

**LE MARCHE DES INVESTISSEMENTS LOGISTIQUE INTERNATIONAUX EN
EUROPE 2002-2005**

Une analyse à partir des bases de données AFII

- Note d'étape -

Version du 13 mars 2006

Fabrice Hatem

RESUME-INTRODUCTION

Les réseaux de production et de distribution des entreprises deviennent de plus en plus complexes et étendus, en ce sens qu'ils intègrent un nombre croissant de sites de fabrication complémentaires, destinées à la desserte de points de consommations de plus en plus nombreux, et couvrant une aire géographique de plus en plus large. L'efficacité dans la coordination de ces réseaux, de manière à répondre de manière rapide, fiable et à coût minimal à la demande du consommateur devient de ce fait pour l'entreprise un élément-clé de compétitivité. En conséquence, l'importance de la fonction logistique s'accroît. C'est particulièrement le cas pour les firmes multinationales, présentes par définition sur plusieurs pays, gérant les réseaux de production/distribution de grande taille. On assiste en conséquence à un développement des flux d'investissements internationaux en logistique.

Ceux-ci représentent, d'après les données disponibles à l'AFII, 7,4 % des emplois et 7,7 % des projets internationalement mobiles implantés en Europe entre 2002 et 2005, avec une forte progression en 2005. D'origine essentiellement européenne, ils sont réalisés par trois types d'entreprises : 1) des prestataires de services logistiques qui cherchent à se rapprocher de leurs clients industriels et à adapter la configuration de leurs réseaux aux tendances de la demande ; 2) des firmes manufacturières gérant elles-mêmes leur chaîne d'approvisionnement ; 3) des entreprises de grande distribution qui développent leurs réseaux logistiques pour approvisionner leurs points de vente.

On peut distinguer trois grandes catégories de projets, de l'amont à l'aval de la chaîne d'approvisionnement : 1) logistique « amont » visant à assurer la circulation des produits entrant et sortant des sites de production (magasin d'approvisionnement des usines.. ; 2) logistique intermédiaire constitués d'un réseau de « hubs » primaires et secondaires jouant un rôle-pivot dans la mise en relation des points de production et de vente ; 3) logistique aval visant à l'approvisionnement des réseaux de distribution (sites de réception/stockage à proximité des points de ventes..).

Si les pays d'Europe du nord-ouest et la France attirent toujours la majorité des projets réalisés sur le Vieux Continent, on note également une montée des projets vers l'Europe de l'est (où la logistique suit la relocalisation de la production manufacturière)

Après avoir décrit les tendances globales du marché, on s'intéressera ensuite d'une part à la structure de la « demande » (pays d'origine et secteurs), d'autre part à celle de « l'offre » (pays de destination).

I. LES GRANDES TENDANCES DU MARCHE

11. Facteurs de développement des investissements internationaux en logistique

On définira ici la logistique comme la fonction consistant à concevoir, mettre en œuvre et contrôler la circulation et le stockage des produits depuis leurs points originels de production jusqu'aux points de vente finals, en passant par les étapes intermédiaires de transformation (cf encadré 1).

Encadré 1
Définition, caractéristiques et importance de la fonction logistique

La gestion de la chaîne d'approvisionnement consiste à superviser et piloter les différents éléments d'un système de production/distribution : ordonnancement de la production, contrôle des stocks, transport, entreposage, vente en gros, vente au détail et courtage...). L'activité logistique, qui organise la gestion des flux de produit à l'intérieur de cette chaîne, nécessite la mise en œuvre d'un grand nombre de fonctions élémentaires mobilisant des compétences très diverses (voir également [AFII, 2003]) :

- Concevoir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en fonction de l'organisation de l'entreprise (compétences requises en gestion, organisation, recherche opérationnelle...).
- Gérer les flux immatériels d'information pour connaître à tout moment l'état des besoins, des capacités de production, des flux et stocks tout au long de la chaîne d'approvisionnement (compétences en logiciels, systèmes d'information partagés, gestion de bases de données...);
- Coordonner la chaîne d'approvisionnement amont-aval en liaison étroite avec la gestion des ventes et de la production (compétences en gestion de la production, des ventes, des achats, etc.).
- Acheminer matériellement les produits, les stocker, trier et conditionner (compétences en transport, stockage-conditionnement...).
- Assumer la dimension juridique, réglementaire et administrative de l'activité (compétences en droit, transit en douane, etc.)

Il s'agit donc d'une activité transverse, intégrant des compétences très diverses, et dont l'importance et le champ pourront fortement varier selon les choix d'organisation de la firme (depuis la simple fonction de transport jusqu'à un rôle central dans la conception des réseaux de production/distribution et la gestion d'ensemble de la chaîne d'approvisionnement).

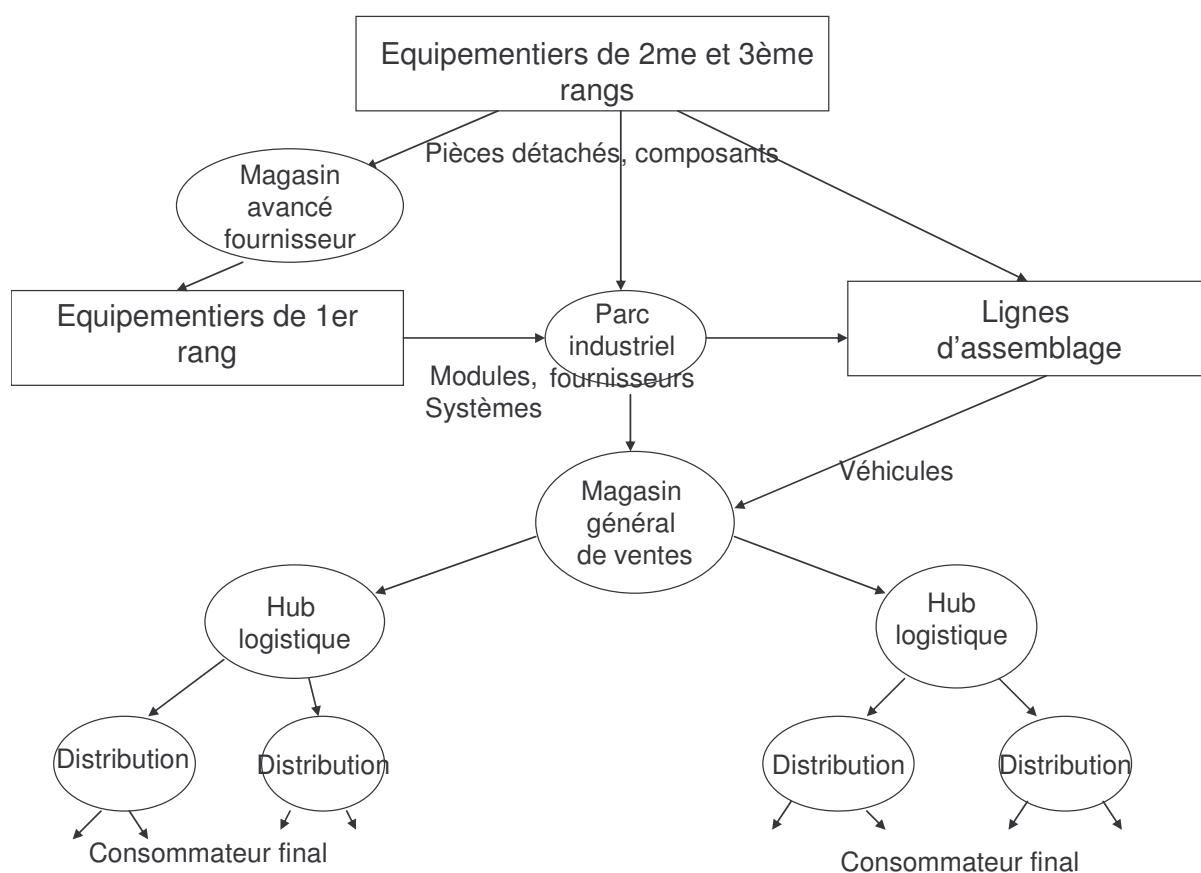
Plusieurs tendances lourdes contribuent à accroître les besoins en investissements logistiques :

- La croissance des flux commerciaux internationaux et l'importance croissante d'une bonne maîtrise des délais et des coûts d'approvisionnement pour la compétitivité des entreprises.
- Le développement des réseaux de production et de commercialisation intégrant un nombre croissant de partenaires sur des espaces géographiques de plus en plus vastes. En particulier, l'évolution de la répartition spatiale des activités en Europe (ex : nouvelles zones de production manufacturières et nouveaux marchés en Europe de l'est) rend nécessaire la création « ex nihilo » de réseaux logistiques dans ces régions émergentes.
- Le mouvement d'externalisation. En dopant l'activité des tiers fournisseurs de services logistiques, il pousse ceux-ci à densifier et étendre leurs réseaux de transport, stockage et conditionnement de manière à « mailler » efficacement l'espace européen et suivre leurs clients dans leurs stratégies de localisation. De ce fait, les grandes firmes logistiques se transforment eux-mêmes, par la force des choses, en multinationales.
- La diversité croissante et la montée du contenu en valeur ajoutée des services fournis, au-delà du seul transport (stockage, conditionnement, emballage, suivi des commandes, etc.), sa complexité technique croissante (ex: stockage dynamique standardisé, voir en encadré 3 le cas du matériel de bureau) fait que l'activité logistique devient de plus en plus gourmande en capital (bâtiments et équipements dédiés) et en main d'œuvre qualifiée (spécialistes en recherche opérationnelle, juristes, spécialistes du traitement des données...). Ceci se traduit également par un flux de projets en centres de traitement et de stockage des données, en centres de services partagés, etc.

Ces raisons peuvent se décliner de manière différente selon les étapes de la chaîne d'approvisionnement (cf. également figure 1) :

- En amont, recherche d'une coordination optimale de la chaîne de production (y compris fournisseurs et sous-traitants) : approvisionnement « juste-à-temps » des sites d'assemblage, minimisation des stocks de composants et produits finis... Ceci s'est notamment traduit par de multiples projets de sites implantés à proximité immédiate des grandes usines, soit pour la réception des composants, soit pour le stockage et éventuellement le conditionnement des produits finis avant expédition (respectivement MAF et MGV dans le secteur automobile, voir encadré 4).

Figure 1
Organisation de la chaîne d'approvisionnement : l'exemple du secteur automobile



- Sur l'ensemble de la chaîne, recherche d'une optimisation de la structure globale du réseau, avec notamment la mise par de nombreuses multinationales d'un système de type « hubs and spokes »¹ conçu d'emblée au niveau européen, et remplaçant les anciens systèmes, plus fragmentés. Les hubs « primaires » sont dédiés à la collecte générale des produits et à leur ré-acheminement vers des centres secondaires, qui à leur tour approvisionnent les points de

¹ Regroupement des produits sur quelques sites principaux de dimension européenne (ex : Europe du nord, Europe du sud..), à partir desquels ils sont ré-acheminés vers des sites d'éclatement secondaires à vocation nationale ou régionale.

vente finals.². Un très large marché s'est donc développé pour la localisation de ces « hubs » primaires³.

- En aval, recherche d'un accès plus efficace au consommateur final en termes de coût, de délai de livraison, de fiabilité, soit pour les produits fabriqués en Europe, soit pour les produits importés. Cela a ouvert la voie à de nombreux projets de « hub secondaires » dédiés à la réception, au stockage et au dispatching vers les points de vente finals. De vastes sites logistiques sont également dédiés à la réception et au stockage des produits à proximité immédiate des grands points de vente (supermarchés, hypermarchés...).

12. Les grandes tendances du marché européen en 2002-2005

Le « marché » des investissements logistiques a représenté environ 190 projets et au moins 12000 emplois créés par an⁴ entre 2002 et 2005, soit un peu plus de 7 % de l'ensemble des flux d'investissements internationaux mobiles en Europe (tableau 1). L'année 2005 a été très active, aussi bien en termes de projets que d'emplois créés – du fait notamment de quelques projets de très grande taille dans les ports du Benelux (annexe 1).

