

DOSSIER



DOSSIER

COURSES ÉCOLO

# Les coursiers attendent le vert pour avancer

Surfer sur la vague écologique est une préoccupation que les sociétés de courses prennent très au sérieux, d'autant que la demande des donneurs d'ordres en la matière se fait désormais entendre. Pourtant la limitation technique des équipements reste le frein principal à cette envie citoyenne de développement durable qui trouve son créneau essentiellement dans les grandes métropoles. Si pour des cités saturées telles que Paris, être pressé est un quasi-art de vivre, la province incite pour sa part à prendre son temps et à effectuer soi-même les livraisons pour rencontrer les gens. Deux conceptions radicalement opposées qui fragmentent un marché encore éloigné de l'image idéale du coursier totalement « vert ».

**DOSSIER RÉALISÉ PAR KATHERINE FRANCISCUS ET SURA LEIRER**

TOUR D'HORIZON

# Dans l'attente d'innovations

Si le mot est à la mode, les courses « écolo » ne sont pas pour autant encore le quotidien des entreprises. La faute à la technologie, dont les performances ne sont pas encore suffisantes pour justifier une gestion entièrement verte des livraisons. Si l'envie est là, la concrétisation est encore loin. État des lieux.



© NOVEA

Le vélo-cargo, un système original pour le transport de colis.

« Ce sont les gros clients qui ont amorcé la pompe "verte". Pour certaines entreprises il s'agit surtout d'un atout de communication mais, plus globalement, elles retirent une certaine satisfaction du traitement de leur course à vélo », explique Éric Darras, président du conseil d'administration des Nouveaux Coursiers. Et les prestataires répondent à cette demande grandissante... dans la limite des capacités techniques de leurs équipements. Arrêt sur image : un coursier équipé d'un scooter électrique flambant neuf vient chercher un pli chez un client du Cac 40 qui affiche clairement son positionnement développement dura-

ble. Rien d'étonnant donc : cette préférence témoigne au contraire de la cohérence de ce choix, étendu aux pratiques de ses prestataires. Et quelques étapes plus loin, un coursier équipé d'un bon vieux scooter à essence prend le relais... Tromperie ? Non. Le simple constat que, derrière la volonté sincère des prestataires et des clients, les équipements ne suivent pas. Du moins, pas encore ! Ainsi, le 100 % électrique présente de grands problèmes d'autonomie. « Les limites actuelles sont technologiques et donc financières, confirme Éric Darras. Par exemple, les véhicules ont encore des autonomies trop faibles – pas plus de 100 km dans

des conditions optimales – et nos chauffeurs parcourent 150 km par jour en moyenne. Autrement dit, il faudrait deux véhicules pour un même coursier. Les surcoûts sont à ce jour beaucoup trop importants, même avec un baril d'essence à 150 dollars. Or, si les clients sont demandeurs, le prix reste leur premier critère de sélection. » CQFD.

L'augmentation de l'autonomie constitue donc le paramètre fondamental à prendre en compte pour séduire les sociétés de courses et autres professionnels. Cette question représente l'un des enjeux principaux de l'industrie automobile à l'heure où les clients manifestent leur enthousiasme, ainsi

que le souligne Stanislas de Berc, président de Top Chrono : « La majorité d'entre eux a accueilli favorablement la course à vélo et les moyens mis en place pour la diminution de CO<sub>2</sub> sur les deux et quatre-roues, mais ils restent conscients qu'il n'est actuellement pas possible d'obtenir une qualité de service équivalente avec des véhicules électriques non adaptés au milieu professionnel, ne serait-ce qu'au niveau de l'autonomie. » C'est sans doute la raison pour laquelle Honda souhaite consacrer l'ensemble de ses investissements 2009 aux véhicules économes en carburant et peu polluants. La technologie hybride fait partie de ses priorités. Au programme également, la production et la vente de batteries lithium-ion hautes performances qui équiperont ses futurs véhicules hybrides : ces dispositifs au cœur de la recherche sur l'amélioration des performances seraient opérationnels dès ce printemps.

## « Véhicules décarbonés »

Au-delà des aspects techniques, une profonde volonté politique est nécessaire. Une demande qui semble avoir été entendue puisque Nicolas Sarkozy a décidé de consacrer un budget de 400 millions d'euros sur quatre ans pour, notamment, soutenir « un vaste plan de recherche et de soutien aux "véhicules décarbonés", c'est-à-dire ayant le plus faible niveau d'émission de CO<sub>2</sub> possible, qu'il s'agisse de véhicules entièrement électriques ou de véhicules hybrides rechargeables ».

