "tracker" valide ce picking en lisant les codes à barres et renvoie l'information au progiciel. Environ 150 entrepôts de la grande distribution sont livrés tous les jours en moyenne, même si certains ne le sont que trois fois par semaine.

Sur les soixante-dix d'employés de la plate-forme de Landivisiau, la moitié est affectée à l'étiquetage et au conditionnement, l'autre moitié s'occupant de la préparation. Le reste est affecté aux tâches administratives. Le système GTC (gestion technique centralisée) permet de contrôler en temps réel la température des produits.

« De par le contrat date (deux jours de stock maximum) et des délais de livraisons à J+1, nous sommes obligés de posséder notre propre structure logistique dans un rayon de deux heures de route par rap-

## Vers une mutualisation du stockage

« Notre entrepôt est une ancienne usine réaménagée en plate-forme logistique dont nous n'utilisons que la moitié. C'est pourquoi nous avons commencé à discuter avec d'autres industriels de la région pour évoquer la possibilité de mutualiser cette surface disponible » évoque Laurent Jamier, directeur supply chain. Le responsable logistique est en contact avec plusieurs industriels bretons, mais également avec un fournisseur national pour rentabiliser cette surface de stockage inutilisée. Les prestataires logistiques étant absent de cette région éloignée des grands centres urbains, MerAlliance a décidé de proposer à ses confrères industriels cette externalisation, une manière de rentabiliser une plate-forme trop grande pour les seuls produits de la société. D'autant que les bases logistiques des enseignes ont été rapprochées de la métropole rennaise (qui est à 200 km de Landivisiau), comme c'est le cas par exemple pour Easydis (groupe Casino) ou Carrefour. Les fournisseurs régionaux ont donc tout intérêt à mutualiser les ressources logistiques existantes pour diminuer leurs frais de transport.



port au site de production », rappelle Laurent Jamier. Et comme les distributeurs réclament un taux de service de 99 %, impossible de déléguer la chaîne logistique à des prestataires externes, par ailleurs absents de cette région excentrée (voir encadré). Une exigence qui a conduit la PME quimpéroise à mettre au point une chaîne d'approvisionnement performante pour satisfaire des clients exigeants et prompts à déréférencer les fournisseurs qui ne répondent pas à leurs desideratas.

● PATRICK CAPPELLI

**80 000 COLIS**  
préparés et expédiés par mois,  
200 000 en décembre

**8 000 m<sup>2</sup>** pour la plate-forme logistique,  
dont 4 000 m<sup>2</sup> inutilisés en voie  
de mutualisation

# Les APS questionnés par la crise

La quête de cash et de visibilité contraint les entreprises à exiger des progiciels d'Advanced Planning System (APS), des performances opérationnelles quasi immédiates et un retour sur investissement de quelques mois.

**Q**uelle entreprise peut se payer le luxe de ruptures de stock, d'interruptions répétées dans ses flux ? Qu'il s'agisse de pièces à livrer sur une chaîne de fabrication ou de produits de grande consommation sur les rayons, ces "accidents" de flux ne sont pourtant pas l'exception : ils seraient la cause d'une perte représentant 8 à

10% du chiffre d'affaires dans le secteur de la distribution de produits agroalimentaires. Selon notre confrère, le magazine *LSA*, le manque à gagner consécutif à ces ruptures équivaldrait à 6,4 % du chiffre d'affaires annuel des hypermarchés. Or la volatilité de la demande s'intensifie, contraignant les chefs d'entreprises à un pilo-

tage à vue. Face à ce défi, "l'Advanced Planning system" ou "Scheduling" (APS) se veut être l'outil qui optimisera demain, mieux qu'aucun autre, la supply chain des entreprises. Pour l'heure, ces progiciels de prévision, qui ne représentent même pas 5 % des progiciels d'entreprise en Europe, apparaissent encore trop hétérogènes dans leurs

définitions, leur périmètre et leurs fonctionnalités. Ces dernières vont de la planification de la production en usine, en passant par la prévision des ventes, jusqu'à l'ordonancement et l'optimisation des coûts. Résultat, l'offre d'APS reste peu lisible, peu comparable, ce qui nuit à sa pénétration sur le marché. Le produit "APS", qui nous est venu d'Amérique, semble pourtant promis à un grand avenir. Particulièrement dans une économie financiarisée. Pas de budget sans prévision, la clé de tout choix stratégique. En Europe, les entreprises s'y intéressent vraiment depuis moins de cinq ans, avec l'accélération de la globalisation et pour pallier les à-coups imprévisibles du marché.

## Compétition sur les délais

Avec la récession, les sociétés, grandes ou petites, ont tendance à optimiser les systèmes existants, plutôt que de



Les APS sont très implantés dans la grande distribution, agroalimentaire et textile.

APS c'est :

**100 000 à 200 000 EUROS**

C'est le coût minimum, le ticket d'entrée pour un projet APS de planification et de prévision.

changer toute une architecture. Les exigences d'un retour sur investissement (ROI) quasi-immédiat se font plus pressantes. Dans les entreprises clientes, les directions générales ont tendance à mettre en compétition les éditeurs APS sur les délais. Car l'outil doit être opérationnel de plus en plus vite. Difficile de proposer un ROI de six mois et plus à un client.



**GILLES ALAIS,**  
directeur commercial  
de **TXT e-Solutions**

« La supply chain fonctionne de plus en plus avec des indicateurs financiers. »

En face, les éditeurs, locaux ou de taille mondiale, proposent des outils d'une grande variété. Mais trois aspects leur sont communs : la prévi-

sion, synchronisation des planifications, et dimension collaboratives, c'est-à-dire de partage de l'information. Ce dernier aspect implique les entreprises dans une politique de conduite du changement, qui peut se traduire par de profondes modifications dans l'organisation des ressources humaines et des process. L'APS, sa réussite, dépend d'abord ce que l'entreprise en fait.

### ROI à tout prix

Les éditeurs consultés par Stratégies Logistique déclarent ne souffrir que modérément de la récession. Ces acteurs, qui dégagent des marges d'exploitation importantes (10 à 20 % du chiffre d'affaires, selon les éditeurs) doivent réinvestir des sommes considérables, soit 15 à 20 % de leur chiffre d'affaires, dans leur R&D. Cependant, le fort ralentissement qui devrait les impacter au second semestre risque, faute d'adaptation de l'approche client et de l'offre produit, de mettre à mal leur modèle économique.

Gilles Alais, directeur commercial de la société italienne TXT e-Solutions en France, le constate, « le métier change. La supply chain fonctionne de

## 3 questions à Luigi Cirillo

Managing Consultant expert en stratégies supply chain chez Capgemini Consulting

### Stratégies Logistique : La crise a-t-elle freiné les projets APS ?

**Luigi Cirillo :** Les projets qui ont été élaborés à partir de besoins identifiés au cours de l'année 2008 sont pour la plupart maintenus en 2009, notamment dans les cas où ils accompagnent le renouvellement d'un progiciel dit "Enterprise Resource Planning" (ERP). Pour les nouveaux besoins, une phase préliminaire de pré-cadrage, pour préciser les enjeux et évaluer les coûts, devient incontournable.



### S L : Comment s'exprime l'exigence des entreprises ?

**L C :** Par la mise en place d'un chiffrage clair du retour sur investissement notamment en termes de réduction des stocks et d'amélioration du taux de service, auparavant souvent oublié. Par la mise en concurrence des éditeurs, lors de la phase de pré-cadrage. Par une phase de choix plus longue impliquant souvent : une analyse approfondie des solutions des éditeurs, une maquette, des visites de références client, etc.

### S L : Les éditeurs ont-ils des outils APS adaptés aux besoins de l'entreprise ?

**L. C :** L'offre des éditeurs au niveau du pilotage opérationnel est dans la plupart des cas mature et en ligne avec les besoins des entreprises. C'est par contre au niveau tactique, que l'offre doit continuer à évoluer. La capacité à supporter le processus S&OP, priorité en période de crise, est un facteur différenciant.

plus en plus avec des indicateurs financiers. On ne considère plus seulement le taux de service client. Concernant l'impact de la crise nous constatons qu'au-delà d'une pression accrue sur les prix les prospects nous « challengent » plus qu'avant sur les

indicateurs de ROI», admet-il. Son antidote, c'est la position d'acteur global de TXT sur le marché : « notre offre couvre un éventail très large de processus (incluant par exemple la gestion du cycle de vie produit -PLM et gestion des relations fournisseurs -SRM) et

**4 %** des progiciels d'entreprises en Europe appartiendraient à la famille des APS.

**90 %** des entreprises qui se dotent d'un APS sont déjà équipées d'un ERP.

## PROGICIELS

nous permet de mieux résister à la crise que si nous étions un acteur de niche. Notre offre APS se trouve également renforcée par une approche de "business performance" unique sur le marché, nous permettant de nous différencier. De plus, nous avons parmi nos clients de très grands comptes, dont la feuille de route ne s'arrête pas avec la crise ». Enfin, TXT est adossé au vaste réseau Microsoft, un atout de taille. L'éditeur déclare « une dizaine de projets APS en cours de réalisation ».



**PIERRE FOURNET,**  
directeur commercial AZAP

« Nous avons deux fois plus de projets APS au 1<sup>er</sup> semestre 2009 qu'au 1<sup>er</sup> semestre 2008. Et nous conservons la même grille tarifaire. »

Chez AZAP, éditeur d'APS, très présent dans le secteur de la distribution, l'année s'annonce bien : « Nous avons deux fois plus de projets APS au 1<sup>er</sup> semestre 2009 qu'au 1<sup>er</sup>

semestre 2008. Et nous conservons la même grille tarifaire », déclare Pierre Fournet, directeur commercial : « En contrepartie, le client est plus exigeant. Il demande systématiquement une maquette avec ces données avant de s'engager. Etant donné l'impact de nos solutions sur le cash, les directeurs financiers participent souvent au processus de choix. »

#### Simulations plus longues

Pour sa part, la société d'édition d'APS, Ortems, spécialisée dans l'industrie, déclare par la voix de son PDG, René Desvignes, « enregistrer, une fois de plus cette année, une croissance profitable du chiffre d'affaires. Nous n'observons pas encore de décrochage, parce que les cycles de décision pour les systèmes APS en production sont relativement longs, de l'ordre de 6 à 9 mois. Et nous travaillons actuellement sur des projets lancés au cours des vingt-quatre derniers mois ».



**ARIEL WEIL,**  
PDG de Dynasys

« La crise force à se remettre en cause, à être plus rapide dans la mise en place d'un APS. »

En effet, un projet APS engage beaucoup d'argent et de temps. Il faut quelques semaines de phase préliminaire de pré-cadrage pour préciser le besoin de l'entreprise, définir des objectifs de retour sur investissement. Puis, le projet fait l'objet d'une maquette, avec des simulations de faisabilité plus longues et plus soigneuses

qu'avant la crise. Ensuite, seulement, intervient le choix définitif de l'outil. La concurrence entre éditeurs est plus forte et leurs approches respectives sont évaluées, mises à l'épreuve. Au final, les processus de décision s'allongent. Prudence oblige.

#### En 2009, 30% du business vient des PME ...

Ariel Weil, Directeur Général de DynaSys estime lui que « la crise force à être innovant et à proposer des solutions APS de pointe encore plus rapides à mettre en place ». Son approche du marché est la suivante : « Nos principaux clients, convaincus de l'efficacité des APS en terme de ROI, trouvent les budgets. Quant aux prospects, les offres de solutions pré-paramétrées et en mode locatif que nous avons lancées en début d'année permettent de réduire les temps d'implémentation, de gagner en flexibilité et de s'adapter aux budgets revus parfois à la baisse par les sociétés. Actuellement, ce que nous constatons, c'est que ce sont les PME qui sont les plus actives pour lancer de nouveaux projets APS. Leurs dirigeants ont compris, que pour faire face à la crise, ils doivent vite mettre en place des outils de planification. L'offre n.SKEP One, qui peut être installée à partir d'un délai d'une trentaine de jours (tout compris), répond aux besoins de ce marché sous pression et représente aujourd'hui 30% de notre chiffre d'affaires contre 0 en 2007 ! »

● GILLES NAUDY

APS c'est :

**4 à 9 MOIS**  
C'est la durée moyenne d'un projet APS.

**6 à 8 MOIS**  
C'est le délai moyen de Retour sur Investissement (ROI).

## René Desvignes PDG d'Ortems : « Le cash, un élément moteur ! »

### Stratégies Logistique : Comment analysez-vous la crise qui nous frappe ?

**René Desvignes :** La crise a été engagée par une crise financière et se poursuit avec une situation de récession économique globale. Elle n'est pas uniquement conjoncturelle mais avant tout structurelle. Son retentissement est d'autant plus important dans les activités de logistique car elle s'inscrit dans un mouvement massif de mondialisation. Plus de 60 % des opérations des entreprises sont situées en dehors de leur pays d'origine et on envisage que plus de 50 % des activités de production auront été globalisées d'ici 2010.

D'autre part, nous avons l'habitude de comprendre l'entreprise dans un cadre de croissance continue or il nous faudra réinventer le management des opérations dans un contexte de non croissance voire de récession.

