

Faites vos courses à vélo !

Le vélo n'est pas un mode nouveau, ni unique, de transport des marchandises. Il est utilisé dans de très nombreux pays au monde, notamment en Asie, depuis longtemps. Certes, le scooter l'a souvent détrôné, mais il résiste bien, grâce à sa flexibilité et à son faible coût.

De nombreuses associations ou collectifs se sont créés en Europe pour soutenir, favoriser l'usage du vélo, pour les déplacements de personnes mais aussi pour la distribution des marchandises. Un livre très complet sur l'usage du vélo a récemment été publié par Marcel Robert (Vélogistique, éditions Carfree). Ce livre exprime de façon visuelle la grande diversité d'utilisation de ce mode de transport, symbole de protection de l'environnement, de sport et de lien social. En effet, le vélo est utilisé à travers le monde comme moyen de transport à des fins individuelles, mais aussi professionnelles.

La Poste n'est plus seule

En France, le vélo est utilisé pour une utilisation professionnelle de distribution des marchandises depuis le 19^{ème} siècle. Plus exactement, les premiers facteurs à vélo sont apparus en 1869, à Marennes (Charente-Maritime). La Poste est d'ailleurs incontestablement le premier acteur à utiliser en

France le vélo depuis cette époque, sans interruption, ceci pour les tournées de livraison du courrier. Le parc de vélos utilisés par La Poste est de très loin le premier parc de vélos de transport de marchandises en France avec un nombre affiché de 19 573 (source rapport RSE du groupe La Poste) dont 11 244 vélos à assistance électrique.

Ce n'est là encore pas une spécificité française, même si les chiffres sont impressionnants. En effet, les entreprises postales de très nombreux pays utilisent de façon habituelle le vélo pour le courrier. Les volumes de courrier pour les tournées de distribution s'adaptent assez bien aux sacoques accrochées sur les vélos, qui sont généralement au nombre de trois. Le vélo est souvent choisi sur des parcours urbains ou périurbains de densité moyenne. Sur les parcours urbains très denses, le chariot manuel est privilégié, notamment à Paris.

Mais la Poste est loin d'être le seul acteur dans ce do-

main. L'analyse effectuée a répertorié plus de 50 entreprises en France, souvent de création assez récente, ayant décidé d'utiliser, en totalité ou partiellement, le vélo comme moyen de distribution. Ces entreprises de transport ont été interrogées afin de mieux connaître leur métier, leur parc et type de matériel utilisé, leurs implantations, perspectives et retour d'expérience.

La première constatation est la présence d'acteurs de livraisons à vélo dans toutes les grandes villes et dans un certain nombre d'agglomérations de taille moyenne. Ce n'est pas une spécificité parisienne, loin de là. Nous trouvons la présence d'acteurs de livraison à vélo dans l'ensemble des grandes métropoles mais aussi à Albi, Vannes ou Annecy. Le second élément résultant de cette enquête est l'importance du parc de vélos utilisés pour la distribution des marchandises. Si l'on exclue La Poste, dont les volumes ont été cités, l'enquête a permis de recenser plus de 300 vélos, biporteurs, vélos

avec remorques, triporteurs. Certaines entreprises n'ayant pas répondu à cette enquête, nous pouvons estimer le parc total de vélos ou cargocycles utilisés en France par des transporteurs professionnels à environ 500. Ce chiffre ne tient pas compte des enseignes de distribution ou particuliers qui disposeraient de leur propre matériel et qui n'ont pas été interrogés dans cette enquête. Si le chiffre de 500 reste assez modeste, il faut cependant relever que les entreprises sont pour la plupart assez récentes et en croissance. Il s'agit donc bien d'un segment émergent.

Livraisons programmées

Une autre constatation est la diversité des matériels utilisés sous le label « vélo ». Nous trouvons des vélos avec sacoques, remorques (avant ou arrière), des biporteurs, des triporteurs, des cargocycles ou vélos cargos. Ils correspondent à des besoins différents, les biporteurs permettant généralement de transporter de

19 573

C'est le parc de vélos de transport de La Poste dont 11 244 à assistance électrique.

500

C'est l'estimation du nombre de vélos utilisés pour le transport de marchandises en France, hors Poste.