Tableau 1
Les investissements en logistique en Europe 2002-2005 (%)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nombre | 169 | 181 | 183 | 234 | 767 |
| Emplois (milliers) | 10,2 | 12,9 | 10,2 | 16,0 | 49,3 |
| Taille unitaire | 164,3 | 151,3 | 124,7 | 165,0 | 151,1 |

Source : AFII

La taille moyenne des projets (151 emplois) est inférieure à celle de l'ensemble de la base (173 emplois) mais très supérieure à celle des autres fonctions d'appui tertiaire. Si la majorité des emplois sont créés à l'occasion de projets de taille moyenne (100 à 500 emplois), la contribution des projets de grande taille (plus de 500 emplois n'est pas négligeable : près de 30 % (tableaux 2 et 3).

Tableau 2
Répartition des emplois créés par taille de projet selon la fonction 2002-2005 (%)

| Fonction | Taille | Taille | | | | | | | Total |
|---------------------------|--------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | | 1-25 | 26-50 | 51-100 | 100-250 | 250-500 | 501-1000 | 1000 et + | |
| Production | | 1,0 | 3,2 | 7,7 | 18,1 | 22,1 | 21,9 | 25,9 | 100,0 |
| Traitement des déchets | | 15,1 | 18,1 | 66,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| Total Production | | 1,0 | 3,2 | 7,8 | 18,1 | 22,0 | 21,9 | 25,9 | 100,0 |
| Bureau commercial | | 51,7 | 14,4 | 17,3 | 11,5 | 5,1 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| Centre de R&D | | 5,5 | 8,9 | 14,7 | 31,4 | 26,4 | 13,0 | 0,0 | 100,0 |
| Centres d'appel | | 0,5 | 2,5 | 9,1 | 18,6 | 44,4 | 21,8 | 3,1 | 100,0 |
| Logistique | | 2,1 | 5,6 | 11,9 | 26,2 | 24,7 | 12,3 | 17,3 | 100,0 |
| Prestations de services | | 4,2 | 7,3 | 11,6 | 25,5 | 29,8 | 18,8 | 2,8 | 100,0 |
| Service administratif, QG | | 4,7 | 7,3 | 14,0 | 21,9 | 27,4 | 19,3 | 5,4 | 100,0 |
| Total Tertiaire | | 4,7 | 6,4 | 12,2 | 24,1 | 29,8 | 16,4 | 6,5 | 100,0 |
| Total | | 2,1 | 4,1 | 9,1 | 19,8 | 24,3 | 20,3 | 20,2 | 100,0 |

Source : AFII

² Les sites logistiques en zones portuaires, dédiés à l'import-export par voie maritime, peuvent être considérés comme une catégorie particulière de « hubs ».

³ Voir infra le cas le projet de Hub d'Office Depot pour l'Europe du sud à Saint-Martin-de-Crau (France).

⁴ Statistique partielle représentant environ 2/3 du total.

Tableau 3
Répartition des projets par taille de projet selon la fonction 2002-2005 (%)

| Fonction | Taille | | | | | | | Total |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|--------------|
| | 1-25 | 26-50 | 51-100 | 101-250 | 251-500 | 501-1000 | 1001 et + | |
| Production | 14,0 | 18,3 | 21,1 | 23,4 | 13,7 | 6,3 | 3,2 | 100,0 |
| Traitement des déchets | 46,7 | 20,0 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| Total Production | 14,3 | 18,3 | 21,1 | 23,2 | 13,6 | 6,3 | 3,1 | 100,0 |
| Bureau commercial | 87,4 | 7,4 | 3,7 | 1,1 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 100,0 |
| Centre de R&D | 36,6 | 21,3 | 16,4 | 17,2 | 6,7 | 1,9 | 0,0 | 100,0 |
| Centres d'appel | 6,7 | 13,5 | 24,2 | 23,6 | 25,3 | 6,2 | 0,6 | 100,0 |
| Logistique | 19,3 | 21,2 | 21,8 | 23,0 | 10,7 | 2,5 | 1,5 | 100,0 |
| Prestations de services | 34,5 | 21,1 | 16,0 | 16,6 | 8,6 | 2,9 | 0,3 | 100,0 |
| Service administratif, QG | 35,7 | 20,9 | 18,4 | 13,4 | 8,3 | 2,9 | 0,4 | 10,0 |
| Total Tertiaire | 39,9 | 17,7 | 15,9 | 15,0 | 8,7 | 2,4 | 0,5 | 100,0 |
| Total | 26,1 | 18,0 | 18,7 | 19,4 | 11,3 | 4,5 | 1,9 | 100,0 |

Source : AFII

13. Concentration du marché

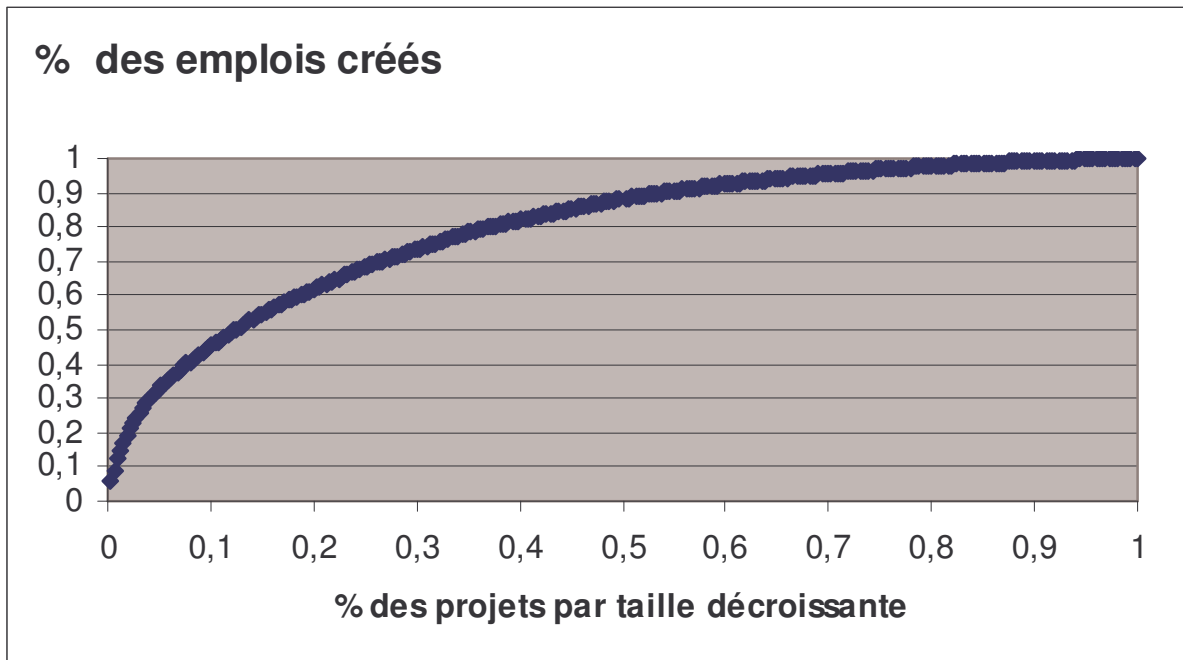
La concentration du marché est moyenne, que l'on raisonne en termes de projets ou d'investisseurs (tableau 4 et graphique 1). L'existence de quelques projets de très grande taille relative fait d'abord apparaître un degré de concentration très élevé sur les premiers centiles : C'est ainsi que 1 % des projets et des investisseurs représentent respectivement 14,8 % et 17 % des emplois créés, le pourcentage le plus élevé de toutes les fonctions d'entreprises. Cependant, cette concentration décroît ensuite progressivement du fait d'un nombre assez limité de projets de taille « moyenne-grande ». C'est ainsi que les 20 % des plus gros projets et investisseurs ne représentent respectivement « que » 62,2 % et 69,7 % des emplois créés, un pourcentage inférieur à celui de la fonction « production » et même de certaines fonctions tertiaires comme les services administratifs et quartiers généraux.

Tableau 4
Concentration du marché par projets et entreprise selon la fonction 2002-2005
(% des emplois créés)

| Plus gros projet ou investisseurs en termes d'emplois créés Fonction | Projets | | | | | Entreprises | | | |
|---|---------|------|------|------|------|-------------|------|------|------|
| | 1% | 5% | 10 % | 20 % | 50 % | 1% | 5 % | 10 % | 20 % |
| Bureau commercial | 15,0 | 33,9 | 44,0 | 57,1 | 78,1 | 12,0 | 33,2 | 45,5 | 59,0 |
| Centre de R&D | 8,9 | 28,7 | 43,3 | 63,3 | 89,7 | 12,5 | 32,5 | 50,4 | 70,0 |
| Centres d'appel | 5,7 | 20,5 | 32,7 | 52,2 | 84,8 | 10,0 | 34,3 | 46,8 | 63,4 |
| Logistique | 14,8 | 33,6 | 45,4 | 62,2 | 88,2 | 17,0 | 43,7 | 55,5 | 69,7 |
| Prestations de services | 9,3 | 29,7 | 47,3 | 67,0 | 90,9 | 12,9 | 36,7 | 53,1 | 72,2 |
| Service administratif, QG | 11,2 | 32,7 | 48,4 | 68,6 | 91,0 | 14,9 | 36,3 | 52,1 | 71,1 |
| Production | 11,9 | 34,0 | 49,0 | 65,8 | 89,5 | 16,4 | 47,4 | 60,3 | 73,8 |

Source : AFII

Graphique 1
Courbe de Lorenz des emplois créés dans la fonction logistique 2002-2005 (%)



Source : AFII

Compte tenu de la taille relativement limitée du marché en termes tant de nombre de projets que d'investisseurs, le degré de concentration paraît cependant beaucoup plus élevé si l'on raisonne sur des valeurs absolues. Les créations d'emplois sont en effet assez concentrées autour d'un nombre limité de gros investisseurs : les 5 premiers investisseurs représentent 25 % des emplois créés entre 2002 et 2005, les 10 premiers 38 %, les 20 premiers plus de 50 % (tableau 5). Parmi les plus gros investisseurs, se trouvent des firmes industrielles des secteurs de l'automobile et des biens de consommation courante gérant leur propre logistique en interne (Ikea, Volkswagen...), des entreprises de grande distribution (Lidl, Wal-Mart...) et des prestataires de services logistiques, qui investissent parfois en joint venture avec leur principal client (Prologis, TNT, Exel...).

Cette concentration peut s'expliquer par deux raisons principales : 1) D'une part, seules les très grosses entreprises européennes ont les moyens de lancer des projets d'investissement logistiques significatifs en interne ; 2) D'autre part, l'offre de services logistiques (et donc les investissements qui lui sont liés), est assez concentré autour de quelques gros prestataires (TNT, Exel, Hays Logistics, etc.) (encadré 3 et graphique 2).

Tableau 5
Les principaux investisseurs internationaux en logistique 2002-2005

| Société | Nombre de projets | Emplois créés | Emplois cumulés | % cumulé |
|---|--------------------------|----------------------|------------------------|-----------------|
| P&O Ports ; P&O Nedlloyd ; Duisport ; Antwerp Gateway ; Hesse Noord Natie ; PSA | 1 | 3000 | 3000 | 6,1 |
| Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG | 17 | 2825 | 5825 | 11,8 |
| Carrefour | 8 | 2545 | 8370 | 17,0 |
| Tesco | 6 | 2325 | 10695 | 21,7 |
| Volkswagen | 3 | 1800 | 12495 | 25,4 |
| Wal-Mart Stores ; ASDA | 3 | 1700 | 14195 | 28,8 |
| Ikea | 9 | 1480 | 15675 | 31,8 |
| Ryanair | 4 | 1400 | 17075 | 34,7 |
| Prologis | 4 | 1000 | 18075 | 36,7 |
| TNT | 7 | 800 | 18875 | 38,3 |
| UPS | 5 | 700 | 19575 | 39,7 |
| Aldi | 5 | 670 | 20245 | 41,1 |
| EasyJet | 3 | 650 | 20895 | 42,4 |
| Exel | 1 | 650 | 21545 | 43,7 |
| Europai Divat Szolgaltato | 1 | 600 | 22145 | 44,9 |
| Hilton Food Group | 2 | 600 | 22745 | 46,2 |
| APM Terminals ; Moller-Maersk | 1 | 500 | 23245 | 47,2 |
| Dell | 1 | 500 | 23745 | 48,2 |
| PSA, Port Authority of Singapore | 1 | 500 | 24245 | 49,2 |
| Ewals Cargo Care ; Cobelfret | 1 | 450 | 24695 | 50,1 |

Source : AFII

13. Analyse par type d'opérations

La part des créations de sites nouveaux est nettement dominante, tant en termes de projets que d'emplois. C'est tout particulièrement vrai en Europe de l'est (tableau 6).