### SL : Avec quelles conséquences sur la chaîne logistique des entreprises ?

**RD :** Aujourd'hui, les accélérations et les à-coups ont produit une pression supplémentaire sur la supply chain, qui doit être globale et répondre à des exigences de flexibilité inconcevables il y a seulement dix ans. Les entreprises ont tendance à se concentrer sur des investissements de maîtrise de l'information, tels les ERP, CRM, S&OP (prévision des ventes), ce qui est normal dans une phase de croissance. Mais aujourd'hui, pour ces dernières, ce n'est plus le "B to B" mais le "back to basic".

### SL : C'est-à-dire ?

**RD :** Les entreprises clientes de nos produits sont sous la pression de l'amélioration de la performance opérationnelle et de la réduction des coûts pour préserver le cash. Une finalité qui est un élément moteur sur le marché des APS. Aujourd'hui, les projets APS doivent répondre à un recentrage sur la performance, avec une demande de

ROI rapide. C'est-à-dire six mois. Dans ce laps de temps, je dois avoir mis en œuvre des solutions qui se traduisent par de l'excellence opérationnelle mesurable. Avant la crise, on nous demandait des modèles prévision à quatre semaines, puis on est passé à deux semaines, voire une semaine dans l'industrie agro-alimentaire.

### SL : A quelles conditions l'APS donne toute sa mesure ?

**RD :** Pour qu'un progiciel de ce type produise sa pleine efficacité, il faut l'alimenter avec des données structurées. Et sur ce point, le terrain a déjà été défriché et organisé par les systèmes



« Tout faire en six mois ! »

ERP. Les succès relatifs de ses systèmes ont ouvert la voie à l'APS. Et les entreprises qui ont souffert dans la mise en place d'un ERP n'ont pas souffert en vain. L'ERP structure le projet d'entreprise, par un partage des données sur des processus à forte valeur ajoutée.

### SL : Les éditeurs d'ERP vous font-ils concurrence ?

**RD :** L'ERP est un mal nécessaire pour

tirer pleinement parti des systèmes à forte valeur ajoutée. Certains acteurs de l'ERP ont bien compris l'intérêt de l'APS. Ils ont d'ailleurs tenté d'en développer. Nous sommes tantôt en concurrence frontale, tantôt partenaires. Nous intervenons très fortement en partenariat avec des éditeurs d'ERP dans des entreprises de la pharmacie et de la chimie, qui attendent des fonctions APS très évoluées. Nous avons été sélectionnés par des entreprises qui se sont dotées d'ERP de renom (SAP, Oracle,...). Nous travaillons régulièrement avec trois autres éditeurs d'ERP: Sage, qui a choisi de ne pas faire d'APS, mais aussi avec l'Italien Esa-Sorma et enfin avec l'Allemand AP Ag.

### SL : Quel est l'intérêt de ce partenariat ?

**RD :** Cette démarche partenariale, à cause du temps d'élaboration et de mise sur le marché d'un APS, a pris une importance cruciale. Dans la crise, le temps est l'élément clé. Plus je suis réactif à bon escient et plus je suis compétitif. Or avec la crise, on est passé d'un système de production sur stock à une production "à la demande", et ce dans un temps très rapide.

### SL : Comment adapter vos progiciels à une situation de crise ?

**RD :** Il faut constamment faire évoluer les moteurs d'optimisation, dans le sens d'une rapidité et d'une flexibilité accrue. Ce qui nous conduit à travailler sur une meilleure réponse à la demande, sur l'adaptabilité des plannings et sur l'imprédictibilité. Il faut concevoir un système qui permette à l'ensemble des flux d'être synchronisés pour réagir dynamiquement. Notre solution synchronise le plan directeur de production, le calcul MRP et l'ordonnement dans une seule boucle et sur l'ensemble des flux de production. Tout interagit.

● PROPOS RECUEILLIS PAR GILLES NAUDY

# L'USINE NOUVELLE LE DISPOSITIF D'INFORMATIONS LE PLUS COMPLET DE L'INDUSTRIE



## CHAQUE SEMAINE, DANS L'USINE NOUVELLE :

- > Des repères pour avancer
- > Des réponses pratiques pour vous guider
- > Des solutions opérationnelles à essayer
- > Des sources d'inspiration

L'USINE NOUVELLE **1 an**  
Pour **161€** au lieu de **180€**  
soit près de **11%** de réduction

ABONNEZ-VOUS À  
**L'USINE NOUVELLE**



### BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à  
L'USINE NOUVELLE - Service Abonnements - 12-14, rue Médéric - 75815 Paris Cedex 17

**Oui,** je souhaite m'abonner à L'USINE NOUVELLE  
en profitant de votre offre et je choisis une durée de :

**1 an** (46 n°s) au prix de **161€ttc\*** seulement  
au lieu de **180€** soit près de **11% de réduction**  
+ l'accès aux services\*\* réservés aux abonnés  
sur [usinenuvelle.com](http://usinenuvelle.com)

US11A01

**2 ans** (92 n°s) au prix de **287€ttc\*** seulement  
au lieu de **360€** soit plus de **20% de réduction**  
+ l'accès aux services\*\* réservés aux abonnés  
sur [usinenuvelle.com](http://usinenuvelle.com)

US12A01

#### Mode de règlement :

- Je joins un chèque à l'ordre de L'USINE NOUVELLE  
 Je réglerai à réception de facture

MME  MLLE  M.

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Société : \_\_\_\_\_

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

Activité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Tél : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_

E-mail : \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

(Indispensable pour recevoir vos newsletters et codes d'accès au site web)

Siret : \_\_\_\_\_ Code NAF : \_\_\_\_\_

(Situé en bas de votre papier à en-tête)

Date et Signature (obligatoire) :  
\_\_\_\_\_

US10915

\*TVA 2.10%. Offre spéciale d'abonnement limitée à la France métropolitaine et réservée aux non abonnés. Valable jusqu'au 31/07/2009. \*\*Hors indices et cotations.  
Conformément à la loi Informatique et Libertés du 06/01/1978 et LCEN du 22/06/2004, vous pouvez accéder aux informations, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en écrivant au Service Abonnements, Groupe Industrie Services Info - SA au capital de 1 057 060 € - 309 395 820 RCS Paris - N° TVA FR 01 309 395 820 - Tél : 01 56 79 43 00

LES PORTS

Transbordement du porte-conteneurs  
CMA CGM L'Etoile vers une barge fluviale  
à Dunkerque le 25 mai 2009.



© Dunkerque Port

# Les ports dévoilent leur stratégie

Après la réforme portuaire, les ports se sont dotés d'une nouvelle gouvernance et ont rédigé leur plan stratégique. Le report modal vers d'autres moyens que la route devient essentiel. Pour comprendre le chemin parcouru par les ports, nous avons interrogé le directeur d'un entrepôt portuaire.

▶ **CONTEXTE**  
Un nouvel horizon  
32



▶ **LES PORTS**  
Marseille veut rattraper son retard ..... 35  
Paris compte sur son réseau urbain ..... 36  
Rouen augmente son tirant d'eau ..... 37  
Le Havre mise sur le multi-modal ..... 38  
Dunkerque joue la carte du fluvial ..... 39

▶ **LE CAS HEPPNER-VATINEL**  
Le "caméléon" de la logistique  
40





Contexte

# Un nouvel horizon

**La myopie des décideurs s'est transformée en clairvoyance volontariste : réforme portuaire, nouvelle gouvernance, plan stratégique. Un nouvel horizon se dessine !**

**U**n vrai serpent de mer ! À chaque fois qu'il est question de transport maritime ou fluvial, le retard français est mis en avant. Faut-il rappeler que, malgré une grande façade maritime, la part de marché des ports français ne représente que 14 % du trafic européen et 6 % du trafic conteneurisé. Ainsi le Havre, le premier port français de conteneurs ne traite-il que 24,5 millions de tonnes de conteneurs. Très loin derrière les 105 millions de tonnes de conteneurs de Rotterdam, les 95 millions d'Anvers ou les 90 millions de Hambourg,

malgré une position stratégique à l'embouchure de la Seine. Ainsi, les mauvaises langues ne se gênent pas pour affirmer que le premier port français n'est pas situé en France !

## Bonne étoile

Qu'on de plus les ports du range nord de l'Europe ? Ils assurent tout d'abord une excellente interface entre la mer et l'hinterland (arrière-pays) européen grâce à un réseau fluvial prolongé par des canaux de grande capacité creusés depuis la guerre. Ils disposent en outre d'un réseau multimodal qui pallie la

congestion d'un système routier dense. Des voies ferrées dédiées relient ainsi directement la Ruhr située à 200 km de là. Ils bénéficient aussi d'une bonne intégration entre les fonctions urbaines et portuaires et entre tous les acteurs du port. Ils sont dotés d'une gouvernance adéquate qui permettent d'atteindre une dimension mondiale. Enfin, ils savent valoriser la dimension humaine, culturelle et historique de ces lieux chargés d'imaginaire.

Les ports français ne peuvent en outre pas compter sur la saturation de ces places européennes qui continuent d'in-

**14 %** C'est la part de marché des ports français en Europe.

**6 %** C'est la part des ports français dans le trafic conteneurisé.

**84 %** des trafics passant par Le Havre transitent par la route contre 10 % pour le fleuve et 6 % pour le rail.

## Quelle est la raison de jouer la carte des ports ?

vestir à tour de bras et de gagner du terrain sur la mer. Et pourtant, ils croient aujourd'hui en leur bonne étoile. Pendant très longtemps, les décideurs ont vécu sur des idées reçues ancestrales concernant les ports. Il fut ainsi une époque où Orléans figurait comme le port en terre du Havre (lire interview p. 40). Des idées selon lesquelles la voie d'eau n'avait pas d'importance pour les ports maritimes par exemple. Ou que la liaison Seine Nord-Europe, dont la décision a d'ailleurs surpris tout le monde, allait profiter aux concurrents d'Anvers et de Rotterdam. « C'est seulement dans la période toute récente que cette "myopie hostile" a commencé à faire place à une clairvoyance, d'abord résignée, puis volontariste », note l'association pour le développement des ports français dans le livre blanc du canal Seine Nord-Europe.

### Le verrou saute

Ce changement d'opinion date de quelques années pour les spécialistes avisés. Les développeurs de bâtiments en premier qui ont anticipé une évolution à venir des bâtiments logistiques. La société Prologis notamment a été visionnaire en investissant sur les places portuaires françaises depuis une dizaine d'années. Mais en restant toujours un peu à l'écart des emprises portuaires proprement dites. « Des bâtiments pas directement sur les ports mais sur des terrains à nous », précise



**GAËL PRIGENT, directeur logistique de Toys R Us**

« La Seine est un moyen de stockage intéressant pour un coût de 10 % à 15 % moins cher et nous sommes gagnants sur le plan environnement. C'est parfait pour des activités saisonnières. »



**Christian Schwartz, pdg d'Urban**

« Nous jouons la carte des ports si nous pouvons réaliser de la transformation de produits. C'est en France le cas de Dunkerque, un bon numéro et le meilleur en France ainsi que Strasbourg et Mulhouse. »



**JÉRÔME LIBESKIND, directeur commercial de Sogaris**

« L'installation de bâtiments logistiques autour des ports est naturelle, au point de la rupture de charge. C'est plus logique que des carrefours d'autoroutes. »

Ronald Hahn, directeur général Europe du Sud de Prologis. Aujourd'hui ce verrou a sauté. D'abord parce que des ports comme Rouen vendent aujourd'hui leur terrain au bord de l'eau. « Nous n'avons pas la vocation de construire les entrepôts », analyse Martin Butruille. Ces mêmes ports détruisent comme au Havre tous les bâtiments inadaptés construits dans les années 1980. Des milliers de mètres cubes de gravats à transporter par barge sur la Seine pour alimenter la filière parisienne des produits de bâtiment !

Ensuite parce que les développeurs ne misent plus nécessairement sur un leader comme le Havre. Urban lui

préfère nettement Dunkerque dont la situation sociale est proche de celle des ports du Nord de l'Europe et qui arrive ainsi à tailler des croupières à Zeebrugge. De son côté, Alseï s'est installé au Havre mais développe aussi des projets à Saint-Nazaire. Et Sogaris a investi à Rouen et Marseille avec une volonté nouvelle : « À Marseille, notre site a une double vocation urbaine et maritime », indique Jérôme Libeskind, directeur commercial de Sogaris.

### Développement durable

Ces développeurs ont entraîné à leur tour les logisticiens pour exploiter ces bâtiments : Altadis, Challenges, Daher, Gefco, Heppner, Schenker ou

XP Log sont des clients, parfois réguliers. Récemment le site de Gefco au Havre était d'ailleurs cité par son p-dg Yves Fargues comme une référence internationale. Un signe ! Les prestataires ont à leur tour entraîné un certain nombre de chargeurs. En 2008, Alain Labégorre, directeur logistique de Canon France, témoignait du mouvement de retour d'une partie des flux vers le Havre (SL n°104, mars 2008) après avoir centralisé la logistique européenne à Anvers pour réduire les stocks. « Ce port (Le Havre, ndr) a amélioré sa prestation, c'est indéniable », expliquait-il à l'époque. Aujourd'hui, il faut ajouter à cette liste la grande distribution, intéressée par le carac-



« Il ne faut pas que le canal devienne un tube. »

**PHILIPPE LAVOUÉ,**  
directeur de projet  
logistique  
chez Elcimaï

## Seine Nord-Europe sort un livre blanc

Le canal à grand gabarit Seine Nord-Europe sera, à partir de 2015, le maillon français de la liaison entre la Seine et l'Escaut. Déclaré d'utilité publique le 11 septembre dernier, ce projet de longue date a été décrié par les professionnels français comme un danger pour les ports français. Une vue partagée par le projet de Grand Paris d'Antoine Grumbach : « *ce maillon a été pensé par les grands ports maritimes de la porte Rhénane pour définitivement contrôler le grand bassin parisien, en passant par le Nord-Pas de Calais et la Picardie* », explique le rapport du cabinet d'architectes qui y voit le résultat d'une stratégie d'Anvers et de Rotterdam face aux politiques françaises.