70 à 100 kg maximum alors qu'un cargocycle peut aller, suivant le modèle, jusqu'à 350 kg et 2,3 m³. La grande diversité du matériel utilisé est aussi une des spécificités de ce moyen de transport de marchandises qui n'a peut-être pas encore atteint sa maturité.

Deux métiers principaux sont concernés par ce mode de transport : la course et les livraisons programmées. Un nombre important d'acteurs répertoriés sont des sociétés qui interviennent majoritairement dans la course. Ces entreprises utilisent des vélos du commerce (donc avec sacoche ou sac à dos) ou des biporteurs, les volumes unitaires de livraison en course étant souvent faibles. Le type de bipporteur le plus souvent utilisé est le Bullitt, fabriqué par l'entreprise danoise Larry vs Harry, qui permet de transporter des petits et moyens volumes, mais avec un vélo résistant et rapide. Le modèle Omnium, également fabriqué au Danemark par Omnium Bikes, est aussi assez souvent choisi. D'autres sociétés ont décidé d'utiliser des tricycles, des triporteurs ou des vélos avec remorque. De nombreux modèles de triporteurs existent, pour certains fabriqués en France, la plupart des modèles étant assez logiquement fabriqués aux Pays-Bas ou au Danemark. L'entreprise Toutenvélo, qui intervient à Rennes et Nantes en courses et livrai-

Suite page 26 ●●●



Michaël Darchambeau, entrepreneur sociétal

« Un maire prêt à investir 1 million d'euros pour un rond point peut aussi investir le dixième de cette somme dans un local avec des triporteurs, pour créer de l'emploi jeunes et promouvoir l'entrepreneuriat local », explique Michaël Darchambeau, co-fondateur de la société The Green Link qui vise les 20 premières villes de France. Pour cet ingénieur en développement durable de 33 ans, le marché de la livraison urbaine en BtoC, c'est 650 millions d'euros de chiffre d'affaires, dont 40% dans 20 villes de France, soit 260 millions d'euros. Sur ce marché, ce belge né à Bruxelles estime que le mode de livraison à vélo peut atteindre 20% de ce chiffre, soit 52 millions d'euros de chiffre d'affaires, rien que pour la France...

Mais c'est la réalité qui rattrape pour l'instant The Green Link, société créée à Paris en novembre 2009 par trois associés. La société a réalisé 1,1 millions d'euros en 2013 et table sur 1,6 million pour 2014. Le créateur de l'ONG « Sunshine », spécialisée dans l'électrification de villages, cherche pour l'instant les 2 à 3 clients de plus qui vont permettre de valider son modèle. *« C'est compliqué d'être profitable mais il suffit d'un déclic pour y arriver »,* explique celui qui s'est entouré des sociétés d'investissement Arkeon Finance et Pôle Capital pour lever les fonds nécessaires à son activité.

La société qui livre à vélo Les 14 premiers arrondissements de Paris hésite entre prudence et audace. Elle limite pour l'instant ses ambitions à Paris intra-muros pour la fin de l'année et à la livraison de 3500 à 4000 colis par jour, contre 2000 actuellement. Pour les distribuer, The Green Link utilise le logiciel Worldline, combinaison d'un logiciel d'entrepôt et d'un TMS qui recalcule les itinéraires 3 fois par jour. L'ex conseiller en énergies de PRTM a même racheté son fournisseur parisien de tricycles, Trikescity, jugé stratégique. Il table ainsi sur la fabrication de 13 vélos assistés électriquement d'ici la fin de l'année et vise... une introduction en bourse sur le marché libre d'ici décembre 2014, après avoir été coursier lui-même pendant un an et demi au démarrage de l'entreprise !

Ses clients : TNT Express qui lui a mis le pied à l'étrier. Mais aussi DHL depuis peu ainsi que Staci qui livre des publi-promotionnels aux agences de la Société Générale. Une initiative de la banque. Et surtout Saveurs et Vie qui concocte des plateaux-repas pour les personnes âgées. *« Nous voudrions travailler en direct avec les e-commerçants en assurant des livraisons l'après-midi, le soir et même le week-end »,* explique Michaël Darchambeau, prêt à transformer ses 64 livreurs en entrepreneurs sociaux. *« Notre business est sociétal. C'est une solution pour l'avenir de tous »,* conclut celui qui voit dans le vélo la meilleure solution pour éviter les réglementations sur le carbone mais aussi rouler sur les pistes cyclables, circuler sur les couloirs de bus, stationner sur les trottoirs ou pénétrer au cœur des centres piétonniers. Qui dit mieux ?

