

Italie : en route pour la maturité logistique

Moins mature que la France ou la Grande-Bretagne, le marché italien de la logistique est, aujourd'hui, en passe de rattraper son retard par rapport à ses concurrents européens.

6ème puissance économique mondiale

Avec un PIB dépassant les 1 000 milliards d'euros et un ratio PIB par habitant de 20 220 euros, l'Italie est la sixième puissance économique mondiale*. Après une année 2002 plutôt difficile, 2003 se présente sous les meilleurs auspices avec une relance de la compétitivité et une refonte des fondements du système de production. L'investissement productif et la demande externe constituent les principaux moteurs de la reprise. Le « modèle italien » repose sur une forte densité de micro-entreprises (estimée à environ 4,4 millions d'unités), réactives, disposant d'un savoir-faire technique incontesté et dotées d'une capacité de mise en réseau comme en témoigne l'existence de plus de 200 zones industrielles. L'Italie est, sur le plan économique, divisée en deux : un Nord, industriel et commercial et un Sud qui, malgré des progrès manifestes, souffre encore.

L'envol de la logistique

La grande distribution a, en Italie, véritablement pris son envol dans les années 1997/98, à l'initiative d'opérateurs nationaux et sous l'effet de la venue d'opérateurs étrangers, notamment français et allemands. La grande distribution italienne, en fort développement depuis le début de la décennie mais très en retard techniquement, constitue une cible de choix pour les distributeurs français généralistes. Côté hypermarchés, les grands groupes multinationaux sont les leaders incontestés, détenant plus de 50 % de parts de marchés et concentrés plus spécifiquement dans la région Nord-Ouest. Aujourd'hui, la filière logistique est, en Italie, en voie de structuration. Les nombreux transporteurs locaux privés se sont, en effet, engagés dans un large mouvement de concentration vers la constitution de grands groupes logistiques proposant un service européen. Ils doivent, cependant, faire avec un réseau autoroutier vieillissant et surchargé sur certains axes du Nord même si le maillage est, globalement, efficace.

L'immobilier logistique en voie de structuration

Le marché de l'immobilier logistique est né, en Italie, à la fin des années 1990. Le parc, alors composé en grande partie de petits entrepôts anciens, traverse une phase de mutation et donne naissance, progressivement, à de vastes parcs logistiques. Aujourd'hui, à Somaglia, dans la banlieue de Milan, une plateforme de 102 000 m² est en cours de construction. Il s'agit de la plus grande opération privée du pays. C'est le Nord, historiquement plus industriel, qui concentre la quasi-totalité des projets logistiques et notamment les sites de Milan et de Piacenza même si on recense une petite poignée d'initiatives dans le Sud, en Toscane. Mais le futur barycentre logistique de l'Italie se situe, incontestablement, entre Rome et Milan, qui concentre les grands bassins de population. Le marché italien de la logistique est, en très grande partie, locatif. Une étude a montré qu'en 1997, en Italie, un tiers des entrepôts étaient construits pour les industriels, un autre pour les prestataires logistiques et le tiers restant pour le compte d'investisseurs. En 2002, 75 % des entrepôts étaient édifiés pour le compte d'investisseurs, le quart restant étant destiné aux distributeurs et industriels. A l'instar du Royaume-Uni ou de la France, le rôle des investisseurs a été primordial en Italie pour relayer les prestataires logistiques.

Le marché logistique italien se distingue par une quasi-absence de projets en blanc et une recrudescence de clés-en-main. En 2002, la demande locative s'est inscrite en hausse alors que les taux de rendement et les loyers se sont stabilisés, respectivement, à 8-8,25 % et 67 euros/m²/an.