Tableau 6
Part des créations de sites dans les emplois et les projets selon les régions de destination 2002-2005 (%)

| Destination | Emplois | Projets |
|----------------------|----------------|----------------|
| Autres pays de l'est | 96,8 | 95,6 |
| Centre-est | 96,9 | 91,3 |
| EST | 96,8 | 92,9 |
| Benelux | 61,6 | 87,3 |
| Europe du nord | 65,1 | 80,6 |
| Europe du sud | 100,0 | 93,8 |
| France | 83,9 | 71,9 |
| Iles britanniques | 95,9 | 86,1 |
| Pays germaniques | 84,5 | 85,8 |
| OUEST | 81,9 | 84,6 |
| Total | 84,7 | 86,6 |

Source : AFII

14. Segmentation du marché par type de projets

On peut distinguer trois grandes catégories des projets (encadré 2) : logistique « amont » visant à assurer la circulation des produits entrant et sortant des sites de production (magasin d'approvisionnement des usines.. ; « hub » logistique jouant un rôle pivot dans le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement ; .logistique aval visant à l'approvisionnement des réseaux de distribution (sites de réception/stockage à proximité des points de ventes..).

| Encadré 2 Exemples de projets logistiques récents aux différentes étapes de la chaîne de valeur (Source: base de données AFII) |
|--|
| <p>Logistique amont (production)</p> <p>Juin 2002. Le constructeur automobile allemand Volkswagen construit un nouveau centre logistique et une usine de soudure pour sa filiale polonaise, pour un montant de 53 millions d'euros. Le projet devrait conduire à l'horizon 2005 à la création de 1500 emplois, après la réalisation d'une deuxième série d'investissements.</p> |
| <p>Logistique aval (distribution)</p> <p>Mars 2002. le distributeur Centros Comerciales Carrefour SA ouvre un nouveau centre logisitique à Séville (Espagne), pour un montant de 15 mln euros. Le centre assurera la préparation et la distribution des produits alimentaires frais pour les supermarchés de Carrefour en Espagne du sud. Le groupe devrait embaucher 1300 employés d'ici la fin de l'année.</p> |
| <p>Hubs logistiques (logistique intermédiaire)</p> <p>Aout 2003. Le fabricant singapourien de composants électroniques Flextronics devrait étendre son centre de distribution à Venray, aux Pays-Bas et y créer 300 emplois supplémentaires. Le centre de distribution, qui emploie actuellement 500 personnes, devrait s'agrandir de près de 25 000 mètres carrés, essentiellement grâce à un contrat avec un nouveau client.</p> <p>Janvier 2003. La compagnie de transport Ewals Cargo Care et Cobelfret devraient créer un nouveau centre logistique à Bilzen (Limbourg), destiné à stimuler le transport fluvial le long du canal Albert. Cet investissement de 34 millions d'euros devrait entraîner la création de 450 emplois. Le centre devrait être opérationnel en 2004.</p> <p>Juillet 2004. L'importateur de vêtements Europai Divat Szolgaltato va construire une nouvelle base logistique et de packaging dans la parc industriel de Papa, en Hongrie. Le nouveau centre emploiera 600 personnes. Europai Divat appartient à des investisseurs US, israéliens et allemands.</p> <p>Juin 2002. La compagnie britannique Tesco a investi 20 à 24 millions de dollars pour la construction d'un centre logistique de 20,000 m2 à Herceghalom, en Hongrie. La compagnie vise à doubler la taille de son unité l'an prochain. Lorsqu'il atteindra sa pleine capacité, en septembre, le centre emploiera 300 à 400 personnes, et ce nombre sera double lorsque l'ensemble du projet d'expansion aura été réalisé.</p> <p>Novembre 2002. la chaine de distribution alimentaire Lidl va investir 21 millions d'euros dans un centre logistique de 30,000 M2 à Szekesfehervar (Hongrie), où il emploiera 600 personnes.</p> |
| <p>Restructuration de l'ensemble du réseau logistique</p> <p>Juin 2003. Le géant britannique des supermarchés ASDA, filiale du distributeur américain Walmart depuis 1999, a annoncé la création de 1200 nouveaux emplois à travers des investissements dans son réseau de distribution : création de nouveaux sites, restructuration et modernisation des centres et des sites de stockage existants. L'investissement créera des emplois dans plusieurs régions du Royaume-Uni, dont l'Ecosse, le Yorkshire, le Lancashire et Leicestershire. Les projets se traduiront notamment par la création de 500 emplois dans un nouveau centre de distribution à Lutterworth, Leicestershire ; 400 dans un centre de stockage à Grangemouth ; 200 dans un autre centre de stockage à Falkirk ; et 100 dans des sites de recyclage à Wigan et Wakefield. Environ 500 employés seront transférés d'un centre de stockage situé à Wigan vers un nouveau centre de distribution qui devrait ouvrir à Skelmersdale plus tard dans l'année 2003. Les déchets d'emballage et de plastique seront recyclés sur de nouveaux sites dédiés.</p> |

La localisation des sites logistiques obéit à un processus d'optimisation complexe tenant compte à la fois de la configuration du réseau des sites de production, de la répartition spatiale de la demande finale, et des avantages offerts par les différents lieux d'accueil potentiels

(infrastructures de transport, main d'œuvre qualifiée, disponibilité foncière..). Les enquêtes réalisées auprès de celles-ci (voir [AFII, 2003] mettent à cet égard en évidence l'existence de plusieurs groupes de critères majeurs : 1) Critères de situation géographique : proximité, selon les cas, aux sites de production ou aux lieux de consommation (dans le cadre d'une optimisation de la structure d'ensemble du réseau logistique) ; 2) Critères d'accessibilité : bonne position par rapport aux infrastructures de transport et qualité de celles-ci ; 3) Critère d'environnement local : bon rapport qualité/prix de l'offre foncière et immobilière, main d'œuvre technique qualifiée, aides publiques...

Le poids respectif de ces différents types de critères sera plus ou moins important selon le type de projet :

- Les parcs logistiques fournisseurs et les magasins produits finis sont par définition situés sur le lieu même des sites de production qu'ils desservent (voir cas de l'assemblage automobile en encadré 4). Leur choix de localisation est donc sur-déterminé par celui de ces sites (qui intègrent par ailleurs eux-mêmes des critères liés à la logistique : accessibilité, proximité de réseaux de transport, etc.).

- Pour les hubs » logistiques destinés au regroupement et au dispatching des produits vers un grand nombre de points de distribution, l'ensemble des critères précédemment cités sera pris en compte : localisation optimale par rapport aux lieux de provenance et de destination des produits, accessibilité, environnement local. (voir le cas de la distribution de matériels de bureaux en encadré 5). Le processus de sélection s'effectuera en deux étapes : 1) Choix de la région d'implantation : en fonction de la position géographique par rapport aux marchés finals et aux fournisseurs, existence d'un bassin d'emploi, accessibilité globale par les transports, etc. ; 2) Choix du sites d'implantation : en fonction de la disponibilité foncière, de la proximité à des plate-forme de transport multimodales et/ou à des nœuds ferroviaires, routiers, portuaires, aérien, de la présence locale des sous-traitants, du niveau des charges fiscales locale et éventuellement des aides publiques à l'implantation...

- Pour les centres secondaires destinés à l'approvisionnement du marché local, la proximité à ce marché et le rapport qualité/prix de l'offre foncière locale joueront un rôle déterminant. Dans le cas des sites de réception/stockage attachés à un point de vente (ex : hypermarché), la localisation sur-déterminée par des celle des magasins.

II. L'ANALYSE DE LA DEMANDE / REGIONS D'ORIGINE ET SECTEURS

21. Les secteurs d'investissement

Le tableau 7 met en évidence l'existence de trois principales catégories d'investisseurs en logistique : les prestataires de services logistique (secteur du transport/stockage essentiellement) ; les firmes du secteur manufacturier qui effectuent leur propre logistique en interne (automobile, équipements électriques, fourniture de bureau, agro-alimentaire, etc.) ; enfin, les entreprises du secteur de la distribution (autres activités de services)

Tableau 7
Projets et emplois par secteurs et année 2002-2005 (%)

| Secteur | Année | Emplois | | | | | Projets | | | | |
|---|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total |
| Agro-alimentaire, agriculture | | 0,7 | 1,9 | 7,4 | 0,2 | 2,2 | 4,7 | 5,5 | 4,9 | 4,7 | 5,0 |
| Ameublet, equipt foyer | | 6,0 | 1,2 | 5,7 | 8,6 | 5,5 | 3,6 | 1,1 | 4,4 | 4,3 | 3,4 |
| Biotechnologies | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Chimie, plasturgie | | 0,0 | 0,1 | 0,9 | 0,1 | 0,3 | 3,0 | 3,3 | 3,8 | 2,6 | 3,1 |
| Composants électr. | | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 0,3 |
| Automobile | | 21,5 | 2,4 | 5,1 | 6,6 | 8,3 | 9,5 | 6,6 | 6,6 | 5,6 | 6,9 |
| Electron. grand public | | 0,5 | 0,5 | 0,0 | 1,3 | 0,7 | 0,6 | 3,3 | 0,5 | 2,1 | 1,7 |
| Energie, services concédés | | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 1,2 | 1,1 | 0,0 | 0,4 | 0,7 |
| Equipts électriques, électron., inform. | | 0,4 | 6,6 | 2,9 | 4,4 | 3,8 | 5,9 | 6,1 | 3,3 | 4,7 | 5,0 |
| machines et équipements mécaniques | | 0,0 | 1,2 | 2,2 | 0,4 | 0,9 | 2,4 | 2,8 | 1,6 | 3,8 | 2,7 |
| Médicaments, cosmétiques | | 0,5 | 1,9 | 6,4 | 0,7 | 2,1 | 1,2 | 1,7 | 2,7 | 1,3 | 1,7 |
| Métaux, travail des métaux, | | 0,4 | 0,3 | 1,0 | 1,0 | 0,7 | 1,8 | 1,7 | 2,2 | 1,7 | 1,8 |
| Textile, habillement | | 1,0 | 1,5 | 7,1 | 1,4 | 2,5 | 2,4 | 3,9 | 3,8 | 2,6 | 3,1 |
| Autres matériels de transport | | 0,0 | 0,8 | 0,0 | 0,4 | 0,3 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | 0,9 | 0,9 |
| Autres industries de base | | 0,0 | 1,8 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 4,7 | 6,6 | 2,2 | 3,0 | 4,0 |
| Manufacturier | | 31,8 | 20,2 | 39,8 | 25,3 | 28,3 | 40,8 | 47,0 | 36,6 | 38,0 | 40,4 |
| Autres serv. aux entreprises | | 30,4 | 3,2 | 1,6 | 0,0 | 7,5 | 6,5 | 3,3 | 1,1 | 0,4 | 2,6 |
| Logiciels et prestations informatiques | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 0,3 |
| Transport, stockage, BTP | | 20,5 | 33,4 | 36,0 | 59,7 | 39,8 | 39,6 | 34,3 | 48,1 | 47,4 | 42,8 |
| Autres services, com . fin. | | 17,3 | 43,2 | 22,6 | 14,8 | 24,4 | 13,0 | 15,5 | 13,7 | 13,7 | 14,0 |
| Services | | 68,2 | 79,8 | 60,2 | 74,7 | 71,7 | 59,2 | 53,0 | 63,4 | 62,0 | 59,6 |
| Total | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Source : AFII

