

Messageries Ile-de-France, 2T 2021

Les messageries face au défi du e-commerce



EN PRÉAMBULE

Les messageries, segment historique de la logistique, connaissent depuis plusieurs années un renouveau face aux multiples défis logistiques posés par l'essor du e-commerce : délais de livraison raccourcis à l'extrême, atomisation des points de livraisons finaux, baisse des volumes unitaires livrés (petit colis), mais aussi gestion des retours, amplitude horaire des livraisons ou encore sensibilité accrue à l'empreinte environnementale des flux logistiques. Or la qualité de la livraison joue un rôle crucial dans la fidélisation des clients pour les e-commerçants.

Ces défis sont d'autant plus grands lorsqu'ils se posent aux opérateurs dans un cadre géographique comme l'Ile-de-France, à la fois extrêmement dense et où les nouveaux modes de consommation et leurs impacts sur les flux logistiques n'ont pas toujours été anticipés dans le modèle de la métropole francilienne.

La crise sanitaire que nous traversons, si elle a une vertu, pourrait être celle de faire prendre conscience à tous de la dépendance de la métropole vis-à-vis de ses sources d'approvisionnement et de l'importance d'une chaîne logistique efficace.

Nous sommes finalement là au coeur des problématiques de métropolisation de la fonction logistique au sens large, et particulièrement de la logistique du dernier kilomètre.

LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE ET DU FRET EXPRESS

L'activité de la messagerie et du fret express consiste selon l'INSEE à « la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire, ainsi que le fret express de marchandises ».

Le Commissariat général au développement durable (CGDD) distingue 3 secteurs de messagerie :

- Messagerie traditionnelle : livraison de 24 à 72 heures.
- Messagerie rapide : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 18 h (cette activité peut, selon les cas, être intégrée à la messagerie traditionnelle ou à l'express).
- Express : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h ou même 9 h, avec délais garantis, remontée d'informations et services annexes. On distingue le traitement spécifique des colis légers de moins de 30 kilogrammes, souvent uniques (monocolis), par des moyens routiers ou aériens nocturnes, de celui qualifié, par opposition, de tous poids.

Les clients de la messagerie font un arbitrage entre qualité, rapidité et prix pour établir leur demande, faisant appel soit à la messagerie simple, soit à l'express, en national ou à l'international. Le niveau intermédiaire, dit de messagerie rapide a su améliorer les délais de livraison de la messagerie traditionnelle, tout en gardant une politique tarifaire raisonnable.

Si les frontières entre les deux types d'activités, messagerie et fret express, tendent à s'estomper, l'offre des expressistes se caractérise par la garantie de la livraison J+1.

UN MARCHÉ TRÈS CONCURRENTIEL

La structuration du tissu économique se distingue par un niveau de concurrence exacerbée pour l'obtention des contrats. Dans ce contexte, la réduction des marges et les impératifs de rationalisation ont réorganisé le jeu des parties prenantes et amplifié le phénomène de concentration et de domination des leaders : défaillances de petites entreprises, faillite retentissante de Mory-Ducros fin 2013, difficultés de MoryGlobal, rachat de TNT par FedEx, etc.

Dans son scénario prévisionnel à l'horizon 2022, Xerfi dénombrerait en France une douzaine d'opérateurs d'envergure nationale, dont certains sont en mesure de proposer des prestations européennes et internationales : les principaux prestataires français sont Geodis, EHDH, GEFCO, Heppner et La Poste, alors qu'au niveau européen, nous pouvons citer Dachser, DHL, DB Schenker ou encore GLS, Fedex et Kuehne + Nagel, dont la dimension est internationale.