Bon an mal an, les professionnels ont cependant dû s'y résigner et transformer cet inconvénient en opportunité via l'association Seine Nord-Europe, présidée par Philippe Marini, sénateur-maire de Compiègne. Celle-ci a travaillé à la constitution d'un livre blanc rendu public en avril dernier. Elle a notamment eu recours à Philippe Lavoué, consultant chez Elcimaï qui a proposé co-animé le débat autour du développement de quatre sites logistiques et industriels le long du canal : celles du Noyonnais, de Nesle, de Péronne Haute-Picardie et de Cambrai Marquion ont joué un rôle décisif dans l'acceptation du dossier. « *Mais il ne faut surtout pas que le canal devienne un tube* », souligne-t-il. À l'horizon 2020, celui-ci est censé transporter 15 millions de tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 500 000 poids lourds par an en moins sur les autoroutes. De quoi participer amplement aux objectifs de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique !

tère fluvio-maritime de cette logistique : Carrefour, Auchan, Monoprix, Lapeyre ou Toys 'r us utilisent d'autant plus facilement le fleuve que l'intérêt sociétal pour les politiques de développement durable se développe.

Les logisticiens ont donc changé de regard. Un grand groupe français de luxe vient ainsi de faire un retour au Havre. Certes sans tambour ni trompette, mais le fait est bien là. Une réalité boostée par la réforme portuaire et sans doute dans une atmosphère plus propice aux affaires (lire interview p. 40). Une réforme qui concrétise la création des grands ports maritimes en remplacement des Ports Autonomes. Qui confirme également l'évolution de la gouvernance des ports maritimes (et bientôt fluviaux), dont le conseil d'administration est remplacé par un conseil de surveillance et un directoire. Et qui a incité ses responsables à l'élaboration d'un projet stratégique couvrant les cinq ans à venir, remis au gouvernement en avril 2009. C'est la partie logistique de ces projets qui font l'objet de ce dossier.

### Une chaîne complexe

Un regard qui s'est même changé en vision d'architecte. Dix cabinets ont récemment planché pour le gouvernement sur le Grand Paris de demain. L'un d'entre eux, celui d'Alain Grumbach, retient l'attention pour sa vision logistique, internationale et... marine. « *Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue* » : la déclaration de Napoléon 1<sup>er</sup> faite le 7 novembre 1802 lors de la visite du Havre est mise en exergue par le

cabinet. « *Avec ses deux branchements complémentaires de l'estuaire fluvio-maritime normand sur le monde et de Seine Nord-Europe, Paris peut contrecarrer sa dépendance programmée par le pôle Rhénan* », explique le projet qui joue à fond la carte de la mondialisation mais aussi du système fluvio-maritime, (trop) longtemps délaissé. Un "système" qui, pour bien fonctionner, doit viser l'optimisation globale. « *Il conviendrait de parvenir à une meilleure coordination entre l'ensemble des ports de la Seine pour qu'ils coopèrent dans l'affirmation d'un pôle parisien de logistique européenne, axé prioritairement sur la fluidité d'un vaste espace productif* », analyse le rapport qui a eu les faveurs de Nicolas Sarkozy.

La réflexion pourrait d'ailleurs aussi bien s'appliquer à Marseille avec le Rhône comme fleuve et la ville de Lyon en arrière plan. Elle ne peut cependant pas se contenter de décliner des moyens physiques (ligne à grande vitesse au Havre ou port industriel de grande envergure à Achères). Elle doit aussi se penser comme une supply chain globale dans laquelle les systèmes d'information ont leur rôle à jouer. « *Il faut que les systèmes d'information se parlent entre eux car la chaîne est complexe. À moyen terme, c'est un vrai enjeu* », souligne Chantal Helman du grand port maritime de Marseille. En clair : le transport d'information est au moins aussi important que celui des marchandises. Oublier ce dicton de logisticien, c'est jeter le bébé avec l'eau du port !

● GILLES SOLARD

# Marseille veut rattraper son retard

Le grand port maritime de Marseille compte développer sa logistique en synergie avec le monde maritime.

**L**e plan stratégique du grand port maritime de Marseille fixe cinq orientations « *qui s'inscrivent dans la vision d'un port s'affirmant comme global, euro-méditerranéen et responsable* ». Mais c'est clairement la première orientation qui représente le plus d'enjeu et de moyens : il s'agit de « *relever le défi de la massification du conteneur à Fos* ». C'est à dire de poursuivre la politique de massification des flux via la conquête de son hinterland. Marseille vient ainsi de rentrer au capital de la plate-forme multi-modale de Pagny Terminal, située le plus au nord du bassin Rhône-Saône à grand gabarit. Il renforce ainsi sa position en Bourgogne sur une plate-forme appelée « *à devenir un point pivot des échanges entre le nord de l'Europe et la méditerranée* ». La solution permettra en tout cas au port de développer de nouvelles solutions logistiques, dites "landbridges", alliant les transports terrestre et maritime pour accélérer le temps de transit vers ces zones. 40 000 conteneurs pourront être captés à terme grâce à cette opération.

Le plan d'investissement du plan stratégique prévoit 315 millions d'euros d'investissement à l'horizon 2013 dans les conteneurs et la logistique. Il prévoit ainsi de terminer la construction de Fos 2XL pour début 2011, d'engager celle de Fos 3XL à l'horizon 2012, d'investir dans les capacités de soutien (réparations, contrôles, etc.) et d'étendre la plate-forme logistique de Fos Distriport. Cette dernière zone représente 160 hectares de terrain sur lesquels 600 000 m<sup>2</sup> sont construits (à 40 %) ou en cours de construction. Et une extension sur 100 hectares d'ici 2015 va permettre de porter la surface d'entrepôts couverts à 1 million de mètre carré.

## Un espace rare

Jusqu'à présent, ces terrains étaient disponibles à la vente. Les développeurs comme Gazeley, un acteur historique, mais aussi Nexity, Barlatier, Eurimpro et PRD se sont portés acquéreurs, suivis par quelques prestataires (GCA Trans) et des chargeurs (Ikea, Maisons du monde). Aujourd'hui, les terrains ne



**RENAUD SPAZZI,**  
directeur de l'aménagement,  
des travaux et des projets

« **Ikea est le type même d'entreprises que nous voulons accueillir à Marseille.** »

sont plus à vendre mais à louer en longue durée avec des lots de 50 000 m<sup>2</sup> à 60 000 m<sup>2</sup>. « *Ce qui nous intéresse est d'avoir des acteurs de la chaîne logistique maritime et pas des logisticiens de base* », précise Renaud Spazzi. Il s'agit de réserver avant tout ces terrains à des

acteurs dont la proximité des terminaux constitue un impératif. Exemple type : le prestataire SDV qui exporte les eaux minérales dans le monde entier par navires. Ou Ikea, dont les produits sont originaires de toutes les parties du monde. « *L'espace portuaire est rare. Il faut que celui-ci soit en synergie avec le milieu maritime* », souligne notre interlocuteur.

## 5 millions d'EVP

Comme les autres ports, l'objectif en termes de conteneurs est important. Marseille. De 850 000 conteneurs en 2008, le port vise 2,5 million d'unités sur 2XL et pas moins de 5 millions d'EVP\* d'ici 2020. Ce qui suppose une croissance de trafic de 6 % à 10 % par an. Il est vrai que le port accuse un net retard sur les autres ports de la place euro-méditerranée comme Gênes ou Barcelone. « *À la condition d'une fiabilité sociale et compétitivité retrouvées, le port de Marseille Fos peut se présenter comme la porte Sud de l'Europe* », note le plan stratégique. Vaste programme !

● 65

\* : équivalent vingt pieds.

**5 MILLIONS D'EVP**  
Conteneur équivalent 20 pieds. Marseille veut traiter 5 millions de conteneurs d'ici 2020 contre 850 000 aujourd'hui.

**10 %** Le port veut doubler la part modale des trafics dans son hinterland vers le fleuve et le fer à 10 % contre 5 % actuellement d'ici 2013.

# Paris compte sur son réseau urbain

Dès 2012, le port de Paris, qui aura triplé le nombre de conteneurs traités, mise sur la zone d'Achères.

Le marché francilien est l'un des plus grands bassins de consommation européens : les 12 millions d'habitants de la région parisienne représentent 19 % de la population française concentrée sur un peu plus de 2 % du territoire national. « Plus de 13 % des approvisionnements sont assurés par voie d'eau », annonce le port qui cherche à conquérir des parts de marché supplémentaires sur les trafics émergents que sont les déchets, les céréales et les marchandises conteneurisées. Paris développe ainsi un programme important de la capacité portuaire « pour répondre aux potentialités identifiées dans le cadre de Port 2000 au Havre et du canal Seine Nord Europe ». En 2012, le Port de Paris a ainsi l'intention de multiplier par 3,5 la capacité de réceptions/expéditions fluviales de conteneurs, à 340 000 EVP.

## Conteneurs diffus

Mais à la différence des ports maritimes, Paris est un port urbain. « Un port maritime massifie les flux sur un point tandis que la logistique en Ile-de-France consiste à disposer d'un réseau de quais pour trai-



**YVES MORIN,**  
directeur du développement

« Nous développons de petits terminaux proches des bassins de consommation »

ter des conteneurs diffus », souligne Yves Morin, directeur du développement du port. Paris se répartit donc sur un réseau d'installations portuaires éparpillées dans le tissu urbain. A commencer par la plateforme de Gennevilliers qui s'étend sur 400 hectares et regroupe 600 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts. L'extension du terminal à conteneurs sur 12 hectares permettra d'étendre la capacité de Gennevilliers à 300 000

EVP. Son inconvénient : il est plein ! D'où la multiplication des plateformes secondaires à Bonneuil, Limay, Evry ou Montereau. Et une stratégie : développer des plateformes portuaires dans une logique de filières comme le btp, les conteneurs, les céréales, les déchets ou l'automobile. « Et on assiste à un retour de la métallurgie avec des projets en amont dans le recyclage et en aval par le traitement de bobines d'acier », note Yves Morin. Au total, la logistique portuaire d'Ile-de-France regroupe 1 million de m<sup>2</sup> d'entrepôts sur ce réseau dont 40 % appartiennent au Port de Paris. Si l'on considère qu'il existe 50 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts en Ile-de-France, cela représente 2 % de parts de marché.

L'ensemble du réseau traite ainsi 1 million de conteneurs au total (tous modes de transport confondus) dont 110 000 pour le port de Paris, soit un peu plus de 10 % de parts de marché. « L'objectif est d'atteindre les 340 000 unités en 2012 », indique Yves Simon. Ce qui représenterait 30 % des entrées/sorties de conteneurs dans la région. A Bonneuil-sur-Marne, la plateforme qui

compte déjà 200 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, continue d'attirer les investisseurs comme AMB (projet de plate-forme de distribution multi-modale de 14 000 m<sup>2</sup>) ou Cogedim (18 000 m<sup>2</sup>). Par ailleurs, les terminaux à conteneurs se multiplient. A Evry, un opérateur a récemment été retenu (Evry Terminal).

## Appel à candidatures

À Bruyère-sur-Seine, un terminal à conteneurs embranché fer de 3 hectares et d'une capacité de 6 tonnes par mètre carré s'est ouvert fin 2008. Et à Montereau-Fault-Yonne, le port de Paris a lancé un appel à candidatures. « Il ouvrira de nouvelles perspectives avec une capacité fluviale de 40 000 EVP fluviaux et un rayon d'action de 25 à 50 km autour de Montereau. »

Au-delà de 2012, Paris, enfin, mise sur Achères. Un projet de 120 hectares « nous permettra de maintenir notre anticipation des besoins sur le long terme », explique-t-on.

Compte tenu du succès du fluvial et de l'ouverture du canal Seine Nord Europe, les spécialistes estiment qu'il faudrait multiplier cette surface par quatre ! ● 65

**12 MILLIONS DE PERSONNES**  
C'est ce que représente le marché francilien concentré sur 2% du territoire.

**3,5** Paris veut multiplier par 3,5 la capacité de réceptions/expéditions fluviales de conteneurs, à 340 000 EVP.

**2 %** Le réseau d'entrepôts du Port de Paris représente 2% de parts de marché.

# Rouen augmente son tirant d'eau

Le grand Port maritime de Rouen veut doubler son trafic fluvial d'ici 2015.