Les sociétés de courses se trouvent donc dans une phase d'at-

# technologiques

tente, ainsi qu'en témoigne Mickaël Macé, président-directeur général de **NOVEA** : « Des essais avec des coursiers équipés de scooters électriques [Vectrix, marque la plus puissante du marché] seront réalisés au cours du premier trimestre 2009 afin de compléter notre gamme de "véhicules verts". Par ailleurs, la sortie imminente des premiers scooters hybrides, prévue début 2009, permettra de renouveler notre flotte deux-roues motorisés de façon durable. Initialement attendue lors du dernier Salon de l'automobile, cette innovation a été retardée par le constructeur Piaggio. » Une attente partagée par Éric

Darras : « Notre souhait est évidemment de nous orienter vers des véhicules électriques. Le problème est que l'offre des constructeurs est quasi inexistante en matière d'utilitaires électriques. L'année 2009 devrait marquer un changement dans ce domaine. Nous sommes d'ailleurs déjà en discussion avec un constructeur distributeur, **Matra** pour ne pas le nommer. »

Et Benjamin Huet, directeur commercial de Coursier.fr, de confirmer : « Pour l'instant le maillon faible reste le véhicule. La crise, nous en sommes convaincus, va obliger à la mutation. Les citoyens se sentent tous concer-

nés. Aujourd'hui, tous les appels d'offres significatifs interrogent sur le sujet. Mais la réponse ne pourra pas être le seul fait de notre métier. Le surcoût devra être partagé. Les donneurs d'ordres sont-ils toujours convaincus ? » La question est lancée.

## À pied, à vélo...

Et qu'en est-il de la mode des coursiers à vélo, à rollers... ou à pied ? Poudre aux yeux ou véritable accélérateur écologique ? La démarche est appréciée par les clients et commence à faire ses preuves sur le plan écologique (voir article en page 41). De leur côté, les prestataires

Les limites actuelles des courses vertes sont technologiques et donc financières. Or, si les clients sont demandeurs, le prix reste le premier critère de décision.



**L'aspect environnemental** n'est rien sans les aspects social et économique.

●●● mettent en œuvre des solutions visant à accroître sensiblement la consommation de CO<sub>2</sub> et n'hésitent pas à mesurer les résultats de leurs méthodes. Pour certains, la course à vélo fait déjà figure de « vieille histoire » : « Notre dernier coursier vélo est parti en retraite en décembre dernier après trente-cinq ans d'activité, s'amuse Stéphane Choquet, gérant de Défense 2000. À l'origine en effet, notre entreprise a été créée en 1973 par des cyclistes professionnels, des "pistards". Nous connaissons le sujet, mais dans l'immédiat, le coursier "vert" de type vélo en particulier n'est pas d'actualité. En revanche, nous sommes attentifs aux évolutions technologiques qui nous permettront d'être une entreprise davantage citoyenne dans l'exercice de notre métier. Pour cela nous sommes certifiés ISO 9001 (Afaq) depuis l'an 2000 et l'évolution vers l'ISO 14001 sera la suite logique. » Ainsi, Défense 2000 Courses ne dispose pas aujourd'hui de véhicules propres au sens « zéro émission » mais multiplie

les actions autour des nouvelles technologies qui permettent de réduire l'impact sur l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre – notamment des deux-roues à la norme Euro 3 et des quatre-roues à la norme Euro 4 – avec l'objectif d'intégrer des véhicules électriques quand ceux-ci seront performants.

### Développement durable

« Nos premiers coursiers vélo ont rejoint l'équipe il y a plus de deux ans », se rappelle Benjamin Huet. Aujourd'hui, une trentaine de cyclistes et une dizaine de marcheurs figurent à l'effectif

de Coursier.fr qui s'est inspiré en cela de l'expérience d'une entreprise new-yorkaise avec laquelle la société française a tissé des liens étroits (type de vélo, équipement des coursiers, sens du service, etc.). Sur le plan des équipements, l'entreprise a testé des scooters électriques et étudie les voitures à moteur non thermique.

Novea a adopté une politique de développement durable avec la mise en place de coursiers en rollers dès 2001.