DES BATIMENTS DEDIÉS ET INNOVANTS, LES MESSAGERIES

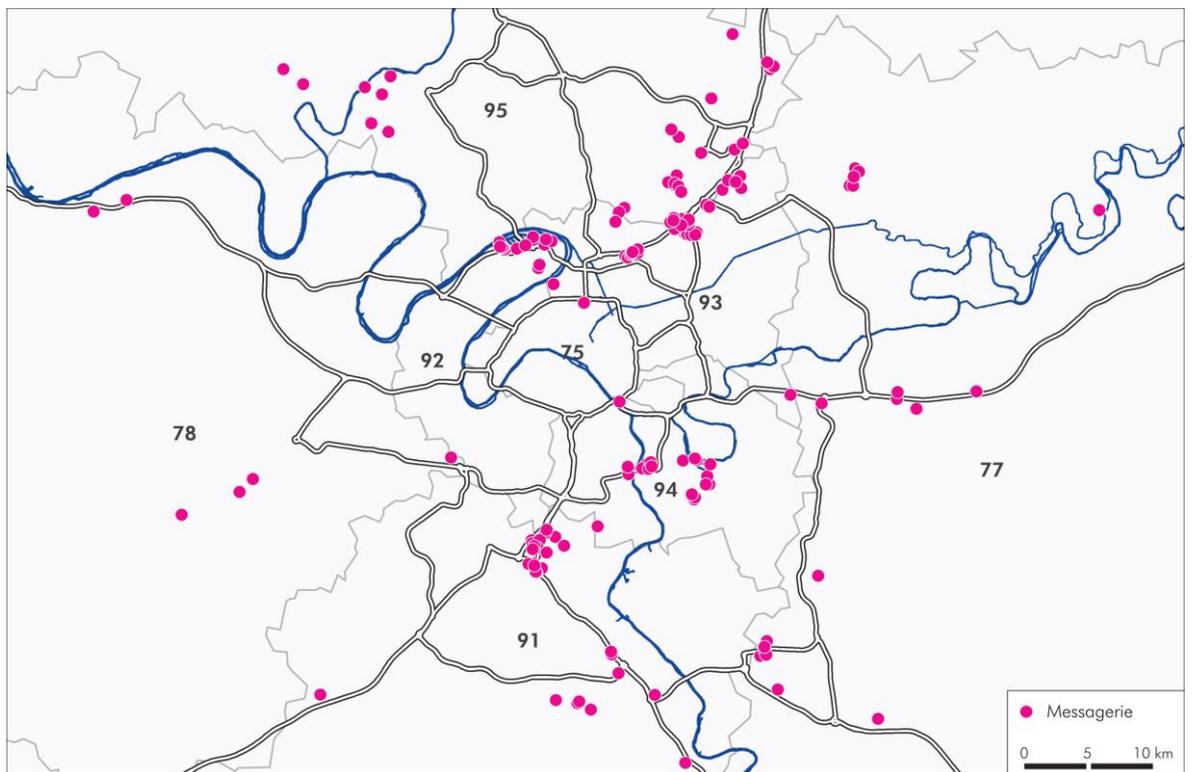
La massification des envois de colis modifie en substance les schémas d'implantation des leaders du secteur depuis près d'une dizaine d'années. Aux côtés des entrepôts de lointaine périphérie ou situés à proximité des plateformes aéroportuaires, sont apparus des hubs dédiés au passage à quai, à proximité immédiate des villes. Les messageries sont des bâtiments spécifiques, dédiés au transbordement et à la gestion rapide des flux de petits envois (< 3 tonnes).

Néanmoins, des bâtiments d'un genre nouveau participent au déploiement des leaders du secteur des colis, répondant à leur besoin de positionnement sur des espaces stratégiques en dépit de surcoûts importants et malgré le déficit d'offres en messagerie de type classique : une typologie d'entrepôts monofaces, aux aménagements intérieurs dédiés permettant l'accès interne des petits porteurs se juxtapose aux bâtiments précités. En outre, le segment du frais (produits ultra-frais laitiers, carnés, poissonneries...) sollicite également le cross-docking et l'utilisation de messageries frigorifiques en lisière d'agglomération. Les distributeurs alimentaires sous-traitent le plus souvent ces activités sous température dirigée à des messagers spécialisés.

UN PARC PROCHE DES AÉROPORTS ET DES PRINCIPAUX NŒUDS ROUTIERS

Vecteurs de localisation de 1^{er} ordre, les aéroports et principaux nœuds routiers (dont l'A1 et l'A6) polarisent l'essentiel des surfaces construites, mais la distance moyenne au centre s'accroît alors même que les livraisons urbaines deviennent de plus en plus massives et difficiles à mettre en œuvre (impératifs temps, desserte des particuliers, saturation des axes routiers). Ce contexte rend stratégique le maintien des sites existants en 1^{ère} couronne, tandis qu'il encourage le développement de points de ruptures de charge intermédiaires, entre les messageries et les destinataires finaux.