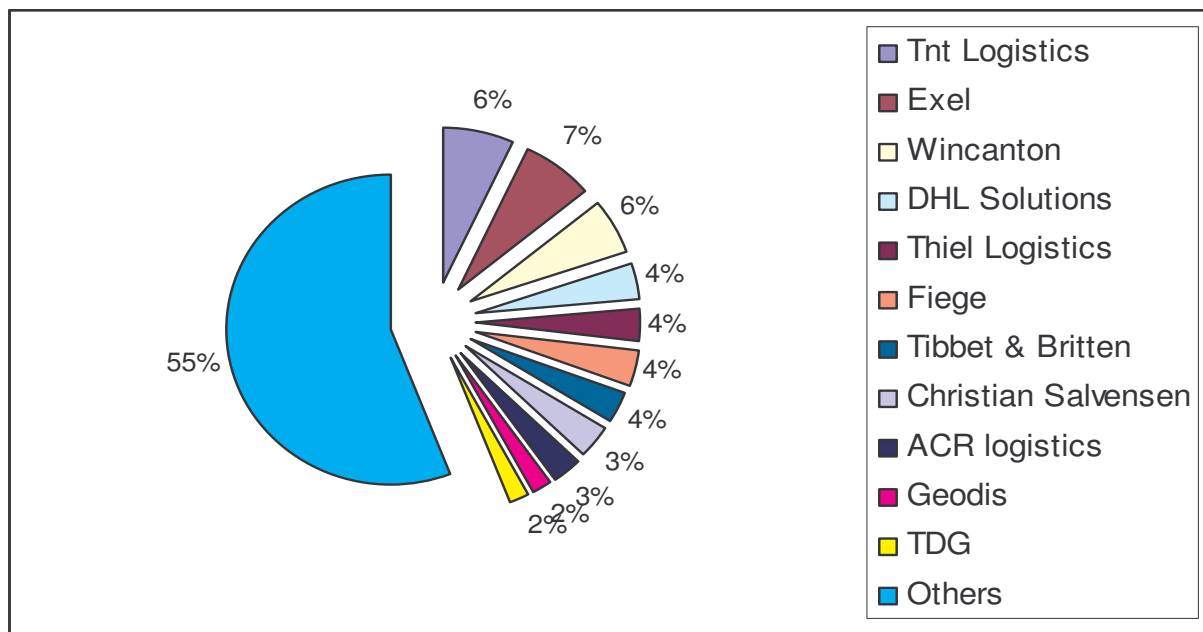
Les logisticiens et transporteurs spécialisés (secteur du transport/stockage) sont à l'origine d'environ 40 % des créations d'emplois en Europe liées à des projets internationaux en logistique. Ils bénéficient d'un mouvement assez marqué d'externalisation. Autrefois limité à la seule fonction « transport », ce phénomène s'étend en effet à une gamme élargie d'activités : entreposage, gestion des flux de transport, traitement de l'information, conditionnement, etc. Il s'est traduit par l'apparition d'un nouveau métier : celui de prestataire logistique intégré, apparu dans les années 1980 aux Etats-Unis et qui a ensuite gagné l'Europe, la Grande-Bretagne ayant joué en la matière un rôle précurseur.

Ces prestataires logistiques appartiennent à quatre grands type de famille selon leur origine et leur type d'activité : 1) des sociétés de messageries spécialisées dans le transport de courrier et de petits colis, mais qui cherchent à se diversifier dans la logistique industrielle (Fedex, DHL-Danzas ...) ; 2) des transporteurs routiers (Norbert Detressangle, Geodis..) ou maritimes (Maersk) qui se sont transformées en logisticiens intégré en développant une gamme de services élargie, tout en sous-traitant fréquemment à des preneurs d'ordre l'activité de transport proprement dite ; 3) d'anciens services logistiques de grandes entreprises industrielle, qui après avoir été filialisées, ont cherché à élargir leur clientèle au delà de leur seule maison-mère (Gefco, Filiale de PSA ; CAT, Filiale de Renault ; Caterpillar logistics) ; 4) enfin, des logisticiens « purs » qui se sont directement développés sur ce nouveau marché (Hays Logistics..) (encadré 3 et graphique 2).

Encadré 3 Les fournisseurs de services logistiques en Europe

Le marché européen des services logistiques (hors courrier et paquets)⁵ était estimé à environ 40 milliards d'euros en 2003 [Logistiques Magazine, 2004]. Il connaît actuellement un développement rapide, alimenté par les stratégies d'externalisation mises en oeuvre par les firmes industrielles et de la distribution. Il est assez concentre : les 5 principaux offreurs (TNT Logistics, Exel/T&B, Wincanton, Thiel Logistics, DHL solutions) contrôlent 30 % du marché (graphique 1). La concentration devrait s'accroître au cours des années à venir, à travers notamment des opérations de fusion-acquisitions (acquisition de Tibbett and Britten par Exel in 2004, d'Exel par Deutsche Post en 2005).

**Graphique 2
Principaux offreurs logistiques sur le marché européen, 2003**



Source : Logistiques magazine, 2004

⁵ As for the express parcels and mail transport market, its size was estimated in Europe at 45 bln euros in 2003 (source : Logistiques magazine, 2004)

De nombreuses firmes du secteur manufacturier continuent à gérer leur logistique en interne ou travers des filiales spécialisées. Elles sont à l'origine de 28,3 % des emplois créés et de 40,4 % des projets annoncés par les investissements internationaux dans cette activité au cours des deux dernières années. Les secteurs de l'automobile (Volkswagen, Daimler), des IAA (Cadbury Schweppes), de l'équipement électrique et électronique (Flextronics..) et de l'ameublement (Ikea) figurent en tête des secteurs d'investissement (voir également tableau 4). Au départ plutôt confrontées à une problématique de gestion coordonnée des sites de production (logistique amont), leur approche s'est élargie progressivement à l'ensemble de la « supply chain » (voir le cas de l'automobile en encadré 4).

Encadré 4

La logistique automobile et le projet Gefco à Kolin

1. Généralités. Initialement concentrée sur le circuit « amont » d'approvisionnement des chaînes d'assemblage, la logistique automobile appréhende aujourd'hui l'ensemble de la « supply chain », allant de l'approvisionnement en équipements des sites d'assemblage jusqu'à la livraison du véhicule. Dans ce cadre élargi, elle comprend quatre étapes : le circuit amont (approvisionnement des sites de production) ; 2) la distribution des véhicules ; 3) la distribution des pièces et accessoires de rechange ; 4) la logistique des retours et le recyclage des véhicules. Ces différentes étapes ont évidemment des interactions mutuelles très fortes. Les principaux enjeux sont liés, d'une part au très grand nombre de pièces intégrées dans les véhicules et donc de fournisseurs des sites d'assemblage, d'autre part à l'éclatement géographique des points de distribution finals à desservir à partir de sites d'assemblage très concentrés.

2. Enjeux liés à la logistique amont. Les sites d'assemblage reçoivent leurs approvisionnements d'équipementiers privilégiés, dits « de premier rang », qui intègrent eux-mêmes les composants fournis par des équipementiers de rang 2, 3 ou 4. Les constructeurs cherchent à rationaliser leurs relations avec les fournisseurs, d'une part en réduisant le nombre de ceux-ci, d'autre part en optimisant les réseaux d'approvisionnement des sites d'assemblage avec l'introduction des systèmes à flux tendus. Ceci fait de la logistique un élément-clé de la relation équipementiers-ensembliers.

Le bref délai de livraison exigé (de l'ordre de quelques heures à quelques jours) implique la mise en place de systèmes performants de partage d'information et de gestion des approvisionnements (EDI..) mais également une plus grande proximité géographique des équipementiers par rapport aux sites d'assemblage, ce qui les conduit à suivre les stratégies d'implantation des constructeurs.

La chaîne logistique de production comporte deux types d'interfaces client-fournisseur : 1) en amont du site d'assemblage, les PIF (parc industriel fournisseurs) accueillent les usines des équipementiers de premier rang localisés à proximité immédiate du site d'assemblage ; les magasins avancés fournisseurs (ou MAF) centralisent les approvisionnements de composants livrés à ceux-ci par les équipementiers de rang 2 ou 3. 2) En aval, le magasin général de ventes (MGV) assure la réception, le stockage, le conditionnement et l'expédition des véhicules fabriqués par le site d'assemblage.

3. Le cas du MGV/HUB Gefco à Kolin. Il est implanté à proximité du site d'assemblage en JV PSA-Toyota qui produit en république tchèque des véhicules d'entrée de gamme depuis 2005 (capacité : 300 000 véhicules). Les fournisseurs viennent d'Allemagne, d'Europe de l'est, de France et du Portugal. PSA a demandé à sa filiale Gefco de gérer la logistique du site et notamment l'expédition des véhicules en aval. Gefco a pour cela construit un centre de distribution régional composé d'un magasin de stockage-expédition (MGV) qui accueille les véhicules produits par l'usine et d'un « hub régional » alimenté d'une part par le MGV, d'autre part par des véhicules importés destinés aux marchés d'Europe de l'est. Le MGV effectue les opérations suivantes : transit, stockage, préparation, réparation des dégâts, expédition et affrètement d'un moyen de transport.

Le secteur de la distribution (gros et détail) gère encore pour une très large part son activité logistique en interne, notamment dans le cas des magasins à succursales multiples⁶. Il est à

⁶ Les détaillants indépendants essayent également de mutualiser leur activité logistique afin de réduire leurs coûts et de faire face à la concurrence des grandes chaînes.

l'origine de près de 24 % des emplois et de 14 % des projets logistiques internationaux en Europe. De grandes firmes de la distribution, comme Wal-Mart, Aldi, Lidl, Office Depot, figurent aux tous premiers rangs des investisseurs en logistique (tableau 5).

Ces firmes sont par nature situées sur l'aval de la chaîne d'approvisionnement. Elles doivent réceptionner les produits livrés par leurs fournisseurs, les stocker et éventuellement les conditionner, puis les réacheminer vers les points de vente ou le client final. Le défi essentiel consiste pour elles à limiter le niveau des stocks tout en garantissant la continuité et la rapidité de l'approvisionnement, avec plusieurs contraintes fortes : un degré de rotation des stocks élevé, un nombre élevé de références et de points de livraison, enfin le caractère périssable de certains produits comme l'alimentaire frais (voir également l'exemple de Office Dépôt en encadré 5).

Encadré 5

La logistique de matériel de bureau - L'implantation de Office Dépôt à Saint –Martin-de-Crau

Représentant un chiffre d'affaires de l'ordre de 35 milliards d'euros en Europe de l'ouest, l'industrie du matériel de bureau s'appuie de manière privilégiée sur la vente par correspondance. Un réseau de centres de traitement reçoit les commandes, les prépare et les fait acheminer. La rapidité de livraison constituant un élément fondamental de leur compétitivité, la logistique constitue un élément primordial pour elles, d'autant que la répartition spatiale des besoins implique de nouveaux enjeux. Autrefois très centrée sur les grands comptes situés dans les grandes centres urbains, la demande tend aujourd'hui à être plus dispersée à mesure que la part des PME augmente du fait de leur équipement informatique croissant.

Il existe plusieurs types de circuits de distribution, que l'on peut distinguer selon leur longueur, depuis le circuit « ultra-court » reliant directement le fournisseur à ses principaux clients ou « grands comptes », jusqu'au circuit long fabricant/grossiste/distributeur/client » qui concerne davantage les PME. L'automatisation des ordres de transport (surtout dans les grandes groupes), la préparation de la commande par la voix et la stockage dynamique standardisé (automatisation de la gestion des stocks et des commandes impliquant une réduction du nombre de produits proposés) constituent les principales tendances techniques actuellement à l'œuvre.