G.S.

350 kg

Un bipporteur permet de transporter de 70 à 100 kg contre 350 kg pour un cargocycle.

2,5 m³

Avec un tricycle à assistance électrique, la capacité de chargement peut atteindre 2,5 m³ de volume.

FOCUS

| Entreprise | Dirigeant | Date de démarrage | Nombre de vélos ou cargocycles | Caractéristiques du parc | Poids maximal |
|---|---|--|--------------------------------|--|---|
| Be Cloo | Benjamin Gatault | 01/09/2013 | 1 | Véloroute avec 3 sacoches et remorque | 40 kg |
| Becycle | Francis Paquet Grégory Marcellin | 2006 | 16 | 9 vélos ; 6 triporteurs 2,3 m ³ ; 1 triporteur 0,3 m ³ - Vélo Focus Planet, Bullitt, triporteurs caisse | 30 kg |
| Coursier.fr | Frédéric Murat | 2012 | 50 | 3 modèles jusqu'à 1 m ³ | 100 kg |
| Cours'Yon | Sylvain Morineau | 01/09/2011 | 1 | Biporteur 200 litres | 50 kg |
| Cycl'air SARL | Juan Osorio Alor | 2011 | 3 | Bullitt | 70 kg |
| Cycle Eco Cargo Fret 92 / CECF92 | Pascal Lefèvre | 01/01/2012 | 2 | 1 VTT - 1 CycloCargo (Cyclopolitain) maxi 1,5 m ³ - 100/150 kg | 100 kg |
| Cyclomessages 63 | | 01/04/2012 | 1 | Bullitt avec caisse 150 litres | 70 kg |
| Cyclopostale Tourangelle | Cyrille Dufour | Vélo : 1/5/2013 Cargocycle : 1/9/2013 | 3 | 1 single speed, 1 cyclo-cross, 1 Bullitt | 50 kg |
| Eco-Bike Lyon | Yoann Damien | Juin 2013 | 2 | 1 Bullitt et 1 cargocycle | 100 kg |
| Ecolo'colis | Dominique Mislin | 2009 | 5 | 4 vélos (3 normaux, 1 VAE) et 1 Bullitt | 80 kg |
| Green Course | | 01/03/2013 | 3 | VTC et Bullitt (biporteurs) | 100 kg |
| Illico a vélo | Jean-Simon Dubois | 01/10/2012 | 3 | Vélo sans assistance électrique + remorque ; Cyclo-Cargo avec assistance électrique 1,2 m ³ - 100 kg | sac 10 kg ; remorque 40 kg ; cargocycle 100 kg |
| La Belle Verte | Marie Girard | 01/10/2012 | 1 | 1 vélo VTC + 1 remorque | 35 kg |
| La Compagnie | M. Lataste | 2002 | 10 | 7 vélos ; 2 Bullitt ; 1 Omnium - maximum 1 m ³ - 100 kg | 3 kg en vélo sans supplément - 100 kg en cargocycle |
| La Petite Reine | Président : Hervé Street Directeur Général : Thibaut Guilluy | 2001 | 80 | 1,5 m ³ - 180 kg | Cargocycles |
| Le Cyclocoursier | | 01/07/2010 | 3 | VTC (Felt QX 85 et Giant) | 25 kg |
| Le Kangourou Vert | Christophe Descombes | 2009 | 1 | Type «La Petite Reine» 1,8 m ³ - 180 kg | 80 kg |
| Les CargoCycles SAS | Olivier Guérin Pierre Jollivet | 01/07/2013 | 4 | 2 Velos Cargo (1 Maximus + 1 Lovelo) maxi 2 m ³ - 250 kg ; 1 Vélo taxi ; 1 Vélo coursier | 50 kg |
| Mr Le Triporteur | Eric Mornet | | 2 | Triporteurs | |
| Novea | | 2006 | 30 | Vélos - Les coursiers sont équipés de sac à dos spécialement conçus pour les acheminements aux dimensions maximum de 35x35x15 cm | 6 kg |
| Oxipio | Philippe Malraux | 2008 | 5 | 2 m ³ - 250 kg | 250 kg |
| Paris Vélopostale | Fred Marion | 2010 | 2 | Bullitt et Follow me | 100 kg |
| Poste-it messagerie | Morgan Ferry-Gallier | 01/09/2010 | 5 | Vélos, biporteurs, tricycles cargos, triporteurs de 0,3 à 1,3 m ³ et de 100 à 300 kg | Charge maximale du vélo |
| Speed distribution Logistique Team Distribution | Gérant : Marc Bachini DG : Franck Bachini | depuis 2009 | 5 | Cargocycles V2 - 1,5 m ³ | 180 kg |
| The Green Link | Michael Darchambeau | 2009 | 50 | Triporteurs électriques 2,3 m ³ - 350 kg | 30 kg |
| Tomahawk Bike Messenger | Emmanuel Bastian Pascal Kempf | 2004 | 14 | Vélos route et VTT | 20 kg |
| Toutenvélo | Jérôme Ravard | 2009 | 7 | Remorques utilitaires fabriquées par Toutenvélo 1m ³ - 200 kg. Plus légères qu'un cargocycle et moins onéreuse, permettant d'utiliser des vélos sans assistance électrique avec une capacité de charge similaire. | 300 kg |
| Urban Cycle | Patrick Boudard | Vélo : janvier 2001 Vélocargo : décembre 2008 | 3 | Bullitt 0,5 m ³ - 150 kg | 7 kg en vélo ; 150 kg en vélocargo |
| Velogistic | M. Hellowry M. Guillermet | 2009 | 2 | 1,3 m ³ - 200 kg | 30 kg |
| Vert Chez Vous | Gilles Manuelle | 2011 | 30 | 2 m ³ - 200 kg | 200 kg |
| Viléo | Franck Créteur | 01/04/2013 | 3 | 1 Cannondale Tessoro avec remorque ; 1 Fénix ; 1 CycloCargo (Cyclopolitain), 40 et 150 kg | 40 et 150 kg |