« Rouen a vécu sur ses acquis », reconnaît Martin Butruille, directeur commercial du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR). Cet acquis, c'est le commerce Nord-Sud, la "locomotive" du port, qui s'est notamment positionné sur le vrac liquide. Ainsi Rubis Terminal, le premier opérateur par le tonnage, traite pas moins de 2 millions de tonnes de vrac liquide.

Mais c'est loin d'être la seule catégorie de produit. L'atapulgite (litière pour chats) représente un flux de 60 000 tonnes : elle est mise en sac pour être ensuite distribuée dans la grande distribution française. La tourbe, elle, arrive par bateau complet d'Ecosse. Les coils (tôles enroulées) qui arrivent d'Italie y sont déroulés, coupés et distribués. Les granulats viennent de Norvège. Le bois de Finlande débarque tous les 10 jours de Honfleur.

Qu'il s'agisse de vrac ou de conteneurs, Rouen a ainsi un rôle évident à jouer en matière de stockage et de distribution. « La logistique est notre cœur de métier », souligne Martin Butruille. Six à sept filières propres font ainsi de Rouen un port spécifique, non concurrent du

Havre. Mais le commerce Est-Ouest a commencé à se développer, en coordination avec son grand frère en aval de la Seine. « Dans ce cas, on est une base arrière du Havre et on est complémentaire », précise Martin Butruille.

## 1 million de tonnes de céréales

Sur le plan stratégique, les projets ne manquent pas. À partir de 2015, l'aménagement terminé du chenal en Seine avec un gain d'un mètre de tirant d'eau permettra de recevoir aux terminaux céréaliers les navires handymax de 50 000 à 60 000 tonnes. L'élargissement de l'arrière pays grâce aux modes ferroviaire et fluvial et l'implantation de capacités de stockage sur le canal Seine Nord Europe doivent permettre de drainer 1 million de tonnes de céréales supplémentaires, indique le projet stratégique.

Le grand port maritime table ainsi sur le développement des trafics maritimes à 28 millions de tonnes en 2015 contre 22,7 en 2008 et à 33,8 millions en 2020. Le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) passerait à 180 000 en 2015 contre 142 000 en 2008. Le trafic fluvial est



MARTIN BUTRUILLE,  
directeur commercial

« La logistique est notre cœur de métier »

également prévu de 4,3 millions de tonnes en 2008 à 7,7 millions en 2015 et de 66 000 EVP en 2008 à 120 000 en 2015, soit un quasi doublement. Et comme Le Havre, il prévoit d'augmenter « de 25 % dans un premier temps » la part modale des pré et post acheminements fluviaux et ferroviaires.

## Investisseurs privés

Au total, 350 millions d'euros seront investis sur la période 2009-2015 dont presque 250 millions pour l'arasement des points hauts de la Seine.

Sur le plan des zones logistiques, Rouen a confirmé la vente de terrains au bord de l'eau à Grand Couronne mais aussi Radicatel et jusqu'en amont de Rouen, au barrage de Poses. « Il existe aujourd'hui des investisseurs, ce qui n'était pas le cas il y a 10 ans », indique Martin Butruille. La vocation des ports n'est donc plus de construire des bâtiments logistiques mais de faire venir des investisseurs privés comme Sogaris, ASL (avec Idhec) ou l'américain AMB qui a construit 24 000 m<sup>2</sup> pour les logisticiens comme Schenker ou Necotrans.

De son côté, Total s'apprête à ouvrir dans les jours qui viennent un bâtiment de 36 000 m<sup>2</sup> presté à Wincanton pour de la logistique de fûts d'huile. Sur Radicatel, Katoen Natie a développé un partenariat avec Point P pour la construction de 25 000 m<sup>2</sup> de bâtiment. Enfin l'américain Panatoni va s'implanter sur 17 hectares pour des tranches de bâtiment de 30 000 m<sup>2</sup> fin 2010. Autant d'implantations qui sont liées au conteneur. Mais pour quand l'implantation d'une filière produits frais, destinée à livrer Rungis à 2 heures de camion ?

● 65

**7,7 MILLIONS DE TONNES**  
C'est la prévision de trafic fluvial d'ici 2015, contre 4,3 millions en 2008.

**350 MILLIONS D'EUROS**  
C'est le montant des investissements dont 250 millions pour l'arasement des points hauts de la Seine.

# Le Havre mise sur le multimodal

Le Grand Port Maritime du Havre veut regagner des parts de marché en Europe.

« Les conteneurs sont un axe de développement réaffirmé pour le port du Havre », commence le communiqué du projet stratégique du port du Havre. Le premier port de conteneurs de France continue de croire en sa bonne étoile malgré le contexte ultra-concurrentiel des ports du range nord-ouest européen. Il a en effet pour objectif de doubler le trafic de conteneurs et de porter sa part de marché à 9 % en 2015. Il va donc développer "une capacité d'accueil modernisée" de 6 millions de conteneurs EVP à cet horizon. Et chercher à porter la part des transports massifiés ferroviaires, fluviaux et par cabotage à 20 % en 2015 et 25 % en 2020.

## Grande ambition

Après avoir investi 1,5 milliard d'euros pour la réalisation de Port 2000, le plan stratégique prévoit 700 millions d'euros d'investissement sur la période 2009-2013 pour accélérer le développement et la modernisation des infrastructures des terminaux à conteneurs et engager les investissements d'amélioration des transports massifiés par fer et par voie navigable. L'idée consiste à

"remplir" Port 2000 (soit 4,2 millions de conteneurs) à l'horizon 2020 et à dépasser les 2 millions de conteneurs sur le reste du port. « Ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 6 % à 7 % par an », indique Jean-Damien Poncet, responsable développement du port. Un cas de figure possible si l'on en juge par une croissance de 25 % du trafic de conteneurs en 2007. Mais l'année 2008 avait été marquée par des mouvements sociaux et 2009 est plutôt une année basse, compte tenu de la crise. Les opérateurs manutentionnaires et les grands armements mondiaux de conteneurs sont cependant au rendez-vous. C'est le cas du terminal CMA CGM, de MSC et dans une moindre mesure, de Maersk.

Encore faut-il que les marchandises finissent sur les zones logistiques et dans l'hinterland du port. Avant la mise en service de Port 2000, celles-ci représentaient environ 1 million de m<sup>2</sup> d'entrepôt. Les promoteurs comme Prologis, Alsei, Gazeley ou AMB sont présents. De même que des prestataires logistiques comme SDV, Buffard Logistique, Vatinel Heppner (lire



JEAN-DAMIEN PONCET,  
directeur du développement

« Développer un chantier multi-modal au cœur du port »

interview p. 41) mais aussi Gefco ont investi la place. Depuis la mise en place de Port 2000, un demi-million de mètres carrés d'entrepôts supplémentaires ont été actés. Prologis y construit ainsi 1 à 2 bâtiments par an depuis 10 ans et de nouveaux projets de bâtiments sont en cours. « Le portuaire et les zones proches représentent un tiers de nos investissements », indique Randal Hahn, directeur général de Prologis Europe du Sud. Et le développeur Alsei a livré en mars dernier un entrepôt logistique de 46 000 m<sup>2</sup>,

doublant la surface du parc Stockespace.

## Desserte ferroviaire

L'hinterland du port est surtout l'objet d'une grande ambition. « À l'horizon 2020, l'objectif de trafic avec l'hinterland terrestre est de 3,6 millions d'EVP sur un total de 6,1 million d'EVP dont 25 % traités par les modes massifiés », indique le projet stratégique. Pour y arriver, le port cherche à créer "un système industriel de massification" pour regrouper les flux ferroviaires et fluviaux. « Ce chantier multimodal au cœur du port est un gros projet prioritaire », souligne Jean-Damien Poncet. Pour fonctionner, ce système aura cependant besoin d'améliorer les dessertes ferroviaires et fluviales de l'hinterland sur l'axe de la Seine « Il faudrait sur Achères une zone de préparation de 500 hectares et deux à trois autres zones en Ile-de-France », explique Jean-Damien Poncet qui soutient fortement le projet de Grand Paris défendu par l'équipe d'architectes Antoine Grumbach. Une vision où la Seine fait figure de grande rue dans une capitale allant du Havre à Paris... ● 65

**9 %** C'est l'objectif de part de marché en Europe en 2015, soit 6,3 millions de conteneurs contre 2,7 en 2007.

**500 000 m<sup>2</sup>** C'est le nombre de m<sup>2</sup> d'entrepôt en cours de développement sur la zone portuaire.

# Dunkerque joue la carte du fluvial

Le fluvial devient une composante importante du Grand Port Maritime de Dunkerque

**L**undi 25 mai 2009, Dunkerque Port a réceptionné sur son terminal à conteneurs NFTI, une cargaison de 25 conteneurs de ferro-nickel en provenance de Nouvelle Calédonie. Chargés à Nouméa à bord du porte-conteneurs CMA CGM L'Etoile (ligne Tour du Monde) le 10 avril dernier, les conteneurs destinés à l'aciérie Carinox de Charleroi (Belgique) transiteront par le Port de Dunkerque avant d'être transbordés sur une barge. Cette barge empruntera ensuite la voie fluviale à destination du terminal de Charleroi Dry Port, via l'ascenseur de Strépy-Thieu pour arriver à Charleroi le 29 mai. « Cette opération illustre la forte synergie entre les Ports de Dunkerque et Charleroi, en faveur du développement de l'utilisation de la voie fluviale », explique Marie-Elisabeth Bogucki, porte-parole du Port. Le fluvial devient donc une composante importante du Port de Dunkerque. Une évolution qui n'a pas échappé à Marfret, le logisticien fluvial de référence, qui annonçait récemment l'extension de son service fluvial sur Dunkerque. Pour répondre à la demande croissante des char-

geurs/importateurs régionaux investis dans l'environnement (Auchan, Leroy Merlin) ainsi qu'à celle des transporteurs, le "Marfret La Lys" effectuera désormais la liaison bi-hebdomadaire entre le port de Dunkerque et les plateformes fluviales de Lille et Dourges. Un transport qui permettra, entre autres, de désengorger l'auto-route A25 de quelque 300 à 400 camions par mois!

Cette évolution n'a pas échappé non plus aux autorités portuaires. Celles-ci viennent de réaffirmer leur engagement en faveur du développement de l'interface mer/fluvial : les trafics fluviaux de la place portuaire avaient progressé de 42 % entre 2005 et 2009. Désormais, les partenaires (Dunkerque Port, UMC, SPEM, VNF) ont la volonté de développer le report modal vers la voie d'eau de 90 % d'ici 2012...

## Tripler les entrepôts

Dans son projet stratégique, le Port de Dunkerque met en œuvre un plan d'investissement de 368 millions d'euros sur une période de cinq ans. L'ambition du port est d'atteindre un trafic annuel de 70 millions de tonnes en 2013 contre 57,7 millions de tonnes en



**PIERRE JOLY,**  
directeur de la stratégie  
et du développement

« Nous partons de loin pour les conteneurs mais le trafic est en constant développement »

2008 : extension des terminaux pour le trafic de vrac, amélioration des accès nautiques mais aussi aménagement de zones logistiques. Il s'agit notamment d'approcher le million d'EVP (équivalent 20 pieds) mais aussi de tripler les 100 000 m<sup>2</sup> actuels d'entrepôts logistiques sur la zone portuaire. « 120 000 m<sup>2</sup> sur le domaine du port » précise Pierre Joly, directeur de la stratégie et du développement

du grand port maritime de Dunkerque. Ce qui représente 3 000 hectares au total, dont 70 ha immédiatement disponibles avec une réserve de 200 hectares dont la moitié seront finalisés d'ici 2010.

## Un bon numéro

Qui trouve-t-on actuellement ? Conhexa (40 000 m<sup>2</sup>), Dunfresh (28 000 m<sup>2</sup>), Banalliance (6 000 m<sup>2</sup>) ou Delifresh (6 000 m<sup>2</sup>) dans les produits frais, la banane notamment. Le groupe GMF Logistique, le Belge TLN et Omka dans le domaine des produits ambiants. La plupart de ces entrepôts peuvent tripler de surface et sont embranchés fer. « Une tonne sur deux part ou arrive par le fer dont le port est propriétaire de 200 km de voies en cours d'électrification », précise Pierre Joly. Et les projets commencent à affluer. Le promoteur Urban va y démarrer la construction d'un entrepôt de 10 000 m<sup>2</sup> fin 2009. « Dunkerque est un bon numéro. C'est le meilleur en France », s'exclame Christian Schwartz, pdg du promoteur qui pose également son regard sur d'autres ports comme Montoir, près de Nantes, Rouen mais aussi Strasbourg ou Mulhouse.

● 65

**42 %** Les trafics fluviaux de la place portuaire ont progressé de 42% entre 2005 et 2009-06-08

**300 000 m<sup>2</sup>** Le port veut tripler les surfaces d'entrepôts logistiques à 300 000 m<sup>2</sup> d'ici 2013

► Le cas

# Le "caméléon" de la logistique

Pour cette approche de la logistique maritime, nous interrogeons Yvon Guillevic, directeur de l'entrepôt Vatinel Heppner du Havre qui nous explique la spécificité de l'entrepôt portuaire.