* d'après la Mission Economique de l'Ambassade de France en Italie

Agenda prochaines réunions

du Conseil d'Administration :

- 21 août 2003
- 11 septembre 2003

des Commissions :

- Commission communication
Le 9 septembre 2003 à 18h00
Animateur : François Brière
- Commission exploitant
Le 2 septembre 2003 à 9h00
Animateur : Jean-Louis Boudol
- Commission prévention des risques
et assurabilité des entrepôts
Le 26 août 2003 à 14h00
Animateur : Jean-Claude Bollaert
- Commission développement durable
Le 4 septembre 2003 à 10h00
Animateur : Frédéric Auzolle

Date des prochaines tables rondes organisées par Afilog :

- N°4 : "Assurances" en octobre 2003
- N°5 : "la logistique et le développement durable" en janvier 2004

► Pour tout renseignement :

Caroline Ceccaldi, tél : 01 71 00 37 24

E-mail : carolinececcaldi-afilog@addvim.com

Directeur de la publication : François Brière

Journaliste : Sandra Roumi

Rédaction : Caroline Ceccaldi

Conception réalisation : Blue up

Adresse : AFILOG

C/o ADDVIM - Tour Europlaza - 20 Avenue André Prothin

92 927 Paris La Défense Cedex

www.afilog.org

Objectif LOGISTIQUE



La lettre d'information d'Afilog - N°3 Juin 2003



Fidèle à ses objectifs, AFILOG a soutenu l'initiative du CNAM et de l'ESSEC qui ont organisé, le 22 mai, un débat public sur l'attrait de la logistique pour les élus locaux :

la logistique peut-elle être considérée comme un vecteur de développement économique et à quelle condition est-elle « acceptable » ?

Débat riche de discussions... et globalement positif ! La logistique apparaît bien comme une source de richesses et d'emplois pour les communes, mais son développement doit répondre manifestement à des règles plus strictes relevant du développement durable...

N'est-ce-pas justement l'un des objectifs d'AFILOG ?

François Brière,
Président d'Afilog

► Dr Thomas Steinmüller (Chef du département financement logistique international, Aareal bank)

En accueillant Aareal Bank, un spécialiste du financement des plates-formes logistiques, Afilog s'internationalise. Il s'agit, à la fois, du premier membre international mais aussi du premier établissement financier à entrer dans l'association. Une première à tous les niveaux...

• « Objectif Logistique » : pour quelles raisons une banque allemande s'intéresse-t-elle au marché de la logistique en France ?

- Dr Thomas Steinmüller : « Aareal Bank est une banque internationale immobilière avec un siège social en Allemagne et des bureaux dans tous les pays européens, notamment en France. Dans ce cadre, nous nous intéressons au secteur logistique et notamment au financement des plates-formes logistiques dans l'hexagone. C'est aussi la raison pour laquelle nous avons choisi d'adhérer à Afilog ».

• « Objectif Logistique » : qu'attendez-vous de cette adhésion ?

- Dr Thomas Steinmüller : « Afilog rassemble tous les intervenants de la filière logistique. En adhérant à cette association, nous souhaitons nous familiariser avec le marché de la logistique en France. Afilog représente aussi, pour Aareal Bank, une source d'informations non négligeable ».

Règlement intérieur - spécial 1510

Les deux premières tables rondes d'Afilog sur les thèmes de « l'exploitant » et des « autorisations d'exploiter » dans le cadre des bâtiments soumis au régime ICPE (rubrique 1510), ont mis en exergue, deux problématiques majeures :

- L'exploitant titulaire de l'autorisation d'exploiter n'est pas toujours l'entité qui co-exploite physiquement l'entrepôt.
- Les procédures de délivrance des autorisations d'exploiter sont souvent trop longues.

L'objectif d'Afilog vise à proposer une solution permettant de satisfaire aux exigences de l'administration en terme de responsabilité, de sécurité et de d'information, en identifiant administrativement les rôles et responsabilités de chacun des acteurs dans des délais acceptables.

Ce document est le fruit d'échange, de réflexions, et d'un long travail de concertation entre les membres d'Afilog et des représentants spécialisés des administrations concernées.

En identifiant les rôles et responsabilités de chacun des intervenants sur un entrepôt, au regard des prescriptions de l'arrêté ministériel du 05 août 2002, portant sur les ICPE, ce document peut :

- soit être déposé en complément du dossier de demande d'autorisation d'exploiter ;
- soit faire l'objet d'une demande d'autorisation complémentaire.