L'exemple de l'implantation de Office Dépôt à Saint Martin de Crau permet de comprendre la logique de localisation d'un site logistique du secteur. L'entreprise accorde une importance cruciale à la logistique car sa compétitivité repose sur sa capacité à livrer rapidement ses clients. Pour servir les marchés expansion d'Europe du sud, l'implantation d'un hub régional au sud de la Loire apparaissait nécessaire afin de rééquilibrer le hub parisien existant, se rapprocher du client final, et réduire ainsi les coûts et délais de distribution vers ces destinations. C'est la raison de l'implantation du nouveau centre de traitement des commandes à Saint-Martin-de-Crau. Le choix du site s'est fait en deux étapes. Tout d'abord, un triangle Avignon/Montpellier Marseille a été déterminé comme cible pour des raisons tenant à la position géographique de la région (au barycentre des clients d'Europe du sud, à la configuration des réseaux de transport (noeud de communication entre l'Europe du nord, l'Italie et l'Espagne), aux contraintes concernant les fournisseurs, etc. Quant à Saint-Martin de Crau, il offre une réserve foncière importante, une zone logistique déjà en activité (Castorama, Mareva, Metro...), la proximité de l'aéroport de Marignane, du port de Marseille et du port fluvial de Arles et de plusieurs bretelles d'accès autoroutières (Marseille/Montpellier, Marseille-Nîmes...), du TGV sud-est. Le site devrait employer 150 personnes pour un investissement total de 15 millions d'Euro.

22. Analyse par région d'origine

Plus de 70 % des projets et des créations d'emplois sont originaires d'Europe (pays germaniques, îles britanniques, France, Benelux). L'Amérique du nord arrive loin derrière même si les Etats-Unis sont le premier pays d'origine avec 20,5 % de emplois créés (tableau 8)

Tableau 8
Emplois et projets par région d'origine et année 2002-2005 (%)

| Emplois | Emplois | | | | | Projets | | | | |
|--------------------------|---------|------|------|------|-------|---------|------|------|------|-------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total |
| Amérique du nord | 11,9 | 30,2 | 20,6 | 19,3 | 20,9 | 13 | 16 | 17,5 | 20,9 | 17,2 |
| États-Unis | 11,6 | 29,7 | 20,6 | 18,9 | 20,5 | 12,4 | 15,5 | 17,5 | 19,7 | 16,6 |
| Autres | 0,7 | 0,5 | 0 | 1,2 | 0,7 | 1,8 | 1,7 | 0,5 | 2,1 | 1,6 |
| Autres Asie | 0 | 2,3 | 1,1 | 6,8 | 3,1 | 1,2 | 4,4 | 2,2 | 3 | 2,7 |
| Singapour | 0 | 2,3 | 0 | 3,1 | 1,6 | 0 | 1,1 | 0 | 0,4 | 0,4 |
| Japon | 0,5 | 3,7 | 5,8 | 1,2 | 2,7 | 5,3 | 9,4 | 4,9 | 4,7 | 6 |
| Océanie | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,6 | 0 | 0 | 0,1 |
| Asie | 0,5 | 6,1 | 6,9 | 8 | 5,8 | 6,5 | 14,4 | 7,1 | 7,7 | 8,8 |
| Benelux | 17 | 10,8 | 10,3 | 5,2 | 10,2 | 15,4 | 11,6 | 13,1 | 10,7 | 12,5 |
| Pays-Bas | 15,5 | 8,6 | 9,1 | 4,3 | 8,7 | 11,8 | 6,6 | 9,8 | 7,3 | 8,7 |
| Belgique | 1,4 | 2,3 | 1,2 | 0,4 | 1,3 | 3,6 | 5 | 3,3 | 2,6 | 3,5 |
| Europe de l'est | 0,3 | 0,1 | 0,3 | 0 | 0,1 | 2,4 | 1,1 | 2,2 | 1,3 | 1,7 |
| Europe du nord | 2,9 | 4,2 | 5,9 | 10,2 | 6,2 | 7,7 | 8,3 | 6 | 8,1 | 7,6 |
| Suède | 2 | 4,2 | 5,9 | 4,4 | 4,2 | 4,1 | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 3 |
| Finlande | 0,8 | 0 | 0 | 0 | 0,2 | 1,2 | 2,8 | 1,1 | 0,9 | 1,4 |
| Danemark | 0,2 | 0 | 0 | 5,7 | 1,9 | 1,8 | 2,2 | 1,6 | 3,8 | 2,5 |
| Europe du sud | 0,1 | 0,9 | 2,7 | 3,7 | 2 | 7,7 | 5,5 | 7,7 | 4,3 | 6,1 |
| Italie | 0,1 | 0,4 | 0,8 | 0 | 0,3 | 3 | 2,8 | 3,3 | 0,9 | 2,3 |
| Espagne | 0 | 0,4 | 0 | 2,9 | 1 | 3 | 2,2 | 3,3 | 2,6 | 2,7 |
| France | 20,1 | 11,6 | 6,9 | 8,4 | 11,3 | 11,8 | 13,8 | 7,7 | 8,5 | 10,3 |
| Îles britanniques | 11,3 | 18,2 | 19 | 27,6 | 20 | 8,3 | 5,5 | 10,4 | 8,1 | 8,1 |
| Royaume-Uni | 10,4 | 16,7 | 7,2 | 25,7 | 16,3 | 7,1 | 5 | 8,2 | 7,3 | 6,9 |
| Irlande | 1 | 1,6 | 11,8 | 1,9 | 3,7 | 1,2 | 0,6 | 2,2 | 0,9 | 1,2 |
| Pays germaniques | 35,1 | 17,5 | 27,3 | 16,4 | 22,8 | 25,4 | 22,1 | 27,9 | 28,2 | 26,1 |
| Autriche | 1,1 | 0,2 | 0,3 | 3 | 1,3 | 3,6 | 1,7 | 1,6 | 5,6 | 3,3 |
| Suisse | 1,1 | 0 | 4,4 | 2,2 | 1,8 | 3,6 | 1,7 | 4,4 | 2,6 | 3 |
| Allemagne | 32,9 | 17,3 | 22,6 | 11,2 | 19,6 | 18,3 | 18,2 | 21,9 | 20,1 | 19,7 |
| Europe | 86,8 | 63,3 | 72,4 | 71,5 | 72,6 | 78,7 | 67,9 | 75 | 69,2 | 72,4 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Source : AFII

23. Analyse par secteurs et région d'origine

En termes d'emplois, on note : 1) une sur-représentation asiatique, germanique et nord-américaine dans le manufacturier (avec de nombreux petits projets allemands en transports et nord-américains en autres services commerciaux) ; une sur-représentation, britannique et du Benelux dans le transport/stockage (avec également de nombreux projets en « autres services » pour le Benelux) (tableaux 9 et 10).

Tableau 9
Emploi par région d'origine et secteur 2002-2005 (%)

| Secteur | Origine | Am. du nord | Autres | Autres Asie | Japon | Oc. | Asie | Benelux | Eur. de l'est | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe | Total |
|----------------------|---------|-------------|------------|-------------|------------|----------|-------------|-------------|---------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Agro-alim. agric. | | 26,5 | 0 | 2,3 | 0,8 | 0 | 3,1 | 1,3 | 2,9 | 0,8 | 2,3 | 0 | 46,2 | 16,9 | 70,4 | 100 |
| Ambt, equipt foyer | | 20,3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 72,8 | 0 | 0 | 2 | 4 | 79,8 | 100 |
| Biotechnologies | | 21,9 | 0 | 5,6 | 0 | 0 | 5,6 | 2,7 | 0 | 0 | 1,3 | 14,7 | 16,3 | 37,5 | 72,5 | 100 |
| Chimie, plasturgie | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 88 | 100 | 100 |
| Comp. électr. | | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Automobile | | 4,6 | 0 | 9,3 | 7,1 | 0 | 16,4 | 0,5 | 0 | 0 | 0 | 8,6 | 3,4 | 66,5 | 79 | 100 |
| Electron. G.P. | | 55,6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,4 | 37 | 44,4 | 100 |
| Energie, serv. conc. | | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Eq. él., électron. | | 54 | 0 | 15,6 | 22,5 | 0 | 38,1 | 0 | 0 | 1 | 2,1 | 0 | 0 | 4,7 | 7,8 | 100 |
| Mach, eq. Méc. | | 66 | 0 | 0 | 24,5 | 0 | 24,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9,4 | 0 | 0 | 9,4 | 100 |
| Autres mat. transp. | | 76,7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23,3 | 0 | 0 | 23,3 | 100 |
| Médicaments, cosm. | | 24,8 | 0 | 0 | 1,7 | 0 | 1,7 | 24,6 | 0 | 6,2 | 4,7 | 0 | 0 | 37,9 | 73,4 | 100 |
| Métaux, trav. mét. | | 45,1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,3 | 11 | 0 | 0 | 36,6 | 54,9 | 100 |
| Textile, habillem. | | 55,8 | 15,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5,8 | 0 | 1,6 | 4,7 | 11,6 | 28,7 | 100 |
| Autres ind. De base | | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,3 | 5,7 | 0 | 0 | 40,8 | 0 | 13,3 | 62,1 | 100 |
| Manufacturier | | 28,2 | 2 | 5,1 | 7,6 | 0 | 12,7 | 2,9 | 0,5 | 15 | 1,1 | 3,5 | 6 | 28,3 | 57,3 | 100 |
| Logi., prest. Inf. | | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Aut. serv. aux entr. | | 16,5 | 0 | 0 | 4,8 | 0 | 4,8 | 20,3 | 0 | 0 | 0 | 34,6 | 16,1 | 7,7 | 78,7 | 100 |
| Aut. serv. Com. fin. | | 8,8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,5 | 0 | 9,8 | 49,1 | 6,1 | 0 | 24,6 | 91,1 | 100 |
| Trsport, stock. | | 16,6 | 0,3 | 1,1 | 1,3 | 0,1 | 2,5 | 17,4 | 0 | 5,4 | 1,6 | 6,9 | 35,5 | 13,7 | 80,5 | 100 |
| Services | | 18 | 0,2 | 2,3 | 0,7 | 0 | 3 | 13 | 0 | 2,7 | 2,4 | 14,4 | 25,5 | 20,6 | 78,6 | 100 |
| Total | | 20,9 | 0,7 | 3,1 | 2,7 | 0 | 5,8 | 10,2 | 0,1 | 6,2 | 2 | 11,3 | 20 | 22,8 | 72,6 | 100 |

Source : AFII

Tableau 10
Projets par région d'origine et secteur 2002-2005 (%)

| Secteur | Origine | Am. du nord | Autres | Autres Asie | Japon | Oc. | Asie | Benelux | Eur. de l'est | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe | Total |
|------------------------------|---------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|---------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Agro-alim., agric. | | 12,2 | 2,4 | 4,9 | 2,4 | 0 | 7,3 | 14,6 | 4,9 | 7,3 | 12,2 | 2,4 | 9,8 | 26,8 | 78 | 100 |
| Ameublet, eqpt foyer | | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,3 | 4,3 | 52,2 | 0 | 8,7 | 4,3 | 13 | 86,8 | 100 |
| Biotechnologies | | 15,7 | 1,1 | 3,4 | 0 | 0 | 3,4 | 6,7 | 1,1 | 5,6 | 3,4 | 18 | 7,9 | 37,1 | 79,8 | 100 |
| Chimie, plasturgie | | 12 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 8 | 16 | 8 | 0 | 0 | 4 | 44 | 80 | 100 |
| Comp. électr. | | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Automobile | | 5,5 | 0 | 7,3 | 30,9 | 0 | 38,2 | 5,5 | 0 | 0 | 0 | 16,4 | 1,8 | 32,7 | 56,4 | 100 |
| Electron. grand public | | 16,7 | 0 | 16,7 | 8,3 | 0 | 25 | 0 | 8,3 | 16,7 | 0 | 8,3 | 16,7 | 8,3 | 58,3 | 100 |
| Energie, serv. concédés | | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 60 | 100 |
| Equipts él., électron., inf. | | 32 | 4 | 6 | 14 | 0 | 20 | 2 | 0 | 10 | 12 | 6 | 2 | 12 | 44 | 100 |
| Mach., eq. méc. | | 38,5 | 0 | 0 | 15,4 | 0 | 15,4 | 0 | 0 | 15,4 | 7,7 | 7,7 | 0 | 15,4 | 46,2 | 100 |
| Autres mat. de transp | | 62,5 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12,5 | 0 | 0 | 12,5 | 100 |
| Médicaments, cosm. | | 40 | 0 | 0 | 6,7 | 0 | 6,7 | 13,3 | 0 | 6,7 | 6,7 | 0 | 0 | 26,7 | 53,4 | 100 |
| Métaux, trav. Métx | | 17,6 | 0 | 5,9 | 0 | 0 | 5,9 | 0 | 11,8 | 5,9 | 29,4 | 5,9 | 0 | 23,5 | 76,5 | 100 |
| Textile, habillt | | 20 | 8 | 4 | 12 | 0 | 16 | 8 | 0 | 8 | 12 | 8 | 12 | 8 | 56 | 100 |
| Autres ind. de base | | 4,3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 4,3 | 26,1 | 21,7 | 13 | 0 | 17,4 | 95,5 | 100 |
| Manufacturier | | 20 | 2,3 | 4,2 | 11,3 | 0 | 15,5 | 6,8 | 3,5 | 11,6 | 8,4 | 7,1 | 4,5 | 20,3 | 62,2 | 100 |
| Logic., prest. inform. | | 85,7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14,3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14,3 | 100 |
| Aut. serv., com. fin. | | 27,3 | 9,1 | 9,1 | 0 | 0 | 9,1 | 9,1 | 0 | 9,1 | 18,2 | 9,1 | 0 | 9,1 | 54,6 | 100 |
| Autres serv. aux entr. | | 14,3 | 0 | 0 | 4,3 | 0 | 4,3 | 24,3 | 0 | 5,7 | 2,9 | 12,9 | 12,9 | 22,9 | 81,6 | 100 |
| Transport, stock. | | 14,1 | 0,7 | 1,4 | 3,3 | 0,4 | 5,1 | 18,5 | 0 | 4 | 5,1 | 10,5 | 11,6 | 30,4 | 80,1 | 100 |
| Services | | 15,3 | 1,1 | 1,8 | 2,4 | 0,2 | 4,4 | 16,4 | 0,4 | 4,8 | 4,6 | 12,5 | 10,5 | 30 | 79,2 | 100 |
| Total | | 17,2 | 1,6 | 2,7 | 6 | 0,1 | 8,8 | 12,5 | 1,7 | 7,6 | 6,1 | 10,3 | 8,1 | 26,1 | 72,4 | 100 |