« Nous avons ensuite initié un partenariat avec Urban Cycle, le premier coursier à vélo de France en 2004, puis créé notre propre flotte de coursiers à vélo en janvier 2007 », se remémore Mickaël Macé. Chez Top-Chrono, Stanislas de Berc multiplie les initiatives. « En 2008, nous avons dix coursiers à vélo. Mais nous avons aussi développé la formation à l'éco-conduite depuis 2001 et remplacé le parc quatre-roues par

des véhicules norme Euro 4 et de puissance inférieure, réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> de 15 %. Nous avons mis en place en octobre 2008 un système de géolocalisation qui permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus en optimisant les points d'enlèvement. Par ailleurs, nous proposons depuis septembre de gérer les stocks de produits et marchandises faisant l'objet de courses. Le stock étant centralisé à Clichy (92), nous réduisons les déplacements. » L'entreprise s'est également engagée dans une démarche de développement durable via la certification ISO 14001. Autant de solutions et de choix qui permettent de faire avancer l'approche écologique de la course. Cependant, pour Éric Darras, « cette notion se fonde dans une politique globale de développement durable. L'aspect environnemental ne serait rien sans les aspects social et économique. » En effet, serait-il compréhensible de faire rouler des personnes à vélo pour faire bon effet, tout en les payant comme des stagiaires ou au noir ? Est-il raisonnable de faire pédaler un coursier toute la journée dans la pollution parisienne à l'heure où l'on parle de développement durable ? Il s'agit donc bien de faire en sorte que les coursiers verts ne soient pas l'arbre qui cache la forêt... ●

**Mickaël Macé**, président directeur général de Novea



**ÉMISSIONS DE GES**

# Un objectif : la diminution de CO<sub>2</sub>

En multipliant les solutions mises en œuvre, les sociétés de courses réalisent de belles performances quant aux réductions de CO<sub>2</sub>. Démonstration.

Chez Coursier.fr, les « coursiers verts » représentent plus de 30 % de l'effectif roulant. Pour Benjamin Huet, « le véhicule électrique commercial devrait bouleverser la proportion de nos coursiers verts pour la rendre très majoritaire, en tous cas pour les opérations franciliennes ». Défense 2000 constate que le travail technologique (renouvellement périodique de véhicules) permet d'atteindre (sur les quatre-roues) une réduction des émissions de GES de l'ordre de 30 % (110 g/km de CO<sub>2</sub> en 2008 au lieu de 160 g/km l'année précédente). « Avec le développement du matériel, il faut

s'attendre à une réduction supérieure encore de 10 à 15 % dans les deux ans à venir, en attendant l'électrique et l'hybride qui pourront répondre à certains types de livraison (Paris et sa première couronne) pour un kilométrage quotidien inférieur à 150 km en quatre-roues », précise Stéphane Choquet. Pour Les Nouveaux Coursiers, les courses à vélo représentent aujourd'hui 3 % du volume global tandis que l'entreprise espère atteindre 10 % dès janvier 2010 et plus de 50 % en 2011. Une évolution qui dépend évidemment des progrès par rapport aux utilitaires et scooters électriques.

Le nombre de courses à vélo réalisées par Novea a pratiquement doublé en 2008 par rapport à 2007. Cela représente près de 500 courses par jour, soit un quart de la production quotidienne. En 2007, selon la formule de l'Ademe, l'entreprise a ainsi économisé 9 tonnes de rejet de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent de près de dix allers-retours Paris - New York. En 2008, ce sont 15 tonnes qui ont été économisées avec 230 000 km réalisés à vélo. Des performances qui conduisent Novea à envisager de multiplier le nombre de coursiers à vélo par deux dans les dix-huit mois à venir, notamment du fait



À Paris, à vélo, on dépasse les autos...

de l'entrée dans le capital de la société Urban Cycle le 3 décembre dernier. De son côté, Top Chrono met en place un SME (système de management environnemental) et poursuit sa feuille de route sur les véhicules non polluants de type électrique ou hybride. L'entreprise estime que l'ensemble de ces mesures (vélos, véhicules propres Euro 4, géolocalisation...) lui a permis de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> de 20 % en 24 mois. ●

RÉGIONS

# Le temps de faire ses courses

L'éternelle opposition Paris/province est particulièrement visible dans le domaine des coursiers. Contexte fondamentalement différent, en dehors de quelques grandes métropoles, les régions constituent un marché bien spécifique auquel les entreprises doivent s'adapter.



Dans des villes comme Strasbourg, au centre-ville quasiment impraticable en voiture, le concept de coursier s'aborde de manière nécessairement différente.