Ce règlement intérieur, qui sera disponible à partir du 3 juillet, répond parfaitement aux principes essentiels de sécurité et de responsabilité. Il devrait accélérer la prise de décision et permettre ainsi, le développement d'une logistique responsable.

Jean-Louis Boudol (Bail Investissement) et François de La Rochefoucauld (Prologis)

► Marie-Francoise Courtin

(Président délégué général de la Fedimag, fédération nationale
des prestataires logistiques et des magasins généraux agréés par l'Etat)

La Fedimag, syndicat professionnel spécialiste des prestations logistiques à valeur ajoutée et de l'entreposage créé en 1921, rassemble plus de 3 000 entrepôts d'une surface globale avoisinant les 20 millions de mètres carrés. Elle adhère aujourd'hui à Afilog.

• « Objectif Logistique » : comment vous positionnez vous par rapport à Afilog ?

- Marie-Françoise Courtin : « la Fedimag qui regroupe, aujourd'hui, 150 adhérents issus du monde de l'entreposage, de la manutention et des transports, œuvre activement, entre autres, pour la promotion de la logistique dans les domaines de la sécurité et de l'environnement. Nous considérons Afilog comme une interface vis-à-vis de l'administration et notamment du ministère de l'Environnement. Nous considérons également Afilog comme une association particulièrement représentative de tous les métiers du secteur de la logistique ».

• « Objectif Logistique » : quelles sont vos attentes en la matière ?

- Marie-Françoise Courtin : « la sécurité et la prise en compte de l'environnement coûtent, aujourd'hui, très cher à nos membres. Adhérer à Afilog, c'est être en mesure de discuter avec les représentants du ministère de l'Environnement, en nous appuyant sur des travaux et des études concrètes. Nous recherchons avant tout du sérieux et des compétences pointues couvrant l'ensemble de la filière logistique. Et cela, Afilog peut nous le proposer grâce à son équipe d'experts. Adhérer à Afilog, c'est aussi un gage de sérieux vis-à-vis de l'administration d'autant plus pour un syndicat oeuvrant pour la défense d'un intérêt général ».

Objectif g LOGISTIQUE

Conférence

du 22 mai 2003

« La logistique et le supply-chain : responsabilité sociale - le point de vue des élus » : tel était le thème de la conférence organisée, le 22 mai 2003, par Afilog en collaboration avec le Cnam et l'Essec et animée par Philippe-Pierre Dornier. Un sujet au cœur des préoccupations des quatre élus invités : Gérard Bernheim, Maire de Vert-Saint-Denis ; Jacques Chossat de Montburon, Maire de Pagny-le-Château ; Philippe Clément-Grancourt, Vice-président du Conseil Général de Seine-Maritime et Jean-Louis Devaux, Maire-adjoint de Châlons-en-Champagne. Ces quatre témoins ont bien voulu répondre à la question posée, en préambule, par François Brière, Président d'Afilog : comment l'élu perçoit-il la problématique de la logistique aux différents stades de son développement au sein de leurs propres territoires ? Le tout sous l'œil avisé de Jean-Noël Chapulut, représentant du ministère de l'Équipement.



De gauche à droite : PP. Dornier, C. Ceccaldi, G. Bernheim, P. Clément-Grancourt, JN. Chapulut, JL. Devaux, J. Chossat de Montburon.

Pagny-le-Château : une implantation logistique salubre

Pagny-le-Château, une petite commune de 510 habitants, a été choisie par le britannique Gazeley pour y implanter une plate-forme logistique de 110 hectares sur un site qui devrait en développer, au total, 200. Son maire, Jacques Chossat de Montburon est, depuis une quinzaine d'année déjà, un fervent partisan du développement logistique de sa commune. « Pagny, située en pleine campagne mais à quelques kilomètres de Dijon, Beaune, Dole ou Châlons, bénéficie de plusieurs atouts. Géographiquement, elle est desservie par l'A 36, l'A6 et les autoroutes A 31 et A 39 : un embranchement direct sur la ligne ferroviaire Dijon/Modane classée TERF par l'Union Européenne et la voie d'eau à grand gabarit 2000-4000 T qui va jusqu'à Fos-sur-Mer : « un véritable triangle d'or ». Elle recèle aussi un « potentiel humain considérable » souligne son maire. « Il est urgent que les travaux démarrent enfin. Notre canton de Seurre (8 600 habitants), qui souffre d'un taux de chômage de 13,6 %, a vu la principale entreprise de la commune délocalisée.