Source : AFII

III. ANALYSE DE L'OFFRE : REGIONS ET PAYS DE DESTINATION

31. Analyse d'ensemble

Les investissements restent fortement concentrés en Europe de l'ouest (plus de 80 % des emplois créés et de 75 % des projets). La part des pays de l'est évolue de manière assez heurtée, sans mouvement tendanciel clair à la hausse. Les principaux pays d'accueil sont, en termes d'emplois créés, La Belgique, la France, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Allemagne (tableau 11). L'année 2005 a été marquée par les bonnes performances du Benelux liés à la réalisation d'importants projets de logistique portuaire.

Tableau 11
Projets et emplois créés par région de destination et année 2002-2005 (%)

| Année | Emplois | | | | | Projets | | | | |
|-----------------------------|---------|------|------|------|-------|---------|------|------|------|-------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Total |
| Autres pays de l'est | 1,4 | 0,9 | 2,1 | 5,1 | 2,6 | 7,1 | 6,6 | 8,2 | 12,4 | 8,9 |
| Roumanie | 0,4 | 0,8 | 0 | 2,3 | 1 | 2,4 | 3,3 | 1,6 | 3,4 | 2,7 |
| Slovaquie | 0 | 0 | 0,8 | 2,8 | 1,1 | 1,2 | 0 | 2,2 | 3 | 1,7 |
| Estonie | 0 | 0 | 0,2 | 0 | 0,1 | 0,6 | 1,1 | 1,1 | 1,7 | 1,2 |
| Bulgarie | 0,3 | 0,2 | 1 | 0 | 0,3 | 1,8 | 1,1 | 1,6 | 2,6 | 1,8 |
| Centre-est | 33,7 | 3,2 | 12,8 | 17,6 | 16,2 | 11,2 | 12,2 | 13,7 | 20,9 | 15 |
| République Tchèque | 0,4 | 1,4 | 0,3 | 3,8 | 1,8 | 0,6 | 2,8 | 1,6 | 5,6 | 2,9 |
| Pologne | 17,7 | 0 | 2,5 | 10,9 | 7,7 | 3,6 | 2,8 | 6 | 8,1 | 5,3 |
| Hongrie | 15,6 | 1,8 | 10 | 2,8 | 6,7 | 7,1 | 6,6 | 6 | 7,3 | 6,8 |
| Pays de l'est | 35,1 | 4,1 | 14,9 | 22,7 | 18,8 | 18,3 | 18,8 | 21,9 | 33,3 | 23,9 |
| Benelux | 8,5 | 23,7 | 10,3 | 36,4 | 21,9 | 10,7 | 19,9 | 14,8 | 15,8 | 15,4 |
| Pays-Bas | 1,5 | 10,4 | 2,9 | 2,2 | 4,3 | 2,4 | 8,3 | 4,4 | 4,7 | 5 |
| Belgique | 7 | 13,3 | 7,3 | 34,2 | 17,5 | 8,3 | 11,6 | 9,3 | 10,7 | 10 |
| Europe du nord | 0,2 | 4,8 | 4,1 | 5 | 3,8 | 3,6 | 4,4 | 2,7 | 5,1 | 4 |
| Suède | 0,2 | 4,7 | 4,1 | 5 | 3,7 | 1,2 | 2,8 | 2,7 | 3,8 | 2,7 |
| Europe du sud | 28,6 | 6,3 | 14,2 | 6,4 | 12,6 | 29,6 | 17,1 | 15,8 | 8,1 | 16,8 |
| Portugal | 0 | 0,6 | 2,6 | 2,5 | 1,5 | 2,4 | 3,3 | 3,3 | 3,8 | 3,3 |
| Italie | 3,9 | 0 | 0 | 0 | 0,8 | 3,6 | 2,8 | 1,1 | 0,4 | 1,8 |
| Espagne | 24,7 | 5,7 | 11,6 | 3,9 | 10,3 | 22,5 | 11 | 11,5 | 3,4 | 11,3 |
| France | 20,1 | 13,9 | 14,8 | 6,3 | 12,9 | 21,9 | 16,6 | 16,4 | 13,2 | 16,7 |
| Iles britanniques | 4,6 | 36 | 17,7 | 4,7 | 15,6 | 5,9 | 11,6 | 9,8 | 9,8 | 9,4 |
| Royaume-Uni | 4,4 | 21,2 | 17,7 | 4,7 | 11,7 | 4,7 | 9,9 | 9,8 | 9,8 | 8,7 |
| Irlande | 0,2 | 14,8 | 0 | 0 | 3,9 | 1,2 | 1,7 | 0 | 0 | 0,7 |
| Pays germaniques | 2,9 | 11,2 | 24 | 18,4 | 14,5 | 10,1 | 11,6 | 18,6 | 14,5 | 13,8 |
| Autriche | 0 | 0,8 | 2,3 | 2,2 | 1,4 | 1,2 | 2,2 | 3,3 | 1,7 | 2,1 |
| Suisse | 0,4 | 0,6 | 7,1 | 3,2 | 2,7 | 1,8 | 1,7 | 2,7 | 2,6 | 2,2 |
| Allemagne | 2,5 | 9,7 | 14,7 | 13 | 10,3 | 7,1 | 7,7 | 12,6 | 10,3 | 9,5 |
| Europe de l'ouest | 64,9 | 95,9 | 85,1 | 77,2 | 81,3 | 81,8 | 81,2 | 78,1 | 66,5 | 76,1 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Source : AFII

Encadré 6 **Logistique : valoriser la centralité française**

Pour fabriquer un véhicule, les constructeurs européens doivent gérer en moyenne 4000 références d'approvisionnement, produites par des centaines de fournisseurs éparpillés dans tout le continent. Ces composants doivent tous arriver au bon moment sur le lieu d'assemblage : ni trop tôt, ce qui fait gonfler les stocks, ni trop tard, ce qui désorganise la production. Et cela, pour satisfaire une demande à la fois très volatile et très exigeante en matière de délais.

Ceci suppose la mise en place d'une infrastructure logistique extrêmement complexe, aux allures de mécanisme d'horlogerie, intégrant de surcroît la gestion des inévitables aléas d'approvisionnement. Des moyens de transport toujours plus élaborés, bien sûr, comme le ferroutage et la conteneurisation. Mais aussi des réseaux de sites de stockage/conditionnement hiérarchisés couvrant l'Europe entière. Et surtout, des systèmes d'information de plus en plus puissants, partagés entre tous les acteurs de la « supply chain », et permettant une gestion optimisée en temps réel de l'ensemble du réseau de production-distribution

Car la logistique va très au delà du simple transport des marchandises. Elle touche en fait à la conception même des sites industriels et de l'architecture des réseaux de production. A l'occasion du lancement du modèle Saturn par la General Motors au début des années 1990, le logisticien Ryder avait mis au point aux Etats-Unis le concept « Nummi ». Il s'agissait d'assurer une gestion coordonnée de l'assemblage du véhicule et de la production des composants, avec des systèmes d'acheminement par navettes à partir des usines des équipementiers, et réception des pièces, très peu de temps avant utilisation, à proximité immédiate de leur lieu d'intégration sur la chaîne de montage (dispositif désigné par le terme évocateur de « milk-way »). Les quantités stockées et les opérations de manutention pouvaient de ce fait être réduites au minimum : juste-à-temps et zéro-délai. Ce type d'organisation s'est depuis généralisé, y compris en Europe comme par exemple sur le nouveau site PSA-Toyota de Kolin en République Tchèque, ou encore sur le site Toyota de Valenciennes.

Mais l'automobile n'est pas la seule activité concernée. Industries de base ou de consommation, distribution, messagerie : tous les secteurs sont demandeurs. La logistique représente de ce fait aujourd'hui un marché gigantesque en Europe : près de 700 milliards d'euros, avec des taux de croissance de 5 % à 10 % l'an, et une très forte tendance à l'externalisation vers des entreprises spécialisées. Celles-ci viennent, selon les cas, du monde du transport, comme Ryder ou Nobert Dentressangle, de la messagerie, comme DHL ou Federal Express, ou encore des entreprises utilisatrices elles-mêmes, qui ont progressivement filialisé leur service logistique, à l'exemple de PSA avec Gefco. Ces fournisseurs de services logistiques cherchent à élargir leur offre vers une prise en charge de plus en plus complète de la « supply chain » : transport, bien sur, mais aussi entreposage, manutention, conditionnement, assemblage, distribution, gestion des commandes et des formalités douanières...

Qu'elle soit externalisée ou gérée en interne par l'entreprise utilisatrice, la logistique, souvent conçue au niveau de l'Europe toute entière, suppose de lourds investissements en sites de stockage ou en flottes de véhicules, avec de nombreux emplois à la clé : près de 20 000 par an en moyenne pour les seuls projets à dimension internationale annoncés sur le vieux continent au cours des 5 dernières années. Des projets qui font l'objet d'une forte concurrence entre sites d'accueil potentiels.

Ikea à Marseille-Fos ; Iskra Autoelectrika à Vannes ; Manitou à Ancenis ; Katoen Natie à Saint-Martin-de-Crau ; rien qu'au cours des deux premiers mois de l'année 2006, une douzaine de projets logistiques d'origine étrangère ont été annoncés en France. Notre pays se taille en effet une part importante du marché européen : près de 13 % des emplois créés et même 16 % des projets entre 2002 et 2005. La France offre en effet plusieurs atouts majeurs : une bonne position géographique au cœur du marché ouest-européen ; des infrastructures de transport moins saturées qu'en Europe du nord ; des terrains de qualité à des prix relativement peu élevés ; une offre abondante de main d'œuvre qualifiée et de services de haut niveau (plate-formes logistiques). Il existe bien sur quelques points noirs : la fiscalité (charges sociales, TIPP, taxe professionnelle..) et des infrastructures portuaires un peu moins performantes dans l'ensemble qu'en Europe du nord. Mais à condition de surmonter ces handicaps, la France dispose aujourd'hui d'une chance réelle de s'imposer comme l'une des principales plaques tournantes de la logistique européenne.

32. Analyse par taille de projets

La taille moyenne des projets n'est pas significativement supérieure dans les pays de l'est. L'amplitude selon les régions d'accueil est relativement peu marquée. Les îles britanniques, les pays du centre-est, l'Europe du nord et du Benelux accueillant cependant des projets de taille moyenne un peu plus élevée que les autres régions (tableaux 12 et 13).

Tableau 12
Répartition des projets par taille selon la région de destination 2002-2005 (%)

| Taille Destination | ND | 1 à 25 | 26 à 50 | 51 à 100 | 101 à 250 | 251 à 500 | 501 à 1000 | Plus de 1000 | Total |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Autres pays de l'est | 12,0 | 4,8 | 7,2 | 5,6 | 1,3 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 8,9 |
| Centre-est | 17,9 | 3,2 | 10,1 | 12,7 | 16,0 | 2,9 | 50,0 | 20,0 | 15,0 |
| Pays de l'est | 29,9 | 8,0 | 17,3 | 18,3 | 17,3 | 8,6 | 50,0 | 20,0 | 23,9 |
| Benelux | 14,1 | 7,9 | 17,4 | 21,1 | 17,3 | 28,6 | 0,0 | 20,0 | 15,4 |
| Europe du nord | 5,0 | 4,8 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 5,7 | 12,5 | 0,0 | 4,0 |
| Europe du sud | 20,4 | 6,3 | 13,0 | 14,1 | 12,0 | 17,1 | 0,0 | 20,0 | 16,8 |
| France | 9,8 | 44,4 | 29,0 | 19,7 | 25,3 | 11,4 | 0,0 | 0,0 | 16,7 |
| Îles britanniques | 8,2 | 15,9 | 8,7 | 5,6 | 12,0 | 11,4 | 12,5 | 40,0 | 9,4 |
| Pays germaniques | 12,7 | 12,7 | 13,0 | 19,7 | 14,7 | 17,1 | 25,0 | 0,0 | 13,8 |
| Europe de l'ouest | 70,1 | 92,0 | 82,7 | 81,7 | 82,7 | 91,4 | 50,0 | 80,0 | 76,1 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Source : AFII

Tableau 13
Répartition des emplois par taille et région de destination 2002-2005 (%)

| Taille Destination | 1 à 25 | 26 à 50 | 51 à 100 | 101 à 250 | 251 à 500 | 501 à 1000 | Sup à 1000 | Total | Taille moyenne |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Autres pays de l'est | 5,9 | 6,6 | 5,7 | 1,2 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | 2,6 | 86,7 |
| Centre-est | 4,5 | 10,4 | 12,6 | 16,2 | 2,5 | 49,6 | 17,6 | 16,2 | 221,3 |
| Pays de l'est | 10,4 | 17,0 | 18,3 | 17,4 | 7,2 | 49,6 | 17,6 | 18,8 | 181,7 |
| Benelux | 7,7 | 16,9 | 20,8 | 18,1 | 30,3 | 0,0 | 35,3 | 21,9 | 192,7 |
| Europe du nord | 6,3 | 1,8 | 1,7 | 1,5 | 6,6 | 10,7 | 0,0 | 3,8 | 207,2 |
| Europe du sud | 8,0 | 13,0 | 13,2 | 13,1 | 16,4 | 0,0 | 15,3 | 12,6 | 159,0 |
| France | 39,5 | 28,8 | 19,8 | 21,8 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | 12,9 | 74,7 |
| Îles britanniques | 17,1 | 9,4 | 4,8 | 14,3 | 11,5 | 16,5 | 31,8 | 15,6 | 212,9 |
| Pays germaniques | 11,0 | 13,0 | 21,5 | 13,8 | 18,3 | 23,1 | 0,0 | 14,5 | 142,7 |
| Europe de l'ouest | 89,6 | 83,0 | 81,7 | 82,6 | 92,8 | 50,4 | 82,4 | 81,2 | 145,5 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 151,1 |

Source : AFII

33. Analyse par secteur et région de destination

En termes d'emplois créés, les investissements en « autres services » sont sur-représentés dans les îles britanniques (et pour les emplois créés en Europe du sud), ceux en « transport » dans le Benelux, enfin les projets manufacturiers dans le centre-est européen (automobile notamment) et dans les pays germaniques (tableaux 14 et 15).

Tableau 14
Emploi par région de destination et secteur 2002-2005 (‰)

| Secteur | Destination | Autres Est | Centre -est | Pays De l'est | Benelux | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe ouest | Totat |
|-------------------------------|-------------|------------|-------------|---------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| Agro-alim., agric. | | 8,1 | 27,1 | 35,2 | 1,5 | 36,2 | 0,0 | 1,8 | 20,8 | 4,3 | 64,6 | 100,0 |
| Ameublet, equipt foyer | | 0,0 | 16,3 | 16,3 | 16,0 | 0,0 | 18,4 | 20,6 | 0,0 | 28,7 | 83,7 | 100,0 |
| Biotechnologies | | NS | NS | NS | NS | NS | NS | NS | NS | NS | NS | NS |
| Chimie, plasturgie | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 36,0 | 0,0 | 64,0 | 100 | 100,0 |
| Composants électr. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100 | 100,0 |
| Automobile | | 7,7 | 43,2 | 50,9 | 16,5 | 0,6 | 14,0 | 6,2 | 8,1 | 3,9 | 49,3 | 100,0 |
| Electron. G.P. | | 0,0 | 33,8 | 33,8 | 29,2 | 0,0 | 0,0 | 6,2 | 30,8 | 0,0 | 66,2 | 100,0 |
| Energie, serv. conc. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 | 100,0 |
| Equipts él., électron., inf.. | | 0,0 | 7,9 | 7,9 | 38,2 | 0,0 | 1,7 | 4,7 | 0,0 | 47,4 | 92 | 100,0 |
| Mach., éqpts méc. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 21,1 | 0,0 | 43,9 | 32,9 | 2,2 | 0,0 | 100,1 | 100,0 |
| Autres mat. De transport | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 23,3 | 21,5 | 36,8 | 18,4 | 100 | 100,0 |
| Textile, habillement | | 2,0 | 71,0 | 73 | 3,2 | 0,0 | 0,0 | 13,3 | 4,8 | 5,6 | 26,9 | 100,0 |
| Médicaments, cosmétiques | | 0,0 | 6,2 | 6,2 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 10,4 | 21,0 | 39,6 | 93,7 | 100,0 |
| Métaux, travail des métx | | 17,3 | 0,0 | 17,3 | 23,1 | 0,0 | 0,0 | 57,8 | 1,7 | 0,0 | 82,6 | 100,0 |
| Autres industries de base | | 0,0 | 9,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 3,9 | 70,5 | 9,8 | 90,1 | 100,0 |
| Manufacturier | | 3,5 | 26,8 | 30,3 | 17,2 | 3,0 | 10,3 | 11,9 | 8,8 | 18,6 | 69,8 | 100,0 |
| Autres serv. aux entr.s | | 0,0 | 28,6 | 28,6 | 16,3 | 0,0 | 41,1 | 7,3 | 6,8 | 0,0 | 71,5 | 100,0 |
| Autres serv. com . fin. | | 0,0 | 10,1 | 10,1 | 14,5 | 3,5 | 15,9 | 12,2 | 31,8 | 12,0 | 89,9 | 100,0 |
| Logiciels et prest.inf. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 100 | 100,0 |
| Transport, stock. | | 4,1 | 10,0 | 14,1 | 30,8 | 5,2 | 6,9 | 15,1 | 12,0 | 15,8 | 85,8 | 100,0 |
| Total | | 2,6 | 16,2 | 18,8 | 21,9 | 3,8 | 12,6 | 12,9 | 15,6 | 14,5 | 81,3 | 100,0 |
| Services | | 2,3 | 12,0 | 14,3 | 23,8 | 4,1 | 13,5 | 13,3 | 18,2 | 12,9 | 85,8 | 100,0 |

Source : AFII

Tableau 15
Projets par région de destination et secteurs 2002-2005 (%)

| Secteur | Destination | Autres est | Centre -est | Pays De l'est | Benelux | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe ouest | totat |
|------------------------------|-------------|------------|-------------|---------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| Agro-alim. , agric. | | 18,4 | 15,8 | 34,2 | 15,8 | 2,6 | 13,2 | 10,5 | 7,9 | 15,8 | 65,8 | 100,0 |
| Ameub., equipt foyer | | 0,0 | 23,1 | 23,1 | 15,4 | 0,0 | 15,4 | 15,4 | 11,5 | 19,2 | 76,9 | 100,0 |
| Biotechnologies | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 | 100,0 |
| Chimie, plasturgie | | 8,3 | 12,5 | 20,8 | 12,5 | 4,2 | 12,5 | 33,3 | 12,5 | 4,2 | 79,2 | 100,0 |
| Composants électr. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 100 | 100,0 |
| Automobile | | 7,5 | 20,8 | 28,3 | 24,5 | 7,5 | 9,4 | 15,1 | 7,5 | 7,5 | 71,5 | 100,0 |
| Electron. grand public | | 15,4 | 38,5 | 53,9 | 15,4 | 0,0 | 7,7 | 7,7 | 7,7 | 7,7 | 46,2 | 100,0 |
| Energie, serv. conc. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 40,0 | 0,0 | 20,0 | 40,0 | 100 | 100,0 |
| Eq. El., électron., inform. | | 0,0 | 13,2 | 13,2 | 26,3 | 2,6 | 15,8 | 10,5 | 13,2 | 18,4 | 86,8 | 100,0 |
| Mach., équ. méc. | | 14,3 | 9,5 | 23,8 | 28,6 | 4,8 | 14,3 | 9,5 | 14,3 | 4,8 | 76,3 | 100,0 |
| Autres mat. transport | | 0,0 | 0,0 | 0 | 14,3 | 0,0 | 14,3 | 14,3 | 14,3 | 42,9 | 100,1 | 100,0 |
| Médicaments, cosm. | | 0,0 | 7,7 | 7,7 | 23,1 | 0,0 | 7,7 | 15,4 | 23,1 | 23,1 | 92,4 | 100,0 |
| Métaux, trav. Métaux | | 7,1 | 28,6 | 35,7 | 14,3 | 7,1 | 7,1 | 14,3 | 7,1 | 14,3 | 64,2 | 100,0 |
| Autres industries de base | | 12,9 | 16,1 | 29 | 0,0 | 0,0 | 29,0 | 6,5 | 25,8 | 9,7 | 71 | 100,0 |
| Textile, habillement | | 8,3 | 16,7 | 25 | 16,7 | 0,0 | 12,5 | 16,7 | 8,3 | 20,8 | 75 | 100,0 |
| Manufacturier | | 8,1 | 16,8 | 24,9 | 17,4 | 3,2 | 14,2 | 13,5 | 12,3 | 14,5 | 75,1 | 100,0 |
| Logic. , prest. inf. | | 0,0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 50,0 | 0,0 | 0,0 | 50,0 | 0,0 | 100 | 100,0 |
| Autres serv. aux entreprises | | 5,0 | 15,0 | 20 | 25,0 | 0,0 | 20,0 | 25,0 | 5,0 | 5,0 | 80 | 100,0 |
| Autres services, com . fin. | | 7,5 | 15,9 | 23,4 | 12,1 | 3,7 | 23,4 | 15,0 | 12,1 | 10,3 | 76,6 | 100,0 |
| Transport, stockage, BTP | | 10,4 | 13,1 | 23,5 | 14,0 | 4,9 | 17,1 | 19,8 | 5,8 | 14,9 | 76,5 | 100,0 |
| Services | | 9,4 | 13,8 | 23,2 | 14,0 | 4,6 | 18,6 | 18,8 | 7,4 | 13,3 | 76,7 | 100,0 |
| Total | | 8,9 | 15,0 | 23,9 | 15,4 | 4,0 | 16,8 | 16,7 | 9,4 | 13,8 | 76,1 | 100,0 |

Source : AFII

34. Analyse par région d'origine et de destination

Elle fait apparaître l'existence de stratégies d'implantation propres à chaque nationalité d'entreprises (tableaux 16 et 17) :

- L'essor, encore limité, des projets en Europe de l'est, est largement imputable aux entreprises manufacturières allemandes, qui ont dû procéder à d'importants investissements logistiques pour accompagner le mouvement de relocalisation de leur production industrielle vers ces pays (secteur automobile notamment)⁷. La montée en puissance des marchés des PECO pays rend également nécessaire l'implantation locale de réseaux de distribution.
- Les bons résultats obtenus par l'Espagne s'expliquent par l'existence de plusieurs projets majeurs, d'origine ouest-européenne et notamment française, dans les secteurs de la distribution (Carrefour) et de l'ameublement (Ikea).
- Les îles britanniques, et dans une moindre mesure, les pays du Benelux constituent des régions d'implantation privilégiées des investissements nord-américains en logistique.
- Enfin, les investissements d'origine asiatique restent très centrés sur l'Europe de l'ouest, dans une logique d'accès aux marchés. La proportion importante de projets à destination des pays du Benelux est sans doute liée à la volonté de renforcer la chaîne autour des produits importés par les ports de la Mer du Nord.

Ces analyses croisées révèlent en filigrane l'existence de plusieurs logiques d'implantation des sites logistiques: suivre la migration des sites de production manufacturière (ex : Europe de l'est), alimenter les marchés matures (ex : Allemagne) ou en croissance (ex : Espagne), tirer parti de l'existence d'infrastructures de qualité (ports, routes...) pour implanter des « hubs » logistiques dans des positions géographiques centrales (ex : France, Royaume-Uni, pays du Benelux).

Tableau 16
Répartition des emplois par région d'origine et de destination 2002-2005 (%)

| Emplois | Am. du nord | Autres | Autres Asie | Japon | Oc. | Asie | Benelux | Eur De l'est | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe | Total |
|----------------------|-------------|--------|-------------|-------|-------|-------|---------|--------------|--------------|-------------|--------|------------|------------|--------|-------|
| Autres pays de l'est | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,0 | 44,1 | 0,8 | 9,9 | 12,0 | 0,0 | 3,3 | 3,6 | 2,6 |
| Centre-est | 26,3 | 59,9 | 13,0 | 6,5 | 0,0 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 8,6 | 33,8 | 4,5 | 9,4 | 22,3 | 13,4 | 16,2 |
| Pays de l'est | 26,3 | 59,9 | 13,0 | 6,5 | 0,0 | 9,9 | 11,9 | 44,1 | 9,4 | 43,7 | 16,5 | 9,4 | 25,6 | 17,0 | 18,8 |
| Benelux | 14,0 | 0,0 | 65,1 | 33,8 | 0,0 | 50,4 | 27,4 | 0,0 | 17,6 | 0,0 | 10,7 | 33,7 | 18,6 | 22,1 | 21,9 |
| Europe du nord | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,9 | 0,0 | 0,0 | 12,7 | 4,0 | 5,1 | 3,8 |
| Europe du sud | 1,9 | 22,2 | 0,0 | 4,7 | 0,0 | 2,2 | 13,3 | 0,0 | 16,3 | 43,3 | 55,7 | 1,6 | 8,9 | 16,4 | 12,6 |
| France | 14,4 | 0,0 | 0,0 | 8,2 | 100,0 | 4,1 | 23,3 | 0,0 | 23,8 | 9,9 | 3,6 | 5,4 | 18,0 | 13,3 | 12,9 |
| Iles britanniques | 25,8 | 18,0 | 21,9 | 6,0 | 0,0 | 14,5 | 19,0 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 6,7 | 28,5 | 3,5 | 12,7 | 15,6 |
| Pays germaniques | 17,4 | 0,0 | 0,0 | 40,8 | 0,0 | 18,9 | 5,1 | 55,9 | 27,4 | 3,0 | 6,9 | 8,6 | 21,5 | 13,4 | 14,5 |
| Europe de l'ouest | 73,7 | 40,1 | 87,0 | 92,5 | 100,0 | 90,1 | 88,1 | 55,9 | 90,6 | 56,3 | 83,5 | 90,6 | 74,4 | 83,0 | 81,2 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Source : AFII

⁷ Selon les cas, il s'agira d'approvisionner les sites d'assemblage est-européens à partir de composants produits en Europe de l'ouest ou l'inverse.

Tableau 17
Projets par région d'origine et de destination 2002-2005 (%)

| Projets | Am. du nord | Autres | Autres Asie | Japon | Oc. | Asie | Benelux | Eur de l'est | Eur. du nord | Eur. du sud | France | Iles Brit. | Pays Germ. | Europe | Total |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Autres pays de l'est | 0,8 | 8,3 | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 9,4 | 23,1 | 20,7 | 8,5 | 5,1 | 0,0 | 16,5 | 11,7 | 8,9 |
| Centre-est | 12,1 | 25,0 | 14,3 | 4,3 | 0,0 | 7,4 | 9,4 | 15,4 | 13,8 | 14,9 | 12,7 | 21,0 | 21,0 | 16,4 | 15,0 |
| Pays de l'est | 12,9 | 33,3 | 19,1 | 4,3 | 0,0 | 8,9 | 18,8 | 38,5 | 34,5 | 23,4 | 17,8 | 21,0 | 37,5 | 28,1 | 23,9 |
| Benelux | 19,7 | 8,3 | 47,6 | 30,4 | 0,0 | 35,3 | 19,8 | 0,0 | 13,8 | 2,1 | 19,0 | 11,3 | 8,5 | 12,1 | 15,4 |
| Europe du nord | 2,3 | 0,0 | 0,0 | 6,5 | 0,0 | 4,4 | 1,0 | 15,4 | 8,6 | 4,3 | 1,3 | 6,5 | 5,0 | 4,5 | 4,0 |
| Europe du sud | 6,8 | 25,0 | 9,5 | 13,0 | 0,0 | 11,8 | 18,8 | 0,0 | 12,1 | 38,3 | 36,7 | 11,3 | 15,0 | 19,6 | 16,8 |
| France | 21,2 | 0,0 | 4,8 | 15,2 | 100,0 | 13,2 | 29,2 | 0,0 | 5,2 | 17,0 | 2,5 | 27,4 | 16,5 | 16,4 | 16,7 |
| Iles britanniques | 18,9 | 16,7 | 9,5 | 8,7 | 0,0 | 8,8 | 5,2 | 7,7 | 12,1 | 4,3 | 8,9 | 11,3 | 5,0 | 7,0 | 9,4 |
| Pays germaniques | 18,2 | 16,7 | 9,5 | 21,7 | 0,0 | 17,6 | 7,3 | 38,5 | 13,8 | 10,6 | 13,9 | 11,3 | 12,5 | 12,3 | 13,8 |
| Europe de l'ouest | 87,1 | 66,7 | 80,9 | 95,7 | 100,0 | 91,1 | 81,2 | 61,5 | 65,5 | 76,6 | 82,2 | 79,0 | 62,5 | 71,9 | 76,1 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Source : AFII

Conclusion

Le marché européenne des implantations en logistique représente, du fait de sa taille, de son dynamisme et des atouts de la France au regard des critères de localisation des investisseurs, une opportunité importante pour notre pays.

Bibliographie

AFII, 2005, *Bilan des investissements étrangers en France en 2004*, Ronéo

AFII, 2003, *La France au cœur de la logistique européenne*, ronéo

Cnuccd, 2004, *World investment Report 2004*, Genève

Ernst and young, 2004, *European Investment Monitor*, 1st and 2nd quarter, 2004

Hatem, F. 2002, *L'investissement international à l'horizon 2004*, Andersen/Cnuccd/AFII

Hatem, F, 2004a, *Investissement international et politiques d'attractivité*, Economica

Hatem F. 2004b, *Les centres d'appel et les centres de services partagés dans la région euroméditerranéenne*, études Anima n°10

Hatem F., 2005a, *Le marché européen de l'investissement international : tendances récentes*, Les notes bleues de Berçy, n°287, 16 au 31 Mars.

F. Hatem, 2005b, *Fonctions tertiaires d'entreprise : Une composante-clé de l'investissement international*, Notes bleues de Berçy, n°295, 29 au 31 juillet

Huygues S., 2003, *L'attractivité de la France pour les quartiers généraux*, rapport au premier ministre, Ronéo, Oct.

IBM/PLI,2005, *Global investment trends 2004* Mars, ronéo

Annexe 1
Principaux projets en logistique 2002-2005

| année | Société | Emplois | Pays d'origine | Pays de destination | Opération | Description | Secteur |
|-------|--|---------|----------------|---------------------|-----------|---|--------------------------------|
| 2005 | P&O Duisport ; Antwerp Gateway ; Hesse Noord Natie ; PSA | 3000 | Roy.-Uni | Belgique | Extension | Le britannique Antwerp Gateway et le singapourien PSA recrutent dans le port d'Anvers | Trspt, stockage |
| 2002 | Volkswagen AG | 1500 | All. | Pologne | Création | Le groupe Volkswagen construit un centre logistique en Pologne | Automobile |
| 2003 | Tesco PLC | 1500 | Roy.-Uni | Irlande | Création | La chaîne de supermarchés britanniques va investir € 100 mln en Irlande | Autres serv. com, fin. |
| 2002 | Carrefour | 1300 | France | Espagne | Création | Carrefour Espana ouvre un centre logistique à Séville | Autres serv. aux entr. |
| 2003 | Wall Mart Stores Inc. Adsa | 1200 | États-Un. | Roy.-Uni | Création | ADSA, filiale de la compagnie US Wal-Mart, va créer 1200 emplois au R.U. | Autres serv. com, fin. |
| 2004 | Ryanair | 1000 | Irlande | Roy.-Uni | Création | La compagnie irlandaise Ryanair va investir \$ 240 mln à l'aéroport de Luton | Trspt, stockage |
| 2005 | Prologis | 1000 | États-Uni | Pologne | Création | ProLogis va investor 100 million de US\$ dans un centre logistique près de Wroclaw | Trspt, stockage |
| 2002 | Tesco PLC | 800 | Roy.-Uni | Hongrie | Création | British group Tesco opens a \$24 mln logistics centre in Herceghalom | Autres serv. aux entr. |
| 2003 | Uninet Parcel Services (UPS) | 700 | États-Un. | All. | Extension | Le groupe américain UPS investit € 116 millions dans l'extension de son hub européen | Trspt, stockage |
| 2005 | Ikea | 700 | Suède | All. | Création | Le groupe suédois Ikea investit à Dortmund, Allemagne | Ameubl. équiptt foyer |
| 2005 | Exel Plc | 650 | Roy.-Uni | Suède | Extension | La compagnie britannique Exel va faire passer à 1000 personne ses effectifs en Suède | Trspt, stockage |
| 2002 | Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG | 600 | All. | Hongrie | Création | La chaîne de distribution allemande Lidl ouvre un nouveau centre logistique en Hongrie | Autres serv. com, fin. |
| 2004 | Europai Divat Szolgaltato | 600 | États-Un. | Hongrie | Création | Europai Divat Szolgaltato va construire un nouveau centre logistique à Papa | Textile, habillement |
| 2003 | Wall Mart Stores Inc. Adsa | 500 | États-Un. | Roy.Uni | Création | Asda, filiale de la compagnie US Wal-Mart annonce un 2 ^{ème} centre de distribution alimentaire à Didcot, | Autres serv. com, fin. |
| 2005 | APM Terminals ; Moller-Maersk ; | 500 | Danem. | Belgique | Création | La société danoise APM Terminals ouvre un terminal de containers dans le port de Bruges | Trspt, stockage |
| 2005 | Dell inc. | 500 | États-Un. | Allemagne | Création | L'entreprise américaine Dell investit dans un centre de distribution à Halle | Equiptlectr.,électron. inform. |
| 2005 | ,Port Authority of Singapore | 500 | Sing. | Belgique | Création | Port Authority of Singapore a annoncé vouloir investir dans des ports belges. | Autres serv. com, fin. |
| 2003 | Ewals Cargo Care ;Cobelfret | 450 | Pays-B. | Belgique | Création | Le groupe néerlandais Ewals Cargo Care et la société belge Cobelfret investissent € 34 millions dans un centre logistique en Belgique | Trspt, stockage |

Source : AFII