Visuel 1 : Localisation des messageries en Ile-de-France au 2^{ème} trimestre 2021



Source : CBRE, 2T 2021

D'importantes polarités au Nord et au Sud de l'Ile-de-France

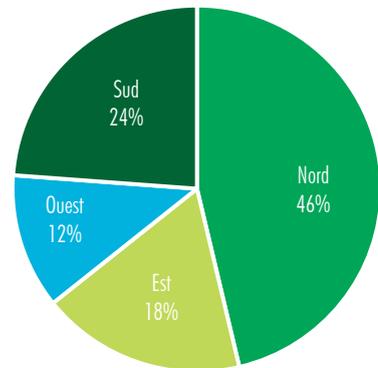
Dans le détail, au 2^{ème} trimestre 2021, le parc existant des messageries en Ile-de-France se compose de 166 bâtiments, totalisant 1 833 600 m².

Les messageries se concentrent dans le Nord (46 %) et le Sud (24 %) de l'Ile-de-France, au Nord principalement dans les départements de Seine-Saint-Denis (principalement à Aulnay-sous-Bois) et du Val-d'Oise (Gonesse, Roissy-en-France ou Vémars). Dans le Sud, en Essonne, nous retrouvons également une part importante de messageries, dans les communes de Chilly-Mazarin, Wissous et Lieusaint.

La distance à Paris étant crucial, 20 % des localisations se situent intra-A86. Du fait de la proximité des nœuds autoroutiers desservant le territoire national, 69 % des messageries se trouvent entre l'A86 et la N104 et enfin 12 % au-delà de la Francilienne.

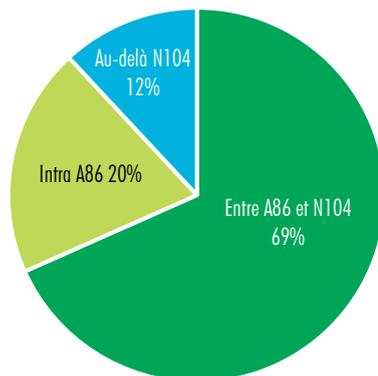
Enfin, en termes de taille, 48 % des messageries sont compris entre 10 000 et 30 000 m², 27 % entre 5 000 et 10 000 m² et 20 % > 30 000 m².