| Présence géographique | Secteur d'activité | Clients | Perspectives |
|--|--|---|--|
| Agglomération Rochelaise / Ile de Ré | Course 40% - Livraison B to C 60% | Commerçants, particuliers, administrations, cabinets médicaux, etc. | 2 coursiers en 2015 |
| Lyon, Toulouse, Nice | 100% course dont 95% B to B et 5% B to C | | |
| Paris et région parisienne | 50% course - 50% livraison B to B | | Objectif : 100 vélos et 20 vélos cargos |
| La Roche-Sur-Yon | course - livraison B to B et B to C | Fleuristes, prothésistes dentaires, vétérinaire, Sécurité sociale, commerçants, particuliers | Second salarié |
| Paris et banlieue (jusqu'à 35 km) | 98% course dont 95% B to B et 5% B to C | Grands groupes, PME, indépendants | Création d'une antenne dans les Yvelines courant 2014 |
| Paris Ouest | course - livraison B to B et B to C | Biocoop Bois Colombes - Bureau Vallée Courbevoie - Franprix La Garenne Colombes - Au Nom de la Rose Asnières - commerces | Développement sur secteur de proximité |
| Clermont-Ferrand | 50% course - 50% livraison B to B | | |
| Tours, Saint Cyr sur Loire, St Symphorien, Chambray-les-Tours, Saint Avertin, Joué-Les Tours, Rochecorbon, La Riche, Saint Pierre des Corps | 5% course - 5% livraison B to B - 90% livraisons B to C | Fleuristes (Paris Tours Fleurs, Pierrette Fleurs), Chocolatiers (Pralibel, Au Pays du Chocolat), Vélocistes (Cyclable Tours, Bike Paradise), Informatique (Diad) | Créer un emploi et acquérir un Cyclopolitain |
| Lyon et périphérie | 80% course - 15% livraison B to B - 5% livraisons B to C | Domino's Pizza - L'eau Vive | Augmentation de l'effectif et vélos cargos |
| Annecy et agglomération | 100% course | Maped, Entremont, GGB, Editions Tissot, SPX Clyde, Adixen, etc. | Passage de 2 à 3 associés - trouver une assistance électrique vélocargo fiable |
| Nantes | 100% B to B | | |
| Vannes | | | Aucune évolution, cette activité étant très difficile à Vannes |
| Bordeaux | course - livraison B to B et B to C | Laboratoires de prothèses dentaires, fleuristes, magasins bio (biocoop), petite restauration (livraison le midi), particuliers | Evolution également vers un service aux personnes âgées |
| Ile de France | course - livraison B to B et B to C | Groupe Interpafums, EDF, Randstad, Elsevier Masson, Groupe Intescia, Bulgari, Dormeuil, Maison de la radio, Groupe Express, Arcade Europe, Safi, Reed Exposition France, Pitch Promotion... | Augmentation de 50% du nombre de vélos |
| Paris | 100 % B to C | Monoprix - BHV - La Grande Epicerie de Paris | Souhait de développement vers des VUL électriques (Kangoo ZE) |