**L**e développement des entreprises de courses en région serait-il l'arlésienne de la profession ? Les avis sont partagés mais, pour la plupart des acteurs interrogés, la « course » ne connaît pas le même engouement en province qu'à Paris. Question de rythme, si l'on en croit Benjamin Huet (Coursier.fr) : « La province est raisonnable, les gens prennent encore le temps de vivre. » Hormis dans les plus grandes métropoles (Marseille, Lyon, Bordeaux...), l'internationalisation du monde des affaires et la frénésie urbaine n'y auraient pas encore perpétré leurs ravages. Modes de consommation, rapport distance/temps, notion d'urgence relativisée... autant de facteurs de différenciation. « Les rapports humains

sont privilégiés. C'est l'entreprise qui livre elle-même ses colis, apporte ses chèques à la banque, etc. », ajoute Éric Darras (Les Nouveaux Coursiers). Et si, selon Stéphane Choquet (Défense 2000), « Paris fait exception avec une circulation dense sans comparaison », il faut noter que seuls les centres-villes développent des solutions douces : vélos, triporteurs, véhicules électriques... dans un souci de « transports citoyens ».

### C'est Paris qui bat la mesure...

Reste un autre facteur différenciant : le prix qui joue un rôle moins important en région où la concurrence est moindre. « En province on s'attache plus à la qualité du transport alors qu'en région parisienne les tarifs restent déterminants », constate Éric Darras. Des divergences comportementales qui engendrent des différences en termes de besoins. Question de marché aussi. « Les coursiers propo-

sent leurs services en majorité aux grandes entreprises, essentiellement implantées dans les métropoles françaises de taille importante. En région, la course ne représentant qu'une faible part de la demande, les petites sociétés ont préféré se diversifier : tournées, navettes... », souligne Mickaël Macé (Novea). Benjamin Huet (Coursier.fr) revient sur cet aspect. « Ce n'est pas en matière de "courses" que nous avons abordé la province mais de "transports légers". La fusion avec la société Ligne Droite en février 2008 nous a ouvert ce nouveau débouché. » Les clients étant demandeurs, l'entreprise devrait connaître une croissance assez rapide, notamment dans le transport de matériel sensible (médical, haute technologie...). Actuellement ce poste représente presque 15 % du CA de l'entreprise.

D'un point de vue stratégique, les entreprises interrogées privilégient donc une implantation par acquisition ou via un partenariat. Cette dernière option est privilégiée par Top Chrono et Les Nouveaux Coursiers. « Nos quarante ans d'expérience nous ont permis de nouer des liens forts et de confiance

avec un grand nombre de petites entreprises qui ont l'avantage d'être de taille humaine et de connaître parfaitement le tissu local », explique Éric Darras dont la société va prochainement étendre sa présence à Nantes, Lille et Montpellier. Présent depuis plus d'un an à Marseille (via un partenariat avec Marseille Courses), Top Chrono prévoit également de s'implanter à Lyon, Bordeaux, Lille, Nice, Nantes et Rennes. Un pari pour Stanislas de Berc qui mise sur une progression de 60 % pour son activité en région.

### Une approche mixte

Novea privilégie une approche mixte : l'entreprise est en effet présente à Strasbourg depuis 2006 grâce à l'acquisition du leader local (Courses Éclair) mais a également ouvert une agence à Lyon et à Lille et prévoit de s'implanter à Marseille, Toulouse et Rennes. « Ce développement est un axe important pour notre groupe, confie Mickaël Macé. L'activité en région représente 10 % de notre chiffre d'affaires. » Selon lui, le rachat de Courses Éclair à Strasbourg a en effet démontré qu'il est plus pertinent



Modes de consommation, rapport distance/temps, notion d'urgence relativisée... autant de facteurs de différenciation entre Paris et la province.

de s'implanter en région grâce à une acquisition (clientèle existante, renommée locale...) plutôt qu'une ouverture d'agence.

### Écolo... en centre-ville

En province, les distances et la moindre importance des embouteillages légitiment la voiture et laissent peu de place aux scooters et encore moins aux vélos. Les clients en région seraient-ils également moins sensibilisés aux « green coursiers » ? En fait, à l'exception de quelques centres de grandes métropoles, la densité de trafic en province n'est pas comparable à ce que connaît l'Île-de-France. Le coursier « écologique » est, de ce fait, moins immédiatement légitime. « Mais partout, la conscience du respect nécessaire de l'environnement est présente », précise Benjamin Huet. « Plus que sa localisation, c'est sa taille qui joue plus ou moins sur la sensibilité du client à une politique de déve-

loppement durable. La notion territoriale peut éventuellement jouer en cas d'aides de conseils généraux et/ou régionaux, mais cela reste très occasionnel ou contextuel », analyse Éric Darras. Ainsi, la ville de Strasbourg, avec ses infrastructures spécifiques et importantes pour les deux-roues et son centre-ville quasi impraticable pour les voitures constitue un marché privilégié pour les coursiers à vélo. « Les Strasbourgeois sont très sensibles à l'écologie et au respect de l'environnement », confirme Mickaël Macé, rappelant que les premiers coursiers à vélo de Courses Éclair ont débuté dans la capitale alsacienne en 1995. Plus équilibrée qu'à Paris et sa région, la vie en province n'occulte pas pour autant le développement durable et la citoyenneté, d'où la perception par les professionnels de l'émergence d'un marché spécifique offrant de belles opportunités. À suivre... ●