Visuel 2 : Localisation des messageries en IDF



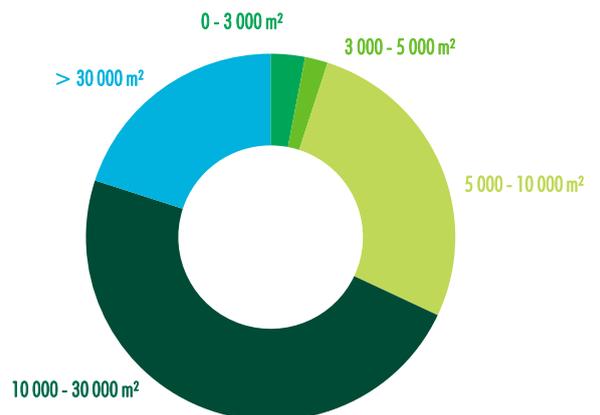
Source : CBRE Research, 2T 2021

Visuel 3 : Localisation des messageries en IDF par zone autoroute



Source : CBRE Research, 2T 2021

Visuel 4 : Répartition par tranches de surface

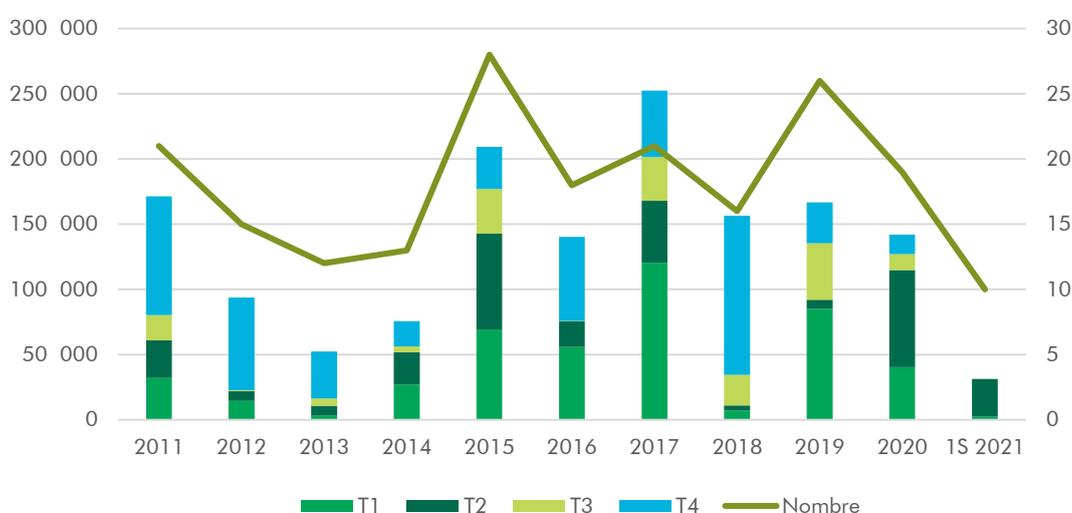


Source : CBRE Research, 2T 2021

UNE FORTE DEMANDE SUR UN MARCHÉ PÉNALISÉ PAR LE MANQUE D’OFFRE

Avec 142 100 m² placés en 2020, le marché des messageries est un de ceux qui aura le mieux résisté à la crise. Le 2^{ème} trimestre fut même un trimestre record témoignant de l’explosion des besoins en messageries corrélativement à celle du e-commerce. Le 1^{er} semestre est en net repli par rapport au 2 précédentes années, le marché étant pénalisé par l’absence de solutions malgré une demande utilisateurs en très forte croissance. Ce sont ainsi 10 transactions qui ont été recensées sur cette première moitié d’année, dont 2 > 5 000 m², avec Colis Privé pour 15 600 m² à Compans et BMV pour 5 200 m² à Wissous.

Visuel 5 : Evolution de la demande placée en messagerie au 1S 2021



Source : CBRE Research, 2T 2021

Malgré un contexte francilien de plus en plus complexe (saturation des axes routiers, densification résidentielle, injonctions environnementales, etc.), la massification et la croissance du fret express confirment la puissante dynamique de ce marché. Néanmoins, cette complexité croissante conjuguée au manque d’offre amènent les utilisateurs, et notamment des logisticiens à se replier, en partie, vers des produits de locaux d’activité afin de palier au manque d’offres de produits dédiés à la messagerie et la logistique urbaine. *En outre, la consolidation des réseaux se poursuit, avec l’apparition de plateformes de plus en plus importantes en grande couronne, complétés par des hubs « mixtes » associant plateformes d’éclatement et desserte en petits porteurs au sein de projets pouvant franchir le seuil des 30 000 m².*

UNE VACANCE AU PLANCHER

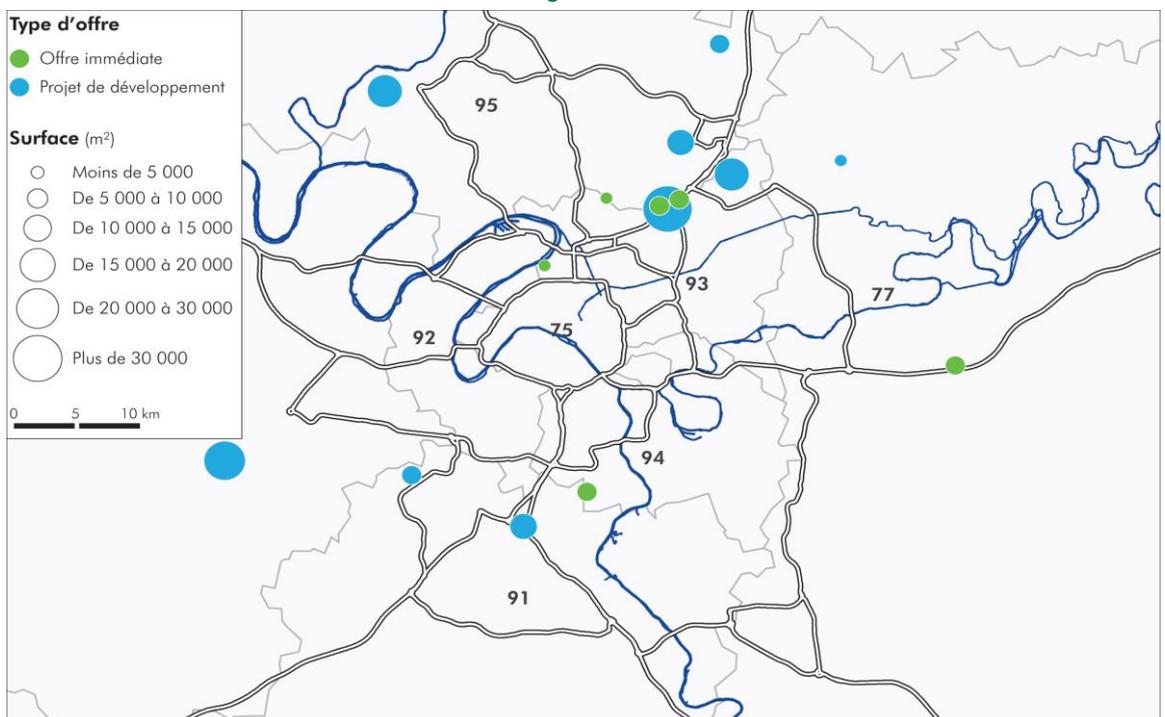
Avec un stock immédiat de 35 200 m² au 2^{ème} trimestre 2021, soit un taux de vacance de 1,9 %, la tension à l’offre sur ce marché est prégnante. Ce défaut d’offre est tant quantitatif que qualitatif puisque la totalité des surfaces disponibles proposées sont en état d’usage et donc en décalage avec les besoins de la plupart des utilisateurs. Les rares surfaces vacantes sont concentrées dans le Nord avec 65 % des volumes disponibles.

