



PHOTO DPD

Messagerie

A la recherche de modèles économiques viables

Malgré l'amélioration observée depuis 2010 en tonnage, nombre d'envois et chiffre d'affaires, la messagerie demeure un marché en difficultés en France. Dernière victime en date : Mory Team. Ce constat cache cependant de profondes évolutions et innovations illustrées par le renforcement de la segmentation du secteur, tant sectorielle que spatiale. Etat des lieux.

C'est donc Caravelle qui a repris le pôle messagerie de Mory. Dans un secteur habitué aux rebondissements, son placement en redressement judiciaire remontait au 27 juin dernier et achève un nouvel épisode d'une longue série de disparitions et de rachats. DHL France, Ciblex, Cooljet ou encore Alloin, Joyau et Graveleau pour ne citer que les autres feuillets récents, cette agitation

témoigne des difficultés récurrentes de la messagerie généraliste en France. A l'issue de la procédure juridique, deux candidats étaient en lice pour ravir 15 % du marché à la barre du Tribunal de Commerce de Bobigny : la société d'investissement Caravelle, le lauréat reprenneur déjà de la branche messagerie de DHL en France rebaptisée Ducros Express, et le fonds d'in-

vestissement Butler Capital Partners à la tête du Sernam. Donnant naissance à un ensemble de 800 M€ environ, l'opération devrait se traduire par une concentration. Ce qui, au regard des événements passés, est rare dans le secteur, exceptions faites des rachats de Ciblex et de Cooljet par SNCF Geodis ou de XP par Heppner. Dans les autres cas, les réseaux ont été maintenus.

Une rude concurrence



Les nombreux rachats de ces dernières années témoignent du mouvement de restructuration, voire de concentration, de la messagerie généraliste

Alimentée parfois par des stratégies d'entreprises d'origine publique postales et ferroviaires à la conquête de parts de marché, cette situation est à l'origine d'une forte concurrence comme le confirmait en juin Jean Schmitt, P-dg du groupe Heppner lors de la présentation de ses résultats 2010 : « La messagerie demeure déficitaire sur un marché fortement concurrentiel du fait d'un grand nombre de réseaux, et donc soumis à une forte pression sur les marges et les prix ». Confrontés à l'augmentation des coûts de revient, la plupart des messagers compensent souvent cette faiblesse tarifaire par une recherche de volumes supplémentaires. Quant à la mutualisation de moyens

un temps envisagée par certains pour la couverture de certaines régions moins denses en fret, elle n'a jamais été menée à une échelle suffisante pour corriger ce constat. Une approche fragilisée en outre par l'instabilité actionnariale des acteurs en présence.

Les acteurs de la messagerie généraliste

Dans ce contexte, la répartition du marché de la messagerie généraliste est appelée à encore évoluer à terme. En l'état, le groupe SNCF Geodis salué par la plupart de ses confrères pour sa politique tarifaire responsable, en demeure le leader avec une part de

l'ordre de 25 à 30 %, suivi désormais de Ducros Express à hauteur de 20 % environ et d'un peloton d'opérateurs possédant chacun de 10 à 5 % : Alloin, Dachser, Gefco, Heppner, Kuehne-Nagel, Schenker-Joyau, Sernam et Ziegler. Cette ventilation est toutefois à prendre avec prudence car la messagerie englobe plusieurs activités qui font intervenir une grande diversité d'entreprises et expliquent pour partie la forte concurrence qui s'y joue : messagerie traditionnelle nationale, européenne et rapide, express, transport de palettes, monocolis voire des opérations logistiques liées à la gestion de la distribution. Dans l'express par exemple, certains possèdent de solides positions à l'image de TNT Express, Chronopost ou des monocolistes et intégrateurs tels DHL, Express, Fedex ou UPS, qui ne figurent pas dans le classement précédent.



Sernam fait partie du peloton d'opérateurs venant derrière les deux leaders Geodis et Ducros Express

Un marché convalescent

Après un rebond en 2010, le marché de la messagerie demeure bien orienté au premier semestre 2011 selon le Commissariat général

au développement durable du MEDDTL. En national, les tonnages progressent de 5 %, les envois de 2,8 % et le chiffre d'affaires de 5,7 %.