### Citoyen exemplaire du transport léger

Le Syndicat national du transport léger (SNTL) se mobilise afin de faire de ses adhérents, et plus largement des acteurs de la profession, des « citoyens exemplaires du transport léger ». Le transport léger représente 18 000 entreprises et 56 000 emplois. Secteur en pleine croissance, la filière crée des emplois, recrute des jeunes, insère de nouveaux espoirs. Véritable pépinière d'entreprises, elle voit naître chaque année de nombreux acteurs.



Depuis dix ans, le domaine a subi de profondes transformations réglementaires et juridiques. Pour tirer la profession vers le haut, mieux former les personnels, améliorer la sécurité des coursiers, rationaliser les relations avec les sous-traitants, le syndicat a contribué à obtenir un cadre juridique adapté à ses entreprises, à ses personnels et à son activité. Dans ce contexte, le transport léger œuvre pour le développement durable, il fluidifie la circulation des centres-villes, livre de jour comme de nuit avec des véhicules moins polluants et moins bruyants. Ainsi, le SNTL se mobilise pour inscrire le développement du transport léger dans une stratégie citoyenne et responsable, charte et engagement à l'appui. Concernant le développement de « coursiers verts », force est de constater que l'investissement technique et technologique est élevé et que chaque gramme de CO<sub>2</sub> gagné coûte cher, très cher. Toutefois, il convient de se retourner et de mesurer le chemin parcouru. Pour ce qui est du vélo ou autres moyens de transports « verts », l'intérêt est de disposer de personnel formé, motivé mais également en sécurité. C'est la position défendue par le SNTL, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas dans les sociétés qui en font la promotion.

**STÉPHANE CHOQUET, PRÉSIDENT DU SNTL**

INITIATIVE

# Vert, très très vert

Totalement investie dans le développement durable, une entreprise stéphanoise propose un service de courses entièrement vertes, depuis le moyen de transport jusqu'aux tenues des employés.



L'entreprise a reçu le label « **Entreprendre en France** » de la CCI de Saint-Étienne et le Trophée national de la logistique durable 2008.

**T**ravailler tout en protégeant la planète ? Ce n'est pas un fantôme d'écolo en chambre mais bien une réalité pour ces deux fous du vélo qui ont créé en septembre 2007 une entreprise de course 100 % développement durable. Leur territoire ? Saint-Étienne et Lyon. Leur mission ? Le transport non polluant de colis et de fret urbain léger à l'aide de cyclocross et de sacs parfaitement étanches d'une capacité de 6 kg. La livraison de colis de taille et de poids supérieurs est possible grâce à des triporteurs à assistance électrique ou des remorques. Baptisée Les Coursiers Verts par ses deux cogérants, l'entreprise qui a reçu

le label « **Entreprendre en France** » de la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Étienne et le Trophée national de la logistique durable en 2008 n'entend pas être le low-cost de la profession. Son objectif : apporter grâce à ses sept coursiers un service de qualité et une valeur ajoutée environnementale non négligeable pour des prix variant de 5 à 24 euros selon la distance parcourue et le délai souhaité.

### Origine naturelle

Cohérents jusque dans la tenue, les coursiers écolo portent des vêtements de protection à l'empreinte limitée sur l'environnement (matières recyclées et

produits recyclables : laine sans chlore, coton biologique, chanvre...) et entretiennent leurs vélos avec des produits d'origine naturelle non dérivés du pétrole. Plus encore, les deux fondateurs qui se sont imposé un impôt vert participent au fonds américain « 1 % pour la planète ». Ils reversent donc un centième de leur chiffre d'affaires à l'association AFVL 42 qui milite pour les aménagements cyclables et les voies vertes. Qu'il pleuve, qu'il neige, qu'il vente, ces forçats du mollet parcourent 70 km par jour et, s'ils reconnaissent être un peu moins rapides que leurs homologues motorisés, ils n'en sont pas moins plus réguliers. Le vélo restant en

effet le véhicule le plus efficace pour se déplacer mais aussi pour stationner dans les agglomérations stéphanoise et lyonnaise. Cette notion de cumul « déplacement + stationnement » est d'ailleurs l'essence de leur plus-value face au transport motorisé. ●

En savoir plus : [www.les-coursiers-verts.fr](http://www.les-coursiers-verts.fr)