| Le Havre et communes limitrophes | 99,75% course - 0,2% livraison B to B - 0,05% B to C | Horfurth Shipping, GMP, TCC, China Shipping, Hamburg Süd, Fattouh, Röhligh, ECE, CERP, CEJ, Elite, etc... | |
| Orléans | 100% livraison B to B | Scoop Communication, Editions Mademoiselle | Privilégier les livraisons en fourgons électriques |
| Angers | 5% course - 70% livraison B to B - 25% livraison B to C | Exapaq, Marché O Fleurs, Mairie, Biocoop, ND, La Main Fleurie, CCAS | 1 vélo cargo et 1 vélo coursier en sept 2014 |
| Paris | | | |
| Paris, Saint Ouen, Clichy sur Seine, Asnières sur Seine, Neuilly-sur-Seine, Levallois, La Défense, Puteaux, Courbevoie, Boulogne Billancourt, Issy Les Moulinaux | 94% course, dont 94% B to B et 6% B to C | Crédit Agricole, Nestlé, Société Générale, AXA, Gras Savoye, BPCE, Sodexo, Alcontrol, BFM, Apple | Ouverture de nouveaux hubs à la périphérie de Paris. S'orienter sur des solutions globales de logistique urbaine |
| Lille | livraison B to B et B to C | Enseignes du secteur de la parfumerie, de l'habillement, de la chaussure, de l'alimentaire hors chaîne du froid | Développement sur Lille et étude sur d'autres villes |
| Paris | 95% course dont 95% B to B et 5% B to C | Luxe, restauration, industrie, médical, cinéma, spectacle, juridique, finance services etc. | Service sur Paris et RP uniquement. Croissance régulière de 20% chaque année. |
| Région Lorraine, Metz, Nancy et Thionville | | Chronopost, CCI Moselle, France Bleu Lorraine, cavistes, prothésistes, etc. | Vient de développer les agences de Metz et Thionville. |
| Paris intra muros | 100% livraison B to C | Cosmétique, beauté, high tech, etc. | Livraisons B to C à heures tardives et personnalisées |
| Paris | 40% livraison B to B - 60% livraison B to C | TNT, Saveurs et Vie, Staci, DHL | France / Villes Européennes (Bruxelles, Londres, ...) |
| Communauté Urbaine de Strasbourg | 100% course | | |
| Rennes, Nantes | course 10% - livraison B to B 60% - livraison B to C 30% | Geodis, France Express, Mondial Relay, Colis Privé, Geoparts, Banque de France, Rennes Métropole | Implantation dans 4 villes pour la livraison, ventes des remorques en Europe |
| Paris - Ile de France | course 100% | | Plus de vélos et vélocargos sur la même ville |
| Tours | 5% de course - 65% livraisons B to B - 30% livraisons B to C | Chronopost, TNT | Une dizaine de cargocycles pour 2015 |
| Paris- Toulouse - Aix en Provence | course - livraison B to B et B to C | | |
| Albi | course 20% - livraison B to B 40% - livraison B to C 40% | Floréal, Expedium, Jardin de Jouvence, etc. | Evolution dans le Tarn, location de vélos |