L'AVIS DE L'AMENAGEUR

Christophe Prioux (Port Autonome de Paris)

« Cette conférence a clairement mis l'accent sur les atouts de la multimodalité voie d'eau-fer-route et sa pertinence pour les futurs projets ; en particulier pour les flux import-export. Ces outils s'inscrivent également dans une logique de développement durable de nature à rallier un grand nombre d'opérateurs tout en prenant en compte les exigences des élus et des populations ».

Un départ qui se traduit par la perte sèche de 250 emplois et un manque à gagner en matière de taxe professionnelle » ajoute-t-il. D'ailleurs, le projet, vivement soutenu par Jean-Pierre Soisson, Président du Conseil Régional de Bourgogne, ne suscite aucune opposition sur le plan local. « Cette plate-forme logistique est une véritable bouée de secours pour Pagny et les communes environnantes » résume impatient, Jacques Chossat de Montburon. Ce projet intermodal est en gestation depuis plusieurs années et voit ainsi sa réalisation rendue possible.

L'AVIS DE L'INVESTISSEUR

Jean-Louis Boudol (Bail Investissement)

« La position des élus qui nous a été exposée, s'inscrit bien dans l'approche de Bail Investissement : la logistique est un élément structurant et majeur des régions. D'une part, elle répond à un véritable besoin des populations au travers d'une consommation de biens toujours plus importantes (en quantité, en choix, en qualité). Et d'autre part, elle est génératrice d'emplois et d'infrastructures tout en prenant en compte et en respectant les contraintes environnementales des sites sur lesquels elle se développe ».

Vert-Saint-Denis (à Sénart) : un marché logistique en pleine maturité

Vert-Saint-Denis, sous l'impulsion de l'EPA Sénart, est devenue pionnière dans le développement logistique. Son accessibilité (avec l'autoroute A5 et la francilienne à proximité) en a fait un territoire d'implantation privilégié pour les logisticiens. A Vert-Saint-Denis, une petite commune seine-et-marnaise, Norbert Dentressangle a installé un entrepôt logistique de 90 000 m² répartis sur 23 hectares destiné

L'AVIS DU PROMOTEUR

Christian Bouwens (Groupe Concerto)

« Les débats se sont révélés captivants, ouverts et pragmatiques. D'abord par la position des élus qui, pour certains, avaient déjà abordé la logistique et pour d'autres qui en étaient à leurs tous premiers pas dans cette discipline. Ensuite, parce que la logistique en tant que telle n'a pas suscité de réelle opposition. Enfin, une unanimité s'est dégagée sur le sujet : la logistique aujourd'hui est devenue une activité adaptée à la vie économique des communes ».

aux produits textiles de Carrefour. « Ce projet, qui a fait l'objet de plusieurs permis de construire successifs, a été suivi de très près par la DRIRE qui a imposé ses contraintes en matière de sécurité incendie, d'intégration du bâtiment dans son environnement et de circulation camions » se remémore Gérard Bernheim, Conseiller général de Seine-et-Marne et Maire de Vert-Saint-Denis. L'implantation de Carrefour s'est, bien sûr, traduite par la création de 500 emplois mais essentiellement à l'extérieur de la commune et des recettes liées au versement de la taxe professionnelle. « Cette implantation s'est déroulée dans de bonnes conditions. Sans doute parce que le permis de construire et l'autorisation d'exploiter ont été délivrés simultanément. La population n'en a pas pris ombrage et a bien compris l'intérêt de l'implantation d'une telle infrastructure sur notre territoire » avance Gérard Bernheim qui ne cache pas non plus ses inquiétudes : « l'intégration d'un bâtiment de 27 mètres de hauteur dans un environnement résidentiel et la gestion d'une circulation induite des camions (même si 95 % des camions emprunteront à terme l'axe autoroutier) constituaient les deux problèmes majeurs de cette implantation ».

