

# Du pli au colis un bouquet de solutions

Course, messagerie, express, monocolis... les services généraux et achats disposent d'un large choix, pour le transport de plis aux colis. Si les offres proposées se chevauchent parfois, chacune se distingue par des expertises uniques en termes de délais, poids des envois ou couverture géographique.



© Fotolia\_164710060

Régulière ou à la demande en BtoB et BtoC pour des commandes issues du e-commerce notamment, la course est synonyme d'urgence avec des délais d'une à quelques heures en zone urbaine. Il s'agit en règle générale de plis et petits colis de moins de 30 kg pour lesquels est utilisée une grande diversité de moyens de transport : vélo, deux ou quatre roues motorisés et véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.

Top Chrono et ses différentes marques Excel courses, Faster, Ruthilus, VitCourses, est suivi par SVP Transport, puis Coursier.fr, Coursiers.com, ATV Transports et Novéa... Ce sont quelques grands noms de ce marché. Tant en termes de solutions que d'organisation, lequel innove en permanence. En témoignent les prestations « Top Express » et « Top Léga » lancées l'an passé par Top Chrono. En témoigne aussi la nouvelle offre globale de SVP Transport dans le domaine du courrier en partenariat avec la société Pretri. De l'enlèvement à la remise aux services postaux, elle permet de massifier et d'optimiser les flux courriers et de les affranchir au tarif industriel avec des économies sur ces flux estimées entre 15 et 30 %.

## Nouvelles organisations durables

Si le parc des coursiers en vélos, triporteurs et véhicules électriques se déve-

loppe, leur organisation historique fondée sur des acheminements directs sans rupture de charge évolue aussi comme l'illustre le « Distri Center » de Coursier.fr. Soutenue par la Ville de Paris à l'issue d'un appel à projets de logistique urbaine innovants, cette solution s'appuie sur un hub de 500 m<sup>2</sup> situé dans le 8<sup>e</sup> arrondissement couplé à des triporteurs et véhicules électriques.

Cette organisation conjugue des opérations d'enlèvement et de livraison, et permet de consolider et de mutualiser les flux des clients de manière à limiter leur empreinte carbone et à abaisser leurs coûts d'expédition. Sur ce schéma, Coursier.fr propose des livraisons dans la journée et J+1 selon la prise de commande. Grâce à des développements informatiques spécifiques, Novéa a été pionnier dans la gestion de hubs urbains avec son site aménagé à Paris Porte Maillot dès 2010. Moyens d'optimiser les ressources tout en garantissant la qualité de service, dont de délais, la rupture de charge dans un hub ou espace logistique urbain (ELU) permet d'affecter des véhicules électriques et vélos sur des zones de chalandises adaptées.

## L'hyper express

Par extension de leur zone de chalandise, plusieurs entreprises de courses intègrent dans leur catalogue des ser-

vices de livraison express sur l'ensemble du territoire et à l'international. Cas de Top Chrono avec Top Express ou de Novéa, ces expertises sont également la spécialité de TCS au plan national. Au moyen de lignes directes, « l'hyper expressiste » assure des délais tendus avec, selon les axes, des enlèvements tardifs jusqu'à 20 h et livraison J+1 à partir de 8 h (livraison Premium). Pour tenir ses délais, son plan de transport 100 % routier repose sur une trentaine d'agences et 100 dépôts régionaux qui sont autant de nœuds où se croisent des lignes directes de et vers ses agences. Sous un nouvel actionariat emmené par Meeschaert Private Equity et ses cadres, TCS prévoit le déploiement d'un nouveau système d'information, et d'outils d'optimisation, de traçabilité (puces RFID en sus des codes-barres) et de reporting pour manager son plan de transport. De la collecte de colis et documents à la distribution en passant par des opérations à valeur ajoutée comme le stockage ou la récupération des déchets et leur recyclage, son offre est également appelée à se renforcer et se diversifier avec croissances externes possibles.

## Messagerie et express France

Au-delà de l'hyper-express qui s'apparente souvent à du sur-mesure, deux prestations pour le transport de colis



## LABEL DU TRANSPORT LÉGER RESPONSABLE

Alors qu'apparaissent de nouvelles formes de concurrence, le Syndicat national des transporteurs légers (SNTL) a créé en mai 2017 le label du transport léger responsable. « *Nombre de nouveaux acteurs ne se conforment pas en effet aux conditions d'accès à nos métiers, alors même que le transport léger de marchandises est une profession réglementée* » explique Hervé Street, président du SNTL. Pour lutter contre ces pratiques, le nouveau label consolide l'attestation de compétence et la charte de qualité du Syndicat sous la forme d'une nouvelle Charte du transport léger responsable. Laquelle regroupe les éléments légaux et réglementaires que doit de respecter une entreprise pour exercer son activité de transporteur léger : code NAF, inscription au registre des transporteurs et des loueurs et/ou au registre des commissionnaires de transport... Ce label peut être utilisé par l'adhérent sur ses documents commerciaux, lors des appels d'offres et sur ses outils de communication afin de valoriser le respect de ces règles qui sont bien souvent un gage de qualité des prestations proposées. En parallèle, le SNTL a engagé une procédure de distorsion de concurrence contre trois entreprises : Stuart, Deliver.ee et Colisweb.