## Quel est l'intérêt d'un entrepôt portuaire ?

Nous nous sommes implantés sur le Port du Havre en Qualité d'entrepôt/logisticien en 1998. Auparavant notre organisation sous-traitait cette activité et utilisait les services des prestataires portuaires. Nous avons choisi d'intervenir sur la marchandise pour accélérer le traitement des flux et nous rendre maîtres des opérations qui nous étaient confiées par nos clients. L'intérêt était de pouvoir optimiser la rupture de charge que représente le passage portuaire et d'y intégrer des activités logistiques à valeur ajoutée telles que la préparation de commandes, l'étiquetage et le reconditionnement, l'ensemble de ces activités étant réalisées dans un environnement douanier. La proximité des terminaux à conteneurs ainsi que la couverture portuaire informatisée de type AP+ autorisent une récupération rapide de la marchandise conteneurisée en libre de douane ou sous douane, d'ac-

cueillir celle-ci en entrepôts sous douane et de procéder aux opérations de dépotage, mise sur palettes filmées, étiquetage directionnel des colis et préparation des réexpéditions dans les plus brefs délais. Cette proximité permet en outre de sortir l'ensemble des conteneurs arrivés sur un seul et même navire depuis le terminal à conteneurs et ce dans la franchise de surestaries octroyée par les compagnies maritimes (au-delà de cette franchise le coût de dépassement quotidien représente environ 30€/conteneur/jour). Autre intérêt de l'utilisation d'un entrepôt de proximité : en cas d'avarie à la marchandise à l'importation, le Client importateur est prévenu par l'intermédiaire du commissionnaire de transport, une expertise contradictoire est lancée et l'ensemble des parties peuvent être représentées. L'avantage pour le Client est que le constat est fait en situation réelle avec présence des marchandises en l'état d'avancement du dépo-



Yvon Guillevic, directeur du site HEPPNER-VATINEL au Havre.

tagé. Le conteneur maritime étant lui aussi expertisable !

## Pourquoi cette implantation au Havre ?

Heppner est représenté au Havre par la société Georges Vatinel depuis 1984, en qualité de commissionnaire en douane et pour répondre aux besoins importants de nos clients depuis 11 ans en logistique portuaire. À l'époque, la logistique était une lacune sur les ports français. Ni les entrepôts ni les savoir-faire n'étaient évolués. Il n'y avait alors ni école de logistique ni entrepôt adapté : pas de quais, des sols inégaux et du magasinage à l'ancienne. À cette époque, Orléans était le port en terre du Havre. L'objec-

tif fut de faire monter en puissance les savoir-faire et permettre aux places portuaires françaises d'être au niveau des pays flamands. Depuis 10 ans, des groupes se sont ainsi intéressés à l'infrastructure du port du Havre pour y construire des bâtiments d'une nouvelle génération. Prologis a été précurseur sur la zone industrielle.

## Mais pourquoi avez-vous changé la localisation de votre entrepôt au Havre ?

Les contraintes liées aux entrepôts évoluent largement chaque année. L'ancien entrepôt avait six ans d'âge seulement, mais il ne correspondait déjà plus aux marchandises "général Cargo" que nous

## Alsei grandit au Havre

Après SD' Log et Vatinel Heppner Logistique, le développeur Alsei s'apprête à accueillir de nouveaux clients avec la livraison d'un nouvel entrepôt logistique de classe A de 46 000 m<sup>2</sup> (divisible à partir de 11 500 m<sup>2</sup>) sur le parc Stockespace du Havre. Situé sur le parc logistique du Pont de Normandie, en bordure de l'autoroute A 29 et à proximité des terminaux à conteneurs, le site est embranché fer et proche d'un accès fluvial. À terme, ce bâtiment traversant comportera trois bâtiments développant 145 000 m<sup>2</sup>. « Nos entrepôts portuaires ont des aires de stockage extérieures plus grandes, disposent de plus de portes et sont conçus pour le traitement des conteneurs », explique Anthony Pérez, directeur général d'Alsei dont l'entreprise développe également des projets sur le port de Saint-Nazaire.



traitions. Il nous fallait un nouvel entrepôt répondant aux classes : 1510, 1530, 2662, 2663. Il devait être en outre sprinklé et être agréé N1 pour nos assureurs et ainsi répondre à l'attente de nos clients. Un entrepôt sur une place portuaire est par ailleurs enclin à répondre à tous types de produits et c'est ce qui fait la différence puisque nous avons toutes sortes de conditionnements et de marchandises à traiter, hors produits dangereux ou classés. Alors que les entrepôts traditionnels sont plutôt spécialisés sur une typologie de marchandises et de clientèle, nous sommes multi-clients, multi-flux, à l'import comme à l'export. Nous sommes la partie caméléon de la logistique. Il faut apporter des solutions aussi bien dans le domaine de l'automobile, de l'alimentaire que de la grande distribution ou du textile !

### Êtes-vous concerné par le multi-modal ?

Le ferroviaire nous permettra d'être connecté directement au terminal de Port 2000. L'intérêt est de faire économiser les frais d'approche. Avec un chantier fer permettant de traiter des conteneurs, les bateaux

pourront faire escale le samedi et le dimanche pour un départ des marchandises par train le lundi. Nous récupérerons une demi-journée entière de traitement de la marchandise ! Le train va permettre d'économiser des navettes routières circulant sur la place havraise. En revanche, le fluvial n'est pas adapté pour les conteneurs imports. Nous sommes trop proche du port.

### Êtes-vous un opérateur économique agréé ?

Le groupe est en cours de certification. Pour nous, il s'agit de réécrire des procédures qui sont déjà en place. Sur un site facilement sécurisable, à proximité du port et rentrant dans un contexte de fonctionnement où l'ensemble des acteurs sont liés à cette contrainte portuaire, cela ne pose pas de problème particulier. Si vous êtes à l'extérieur, vous devez faire la totalité des démarches. Ici, vos marchandises sensibles peuvent être tracées par GPS et vous pouvez contrôler de façon plus efficace les va-et-vient. Notre entrepôt sous douane est par ailleurs agréé sanitaire et fonctionne en mode EDI, relié à la douane par le système Soget AP+ pour

le tracing des conteneurs sous douane. AP+ permet d'améliorer le passage en OEA puisque tous les critères d'AP+ se retrouvent dans le cahier des charges de l'OEA. Cela nous permet d'être en avance. Le groupe Heppner sera OEA au 2<sup>e</sup> semestre 2009.

### Pourquoi vos confrères ne sont pas tous présents au Havre ?

Un savoir-faire inter-modal entre le fer, la route et la mer est un minimum, mais pour réussir une bonne logistique en milieu portuaire c'est plus difficile. Il faut une connaissance du maritime, de la douane, du fonctionnement de la place portuaire sur laquelle vous évoluez : alors seulement vous pourrez accélérer et améliorer les flux.

Auparavant, il existait une véritable rupture de charge portuaire. Aujourd'hui, nous essayons de la gommer avec notamment le cross docking. Pour un traitement simple, la marchandise peut repartir après traitement dès le lendemain matin de sa réception.

### Et les grèves ?

Il y en a eu qui vont dans le sens de la modernisation des Grands Ports Maritimes. Rien à voir avec les sociétés de

main-d'œuvre dockers. C'est aujourd'hui en passe d'être totalement réglé. La semaine dernière, les manutentionnaires ont battu tous les records de temps de (dé)chargement/rechargement d'un navire. Cela montre que des équipes formées, à savoir la main-d'œuvre dockers et les portiqueurs associés, peuvent faire aussi bien voire mieux que Rotterdam. Un port bien outillé avec des équipes homogènes sous un seul et même commandement... un port français fait aussi bien que les autres, voire mieux.

Si nous avons choisi le Havre, c'est parce que c'est un port à potentiel. Il a été décrié pendant des années dans un contexte politique où aucune décision n'a jamais été prise pour encourager les ports à se développer. Aujourd'hui le contexte est différent. La communauté travaille avec son port et tout le monde travaille dans le sens du client. Le personnel est courageux, de qualité avec une bonne mentalité. Sur une place en devenir, c'est important. Cela nous met en bonne position de sortie de crise pour pouvoir développer les trafics existants et répondre avec confiance aux nouveaux appels d'offres clients.

● PROPOS RECUEILLIS PAR GILLES SOLARD



# Gerbeurs et transpalettes, des outils de manutention indispensables

**Les gerbeurs et les transpalettes sont utilisés massivement dans les entrepôts pour la manutention des palettes. Il en existe de nombreux modèles selon les utilisations.**

**L**e gerbeur est un engin de levage autonome, destiné à charger, décharger, déplacer ou gerber des conteneurs et des caisses mobiles. Cet appareil peut être à conducteur accompagnant, pour les courtes distances, ou avec le cariste porté pour les longues distances. Il est dit accompagnant lorsque le cariste se déplace à côté de l'engin, en actionnant les commandes principales à l'aide d'un timon. Il est autoporté lorsque le chariot est équipé d'une plate-forme fixe et rabattable sur laquelle le cariste

peut se positionner pour actionner le chariot. Les gerbeurs peuvent être manuels, semi-électriques ou électriques. Ce sont ces derniers qui sont les plus employés dans les sites logistiques.

Les capacités de charge de ces matériels vont de 1 000 à 3 000 kg, et la hauteur de gerbage peut aller jusqu'à 7 mètres. Les gerbeurs sont utilisés aussi bien dans les entrepôts pour déplacer, prendre, lever et déposer des charges en hauteur que dans les grandes surfaces pour alimenter les rayons.

À noter : les gerbeurs ont besoin d'un sol lisse et plat pour fonctionner correctement.

Il existe également des transpalettes-gerbeurs, modèles hybrides entre les deux types de matériels de manutention, qui permettent de transporter deux palettes superposées.

Le transpalette est un chariot hydraulique, manuel ou électrique, servant au déplacement de palettes de manutention. Il se caractérise par deux bras de

plutôt utilisés pour charger et décharger les camions, les seconds pour manipuler des charges dans un entrepôt. Certains peuvent servir de système de pesage (voir aussi encadré) grâce à un système électronique ajouté. Avec une capacité de charge très importante.

Très utilisés dans les entrepôts, les "magasiniers accompagnant" selon la terminologie du Cisma (gerbeurs et transpalettes) sont les seuls types de

**« Les gerbeurs ont besoin d'un sol lisse et plat pour fonctionner correctement. »**

fourche pouvant s'élever de quelques centimètres du sol, permettant ainsi à l'opérateur de décoller et de déplacer les palettes facilement. Ils peuvent eux aussi être manuels ou électriques. Les premiers sont

chariots à avoir résisté à la crise en 2008, avec une progression des commandes de +3 %, contre -6 à -22 % pour les autres catégories. Une preuve supplémentaire de leur utilité.

● PATRICK CAPPELLI

## Des fourches peseuses pour chariots



La société Ravas a mis au point les iForks, des fourches peseuses pour chariots élévateurs, à mât rétractables et tri-directionnels, mais aussi transpalettes et gerbeurs. Elles sont autonomes, sans câblage et le système peut être monté sur n'importe quel chariot en quelques minutes selon Ravas. Ainsi, toute charge soulevée est instantanément pesée. Les fourches communiquent le poids soulevé via Bluetooth à l'indicateur en cabine. Le système de pesage est alimenté par deux modules de batterie échangeables. Leurs dimensions (133 mm de longueur et 58 mm de hauteur) sont proches de celles des fourches standard. L'indicateur peut envoyer les données de poids à une imprimante, un terminal ou un WMS ou un ERP par RS 232, Wi-Fi ou Bluetooth. Le système de pesage a une fonction de coupure automatique qui éteint le système électronique après une période de non-utilisation prolongée.

Et si prendre votre manutention à la légère  
était la meilleure façon de la prendre au sérieux ?

Toyota  
répond  
présent



NOUVEAUX GERBEURS 8 SM ET TRANSPALETTES 8 PM | 400 clients et utilisateurs à travers toute l'Europe ont dit oui aux 4 valeurs clés qui ont guidé leur conception : **simplicité, sécurité, durabilité, environnement.** Jugez plutôt : système Powerdrive pour la maîtrise des mouvements, commandes faciles d'accès, excellente stabilité grâce au châssis 5 points, système anti-recul en rampe, vitesse lente de translation pour évoluer dans les espaces réduits, motorisation asynchrone, un site de production 14 001... Quand Toyota répond présent, **votre** manutention devient plus légère !

1<sup>ER</sup> réseau de France  
N°1 mondial 24g

 **TOYOTA**  
EQUIPEMENT INDUSTRIEL  
Notre force | votre atout

Découvrez votre concessionnaire Toyota  
sur [www.toyota-manutention.com](http://www.toyota-manutention.com)



NOUVELLE VAGUE Photos : Ph. Marchand - illustration 3D : J. Leven - Toyota

 **TOYOTA**  
EQUIPEMENT INDUSTRIEL

## GERBEUR ÉLECTRIQUE ACCOMPAGNANT D'ATLET



Le gerbeur électrique accompagnant compact Doppio d'Atlet est utilisé pour la manutention simultanée de deux palettes à la fois. Il possède un timon avec panneau de commandes intégré et un code d'identification cariste. L'ordinateur de bord permet le paramétrage du chariot et facilite le diagnostic en cas de panne. Il est disponible en deux versions : 1 250 kg et 1 600 kg.