L'AVIS DU DISTRIBUTEUR

Eric Lemignon (Carrefour)

« Ces débats ont mis en évidence le rôle majeur de l'élu dans la prise de décision relative à l'implantation d'une plate-forme logistique. Un rôle difficile et délicat qui a des implications à long terme. Ils ont également mis en évidence la difficulté de concilier une implantation logistique respectant des impératifs environnementaux et un bassin d'emploi adapté ».

Le Havre : le projet logistique de « Port 2000 » voit enfin le jour

Premier port français pour le trafic de conteneurs, Le Havre mise, aujourd'hui, sur le développement logistique avec le grand projet de « Port 2000 ». Maintes fois repoussé, ce chantier est désormais bien engagé. « Le Havre a bien des cartes en main. Relié au réseau autoroutier par l'A29 et l'A13, desservi par la ligne SNCF, Le Havre a aussi son aéroport » met en avant Philippe Clément-Grandcourt, Vice-président du Conseil Général de Seine-Maritime. C'est donc tout naturellement que des zones logistiques portuaires se développent le long de l'autoroute et de la voie ferrée. « Les zones portuaires logistiques ne doivent pas être proches des bassins d'habitat. Elles doivent être situées dans la périphérie des zones portuaires » ajoute Philippe Clément-Grandcourt. Aujourd'hui, « Port 2000 » s'est doté d'infrastructures nécessaires à la réception et au traitement des marchandises avec 1 million de mètres carrés couverts dont 500 000 mètres carrés dédiés à la logistique répartis en trois plate-formes d'ores et déjà exploitables. « Le port d'Anvers représente, en la matière, notre référence. Nous souhaitons appliquer ce modèle au Havre » conclut-il.

L'AVIS DU LOGISTICIEN

Brice Devinoy (Mory Team)

« Les témoignages des élus nous ont présenté une diversité fort enrichissante de situations ainsi qu'une petite géographie des points chauds de la logistique en France. Ils ont également mis l'accent sur les problèmes auxquels nous sommes quotidiennement confrontés en termes de recrutement et de compétences. Des problèmes pour lesquels j'ai rencontré un écho significatif. Cette conférence m'a également permis d'avoir une vue macro-économique du sujet ».

Châlons-en-Champagne : à l'orée de son développement logistique

Plate-forme multi-modale, Châlons-en-Champagne est incontestablement un territoire logistique en devenir. A 1h30 à l'Est de Paris, ce site connaît un potentiel intrinsèque fort et bénéficie depuis peu de l'impact de l'aéroport international de fret de Vatry qui fonctionne 24h sur 24 et des implantations logistiques qui se sont créées autour. Il profitera, dès 2006, d'une liaison TGV. Avec 170 hectares progressivement commercialisables sur l'ensemble de l'agglomération et 130 hectares mis sur le marché à Vatry, le territoire dispose d'une offre multi-sites bien différenciée : logistique d'entrepôts à fort besoin de superficie, logistique et services à valeur ajoutée de type industriel, logistique « sensible ». « Châlons a acquis une véritable culture logistique. Il est impératif de faire émerger l'immobilier locatif à partir de 2004 » souligne Jean-Louis Devaux, Maire-adjoint de la commune et Vice-président de la Communauté d'agglomérations. En attendant, les sujets de préoccupation ne manquent pas : charte-qualité d'aménagement des zones logistiques, formation des futurs salariés des entrepôts, réorganisation des circulations poids-lourds, insertion paysagère et sécurité des sites... Sans compter le règlement des tensions avec les propriétaires agricoles et les associations de riverains.

L'AVIS DU PRESCRIPTEUR

Sonia Dadi (Sonia Dadi Environnement)

« J'ai été agréablement surprise par l'attitude très positive des élus invités à cette conférence. Leurs interventions ont prouvé qu'ils pouvaient s'impliquer de façon très poussée dans les projets d'implantation logistique ».