sont aujourd'hui normées : l'express et la messagerie. Si les lignes directes d'agence à agence s'y développent de plus en plus, ces deux métiers diffèrent de la course par leurs délais et organisations. Afin d'offrir un service de proximité nécessaire à l'enlèvement et la distribution des plis et colis qui leur sont confiés, leurs acteurs ont maillé le territoire d'agences et de hubs régionaux. Lesquels sont souvent connectés à des réseaux européens voire mondiaux pour offrir à leurs clients une continuité internationale de leurs services. Cette organisation en réseau obéit à des règles précises de collecte sur des zones d'enlèvement, de groupage, de tri et d'acheminement vers des zones de distribution.

## PLATEFORMES DIGITALES

Les plateformes digitales de mise en relation livreurs/clients se multiplient depuis plusieurs mois et tout particulièrement dans les activités de transport léger, urbain. Si ces structures ne représentent qu'une infime part de marché, elles doivent pour exercer avoir le statut de commissionnaire de transport. Lequel est un intermédiaire qui fait exécuter le transport de fret sous sa responsabilité et en son propre nom. Attention donc à ceux qui, dans leurs conditions générales de vente ou d'utilisation (CGU), s'exonèrent de ces responsabilités ainsi que de l'obligation de résultat, du devoir de conseil ou de l'assurance.

Au plan national, messagerie et express connaissent des évolutions différentes. Mature, la messagerie avec des délais de livraison 24/48 h et des envois allant jusqu'à 3 tonnes (palettisées) est relativement stable. L'an passé, son chiffre d'affaires et ses envois ont progressé respectivement de 0,6 et 0,5 %, tandis que ses tonnages se sont contractés de 0,6 % avec un poids moyen par envoi de 102,3 kg (- 1,6 kg). Dans le domaine de la messagerie nationale, les principaux acteurs sont Geodis, filiale de SNCF Logistics, DB Schenker, filiale du groupe allemand Deutsche Bahn, Kuehne+Nagel, Heppner, Dachser ou Mazet.

Proposant des enlèvements tardifs (jusqu'à 18 h) et des livraisons J+1 sous délais garantis en début ou en fin de matinée, deux segments caractérisent l'express : tous poids et colis légers de moins de 30 kg, souvent unique, appelé aussi monocolis. Sur le segment « Tous poids », on constate un décrochage depuis début 2013 entre le nombre d'envois, en croissance, et le chiffre d'affaires stable, avec quelques sursauts à la baisse ou à la hausse selon les années. Telle est la photographie 2016 avec des revenus en augmentation de 2,5 % et des envois de 4,5 % pour un poids moyen de 23,3 kg (- 0,1 kg). Parmi les leaders du secteur en France, on distingue Geodis via sa marque France Express, Chronopost filiale de La Poste, DHL propriété du groupe allemand Deutsche Post ou encore les américains Fedex et UPS.

Le segment « Colis léger » est plus dynamique avec une croissance de ses

principaux indicateurs depuis 2012. Avec un poids moyen de 5,6 kg (- 0,1 kg), 2016 a suivi cette trajectoire avec un chiffre d'affaires et un nombre d'expédition s'appréciant respectivement de 7,1 et 6,7 %. Sur ce segment Monocolis, DPD France (ex Exapaq) et Colissimo, filiales de La Poste, et GLS, marque de la poste britannique Royal Mail, challengent les premières places en France. A cheval entre l'express et la messagerie, leur carte de délais nationale est en règle générale de 24 h avant 18 h, voire 48 h pour les endroits de livraison les plus reculés.

## Extension européenne voire mondiale

De et vers la France, la messagerie européenne se distingue de sa consœur nationale par des variations plus franches. À l'exportation, après une période de repli, ses revenus et tonnages sont de nouveau orientés à la hausse. En témoigne l'exercice 2016 avec des progressions respectives de 8,1 et 4,4 %. À l'importation, côté chiffre d'affaires, la tendance haussière a été plus régulière, confirmée en 2016 (+ 7 %).

De et vers la France, les évolutions de l'express européen sont proches de la messagerie. D'un côté, les envois à l'exportation connaissent une courbe ascendante depuis 2011 avec un bond de 12,6 % l'an passé, tandis que ses revenus ont augmenté de 7,1 %. De l'autre, les importations express décollent depuis 2013 avec, en 2016, des croissances record de chiffres d'affaires (+ 17,2 %) comme d'envois (+ 20,3 %). On retrouve en Europe les mêmes acteurs présents sur le marché national de l'express et de la messagerie. S'ajoutent à l'international ceux appelés « intégrateurs » comme Fedex, UPS ou DHL. Englobant la globalité du transport de A à Z, ils gèrent à la fois les fonctions de compagnie aérienne, de commissionnaire en douane et de distribution en mode express et messagerie à travers le monde en direct ou via des partenaires. Appelé à se poursuivre, l'un des leviers de la croissance de l'express international et du segment monocolis s'appuie sur l'essor des flux e-commerce.