► **Fabricant :** Atlet ► **Distributeur :** Atlet ► **Nom de l'équipement :** Doppio  
 ► **Caractéristiques techniques :** moteur AC 1 kw ; capacités 1 250 et 1 600 kg ; batterie de 230 à 250 A/h ; largeur : 660 mm ► **Options :** conduite avec timon vertical ; batterie avec chargeur intégré ; protection grand froid ► **Domaines d'application :** chargement/déchargement à quai, gerbage de deux palettes à la fois et transferts sur courtes distances.

## GERBEUR ÉLECTRIQUE DE BT

Le gerbeur électrique Staxio de BT a été conçu pour le déplacement, le gerbage des palettes dans les entrepôts, les usines et les surfaces de ventes, le chargement/déchargement. La nouvelle gamme Staxio se décline en huit modèles d'une

capacité variant de 0,8 à 1,4 tonne. Un grand choix de configurations de mâts, de fourches et de batteries est également proposé.

► **Fabricant :** BT ► **Distributeur :** BT ► **Nom de l'équipement :** Staxio ► **Caractéristiques techniques :** capacités : 800 à 1 400 kg ; hauteur de levée : 3 300 mm ; garde au sol : 21 à 25 mm ; dimensions : 1 360 à 1 941 mm ; rayon de braquage : 1 360 à 1 639 mm ; vitesse de translation : 6 km/h, moteur électrique AC ► **Options :** batterie haute capacité, plateforme conducteur rabattable, Sensi-lift, réduction temporaire de la vitesse (bouton tortue), mât à grande visibilité, dossier de charge, pré équipement pour terminal embarqué, support pour film plastique, tablette d'écriture, dispositif de changement de batterie, chargeur intégré, changement latéral de batterie ► **Domaines d'application :** stockage de palettes (entrepôts, surfaces de ventes), chargement/déchargement de véhicules, gerbage, mise en rayon.



## GERBEUR ÉLECTRIQUE ACCOMPAGNANT DE CROWN

## Le gerbeur électrique à conducteur accompagnant SHR 5500 de Crown

distribué par Aprolis est équipé en série d'une protection du mât en plexiglas, de portes du groupe moteur en acier, d'un coupe circuit d'urgence et d'indicateurs de bouts de fourches. Il possède également une tête de timon X10 et une direction assistée. Le moteur est asynchrone et la vitesse de levée du mât est de 0,15 m/s, la vitesse de descente de 0,25 m/s

► **Fabricant :** Crown ► **Distributeur :** Aprolis  
 ► **Nom de l'équipement :** SHR 5500  
 ► **Caractéristiques techniques :** poids : 1 907 kg ; capacité : 1 350 kg ; longueur partie motrice jusqu'à face avant des fourches : 118 mm ; rayon de giration : 1 510 mm ; hauteur de levée (mini/maxi) : 3 225 mm / 4 875 mm  
 ► **Options :** diagnostic en temps réel ; possibilité d'associer un code PIN avec un niveau de performance ► **Domaines d'application :** applications avec conducteur accompagnant pour le chargement et déchargement de véhicules, le transport de palettes et la préparation de commande.



## GERBEUR ÉLECTRIQUE ACCOMPAGNANT DE CATERPILLAR

Le gerbeur électrique à conducteur accompagnant NSP16N de Caterpillar distribué par Aprolis est équipé d'une tête de timon ergonomique, d'une unité motrice courte et basse avec une motorisation asynchrone, ainsi que d'une descente de mât proportionnelle. La vitesse de levée du mât est de 0,15 mètre par seconde (m/s), la vitesse de descente de 0,24 m/s.

► **Fabricant :** Caterpillar ► **Distributeur :** Aprolis ► **Nom de l'équipement :** NSP16N  
 ► **Caractéristiques techniques :** poids : 2 670 kg ; capacité : 1 600 kg ; longueur partie motrice jusqu'à face avant des fourches : 789 mm ; rayon de giration : 1 440 mm ; hauteur de levée (mini/maxi) : 1 500 mm / 5 400 mm ► **Options :** nc ► **Domaines d'application :** applications avec conducteur accompagnant pour le chargement et déchargement de véhicules, le transport de palettes et la préparation de commande.

### GERBEUR A CONDUCTEUR ACCOMPAGNANT DE KOMATSU

Les gerbeurs électriques à conducteur accompagnant à curseur MWP20JC-3R (opérateur debout) et MWP20J-3Rac (opérateur assis) de Komatsu distribués par Makolift sont construits pour aborder tout type d'activité de transport même dans les espaces les plus étroits. Les deux modèles offrent des conditions ergonomiques opérationnelles et un entretien aisé. Le châssis, construit en acier robuste, est étudié pour permettre d'accéder facilement au moteur pour l'entretien. Le MWP20J-3Rac est équipé d'un siège à rembourrage hydraulique qui peut être ajusté en fonction de la taille et du poids du conducteur afin de réduire la fatigue de l'opérateur.

► **Fabricant :** Komatsu ► **Distributeur :** Makolift ► **Nom de l'équipement :** MWP20JC-3R et MWP20J-3Rac ► **Caractéristiques techniques :** capacités : 200 kg ; centre de charge : 600 mm ; empattement : 1 623 et 1 558 mm ; poids : 1 070 et 777 kg ; hauteur du timon en position de conduite : 1 345 mm ; longueur fourches : 1 150 mm ; rayon de giration : 1 795 mm ► **Options :** roue motrice en Vulkolan ; roues de chargement en tandem ; mise en état de la chambre froide ; indicateur de position du volant ; accès au code PIN (seulement pour le MWS20J) ► **Domaines d'application :** manipulation de charges en espaces étroits.

### GERBEUR ÉLECTRIQUE L12I DE FENWICK

Le gerbeur électrique L12i de Fenwick est équipé d'un timon long et léger en matériau composite aussi solide que l'acier, de poignées enveloppantes, de capots souples à mémoire de forme et de commandes de levage proportionnelles. La vitesse proportionnelle ajuste en permanence la vitesse maximale du chariot en fonction de la distance séparant l'opérateur du chariot. La vitesse lente d'approche, timon en position verticale, permet de manœuvrer dans les espaces exigus. La levée initiale augmente la garde au sol et permet le franchissement des rampes ainsi que l'accès aux camions ou le passage de seuils de portes.



► **Fabricant :** Fenwick ► **Distributeur :** Fenwick ► **Nom de l'équipement :** L12i ► **Caractéristiques techniques :** capacité nominale : 1 200 Kg ; poids : 900 Kg ; hauteur de levée : jusqu'à 4 386 mm ; garde au sol : 30 mm ; rayon de giration : 1 641 mm ; vitesse de translation (à vide/en charge) : 6 km/h ; moteur Asynchrone de 1,2 kW sans entretien ; levée initiale en standard sur ce modèle ► **Options :** différentes longueurs et largeurs de fourches ; dossier de charge ; protection chambre froide jusqu'à -35°C ; remplissage centralisé batterie ; chargeur intégré ► **Domaines d'application :** applications de transfert et de stockage ; préparation de commande à pied ; mise en rayon des marchandises.



### Imprimantes Citizen : Tranquillité d'esprit et excellence technologique

Les imprimantes pour étiquettes et code-barres procurent aux acteurs de la filière logistique une tranquillité d'esprit et des performances inégalées grâce à leurs capacités techniques exceptionnelles, leur robustesse et leur confort d'utilisation :

- Imprimante industrielle 203 dpi - 300 dpi
- Largeur d'impression 104mm
- Chargement du ruban jusqu'à 450 mètres
- Boîtier Hi-Open™ et Chargement frontal des supports
- Boîtier métallique extrêmement résistant
- Cross-Emulation™: 2 Emulations automatiques Datamax® and Zebra®
- Grand écran LCD graphique
- Garantie 2 ans

**L'essayer, c'est l'adopter !**

Testez gratuitement le dernier modèle de la gamme Citizen, l'imprimante industrielle CL-S700

en nous envoyant un message à l'adresse email suivante : [info@citizen-europe.com](mailto:info@citizen-europe.com) ou en nous appelant au 01 30 26 34 00

Citizen France  
7 rue Claude Duhamel - F-95370 Montigny les Cormeilles - [www.citizen-europe.com](http://www.citizen-europe.com)

**CITIZEN**  
Micro HumanTech

### GERBEUR ÉLECTRIQUE ACCOMPAGNANT DE NACCO MHG

Le gerbeur électrique MS de Nacco MHG distribué par Yale est étroit avec une cote B de 800 mm, sa capacité va de 1 000 à 1 600 kg selon les modèles. Il est équipé en série de l'avance lente. Le moteur de traction AC est monté verticalement et il est fixe afin de limiter toute flexion et étirement des câbles.

► **Fabricant :** Nacco MHG

► **Distributeur :** Yale ► **Nom de l'équipement :** MS10AC ; MS12AC ; MS14AC ; MS16AC

► **Caractéristiques techniques :** capacité 1 000 kg, 1 200 kg, 1 400 kg et 1 600 kg ; capacité batterie de 160 Ah à 375 Ah suivant les modèles

► **Options :** environnement froid ; différentes hauteurs de mât ; chargeur embarqué ; fourches épaisseur 55 mm pour caisse palette

► **Domaines d'application :** Industrie, commerce de gros, semi-gros et de détail.



### GERBEUR A CONDUCTEUR ACCOMPAGNANT DE TOYOTA

Le gerbeur à conducteur accompagnant 8 SM 12 de Toyota a une faible longueur de châssis, ce qui signifie un angle de giration réduit et requiert moins de temps pour manœuvrer. Le système Powerdrive assure un contrôle

progressif de la machine. Le profilé du chariot s'incline vers les fourches ce qui améliore la visibilité. Le timon est conçu afin que la distance entre le gerbeur et l'opérateur soit suffisante pour que les pieds de l'opérateur soient protégés tout en maintenant une bonne visibilité sur les pointes de fourches.

► **Fabricant :** Toyota ► **Distributeur :** CFM Toyota ► **Nom de l'équipement :** 8 SM 12

► **Caractéristiques techniques :** capacité : 1 200 kg, hauteur de levée mât déployé de 3 720 mm ; vitesse de levée avec charge de 6/6 km/h ; moteur AC avec une puissance nominale de 1 Kw ; rayon de braquage de 1 402 mm

► **Options :** plate-forme rabattable ; Sensilift (contrôle précis et continu de la levée et de la descente des fourches) ; chargeur intégré ; e-bar et accessoires (support pour accessoires type informatique, lecteur code barre) ; table à rouleaux (permet un changement rapide des batteries)

► **Domaines d'application :** applications avec conducteur accompagnant pour le déplacement et le gerbage des palettes dans les entrepôts, les sites de production et les surfaces de vente.



### GERBEUR ÉLECTRIQUE SÉRIE J DE LOC

Le gerbeur électrique série J de Loc distribué par Manitou a été conçu avec un châssis de 800 mm de large et un timon central. Pour plus de sécurité, la vitesse de déplacement a été limitée lorsque la levée des fourches atteint 1,80 m de hauteur (versions FR & LI). Les fourches ajourées sont mécano soudées, assurant rigidité et visibilité. Le timon, équipé d'une carte Can-Bus, possède un bouton "avance tortue" permettant de manœuvrer en vitesse lente.

► **Fabricant :** Loc ► **Distributeur :** Manitou ► **Nom de l'équipement :** J12 - J14 - J16

LI (levée initiale) ; J14 & J16 FR (fourches recouvrantes)

► **Caractéristiques techniques :** communication Can-Bus ; moteur de traction fixe asynchrone (AC) ; châssis 4 points 800 mm de large avec tourelle motrice latérale et timon central ; élévation et descente proportionnelles des fourches au timon par variation du

moteur de groupe hydraulique ; horamètre avec indicateur et limiteur de décharge de batterie (HIL) ; hauteur de levée de 1 500 mm à 5 400 mm

► **Options :** longerons encadrants, dossier de charges, micro-contact de fin de course pour limite de l'élévation (hauteur de butée à déterminer),

alimentation hydraulique double effet au tablier porte fourche, échange rapide de batterie par

extraction latérale (table de transfert à rouleaux), protection inox, métallisation, protection froid - 25°.

► **Domaines**

**d'application :** travaux délicats et intensifs.

Cet appareil est également disponible avec une plate-forme rabattable et des gardes corps pour les longs déplacements.



### GERBEUR ÉLECTRIQUE ACCOMPAGNANT DE MITSUBISHI



Le gerbeur électrique à conducteur

accompagnant SBP16N de Mitsubishi distribué

par Aprolis est équipé d'une tête de timon

ergonomique, d'une unité motrice courte et basse

avec une motorisation asynchrone, ainsi que

d'une descente de mât proportionnelle. La

vitesse de levée du mât est de 0,15 mètre par

seconde (m/s), la vitesse de descente de 0,24 m/s.

► **Fabricant :** Mitsubishi ► **Distributeur :** Aprolis ► **Nom de l'équipement :** SBP16N

► **Caractéristiques techniques :** poids : 2 670 kg ; capacité : 1 600 kg ; longueur partie motrice jusqu'à face avant des fourches (en mm) : 789 mm ; rayon de giration : 1 440 mm ;

hauteur de levée (mini/maxi) : 1 500 mm / 5 400 mm

► **Options :** nc

► **Domaines d'application :** applications avec conducteur accompagnant pour le chargement et

déchargement de véhicules, le transport de palettes et la préparation de commande.