Si 144 200 m² de projets sont recensés (en cours ou à développer), ce volume reste néanmoins insuffisant compte tenu du nombre élevé de demandes.

La localisation constitue le premier critère de hiérarchie des loyers. Ils peuvent aller de 85 € à 170 € HT HC/m²/an, la valeur haute correspondant à des bâtiments neufs ou restructurés, ou bien, moins qualitatifs mais plus proche de Paris. Ils peuvent dépasser les 170 € pour les produits les plus techniques (de type frigorifique par exemple). Dans ce contexte de déséquilibre entre l’offre et la demande, la pression sur les valeurs locatives est forte.

Le potentiel de développement de ce marché est important mais il reste bridé par la disponibilité foncière, les messageries étant très consommatrices de terrain (bâtiments + aires de manœuvre).

Visuel 7 : Offre immédiate et future de messageries au 2T 2021



Source : CBRE Research, 2T 2021

DEFINITION

Les entreprises utilisatrices de messagerie et de fret express transportent des colis. Elles assurent leur regroupement sur des quais, puis leur acheminement principalement par la route jusqu'à leurs destinataires.

Bâtiments spécifiques, liés au transport et à la gestion rapide des flux des « petits » envois (inférieurs à 3 tonnes).

Principales caractéristiques :

- Bâtiments traversants (double, trifaces) intégrant des quais de part et d'autre ;
- Bâtiments de faible profondeur (pour favoriser les opérations de groupage/dégroupage) et souvent longs (pour avoir le maximum de portes à quais) ; profondeur de 30 à 40 mètres en moyenne et de longueur de 150 à 200 mètres ;
- Hauteur pouvant être limitée à 6-7 mètres ;
- Surface de terrains relativement élevée, nécessaire aux aires de manœuvre des véhicules pour le chargement/déchargement des 2 côtés, avec une emprise au sol des bâtiments d'environ 30-35 %
- Part des bureaux et locaux sociaux associés : ~ 13 %.

CHIFFRES CLÉS DU MARCHÉ DES MESSAGERIES EN ILE-DE-FRANCE AU 2T 2021

Parc	1 833 600 m ²
Demande placée (1S 2021)	31 200 m ²
Offre immédiate	35 200 m ²
Loyers (faciaux en € HT HC/m ² /an, locaux neufs ou restructurés)	85 € / 170 €

Source : CBRE Research, 2T 2021

CONTACTS

Research

Pierre-Edouard BOUDOT
Executive Director Research
 Tel.: 33 (0) 1 53 64 36 86
 pe.boudot@cbre.fr

Sabine ECHALIER
Director Market Research
 Tél. : 33 (0) 1 53 64 37 04
 sabine.echalier@cbre.fr

Lucie GIRARD
Consultante Research
 Tel.: 33 (0) 1 53 64 22 50
 lucie.girard@cbre.fr

Industrial & Logistics

François LE LEVIER
Directeur général Industrial & Logistics
 Tel.: +33 (0) 1 53 64 34 06
 francois.lelevier@cbre.fr

Pierre-Louis DUMONT
Directeur exécutif Industrial & Logistics
 Tel.: +33 (0) 1 53 64 33 27
 pl.dumont@cbre.fr

Elvire REMARD
Directrice Activités Ile-de-France
 Tel: +33 (0) 1 46 73 21 39
 elvire.remars@cbre.fr