A l'aide des mêmes indicateurs, la messagerie européenne s'apprécie à l'exportation de respectivement 8, 0,9 et 6,1 %. Plus dynamique, l'importation se développe de 5,6 % en tonnage, 4,8 % en nombre d'expéditions et de 8,6 % en recettes. Ces tendances s'accompagnent sur les trois segments d'une hausse des poids moyens alors qu'en express, ils stagnent voire reculent légèrement. En national, la dimi-

nution des tonnages de 2,7 % dans l'express est compensée par la croissance des envois (+ 1,7 %) soutenant le chiffre d'affaires en amélioration de 2,2 % grâce à la bonne tenue des colis légers dont monocolis (+ 2,5 % en tonnage, + 1,7 % en envois et + 5,7 % en revenus). L'express européen se porte bien également. A l'exportation, les flux progressent en tonnage (+ 5,4 %), en nombre d'envois (+ 5 %) et en chiffre d'affaires (+ 4,4 %). A l'importation, l'évolution positive des trois indicateurs varie entre 7,1 et 9,9 %. Au cours de l'exercice 2010, tous les segments du marché de la messagerie avaient clôturé en hausse avec une croissance des chiffres d'affaires comprise entre 0,4 et 9,5 %. ■



Au premier semestre 2011, les envois ont progressé de près de 3% en national

Les spécialistes tirent leur épingle du jeu



La messagerie alimentaire sous température dirigée est l'un des segments bien-portants de ce marché

Face à une messagerie généraliste sinistrée, on observe en revanche une spécialisation des réseaux sur ces différentes branches à l'origine de nouvelles segmentations sectorielles. Cette approche a d'ailleurs démontré sa pertinence dans la messagerie alimentaire sous température dirigée. Fruit de concentrations et de croissances organiques, elle est aujourd'hui organisée autour de quelques leaders tels que Stef-TFE, STG, Delanchy, Olano, Ebrex... ou Express Marée pour les produits de la mer. Sur ce modèle, d'autres voient le jour dans le transport d'une à cinq palettes à l'initiative, par exemple, de groupements comme Evolutrans adossé à ses membres pour la distribution capillaire. Concentré autour de deux acteurs principaux, Exapaq filiale de Geopost (groupe La Poste) qui en Europe développe sa marque DPD, et GLS filiale de Royal Mail qui achève la restructuration de son outil de production national, le monocolis s'inscrit dans cette logique en s'adressant aux colis normalisés de moins de 30 kg.

Les expressistes de la pharmacie s'organisent

Soumis à un renforcement de ses règles de distribution qui s'harmonisent progressivement à l'échelle européenne, les produits de santé sont également concernés. A la différence de grossistes-répartiteurs comme OCP, Alliance Healthcare, CERP et Phoenix Pharma, les messagers et expressistes engagés dans cette filière

ne sont pas propriétaires du fret qu'ils transportent mais agissent en qualité de prestataires de service. Très étoffée voire globale par rapport aux attentes logistiques du secteur, leur offre se caractérise notamment par la gestion de réseaux nationaux intégrés ainsi que des flottes dédiées sous température dirigée.

Conduites par des personnels formés aux bonnes pratiques de distribution pharmaceutique avec, si besoin, certificats ADR, elles sont suivies par satellites pour géolocaliser les envois et contrôler les températures en temps réel.

Sur mesure, cette prestation se différencie des offres de la plupart de leurs concurrents expressistes et messagers du froid présents sur ce segment à l'aide d'emballages isothermes et de parcs acceptant une grande diversité de produits. A la tête d'un parc de plus de 400 véhicules et de 26 agences avec chambres froides, TSE Express Médical (groupe Biomnis ex Laboratoire Mérieux) figure parmi les leaders de ce marché qui compte depuis le 1^{er} mars 2011 le nouvel acteur Eurotranspharma. Né du rachat des réseaux Translab (ex-branche transport du dépositaire CSP) et Laboratoire Marc Laine (ex-branche transport des laboratoires éponymes), cet opérateur

spécialisé dans les produits de santé a conclu dans la foulée un accord européen de distribution avec l'allemand Trans-O-Flex Thermomed. Depuis le 1^{er} juin, les deux partenaires animent un réseau sous température dirigée +2/8°C en Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, et visent à terme la couverture de l'Espagne, l'Italie et du Royaume-Uni. Adossée à un réseau de 5 hubs et 48 agences, leur flotte compte 730 véhicules sous température dirigée et ambiante suivis par satellites.