sons est également fabricant de ses propres remorques. Plusieurs acteurs, les principaux étant La Petite Reine, Vert Chez Vous et The Green Link, ont privilégié les livraisons programmées, B to B ou B to C, en cargocycles. Différents modèles sont utilisés comme le Cyclopolitain, modèle dérivé du vélo à assistance électrique de transport de passagers. Ce modèle est utilisé par plusieurs entreprises, dont Geodis, qui n'est pas nommé dans cette étude, ce type de transport n'étant pas significatif pour cette entreprise. Les modèles les plus courants de cargocycles sont fabriqués en France par Lovelo et par la société lyonnaise Trikescity, elle-même récemment rachetée par le fondateur de The Green Link. Outre les aspects techniques, les enjeux de ces différents matériels sont la rapidité, l'autonomie lorsqu'il s'agit de tricycles à assistance électrique et surtout la capacité de chargement, qui peut aller jusqu'à 2,5 m³. Une telle capacité permet alors de comprendre, comme expliquent certains défenseurs du vélo, que la plupart des marchandises pourraient être transportées sur un vélo.

Bien entendu, cette hypothèse ne prend pas en compte l'ensemble des paramètres économiques liés à l'utilisation du vélo (nombre de position par tournée, productivité des tournées, distance, aleas tels que météo ou dénivelés). Elle ne prend pas en compte les palettes, les rolls, le poids, etc... qui changent radicalement la donne. Le vélo reste par



L'enjeu de ce métier de livreur urbain à vélo consiste à trouver des espaces logistiques urbains permettant la préparation des commandes.

conséquent adapté à des petits, voire très petits volumes unitaires.

Acteurs pionniers

Une autre constatation de l'étude est le côté « militant » de tous ces entrepreneurs. Livrer en vélo est un choix, comme se déplacer en vélo. Ce n'est pas nécessairement la solution de facilité. En effet, le matériel a des contraintes techniques, de volume, de poids, d'autonomie. La productivité de livraison n'est pas toujours au rendez-vous et peu de clients acceptent un surcoût pour cet avantage environnemental. Mais livrer à vélo donne une image sympathique, écologique et conviviale et est un mode de transport bien adapté aux centres urbains.

Plusieurs de ces entreprises, comme d'ailleurs certaines entreprises qui ont arrêté leur activité, regrettent le peu de soutien public, pourtant indispensable pour développer une telle filière. Certaines entreprises rappellent les contraintes de volume du cargocycle. La charge reste limitée et la productivité moyenne. Elles s'orientent alors vers le véhi-

cule électrique qui, malgré un investissement plus important, offre des capacités plus étendues et une productivité.

Le potentiel de livraison à vélo est cependant sans aucun doute très important. En effet, ce mode de transport présente plusieurs avantages. Le coût d'investissement reste assez réduit. Il est assez facile de trouver des livreurs, le vélo ayant de nombreux adeptes qui n'ont pas nécessairement besoin d'avoir un permis de conduire. Le vélo ou cargocycle peut circuler sur les pistes ou voies cyclables, donc parvient en zone dense urbaine à évoluer souvent plus facilement que des véhicules de livraison. Etant un véhicule écologique, il n'est pas soumis aux contraintes horaires de livraison, qui sont de plus en plus fortes dans les quartiers piétonniers des villes. Enfin, il apporte aux clients, et aux villes, une image environnementale positive qui est souvent vecteur de communication.

Ce segment de la livraison urbaine est promis à un avenir certain, à condition d'avoir un fort soutien des

villes qui accueillent ces entreprises, notamment sur la mise à disposition de locaux permettant la préparation des tournées. Il s'agit en effet d'un moyen de transport de marchandises adapté à certains segments de livraison (petits colis, plis) et aux quartiers urbains denses et préservés. Il présente également, en cette période de recherche de gisements d'emplois, une vraie opportunité de développement d'une filière professionnelle de livreurs à vélo.

Mais son développement est également lié aux progrès technologiques, notamment sur l'assistance électrique. Nous pouvons à cet effet citer les travaux du Centre allemand de recherche aérospatiale (DLR) qui, par le biais de son institut de recherche sur les transports, a coordonné le projet «Je remplace une voiture». Le vélo cargo électrique présente de nombreux avantages par rapport au vélo classique : meilleure productivité, moins de fatigue. Le DLR estime dans cette étude que le vélo cargo électrique est une pièce importante pour construire une chaîne logistique urbaine écologique et performante.

La présente enquête montre donc que nous n'en sommes qu'aux prémices de la livraison urbaine à vélo et que les acteurs présentés, qui sont aujourd'hui des pionniers, développent un segment d'avenir, qui s'intègre parfaitement dans un schéma de logistique urbaine. ■

JÉRÔME LIBESKIND

Expert en logistique urbaine et e-commerce

Blog: <http://jeromelibeskind.wordpress.com>