## GERBEUR ÉLECTRIQUE EMC DE JUNGHEINRICH

Le gerbeur électrique EMC de Jungheinrich est équipé en standard du timon Jungheinrich. Outre sa longueur et son ancrage bas, le timon est protégé IP65 contre l'eau et les poussières ce qui lui assure une grande fiabilité. Le gerbeur est aussi équipé d'un bouton de vitesse lente : il peut alors être manœuvré timon relevé et donc évoluer dans des espaces très restreints. Le chargeur intégré permet de recharger la batterie par simple branchement électrique. En version bras encadrant EMC B10, ce gerbeur est capable de prendre des palettes fermées.

► **Fabricant :** Jungheinrich ► **Distributeur :** Jungheinrich France ► **Nom de l'équipement :** EMC 110/EMC B10 ► **Caractéristiques techniques :** capacité nominale 1 000 kg ; levée 1 540 mm ou 2 000 mm ; motorisation asynchrone ; batterie sans entretien 24V 70 Ah ; chargeur intégré ► **Options :** commande de descente à deux vitesses, version bras encadrant, tablier ISO, accessoires rapportés (retourneur de fûts, table à rouleaux, potence à crochet) ► **Domaines d'application :** mettre à niveau les palettes ou les produits, constituer les palettes, mise en rayon, gerbage d'une palette sur l'autre.

## TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE D'ATLET

Le transpalette électrique Presto d'Atlet est doté d'une stabilité qui lui permet d'améliorer l'efficacité des opérations de manutention. Le châssis est surbaissé pour éviter les risques d'écrasement des pieds. Il possède un timon avec panneau de commandes intégré et code d'identification cariste. L'ordinateur de bord permet le paramétrage du chariot et facilite le diagnostic en cas de panne. Deux versions sont disponibles : 2 000 kg et 2 500 kg

► **Fabricant :** Atlet ► **Distributeur :** Atlet ► **Nom de l'équipement :** Presto ► **Caractéristiques techniques :** moteur AC 2,4 kw ; capacités 2 000 et 2 500 kg ; batterie de 300 à 600 A/h ; système de stabilité breveté Friction force ; vitesse : 10 à 12 km/h ; batterie sur rouleaux ► **Options :** différents types de plates-formes : fixe à dossier ou avec protections latérales ; rabattable avec protections latérales escamotables ; protection grand froid ► **Domaines d'application :** applications intensives de transfert interne ou de chargement/déchargement à quai.



## TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE DE BT

La gamme Levio de cinq modèles de transpalettes électriques accompagnant (capacités 1,4 à 2,5 tonnes) de BT est conçue pour répondre aux besoins de tous les secteurs d'activités. La prise en main des appareils est intuitive. L'accès par code PIN et les paramétrages sont aisés et s'adaptent aux besoins de l'utilisateur.

► **Fabricant :** BT ► **Distributeur :** BT ► **Nom de l'équipement :** Levio ► **Caractéristiques techniques :** capacités : 1 400 à 2 500 kg ; hauteur de levée : 205 mm ; garde au sol : 21 mm ; dimensions : 1 631 à 1 688 mm ; rayon de braquage : 1 420 à 1 496 mm, vitesse de translation : 6 km/h, moteur électrique AC ; cinq points d'appui ► **Options :** réduction temporaire de la vitesse (bouton tortue), dossier de charge, pré-équipement pour terminal embarqué (E-bar), support pour film plastique, tablette d'écriture, dispositif de changement de batterie, chargeur intégré, changement latéral de batterie, manutention de bobines, indicateur de poids, plate-forme rabattable ► **Domaines d'application :** transport horizontal de palettes (entrepôts, surfaces de ventes), chargement/déchargement de véhicules.



## TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE NON PORTÉ DE CAT LIFT TRUCKS

Le transpalette électrique non porté NPP20M de Cat Lift Trucks distribué par Aprolis est

équipé en série de pointes de fourches biseautées pour une prise de palettes efficace et d'un timon aluminium ergonomique et résistant. Ce modèle existe également en capacité 1 300 kg (NPP13M), 1 600 kg (NPP16M) et 1 800 kg (NPP18M).

► **Fabricant :** Cat Lift Trucks ► **Distributeur :** Aprolis ► **Nom de l'équipement :** NPP20M ► **Caractéristiques techniques :** poids : 475 kg ; capacité nominale : 2 000 kg ; longueur jusqu'à face avant des fourches : 1 750 mm ; longueur de fourches (mini/maxi en mm) : 1 150 mm ; hauteur de levée (mini/maxi) : 115 mm ; rayon de giration : 1 564 mm ; vitesse de déplacement (avec/sans charge) : 5,8/6,0 km/h ► **Options :** différents choix de roues ; choix de longueur et largeur de fourches ; chargeur intégré ► **Domaines d'application :** transport de palettes et préparation de commandes.



### TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE PORTÉ DE CAT LIFT TRUCKS



Le transpalette électrique porté NPP20N de Cat Lift Trucks distribué par Aprolis est équipé en série d'un indicateur de sens de marche, d'un horamètre, d'un indicateur de charge batterie et d'une disposition ergonomique des commandes.

► **Fabricant :** Cat Lift Trucks  
 ► **Distributeur :** Aprolis ► **Nom de l'équipement :** NPP20N

► **Caractéristiques techniques :** poids : 780 kg ; capacité nominale : 2 000 kg ; longueur jusqu'à face avant des fourches en mm) : 763 mm ; longueur de fourches (mini/maxi en mm) : 1 150 mm ; hauteur de levée (mini/maxi) : 200 mm ; rayon de giration : 1 750 mm ; vitesse de déplacement (avec/sans charge) : 8/11 km/h ► **Options :** préparation pour entrepôt frigorifique ; roulettes intégrée aux fourches pour entrée/sortie de palettes ; choix de dimensions de fourches  
 ► **Domaines d'application :** transport de palettes et préparation de commandes.

### TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE EJE DE JUNGHEINRICH

Le transpalette électrique EJE de Jungheinrich bénéficie d'une grande autonomie grâce à une batterie d'une capacité maximale de 250 Ah. Pour une utilisation sur plusieurs postes de travail, la sortie latérale (en option sur l'EJE 120) permet de changer rapidement la batterie. Le timon Jungheinrich, long à ancrage bas, assure une grande sécurité d'utilisation en maintenant la distance nécessaire entre le cariste et l'appareil. Le bouton de vitesse lente assure une translation sûre avec le timon en position relevée si l'espace est exigu. La tête de timon multifonctions comporte des boutons de commande étanches (IP 65) assurant une sécurité d'utilisation maximale, des commandes à bascule avec une technologie sans contact, un agencement ergonomique des commandes.

► **Fabricant :** Jungheinrich ► **Distributeur :** Jungheinrich ► **Nom de l'équipement :** EJE 116/118/120 ► **Caractéristiques techniques :** capacité nominale 1 600, 1 800 ou 2 000 kg ; motorisation asynchrone, timon Jungheinrich ; ProTraLink (système de stabilisation en courbe et de protection des roues stabilisatrices) ► **Options :** version frigo, dossier repose-charge, sortie latérale de la batterie, support pour informatique embarquée ou rangements supplémentaires, clavier à code d'accès ► **Domaines d'application :** transfert de charges, chargement et déchargement des camions.



### TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE PORTÉ DE CROWN

Le transpalette électrique porté WP 2330S-2.0 de Crown distribué par Aprolis est équipé en série de roues motrices suspendues pour une absorption des irrégularités du revêtement, de galets latéraux sur amortisseurs pour la stabilité en courbe et d'une vitesse de déplacement maximale avec détection de charge en mode porté. Les autres équipements de série sont le Power Boost (amplification de puissance de 15 % pendant 3 secondes), le freinage rétroactif à fort couple et le timon ergonomique X10.

► **Fabricant :** Crown ► **Distributeur :** Aprolis  
 ► **Nom de l'équipement :** WP 2330S-2.0

► **Caractéristiques techniques :** poids : 818 kg ; capacité nominale : 2 000 kg ; longueur jusqu'à face avant des fourches : 736 mm ; longueur de fourches (mini/maxi en mm) : 1 125 mm ; hauteur de levée (mini/maxi en mm) : 130 mm ; rayon de giration (en mm) :

1 702 mm ; vitesse de déplacement (avec/sans charge) :

5,5/6,0 km/h accompagnant, 7/10 km/h porté ► **Options :** chargeur haute fréquence intégré ; batterie sur rouleaux ; différents types de roues  
 ► **Domaines d'application :** transport de palettes et préparation de commandes.



### TRANSPALETTE T16 DE FENWICK

Le transpalette électrique T16 de Fenwick est équipé d'un timon long et léger en matériau composite aussi solide que l'acier, de poignées enveloppantes, de capots souples à mémoire de forme et d'une jupe galbée basse. La vitesse proportionnelle ajuste en permanence la vitesse maximale du chariot en fonction de la distance séparant l'opérateur du chariot. La vitesse lente d'approche, timon en position verticale, permet de manœuvrer dans les espaces exigus. Le moteur Asynchrone avec effet "booster" déclenché automatiquement apporte le couple nécessaire au passage de niveleurs de quai, de rampes ou de seuils de porte.



► **Fabricant :** Fenwick ► **Distributeur :** Fenwick  
 ► **Nom de l'équipement :** T16 ► **Caractéristiques**

**techniques :** capacité nominale : 1 600 Kg ; poids : 421 Kg ; levée : 125 mm ; garde au sol : 36 mm ; rayon de giration : 1 435 mm ; vitesse de translation (à vide/en charge) : 6 km/h ; moteur Asynchrone de 12 kW sans entretien ► **Options :** roues porteuses boggies polyuréthane ; galets et boggies polyuréthane graissables ; différentes longueurs et largeurs de fourches ; vitesse lente timon relevé ; dossier de charge ; protection chambre froide jusqu'à - 35° ; chargeur intégré ou mural Haute Fréquence ► **Domaines d'application :** utilisation dans les espaces encombrés ; applications de chargement et déchargement de camions ; stockage en accumulation où la manipulation des palettes n'est pas aisée.

**TRANSPALETTE ÉLECTRIQUE DE NACCO MHG**

Le transpalette électrique MP de Nacco MHG distribué par Yale est compact avec une cote L2 de 500 à 732 mm. Il est équipé de série de l'avance lente et d'un système de patin pour faciliter l'entrée des palettes fermées. Le moteur de traction AC est monté verticalement et il est fixe afin de limiter toute flexion et étirement des câbles. Un frein électromagnétique à relâchement est monté en série.



► **Fabricant :** Nacco MHG  
 ► **Distributeur :** Yale  
 ► **Nom de l'équipement :** MP18AC ; MP20AC ; MP20L AC ; MP22AC

► **Caractéristiques techniques :** capacité 1 800 kg, 2 000 kg et 2 200 kg ; capacité batterie de 160 Ah à 300 Ah suivant les modèles ► **Options :** environnement froid ; différentes longueurs et écartements de fourches ; chargeur embarqué ; dossier de charge  
 ► **Domaines d'application :** travail de quai, approvisionnement de magasins, commerce de gros, semi-gros et de détail.

**TRANSPALETTE A CONDUCTEUR ACCOMPAGNANT DE TOYOTA**

Le transpalette accompagnant 8 PM16 de Toyota possède un timon ergonomique offrant ainsi un contrôle facile de la machine et une visibilité parfaite jusqu'aux pointes des fourches tout en maintenant l'opérateur à une distance de sécurité de l'appareil. L'accélération, la vitesse maximale et le freinage sont paramétrables. Le démarrage par code PIN permet d'identifier l'opérateur. Lors d'un redémarrage en pente, la fonction anti-recul permet au transpalette à la fois de ne pas reculer, mais également de reprendre de la traction.



► **Fabricant :** Toyota ► **Distributeur :** CFM Toyota ► **Nom de l'équipement :** 8 PM 16 ► **Caractéristiques techniques :** capacité : 1 600 kg avec une vitesse de déplacement avec charge de 6,6 Km/h ; rayon de braquage de 1 477 Wa ; hauteur d'élévation à 205 mm ; moteur AC avec une puissance nominale de 1 Kw ► **Options :** jauge de profondeur palette ; e-Bar supports et accessoires (barre de support pour intégrer de l'informatique, code barre) ; dossier de charge ; chargeur intégré ; roue motrice Vulkollan (meilleure longévité et coûts d'entretien réduits) ► **Domaines d'application :** applications avec conducteur accompagnant pour le chargement et déchargement de véhicules, le transport de palettes et la préparation de commande.

**EMBALLAGES**  
MAGAZINE

NOUVELLE FORMULE MULTIMÉDIA

➤ Une information enrichie et encore plus réactive pour une meilleure approche métier !



1 AN  
**12%**  
de réduction



- La e-newsletter quotidienne réservée aux abonnés
- Le magazine mensuel et ses suppléments
- L'accès exclusif au nouveau site WEB [emballagesmagazine.com](http://emballagesmagazine.com)

► Abonnement 1 an = 131 € TTC au lieu de 149 € TTC

**ABONNEZ-VOUS !**

**Bulletin d'Abonnement**

À compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à EMBALLAGES Magazine : Service Abonnements - 12-14 rue Médéric - 75815 Paris Cedex 17

Oui, je souhaite recevoir Emballages Magazine pour une durée de :

- 1 an soit 220 e-newsletters quotidiennes + 9 N°s du magazine mensuel + 2 suppléments + l'accès au site [emballagesmagazine.com](http://emballagesmagazine.com) exclusivement réservé aux abonnés au prix de **131 € TTC\*** au lieu de 149 € TTC.
- 2 ans soit 440 e-newsletters quotidiennes + 18 N°s du magazine mensuel + 4 suppléments + l'accès au site [emballagesmagazine.com](http://emballagesmagazine.com) exclusivement réservé aux abonnés au prix de **200 € TTC\*** au lieu de 296 € TTC. \* TVA à 2,10 %

**Mode de règlement**

- Je joins un chèque correspondant libellé à l'ordre de Emballages Magazine.  
 Merci de m'envoyer une facture acquittée  
 Je préfère régler à réception de facture.

Date : \_\_\_\_\_

Société : \_\_\_\_\_

M.  Mme  Melle

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Service : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_

E-mail : \_\_\_\_\_

N° Siret : \_\_\_\_\_ N° NAF : \_\_\_\_\_

Activité : \_\_\_\_\_

**Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31 juillet 2009.**  
 Etudiants / Etranger : consultez nos offres spéciales sur [emballagesmagazine.com](http://emballagesmagazine.com)  
 Les informations demandées sont indispensables au traitement de votre abonnement. Conformément aux lois du 6/01/1978 et LCEM du 22/06/04, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en écrivant au Service Abonnements.  
 G.I.S.I. - S.A. au capital de 1 057 080 € - 309 395 820 RCS Paris - N° TVA FR01 309 395 820

## INDEX DES SOCIÉTÉS CITÉES

<b>▶ A</b>	Afilog 17	Air France 16, 17	Airbus 16	Aldis 19	Alsei 33, 38, 41	Altadis 33	AMB 36	AMB 37, 38	Aprolis 12, 44, 46, 47, 48	Arques 21	ASL 37	Aslog 10, 13	Astre 13	Atlet 12, 44, 47	Auchan 34, 39	Auto ID Systems 16	AXS Alphaliner 7	Azap 28
<b>▶ B</b>	Banalliance 39	Barlatier 35	BASF 14	Berner 17	Brake 19	BT 12, 44, 47	Buffard Logistique 38											
<b>▶ C</b>	Canon France 33	Cappgemini 27	Carinox 39	Carrefour 20, 24, 34	Cat Lift Trucks 12, 47, 48	Caterpillar 44	Certivea 17	CFM Toyota 46, 49	Challenges 33	Chep 15	Ciblex 13	CMA CGM 38, 39	Cogedim 36	Comptoir des Artisans 19	Conhexa 39	Coop 19	Crown 44, 48	
<b>▶ D</b>	Dachser 22, 23	Daher 33	Danone 15, 35	Davigel 19	Delifresh 39	DHL 13	Direction Générale de l'Armement 16	DTZ 6	Dunfresh 39									
<b>▶ E</b>	EADS 16	Easydis 24	Elcimai 34	Esa-Sorma29	Essilor 16	Eurimpro 35	Evry Terminal 36											
<b>▶ F</b>	Fenwick 45, 48	Fidal 9	FM Logistic 13	Fournal 15	Fraunhofer Institute 16													
<b>▶ G</b>	Gazeley 35, 38	GCA Trans 35	Gefco 33	Generix 21	GMF Logistique 39	Goodman 14	Grand Port Maritime de Dunkerque 39	Grand Port Maritime de Marseille 35	Grand Port Maritime de Rouen 37	Grand Port Maritime du Havre 38	Graveleau 22, 23	GS1 16						
<b>▶ H-I</b>	Hepppner 14, 33	Ikea 35	Infolog 21															
<b>▶ J-K</b>	Jones Lang LaSalle 17	Jungheinrich 10, 12, 19, 47, 48	Knapp 12	Komatsu 45														
<b>▶ L</b>	Lapeyre 34	Lean Training 15	Leroy Merlin 39	Loc 46														
<b>▶ M</b>	Maersk 38	Maisons du Monde 35	Makolift 45	Manitou 46	Manutan 17	Marfret 39	Meralliance 15, 24	Metro 19	Ministère de l'Équipement 7	Mitsubishi 46	Moët et Chandon 15	Monoprix 34	MSC 38	Mutual Logistics 10				
<b>▶ N</b>	Nacco 46, 49	Necotrans 37	Negsys 14	Neopost ID 16	Nestlé 19	Nexity 35	Norpec 17											
<b>▶ O</b>	Omka 39	Oracle 29	Ortec 19	Ortems 13, 28, 29, 37														
<b>▶ P</b>	Panatoni 37	Pastacorp 15	Pfeiffer 15	Pidou 21	PLF Fashion 13													
<b>▶ Q</b>	Point P 37	Pomona 19	Port Autonome de Paris 36	PRD 35	Prodirest 19	Progress Software 16	Prologis 14, 33, 38, 40											
<b>▶ R</b>	Ravas 42	Rewe 19																
<b>▶ S</b>	SAP 21, 29	Savoie 15	Schenker 33, 37	SDV 35, 38	Segro 17	Serge Blanco 16	Service de l'observatoire et des statistiques 7	Shimano 15	Sisley 17	Socomec 15	Sogaris 10, 13, 33, 37	Solutys 15	SSI Schaefer 12	Stef-TFE 24	STG 24	Still 10, 12		
<b>▶ T</b>	Tagsys 16	TLN 39	Toyota 46, 49	Toys'r us 34	TransGourmet 18, 19, 20, 21	TXT e-solutions 27, 28												
<b>▶ U-V</b>	UPS 13	Urban 33, 39	Vatinel Heppner 38, 40, 41	Vocollect 13	Volvo Trucks 10													
<b>▶ W-Y</b>	Wam Systems 13	Wincanton 37	Yale 46, 49															

## INDEX DES ANNONCEURS

<b>▶ A</b>	Allianz 11
<b>▶ C</b>	Citizen 45
<b>▶ E</b>	Eticoncept 2 <sup>e</sup> de Couv
<b>▶ O</b>	Ortems 4
<b>▶ S</b>	Sogaris 4 <sup>e</sup> de Couv
<b>▶ T</b>	Toyota 43

Ce numéro 116 comporte 48 pages. Il inclut un encart broché  
Abonnement en début et fin de revue, une page Eticoncept en 2<sup>e</sup> de couv, une page Ortems p. 4, une page Allianz p. 11, une page L'Usine Nouvelle p. 30, une page Toyota p. 43, une demi-page Citizen p. 45, une demi-page Emballages Magazine p. 49, une page Abonnement en 3<sup>e</sup> de couv, et une page Sogaris en 4<sup>e</sup> de couv.



48-50, rue Benoît Malon - 94250 Gentilly - Tél. 01 41 98 40 00 - [www.strategieslogistique.com](http://www.strategieslogistique.com) ▶ Groupe Industrie Services Info - Directeur de la publication : Christophe Czajka - Directeur général adjoint du pôle magazines spécialisés et salons professionnels : Gilles de Guillebon (gdeguillebon@etai.fr).  
**Rédaction** ▶ Fax 01 41 98 41 26 - Directeur de la rédaction : Henri Saporta (hsaporta@gisi.fr) - Rédacteur en chef : Gilles Naudy 01 41 98 42 46 (gnaudy@gisi.fr) - Rédacteur en chef adjoint : Gilles Solard 01 41 98 43 02 (gsolard@gisi.fr). Ont participé à la rédaction : Patrick Cappelli.  
**Réalisation** ▶ Maquette : Sandy Crocco. **Publicité** ▶ Fax 01 41 98 40 71 - Directrice commerciale : Sandrine Papin 01 41 98 40 59 (spapin@etai.fr)

Chef de publicité : Ghislaine Zinoune 01 41 98 43 09 (gzinoune@etai.fr). **Conférences et événements** ▶ Directrice conférences et formations : Anne-Carole Barbarin 01 56 79 43 58  
Chef de projets : Gautier Bernard 01 56 79 44 90. **Fabrication** ▶ Responsable de Fabrication : Thierry Michel (tmichel@etai.fr). **Administration/Gestion** ▶ Directeur administratif et financier : Stéphane Depluis - Directeur des ressources humaines : Frédéric Sibille. **Informatique/Services généraux** ▶ Responsable informatique : Léo Nehaïssi 01 56 79 41 50 - Services généraux : Jean-Pierre David 01 56 79 44 31. **annonces classées-emploi pro** ▶ Fax 01 56 79 43 08 - Directeur général adjoint : Valérie Vaillant 01 56 79 41 57 - Chef de publicité : Michel Stein 01 56 79 44 29 - Assistante : Catherine Benazit 01 56 79 41 56. **Diffusion/Abonnements/Éditions** ▶ Directrice de la diffusion et de la promotion : Bénédicte Hartog 01 56 79 41 26 - Directrice des abonnements : Patricia Rosso 01 56 79 43 87  
Directrice des éditions : Annie Zarrati 01 56 79 39 41 - Direction de la promotion : Marie-Sophie Leprince 01 56 79 43 28 - Responsable de la promotion : Christine Guitari 01 56 79 43 64  
Service Clients : 01 56 79 41 29 ou 01 56 79 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 Stratégies Logistique - Pour la CEE, préciser le numéro de TVA intracommunautaire - Librairie (vente des numéros déjà parus et des Annuaires (42 88) - Annuaires (TVA 19,6 % incluse). Le guide de la manutention et de la logistique : 54 € TTC. **Stratégies Logistique** est édité par GISI Communications - Principal actionnaire : Aprovia gun - SA au capital de 18 894 076,52 € - 309.395.820 RCS Paris - Siège social : 12-14, rue Médéric - 75815 Paris Cedex 17 - Commission paritaire : 1110 T 787815 - ISSN 1249-2965 - Imprimé en France : Centre Impression, 11 rue Marthe Dutheil - 87220 FEYTIAT.

**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.



# Nouvelle formule

OFFRE SPÉCIALE

Jusqu'à

# 32 %

de réduction  
sur l'abonnement 2 ans

## Abonnez-vous !



### Découvrez le nouveau contenu

- Actualités
- Baromètres et indicateurs économiques
- Témoignages de réussites professionnelles
- Guide d'achat complet et actualisé

## Décryptez tous les enjeux de la logistique dans l'entreprise

### BULLETIN D'ABONNEMENT

A remplir et à retourner accompagné de votre règlement sous enveloppe affranchie à STRATÉGIES LOGISTIQUE • Service Abonnements • 12/14, rue Médéric - 75815 Paris Cedex 17

SL 0910

**Oui**, je m'abonne pour **2 ans** à **STRATÉGIES LOGISTIQUE** au prix de **136 € TTC\*** au lieu de ~~200 € TTC~~ [STL 2A02] (18 numéros + les hors-séries numériques + la newsletter hebdomadaire + l'accès au site [www.strategieslogistique.com](http://www.strategieslogistique.com))  
**Je bénéficie ainsi de 32 % d'économie.**

Je préfère m'abonner pour **1 an** à **STRATÉGIES LOGISTIQUE** au prix de **89 € TTC\*** au lieu de ~~100 € TTC~~ [STL 1A01] (9 numéros + les hors-séries numériques + la newsletter hebdomadaire + l'accès au site [www.strategieslogistique.com](http://www.strategieslogistique.com))  
**Je bénéficie ainsi de 11 % d'économie.**

#### RÈGLEMENT

- Je joins un chèque bancaire à l'ordre de STRATÉGIES LOGISTIQUE  
 Je souhaite recevoir une facture acquittée  
 Je réglerai à réception de facture.

Date et signature :

**MES COORDONNÉES :**  Personnelles  Professionnelles

Société .....  
 Activité .....  
 Mme  Mlle  M.  
 Nom .....  
 Prénom .....  
 Fonction .....  
 Service .....  
 Adresse .....  
 Code Postal ..... Ville .....  
 Tél. .... Fax .....  
 Code Naf ..... Siret .....

E-mail .....@.....  
(Indispensable pour recevoir votre code d'accès personnel au site WEB)

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. Groupe Industrie Services Info - SA au capital de 1 057 080 € - 309 395 820 RCS Paris - Tél. 01 56 79 43 00

\*TVA : 2,10%. Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/07/2009 pour tout nouvel abonnement.

# Sogaris Marseille

**DISPONIBILITÉ IMMÉDIATE**



## ➤ Une plate-forme logistique alliant **multimodalité et modernité**

**Au cœur de la ville**, près de l'A7, A50 et A55,  
proche des infrastructures portuaires et  
des transports en commun

**9 hectares** embranchés fer

**15 000 m<sup>2</sup> neufs** disponibles

**Divisibilité** à partir de 1 000 m<sup>2</sup>

**ICPE 1510**

Marseille-Arenc : la 1<sup>ère</sup> plate-forme logistique  
urbaine avec une **toiture à étanchéité photovoltaïque**



**SOGARIS 106**

94514 Rungis Cedex - France

**Tél.: +33 (0)1 45 12 72 00**

contact@sogaris.fr

www.sogaris.fr