Eurotranspharma a conclu un accord européen de distribution avec l'Allemand Trans-O-Flex

Sur le seul territoire national, Eurotranspharma exploite 3 réseaux (ambiant, froid+2/8°C, produits sensibles) opérés via 3 hubs, 12 agences et une flotte de 350 véhicules.

Annoncée le 26 septembre, la cession par GLS de ses activités InNight dans le domaine de l'optique à Geodis Ciblex (voir p.4), prestataire déjà représentatif dans cette filière, participe à ce mouvement de segmentation de la messagerie.



A la différence de grossistes-répartiteurs comme CERP, les messagers de cette filière ne sont pas propriétaires du fret qu'ils transportent

Innovations en zone urbaine



De nouvelles offres apparaissent pour la desserte des villes, à l'image de celle lancée par SNCF Geodis baptisée Distripolis

Parallèlement à cette spécialisation sectorielle apparaissent aussi de nouvelles organisations spatiales dédiées à la desserte des villes. Sous l'impulsion de politiques publiques locales volontaires en logistique urbaine, Monaco, La Rochelle, Montpellier ou Nîmes font figure de pionniers en la matière. Ils sont à l'initiative de schémas de distribution mutualisés à l'aide de véhicules écologiques (gaz, hybrides, électriques voire thermique Euro5). Le privé s'intéresse aussi à la logistique urbaine comme en témoignent les accords conclus entre expressistes et opérateurs de points relais, ou les réseaux urbains créés ex nihilo à l'aide de véhicules électriques par Deret au plan national, ou Greenway et

Colizen sur quelques villes. D'une couverture francilienne, Colizen s'est ainsi étendu à Lille et sa périphérie à la suite d'un partenariat noué avec Grimonprez.

Le recours à des véhicules propres

Sur ce segment, la dernière offre en date a été dévoilée par SNCF Geodis. Baptisée Distripolis, elle combine quatre paramètres : « La mutualisation car elle s'appuie sur l'ensemble des flux et réseaux du groupe (Calberson, France Express, Ciblex, ndlr), l'optimisation des coefficients de remplissage des véhicules, l'utilisation de sites relais et d'éclatement en centre ville, et le recours à des véhicules propres », présentait en juin Guillaume Pépy. Le président de la SNCF garantit ainsi « une gestion du dernier kilomètre au même prix qu'une distribution traditionnelle ». Dans un premier temps, cette offre est proposée à Paris et s'organise en amont comme suit : acheminement massif du fret jusqu'à la plate-forme de Bercy approvisionnée trois à quatre fois par jour à l'aide de porteurs 12 T Euro 5 puis Euro 6 ou hybrides, ventilation du fret à l'aide de véhicules identiques vers huit bases logistiques urbaines ou livraison directe pour les envois de plus de 200 kg. Au départ des bases logistiques pour les colis et frets

palettisés de moins de 200 kg, les livraisons finales sont réalisées avec des outils à propulsion ou à assistance électrique : utilitaires Fiat Electron (20 m³, 1 T de charge utile, 100 km d'autonomie) loués auprès de Fraikin, triporteurs et transpalettes. Le déploiement parisien s'étendra de 2011 à 2015. D'ici fin 2012, deux bases logistiques seront ouvertes à Bercy et à Montparnasse avec une flotte de 20 Electron et de 8 triporteurs. Entre 2012 et 2014, des bases situées dans les gares du Nord et de Saint-Lazare, aux Halles et à l'avenue Foch compléteront ce maillage, et porteront la flotte d'Electron à 31 exemplaires et de triporteurs à 40. D'ici 2015, le déploiement total du dispositif verra l'ouverture de bases au quartier Latin et en gare de l'Est. Au final, Distripolis devrait s'appuyer sur un parc de 75 utilitaires électriques et 56 triporteurs à assistance électrique. Au cours des cinq prochaines années, SNCF Geodis ambitionne de développer ce service dans d'autres agglomérations françaises et européennes. Lille, Bordeaux et Strasbourg sont d'ores et déjà citées.