Jean-Noël Chapulut, ingénieur général au Conseil Général des Ponts et Chaussées, co-intervenant de cette conférence, est également l'un des auteurs d'un rapport récent sur le développement des implantations logistiques en France. Pour lui, « la logistique a considérablement évolué ces dernières années. Un exemple : entre 1999 et 2004, le groupe Carrefour espère diviser par deux le nombre de ses sites logistiques mais également multiplier par deux le nombre de ses palettes ». Autre chiffre révélateur : « entre 1984 et 2000, la part du conditionnement en palettes est passée de 16 à 41 % ». Enfin, si le nombre d'entrepôts construits n'augmente pas en France, la taille des plate-formes s'est envolée depuis cinq ans de façon considérable, accompagnée par les investisseurs de retour sur ce marché. « La logistique est un facteur d'activité et de compétitivité. Pour 10 000 mètres carrés d'entrepôts construits, ce sont 50 poids-lourds qui sont mobilisés et 65 emplois qui sont créés. La logistique constitue le support essentiel de ces organisations, à la charnière des chaînes de production et de distribution et par lequel s'effectuent les adaptations constantes. Elle est aujourd'hui partie prenante du concept de supply-chain développé par les experts et les logisticiens » conclut-il.

La composante logistique de l'économie intégrée par les élus locaux

Par Philippe-Pierre Dornier

S'il était besoin de s'en convaincre, la conférence organisée avec le concours d'Afilog le 22 mai dernier a témoigné de la maturité logistique gagnée par les élus et les responsables de l'administration. Aujourd'hui, sous la double pression de leurs administrés et des entreprises, ils ont bien identifié la gestion des flux comme une problématique à intégrer dans les débats locaux. Car cette activité, de par la taille des infrastructures qu'elle est amenée à déployer et les supports dont elle a besoin pour assurer sa bonne intégration dans le territoire, est susceptible de créer un gisement de développement économique. On parle ainsi d'un potentiel d'emploi d'une personne pour 100 m² pour les infrastructures de grande dimension.

Trois idées majeures sont ressorties des débats :

- la conscience que la durée prise par l'instruction des dossiers conduisant à la possibilité de développer une zone logistique n'est pas toujours compatible avec les cycles économiques des entreprises. Les procédures et les concertations nécessaires actuellement sont telles, qu'elles génèrent des délais qui peuvent rendre des implantations en dehors du territoire national plus accessibles.
- la perception qu'un accompagnement spécifique est à étudier sur les sites logistiques de telle manière à en assurer :
 - d'une part l'acceptation la plus large possible auprès de la population (explication du rôle de ces bâtiments et des opérations qu'elles abritent dans la chaîne économique, transparence sur les effets qu'ils génèrent, éclaircissement sur le devenir d'infrastructures dont la longévité paraît a priori comme plus courte que des implantations industrielles...)
 - d'autre part l'exploitation : en particulier, les concentrations de main d'œuvre que nécessitent les grandes zones logistiques réclament une politique dynamique de formation locale dédiée à la logistique. La mise en œuvre de plus en plus fréquemment d'exploitations en 3x8 réclame un accompagnement en matière de transport collectif, de garde d'enfants...
- enfin, la question de l'affectation des réserves foncières existantes soit à une demande logistique actuelle soit à des implantations industrielles futures a été évoquée. Il apparaît que la nature nouvelle des opérations logistiques intégrant une partie croissante d'activités de production dans ces sites est bien identifiée et qu'elle semble en tant que telle, porter en elle un modèle pérenne.

Ainsi, la logistique est apparue comme un sujet de débat public dans de nombreuses localités. Le moyen le plus efficace de conduire les débats à des prises de décisions conciliant l'intérêt économique et la qualité de l'environnement local, passe sans nul doute par une meilleure information de la réalité des opérations logistiques et de la place qu'elles occupent aujourd'hui dans la dynamique des entreprises.