Professionnalisation du transport léger

Allant dans le sens d'un meilleur équilibre du marché de la messagerie, dans les zones urbaines en particulier, le ministère des Transports a engagé une réflexion avec la profession sur le transport léger qui a abouti à un profond remaniement de son cadre d'exercice. La capacité financière de ses acteurs est ainsi renforcée et passe à 1 800 € pour le premier véhicule puis à 900 € pour les suivants. A compter de 2012, le simple justificatif jusqu'alors exigé sera remplacé en outre par une capacité professionnelle obtenue sur examen. Troisième mesure et pas des moindres, les conducteurs devront suivre une formation obligatoire pour exercer. En parallèle, la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) réclame de l'Administration « une vraie politique de contrôle et de sanction » sur les points suivants : L'inscription au registre du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, les documents obligatoires à bord du véhicule (permis, certificat d'immatriculation, lettre de voiture, attestation de location le cas échéant), le livret individuel de contrôle, la surcharge, et la lutte contre le travail dissimulé. ■

Erick Demangeon



Greenway (photo), Deret et Colizen proposent un dernier kilomètre sans pollution ni bruit

ADEME

Des projets innovants se concrétisent

Depuis 20 ans, l'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle accompagne les entreprises, les collectivités territoriales et les particuliers dans leurs projets, en matière de gestion des déchets, de préservation des sols, d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, de qualité de l'air et de lutte contre le bruit.

Le programme des Investissements d'avenir a permis cette année d'accélérer la dynamique d'innovation et de faire émerger des réalisations prometteuses, mettant en valeur le savoir-faire des entreprises françaises, comme par exemple :

- *Le moteur thermique à taux de compression variable* qui a été testé et validé cette année et qui permettra, dès 2016, une réduction de 20 à 35% de la consommation et des émissions de CO₂.
- *Forewheel*, un véhicule sans moteur sous le capot : tout est intégré dans la roue : moteur,

freinage et suspension. Ceci allège le véhicule, qui devient économe en énergie et donc plus autonome. Le projet sera achevé fin 2011.

- *Hybrelec*, un véhicule hybride rechargeable électrique optimisant le système de traction, la batterie et l'infrastructure, pour améliorer ses performances d'autonomie électrique (+30%) et réduire ses émissions de GES (-25%). Le prototype démonstrateur sera disponible en 2013.

- *Quat'Ode*, un 4 roues léger électrique et inclinable pouvant transporter 100 kg de charge, pour livraisons urbaines de messagerie et colis. Fabrication prévue fin 2012.

- *Velroue*, véhicule utilitaire à moteur-roues : déclinable sur la base d'un Renault Kangoo en véhicule électrique avec 2 moteurs près des roues arrière, ou en 4X4 hybride (traction thermique et propulsion électrique).

L'utilisation de moteurs dans le train arrière permet de réduire les coûts d'adaptation du véhicule et préserver le volume de chargement. Pas d'émission de CO₂ et autonomie importante. Test du prototype en 2011.

Ces réalisations s'inscrivent dans le cadre de l'objectif « transport et ville durable » visant d'une part à réduire les besoins énergétiques et d'autre part à changer l'énergie de propulsion.



Quat'Ode est un 4 roues léger électrique pouvant transporter en ville 100 kilos de charge

Il s'agit donc de « décarboner » les véhicules et mettre en place dans la ville des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, avec pour objectif final la commercialisation de nouvelles solutions dès 2015. ■



BUREAU VERITAS CERTIFICATION
Cultivez votre engagement durable



CARBON PROGRESS®

Faites vérifier, par un tiers indépendant, les efforts de réduction de votre empreinte carbone et rendez visible les progrès réalisés.

Bureau Veritas Certification, c'est aussi : la vérification des émissions de CO₂, la vérification d'inventaire carbone et de méthodologie d'inventaire.

*Associés en confiance

Contactez-nous
Bureau Veritas Certification
Tél. : 04 78 66 82 60
info.certification@bureauveritas.com
www.bureauveritas.fr/carbonprogress



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence