

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR
CULTURE ÉCONOMIQUE, JURIDIQUE ET MANAGÉRIALE

Épreuve commune à plusieurs BTS tertiaires, dont le BTS MCO (épreuve E4) et le BTS NDRC
(épreuve E3)

SUJET AU FORMAT DE L'EXAMEN N° 2

Durée : 4 heures

Coefficient : 3

Matériel autorisé :

Aucun matériel n'est autorisé (calculatrice interdite).

Aucun document n'est autorisé.

Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.

Le sujet comporte 12 pages, numérotées de 1/12 à 12/12.

Le sujet se compose d'un contexte, de trois missions et d'un dossier documentaire de 16 annexes. Les missions peuvent être traitées dans l'ordre de votre choix.

Sujet d'entraînement rédigé au format de l'épreuve par espacecommercial.fr pour un devoir sur table ou un examen blanc. L'entreprise, les personnes, les données et les situations sont fictives.

Les Coursiers de l'Erdre

Contexte du sujet

Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) constituée en 2019 sous la forme d'une société par actions simplifiée à capital variable, **Les Coursiers de l'Erdre** livrent des marchandises en vélos-cargos à assistance électrique dans l'agglomération nantaise. La coopérative a été fondée par Solène Kervella, ancienne cheffe de projet dans une entreprise de transport routier, et par trois coursiers qui livraient jusque-là des repas pour des plateformes numériques sous le statut d'indépendant. « Nous voulions prouver que l'on peut livrer vite et proprement, avec des emplois stables », explique Solène Kervella, présidente de la SCIC depuis sa création.

L'activité est organisée autour d'un entrepôt de 650 m² situé au bord de l'Erdre, où 46 vélos-cargos sont chargés, rechargés et entretenus. La SCIC livre les clients d'environ 300 commerçants (épiceries, cavistes, fleuristes, librairies, traiteurs), assure des tournées régulières pour une cinquantaine d'entreprises et exécute depuis 2021 un marché public de la métropole, renouvelé pour trois ans à compter de 2024 : la navette qui achemine chaque jour le courrier interne et les documents entre les sites municipaux. En 2025, elle a réalisé 405 000 livraisons et un chiffre d'affaires de 2,31 millions d'euros, en hausse de 16,7 %, pour un résultat net de 46 000 €, entièrement mis en réserve. Elle emploie 42 salariés en octobre 2026, dont 34 coursiers, tous en contrat à durée indéterminée.

Comme toute SCIC, l'entreprise associe à son capital plusieurs catégories de sociétaires : ses salariés, ses clients, des habitants et usagers, ainsi que des partenaires (associations, fondateurs non salariés). Ses 186 sociétaires votent en assemblée générale selon le principe « une personne, une voix », au sein de quatre collèges.

L'automne 2026 est décisif. Une plateforme de livraison express, arrivée à Nantes en 2024, attire les commerçants avec des prix très bas et des coursiers indépendants payés à la course ; le climat social se tend chez les coursiers, alors que l'activité continue de croître ; la SCIC prépare l'ouverture d'un second entrepôt au sud de la Loire et doit en trouver le financement sans renoncer à ses principes.

Vous êtes chargé(e) de mission auprès de Solène Kervella. Elle vous confie trois missions : analyser le marché de la livraison urbaine et ses règles (mission 1), éclairer l'organisation et le management de l'équipe de coursiers (mission 2), consolider le modèle coopératif et préparer le financement du développement (mission 3).

Travail à faire

En vous appuyant sur vos connaissances, sur le contexte et sur le dossier documentaire, vous traiterez les trois missions. Mobilisez les notions et les apports théoriques du programme lorsqu'ils éclairent la question posée, en montrant leur lien avec la situation. Les réponses sont rédigées et argumentées ; les questions juridiques appellent un raisonnement juridique structuré (faits, problème de droit, règle, application, solution).

Mission 1 – Comprendre le marché de la livraison urbaine et ses règles (annexes 2 à 6)

La SCIC prépare son plan d'action commercial pour 2027. Depuis l'arrivée à Nantes de la plateforme ÉclairLiv, plusieurs commerçants clients sont partis, et certains commerçants sociétaires demandent un geste sur les tarifs. Dans le même temps, la métropole remettra en concurrence à la fin de l'année le marché de la navette interservices, et le débat national sur les zones à faibles émissions n'est pas clos. Solène Kervella souhaite comprendre les forces qui transforment le marché de la livraison urbaine avant d'arrêter la stratégie de la SCIC ; elle s'interroge aussi sur les droits de la coopérative lorsqu'un client fidèle la quitte avec un préavis très court.

1.1 Caractériser la concurrence que les plateformes numériques de livraison exercent sur Les Coursiers de l'Erdre.

1.2 Montrer que l'intervention des pouvoirs publics dans la livraison urbaine est économiquement justifiée et qu'elle peut constituer une opportunité pour la SCIC.

Depuis mars 2020, M. Lebreton, caviste du centre-ville, confie chaque semaine aux Coursiers de l'Erdre toutes ses livraisons à domicile, sans contrat écrit, pour environ 9 000 € de chiffre d'affaires par an. Le 1er octobre 2026, il a annoncé par courriel qu'il cesserait d'y recourir le 15 octobre pour confier ses livraisons à ÉclairLiv, sans reprocher aucun manquement à la SCIC. Solène Kervella juge ce délai « inacceptable après six ans de collaboration » ; M. Lebreton répond qu'il est libre de choisir son prestataire.

1.3 Déterminer, en mobilisant un raisonnement juridique, si Les Coursiers de l'Erdre peuvent obtenir réparation de ce client.

Mission 2 – Organiser et motiver l'équipe de coursiers (annexes 7 à 12)

En trois ans, la SCIC a recruté 34 coursiers et en a vu partir 19. La croissance a transformé l'organisation : tournées planifiées par logiciel, procédures écrites, recours à des coursiers indépendants pour tenir les samedis et les pics d'activité. Les indicateurs sociaux se dégradent et la participation des salariés sociétaires aux assemblées générales ne cesse de baisser. Avant le conseil coopératif de novembre, qui doit examiner les propositions du directeur des opérations pour la fin de l'année, Solène Kervella vous demande d'analyser la situation de l'équipe et de sécuriser les choix d'organisation.

2.1 Analyser les causes de la dégradation de la motivation des coursiers.**2.2 Apprécier le projet de pilotage en temps réel au regard des règles de protection des données personnelles et de ses effets sur le climat social.****2.3 Proposer des mesures de prévention adaptées aux risques professionnels des coursiers.**

Bastien Roux, micro-entrepreneur, est l'un des neuf coursiers indépendants liés à la SCIC depuis avril 2026 par la « convention de partenariat ». Il roule quatre jours par semaine pour Les Coursiers de l'Erdre, qui lui assurent plus de 80 % de son chiffre d'affaires. Le 28 septembre 2026, après deux tournées refusées et un retard de vingt minutes, son accès à l'application a été suspendu sept jours. Il envisage de saisir le conseil de prud'hommes pour faire reconnaître qu'il est en réalité salarié de la SCIC. Thomas Bréhier fait valoir que M. Roux a signé une convention de partenariat, qu'il choisit ses disponibilités et qu'il reste libre de travailler pour d'autres donneurs d'ordre.

2.4 Déterminer, à l'aide d'un raisonnement juridique, si Bastien Roux peut obtenir la requalification de sa relation avec Les Coursiers de l'Erdre en contrat de travail.**Mission 3 – Consolider le modèle coopératif et financer le développement (annexes 13 à 16)**

Le conseil coopératif présentera le projet « Hub Sud-Loire » à l'assemblée générale de décembre 2026. Les attentes des sociétaires divergent : les salariés réclament une hausse de 4 % des salaires, plusieurs commerçants demandent un gel des tarifs, des habitants veulent que la SCIC reste une coopérative de proximité, et un fonds d'investissement propose d'entrer au capital. Solène Kervella vous demande de l'aider à défendre le modèle coopératif et à préparer le financement du projet.

3.1 Expliquer comment le statut de SCIC permet aux Coursiers de l'Erdre de concilier les attentes de leurs parties prenantes.**3.2 Proposer un plan de financement du projet « Hub Sud-Loire » adapté au statut coopératif et à la situation financière de la SCIC.**

Les 14 et 15 octobre 2026, des vents violents, annoncés deux jours plus tôt, ont touché l'agglomération. Pour protéger ses coursiers, la SCIC a suspendu ses tournées le 14 dès 13 heures et le 15 toute la journée, mais n'a prévenu Vertestuaire que le 14 au matin. Sur 236 livraisons prévues, 214 ont été faites hors créneau ou reportées. Des produits frais préparés pour le 15, non enlevés, ont été jetés. Le 16 octobre, Vertestuaire a mis la SCIC en demeure de payer 1 070 € de pénalités (article 5 du contrat) et 1 850 € de dommages et intérêts pour ces produits. La SCIC invoque la force majeure ; Vertestuaire objecte que sa messagerie en camionnette a livré normalement ses magasins.

3.3 Évaluer, en mobilisant un raisonnement juridique, les sommes que Les Coursiers de l'Erdre doivent verser à Vertestuaire.

Dossier documentaire

Annexe	Titre	Mission	Page
1	Les Coursiers de l'Erdre en chiffres (2023-2025)	Toutes	4
2	Entretien avec Solène Kervella, présidente des Coursiers de l'Erdre	1	5
3	Livraison express : les plateformes jouent la course au volume	1	5
4	La livraison du dernier kilomètre dans l'agglomération nantaise	1	6
5	À Nantes, la cyclologistique redessine les livraisons	1	7
6	La rupture brutale d'une relation commerciale établie	1	7
7	Les indicateurs sociaux des coursiers	2	7
8	Note du directeur des opérations au conseil coopératif	2	8
9	La géolocalisation des véhicules des salariés	2	8
10	Extraits du Code du travail	2	9
11	Coursier à vélo ou salarié ? Une décision de la Cour de cassation	2	9
12	Coursiers à vélo-cargo : un métier d'avenir qui use les corps	2	10
13	La société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)	3	10
14	Données financières et financement du projet « Hub Sud-Loire »	3	10
15	Extraits du contrat conclu avec Vertestuaire	3	11
16	L'inexécution du contrat dans le Code civil	3	12

Annexe 1 – Les Coursiers de l'Erdre en chiffres (2023-2025)

Sociétariat et droits de vote en 2025. Les 186 sociétaires votent en assemblée générale selon le principe « une personne, une voix », au sein de quatre collèges : salariés, 25 sociétaires (35 % des voix) ; clients (commerçants et entreprises), 98 sociétaires (25 % des voix) ; habitants et usagers, 54 sociétaires (20 % des voix) ; partenaires (associations d'insertion et de cyclistes, fondateurs non salariés), 9 sociétaires (20 % des voix). Depuis 2019, l'assemblée générale affecte la totalité des excédents aux réserves impartageables ; aucun intérêt n'a jamais été versé aux parts sociales, d'une valeur de 100 € chacune.

Indicateur	2023	2024	2025
Chiffre d'affaires HT	1 640 000 €	1 980 000 €	2 310 000 €
Évolution du chiffre d'affaires	–	+ 20,7 %	+ 16,7 %
Résultat net	21 000 €	38 000 €	46 000 €
Résultat net rapporté au chiffre d'affaires	1,3 %	1,9 %	2,0 %
Livraisons réalisées	296 000	350 000	405 000
Chiffre d'affaires moyen par livraison	5,54 €	5,66 €	5,70 €
Part du chiffre d'affaires réalisée avec les commerçants	52 %	49 %	47 %
Part du chiffre d'affaires réalisée avec les entreprises	36 %	39 %	41 %
Part du chiffre d'affaires réalisée avec la métropole (marché public de navette)	12 %	12 %	12 %
Effectif au 31 décembre	29	36	41
dont coursiers	23	29	33
Vélos-cargos en service	32	40	46
Kilomètres parcourus	512 000	610 000	700 000
Émissions de CO ₂ évitées, en tonnes (estimation interne : 190 g par kilomètre parcouru à vélo plutôt qu'en camionnette diesel)	97	116	133
Sociétaires au 31 décembre	118	152	186
Part des salariés devenus sociétaires	72,4 %	66,7 %	61,0 %
Capital social	104 000 €	126 000 €	148 000 €

Source : Les Coursiers de l'Erdre, rapport de gestion présenté à l'assemblée générale de juin 2026.

Annexe 2 – Entretien avec Solène Kervella, présidente des Coursiers de l'Erdre

D'après un entretien publié par un magazine régional consacré à l'économie sociale et solidaire, septembre 2026.

Pourquoi avoir créé une coopérative de livraison à vélo ?

« En 2018, trois des fondateurs livraient des repas pour des plateformes. Ils étaient payés à la course, sans protection, et pouvaient être déconnectés de l'application du jour au lendemain. Moi, je venais du transport routier et je voyais les camionnettes stationner en double file dans le centre de Nantes. Nous avons fait le pari d'un service aussi fiable qu'un transporteur classique, sans moteur thermique et avec des salariés en CDI. La forme de SCIC s'est imposée : nous voulions que les coursiers, les commerçants et les habitants décident ensemble. »

Qui sont vos clients ?

« Nous en avons trois types. Les commerçants du centre-ville, dont nous livrons les clients dans un créneau de deux heures ; des entreprises, pour lesquelles nous assurons des tournées régulières, parfois avec 150 kilos par vélo ; et la métropole, avec la navette interservices. Notre force, c'est la fiabilité : 96 % de nos livraisons arrivent dans le créneau prévu, et nos coursiers connaissent les rues, les commerçants et les codes d'accès. »

Comment vivez-vous l'arrivée de la plateforme ÉclairLiv ?

« C'est un choc. ÉclairLiv est arrivée à Nantes en 2024 avec des millions d'euros levés auprès d'investisseurs. Elle offre trois mois de livraison gratuite aux commerçants, multiplie les codes promotionnels pour les consommateurs et paie ses coursiers indépendants à la course. Ses prix ne couvrent pas ses coûts : elle veut devenir incontournable. Plus elle compte de commerçants, plus son application attire de consommateurs, et plus elle attire de commerçants. En un an, 38 de nos commerçants clients sont partis chez elle ; une dizaine sont revenus, déçus par les retards et par la commission prélevée sur chaque commande. Nous ne gagnerons pas une guerre des prix. En revanche, ÉclairLiv est absente des tournées d'entreprises, des charges lourdes et des marchés publics. »

Comment avez-vous conservé le marché de la navette interservices ?

« Nous l'assurons depuis 2021. En 2023, la métropole l'a remis en concurrence pour trois ans à compter de 2024, et notre offre l'a emporté sur celles de deux transporteurs en camionnette. Le prix comptait pour 60 % de la note et la valeur technique pour 40 % : nous avons fait la différence sur la régularité et la traçabilité des plis. Pour le prochain renouvellement, l'environnement comptera aussi ; nous préparons des indicateurs précis : kilomètres parcourus, émissions évitées, part des livraisons à l'heure. »

Les pouvoirs publics vous aident-ils ?

« Ils changent les règles du jeu, dans les deux sens. La pollution, le bruit et les embouteillages causés par les camionnettes ne figurent sur aucune facture : c'est la collectivité qui les paie. Les zones à faibles émissions et les nouvelles règles des marchés publics, qui obligent depuis la fin du mois d'août les acheteurs publics à tenir compte de l'environnement, vont dans notre sens. Mais le Parlement a failli supprimer les ZFE au printemps, et rien ne dit que le débat est clos. Nous ne voulons pas dépendre d'une décision politique. »

Votre équipe suit-elle cette croissance ?

« Nous sommes passés de 6 à 42 salariés. Au début, on décidait de tout ensemble autour d'un café ; aujourd'hui, il faut des plannings, des procédures et un logiciel de tournées. Certains coursiers ont le sentiment que la coopérative leur échappe, les accidents ont augmenté et nous avons fait appel à des indépendants pour tenir les samedis et les pics d'activité, ce qui ne me satisfait pas. Nous devons retrouver le sens du collectif sans renoncer à l'efficacité. »

Comment la coopérative est-elle gouvernée ?

« Chaque année, l'assemblée générale réunit nos sociétaires, répartis en quatre collèges : salariés, clients, habitants et usagers, partenaires. Elle approuve les comptes, affecte les excédents et élit le conseil coopératif, qui désigne la présidence. Les débats sont parfois vifs : les salariés veulent de meilleurs salaires, les commerçants des prix stables, les habitants des emplois de proximité et moins de camionnettes. Personne ne peut imposer sa loi, il faut construire des compromis : c'est notre richesse. Mais depuis deux ans, les salariés viennent moins aux assemblées, et beaucoup de nouveaux coursiers ne sont pas devenus sociétaires. »

Quel est votre projet ?

« Ouvrir en 2027 un second entrepôt au sud de la Loire, avec vingt vélos supplémentaires et onze emplois. Pour le financer, nous resterons fidèles à nos principes : pas question qu'un investisseur prenne le contrôle de la coopérative ou exige une rentabilité qui nous obligerait à baisser les salaires ou à augmenter nos prix. Nos excédents restent dans l'entreprise depuis 2019 : c'est notre force, mais cela ne suffit pas pour un investissement de cette taille. »

Annexe 3 – Livraison express : les plateformes jouent la course au volume

D'après un hebdomadaire économique national, juin 2026.

Après les repas, les commerces de proximité. Née à Lyon en 2022, la plateforme ÉclairLiv est présente dans quatorze villes, dont Nantes depuis 2024. Son application permet de commander auprès des épiceries, cavistes, fleuristes ou librairies du quartier et de se faire livrer en 38 minutes en moyenne par des coursiers indépendants. À Nantes, elle revendique 2 300 commerçants partenaires et 160 000 utilisateurs actifs.

ÉclairLiv ne vend rien elle-même. Elle met en relation trois groupes d'utilisateurs, les commerçants, les consommateurs et les coursiers, et se rémunère par une commission de 18 % sur chaque commande, à laquelle s'ajoutent les frais de livraison payés

par le consommateur (2,90 €) et une participation du commerçant (3,90 € par livraison, offerte les trois premiers mois). Ses coûts sont surtout fixes : développement de l'application, marketing, service client. Une commande supplémentaire ne lui coûte guère que la rémunération du coursier, 3,20 € par course en moyenne : les coursiers, travailleurs indépendants, ne sont payés que lorsqu'ils livrent, et les temps d'attente restent à leur charge.

« Plus l'application compte de commerçants, plus elle attire de consommateurs ; plus les commandes sont nombreuses, plus les coursiers s'y connectent et plus les délais raccourcissent, ce qui attire encore de nouveaux clients, explique une économiste spécialiste du numérique. Sur ces marchés, celui qui atteint le premier la masse critique rafle souvent la mise. » D'où une stratégie de conquête coûteuse : livraisons offertes, codes promotionnels, prix inférieurs aux coûts. En 2025, ÉclairLiv a levé 38 millions d'euros auprès de fonds d'investissement, pour un chiffre d'affaires de 46 millions et une perte d'exploitation de 21 millions. « Les investisseurs financent les pertes d'aujourd'hui en pariant sur une position dominante demain », résume l'économiste. Dans deux villes, la plateforme a déjà racheté son principal concurrent local.

Les commerçants y trouvent l'accès immédiat à une large clientèle, sans investissement. Certains déchantent : la commission pèse sur leurs marges, la plateforme conserve les données de leurs clients et peut modifier ses conditions.

Le modèle repose aussi sur le statut des coursiers. En 2018, la Cour de cassation a jugé qu'un coursier d'une plateforme pouvait être lié à celle-ci par un contrat de travail, l'application permettant de le suivre et de le sanctionner. Surtout, une directive européenne du 23 octobre 2024 prévoit de présumer salariée la personne qui travaille via une plateforme lorsque des faits révèlent un pouvoir de direction et de contrôle ; elle doit être transposée au plus tard le 2 décembre 2026. Le Gouvernement a confié en février 2026 à une mission de concertation l'étude des scénarios de transposition ; aucun projet de loi n'a encore été présenté. « Si les plateformes devaient salarier leurs coursiers, une bonne part de leur avantage de coût disparaîtrait », estime l'économiste.

Face à elles, les entreprises de cyclologistique qui salarient leurs coursiers, souvent des coopératives, misent sur la fiabilité, les tournées régulières pour les entreprises et les marchés publics : des segments où la régularité et la capacité à transporter de lourdes charges comptent davantage que la vitesse.

Annexe 4 – La livraison du dernier kilomètre dans l'agglomération nantaise

D'après une étude d'un bureau d'études en logistique urbaine réalisée en 2026 pour une association de commerçants du centre-ville de Nantes.

En 2025, 15,8 millions de livraisons ont été réalisées dans l'agglomération pour le compte des commerces et des entreprises, soit + 10,5 % en deux ans. Les Coursiers de l'Erdre en ont assuré 405 000, soit 2,6 % du total et plus du tiers des livraisons des opérateurs de cyclologistique ; leurs livraisons ont progressé de 36,8 % depuis 2023.

Ce que les commerçants attendent d'un service de livraison (enquête auprès de 420 commerçants, plusieurs réponses possibles) : respect du créneau de livraison, 71 % ; prix de la livraison, 64 % ; soin apporté aux marchandises, 52 % ; rapidité de la livraison, 38 % ; faible impact environnemental, 33 % ; livreur identifié, qui connaît le commerce, 29 % ; accès à de nouveaux clients, 24 %.

Délais habituels : moins d'une heure pour les plateformes express, un créneau de deux heures dans la journée pour les opérateurs de cyclologistique, le lendemain pour les messageries. Les coûts externes sont les coûts qu'une livraison impose à la collectivité (pollution de l'air, gaz à effet de serre, bruit, congestion, accidents) sans être payés par le transporteur ni par son client.

Type d'opérateur	Livraisons 2023 (milliers)	Livraisons 2025 (milliers)	Évolution 2023-2025	Part des livraisons en 2025	Prix d'une livraison facturé au commerçant (HT)	Coûts externes par livraison
Transporteurs et messageries en camionnette	8 900	9 200	+ 3,4 %	58,2 %	7,40 €	0,64 €
Plateformes de livraison de repas (coursiers indépendants)	3 200	3 400	+ 6,3 %	21,5 %	commission sur la commande	0,19 €
Plateformes de livraison express pour les commerçants (coursiers indépendants)	500	1 300	+ 160,0 %	8,2 %	3,90 € (+ 2,90 € payés par le consommateur)	0,21 €
Opérateurs de cyclologistique employant des coursiers salariés	800	1 100	+ 37,5 %	7,0 %	5,90 €	0,05 €
Commerçants livrant eux-mêmes	900	800	- 11,1 %	5,1 %	–	0,58 €
Total	14 300	15 800	+ 10,5 %	100,0 %		

Source : bureau d'études en logistique urbaine, septembre 2026.

Annexe 5 – À Nantes, la cyclologistique redessine les livraisons

D'après un quotidien régional, septembre 2026.

Les vélos-cargos font désormais partie du paysage nantais. Ils ne transportent encore qu'une faible part des marchandises livrées en ville, mais leur progression interroge les élus comme les transporteurs. « Une camionnette stationnée en double file ralentit les bus, pollue et fait du bruit. Ces coûts sont supportés par les riverains, les usagers et la collectivité, mais ils n'apparaissent pas dans le prix de la livraison », explique une chercheuse en économie des transports. Une étude réalisée pour une association de commerçants les évalue à 0,64 € par livraison en camionnette, contre 0,05 € à vélo-cargo. « Tant que ces coûts restent hors du prix, la camionnette paraît moins chère qu'elle ne l'est pour la société. »

Pour corriger cette situation, les pouvoirs publics disposent de plusieurs leviers. Dans les grandes agglomérations, les élus multiplient les aires de livraison réservées, fixent des horaires d'accès pour les poids lourds et cherchent des espaces logistiques de proximité. Prévues par la loi et créées par les grandes agglomérations, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) restreignent la circulation des véhicules les plus polluants. Leur avenir a pourtant vacillé : le Parlement avait voté leur suppression dans la loi de simplification de la vie économique, mais le Conseil constitutionnel a censuré cette disposition le 21 mai 2026, pour une raison de procédure, sans se prononcer sur le fond. Les ZFE-m sont maintenues, mais leurs adversaires n'ont pas désarmé.

La commande publique devient un autre levier. Depuis le 22 août 2026, en application de la loi Climat et résilience de 2021, les acheteurs publics doivent retenir au moins un critère d'attribution qui tienne compte des caractéristiques environnementales des offres et imposer au moins une condition d'exécution environnementale. Le prix ne peut plus être le seul critère de choix : seul un coût global intégrant l'environnement peut encore l'être. Le marché de navette interservices de la métropole, confié aux Coursiers de l'Erdre depuis 2021 et renouvelé en 2024, sera remis en concurrence à la fin de l'année selon ces nouvelles règles.

Côté commerçants, les avis sont partagés. « Avec la plateforme, je paie la livraison moins cher, mais je perds 18 % sur chaque commande et je ne connais plus mes clients », témoigne un épicier de la rue Mercœur. Un fleuriste est revenu aux Coursiers de l'Erdre après six mois : « Ils sont un peu plus chers, mais ils arrivent à l'heure et mes bouquets arrivent intacts. »

Les opérateurs de cyclologistique restent fragiles : leurs marges sont faibles, leurs investissements lourds, et leur développement dépend en partie de décisions publiques qui peuvent changer. « Nous devons convaincre sur la qualité du service, pas seulement sur l'environnement », reconnaît le gérant d'une entreprise concurrente des Coursiers de l'Erdre.

Annexe 6 – La rupture brutale d'une relation commerciale établie

D'après le Code de commerce, version en vigueur en octobre 2026 (extrait reformulé), et economie.gouv.fr, fiche pratique de la DGCCRF « Rupture des relations commerciales : menace de rupture et rupture brutale », consultée en octobre 2026.

D'après l'article L. 442-1, II du Code de commerce. Engage la responsabilité de son auteur et l'oblige à réparer le préjudice causé le fait, par toute personne exerçant des activités de production, de distribution ou de services, de rompre brutalement, même partiellement, une relation commerciale établie, en l'absence d'un préavis écrit qui tienne compte notamment de la durée de la relation commerciale, en référence aux usages du commerce ou aux accords interprofessionnels. En cas de litige sur la durée du préavis, la responsabilité de l'auteur de la rupture ne peut pas être engagée au motif d'une durée insuffisante s'il a respecté un préavis de dix-huit mois. Ces règles ne font pas obstacle à la résiliation sans préavis en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations ou en cas de force majeure.

Ce que précise la DGCCRF. La relation commerciale établie peut être écrite ou non et porter sur des produits comme sur des services. Elle doit présenter, avant la rupture, un caractère suivi, stable et habituel, de sorte que la victime pouvait raisonnablement anticiper une certaine continuité de ses affaires avec son partenaire ; un contrat ponctuel arrivé à son terme n'est pas une rupture fautive. Le préavis doit être écrit et la volonté de rompre exprimée de façon claire et non équivoque. Pour apprécier si le préavis était suffisant, les juges tiennent compte de l'ancienneté de la relation, de l'importance des affaires réalisées ensemble, des investissements spécifiques engagés par la victime, de sa dépendance économique et de l'existence d'une exclusivité. Le caractère prévisible de la rupture ne prive pas celle-ci de son caractère brutal. La victime peut demander au juge la réparation du préjudice subi.

Annexe 7 – Les indicateurs sociaux des coursiers

D'après le bilan social interne et l'enquête de satisfaction des Coursiers de l'Erdre, septembre 2026.

Enquête de septembre 2026 (31 coursiers répondants sur 34). Part des coursiers satisfaits, en septembre 2023 puis en septembre 2026 : utilité sociale et environnementale du travail, 90 % puis 87 % ; ambiance au sein de l'équipe, 85 % puis 74 % ; rémunération, 41 % puis 29 % ; équipements (vélos, vêtements de pluie), 70 % puis 35 % ; charge physique et cadence, 52 % puis 26 % ; information sur les décisions, 78 % puis 31 % ; possibilité de donner son avis sur l'organisation, 81 % puis 38 %.

Extraits des commentaires libres. « On nous a vendu une coopérative où chacun a son mot à dire ; aujourd'hui, c'est le logiciel qui décide de nos tournées, et on apprend les changements la veille. » – « Je suis fière de ce qu'on fait pour la ville, mais pousser 180 kilos sous la pluie six heures par jour, ça use. » – « Les vestes de pluie sont percées, il manque des vélos en état, et les nouveaux ne sont plus formés en binôme. » – « Les indépendants du samedi coûtent moins cher que nous ; on se demande qui sera le prochain à être remplacé. » – « Si on nous suit à la trace, ce n'est plus une coopérative. »

Organisation de l'équipe. Jusqu'en 2023, les coursiers se répartissaient eux-mêmes les tournées lors d'un point quotidien, et une réunion d'équipe se tenait chaque semaine. Depuis janvier 2025, un logiciel attribue les tournées, que deux planificateurs

modifient en cours de journée ; la réunion hebdomadaire a été remplacée par une messagerie interne. Les 34 coursiers dépendent directement du directeur des opérations : il n'existe pas de chef d'équipe.

Rémunération. Salaire horaire brut d'embauche d'un coursier en octobre 2026 : 12,90 €, soit 4,8 % de plus que le SMIC (12,31 € depuis le 1er juin 2026). Accidents du travail de 2025 : 3 chutes sur chaussée mouillée, 2 collisions avec un véhicule et 2 lésions lors de manutentions.

Indicateur	2023	2024	2025
Effectif moyen de coursiers	21	27	32
Embauches de coursiers	9	11	14
Départs de coursiers	4	5	10
Taux de rotation des coursiers ((embauches + départs) ÷ 2 ÷ effectif moyen)	31,0 %	29,6 %	37,5 %
Taux d'absentéisme des coursiers	4,1 %	5,2 %	7,4 %
Heures travaillées par les coursiers	33 600	43 200	51 200
Accidents du travail avec arrêt	2	4	7
Taux de fréquence des accidents (accidents × 1 000 000 ÷ heures travaillées)	59,5	92,6	136,7
Journées d'arrêt consécutives à un accident du travail	31	74	162
Heures de formation par coursier	21	16	9
Part des nouveaux coursiers formés en binôme avec un coursier expérimenté	100 %	82 %	43 %
Participation des salariés sociétaires à l'assemblée générale de l'année	86 %	71 %	48 %

Source : Les Coursiers de l'Erdre, service administratif, septembre 2026.

Annexe 8 – Note du directeur des opérations au conseil coopératif

Note de Thomas Bréhier, directeur des opérations, au conseil coopératif des Coursiers de l'Erdre, 30 septembre 2026 (extraits).

Objet : tenir la charge de fin d'année. De novembre à janvier, nos volumes augmentent de 35 % et les samedis de décembre dépassent 2 600 livraisons. Je propose deux mesures.

1. Le pilotage en temps réel. Aujourd'hui, l'application de tournées indique au service de planification la position de chaque coursier pendant ses livraisons. Je propose d'aller plus loin. Les 46 vélos seraient équipés d'un boîtier GPS et l'application transmettrait la position des coursiers en continu, de leur première à leur dernière connexion, pauses comprises, afin de savoir à tout moment qui est disponible. Le tableau de bord du service de planification afficherait les positions, les vitesses et les arrêts, avec une alerte lorsqu'un vélo dépasse 25 km/h ou reste immobile plus de dix minutes. Un score mensuel de ponctualité serait calculé pour chaque coursier et affiché dans la salle de pause. Les données seraient conservées douze mois. Sur leur page de suivi, les clients verraient le prénom du coursier et sa position en direct. La nuit, les vélos, rangés à l'entrepôt, resteraient géolocalisés pour prévenir les vols (deux vélos volés en 2025). Une affiche apposée à l'entrepôt informerait les coursiers. Coût : 38 000 € pour trois ans (boîtiers et logiciel). Gains attendus : 8 % de kilomètres en moins grâce à l'optimisation des tournées, une meilleure ponctualité et des preuves de passage en cas de litige avec un client.

2. Le renfort d'indépendants. Depuis avril 2026, neuf coursiers micro-entrepreneurs ont signé avec nous une « convention de partenariat ». Ils indiquent leurs disponibilités une semaine à l'avance ; une fois inscrits sur un créneau, ils doivent être présents. Le service de planification leur attribue leurs tournées dans notre application, qui les géolocalise comme les salariés. Ils roulent sur nos vélos, avec la veste de la SCIC, et sont payés 2,40 € par livraison, tarif que nous fixons. Pour garantir la qualité, un barème de points s'applique : un point pour une tournée refusée ou pour un retard de plus de quinze minutes ; au troisième point dans le mois, l'accès à l'application est suspendu sept jours. Une livraison du samedi réalisée par un indépendant nous coûte 2,40 €, contre 2,90 € avec un coursier salarié payé en heures supplémentaires majorées, cotisations comprises, et nous ne payons aucune attente les jours calmes. Je propose de passer à quinze indépendants en décembre.

Source : Les Coursiers de l'Erdre, direction des opérations, septembre 2026.

Annexe 9 – La géolocalisation des véhicules des salariés

D'après *cnil.fr*, fiche « La géolocalisation des véhicules des salariés » et page « Travail, ressources humaines : le contrôle de l'activité des personnes employées » (9 juillet 2026), consultées en octobre 2026.

Un employeur peut géolocaliser les véhicules utilisés par ses salariés, mais seulement pour certaines finalités : suivre, justifier ou facturer une prestation de transport de personnes ou de marchandises ; assurer la sécurité du salarié, des marchandises ou du véhicule, notamment en cas de vol ; mieux répartir les moyens pour des interventions dispersées ; suivre le temps de travail, à titre accessoire et seulement lorsqu'aucun autre moyen ne le permet ; respecter une obligation légale ; contrôler le respect des règles d'utilisation du véhicule.

Le dispositif ne doit pas servir à contrôler le respect des limitations de vitesse, à surveiller un salarié en permanence, à suivre les représentants du personnel dans l'exercice de leur mandat ni à collecter la localisation en dehors du temps de travail, notamment pendant les trajets entre le domicile et le travail et pendant les pauses. Le salarié doit pouvoir désactiver la collecte ou la

transmission de sa localisation en dehors de son temps de travail ; l'employeur peut contrôler le nombre et la durée de ces désactivations et demander des explications en cas d'abus.

Les données ne sont en principe conservées que deux mois. Elles peuvent l'être un an si elles servent à optimiser les tournées ou à prouver les interventions effectuées, lorsqu'aucun autre moyen de preuve n'existe, et cinq ans si elles servent au suivi du temps de travail. Seules les personnes habilitées y ont accès, chez l'employeur ou chez un client donneur d'ordre ; le nom du conducteur n'a pas à être transmis au client, sauf intérêt particulier et indispensable.

Les instances représentatives du personnel doivent être informées ou consultées avant toute décision d'installer un dispositif de géolocalisation. Dans les entreprises privées de 50 salariés et plus, le comité social et économique (CSE) doit être consulté avant la mise en œuvre de tout dispositif de contrôle de l'activité des salariés. Chaque salarié est informé de l'identité du responsable du traitement, des finalités du dispositif, de sa base légale, des destinataires des données, de leur durée de conservation, de ses droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime, ainsi que de la possibilité de saisir la CNIL ; l'information peut figurer dans un avenant au contrat de travail ou dans une note de service. Le dispositif est inscrit au registre des activités de traitement de l'employeur ; si un délégué à la protection des données a été désigné, il est associé à sa mise en place.

L'employeur doit assurer la sécurité des données : identifiant et mot de passe pour chaque utilisateur, habilitations limitées, échanges sécurisés, journalisation des accès. Il reste responsable des outils fournis par ses prestataires. Un salarié qui estime que le dispositif ne respecte pas ces règles peut adresser une plainte à la CNIL ou saisir l'inspection du travail ou le procureur de la République.

Annexe 10 – Extraits du Code du travail

D'après le Code du travail, version en vigueur en octobre 2026 (extraits reformulés).

D'après l'article L. 1121-1 du Code du travail. Nul ne peut apporter aux droits des personnes et aux libertés individuelles et collectives de restrictions qui ne seraient pas justifiées par la nature de la tâche à accomplir ni proportionnées au but recherché.

D'après l'article L. 1222-4 du Code du travail. Aucune information concernant personnellement un salarié ne peut être collectée par un dispositif qui n'a pas été porté préalablement à sa connaissance.

D'après l'article L. 4121-1 du Code du travail. L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, des actions d'information et de formation, et la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés. L'employeur veille à leur adaptation pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes.

D'après l'article L. 4121-2 du Code du travail. L'employeur met en œuvre ces mesures sur le fondement des principes généraux de prévention, notamment : éviter les risques ; évaluer ceux qui ne peuvent pas être évités ; combattre les risques à la source ; adapter le travail à l'homme, en particulier la conception des postes et le choix des équipements et des méthodes de travail ; planifier la prévention en y intégrant la technique, l'organisation et les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants ; donner la priorité aux mesures de protection collective sur les mesures de protection individuelle ; donner les instructions appropriées aux travailleurs.

D'après l'article L. 8221-6 du Code du travail. I. Les personnes physiques immatriculées pour l'exercice d'une activité indépendante, comme les micro-entrepreneurs, sont présumées ne pas être liées avec le donneur d'ordre par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité qui donne lieu à leur immatriculation. II. L'existence d'un contrat de travail peut toutefois être établie lorsque ces personnes fournissent des prestations à un donneur d'ordre dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci. Dans ce cas, la dissimulation d'emploi salarié est établie si le donneur d'ordre s'est soustrait intentionnellement par ce moyen aux obligations de l'employeur.

D'après l'article L. 1242-2 du Code du travail. Un contrat de travail à durée déterminée ne peut être conclu que pour l'exécution d'une tâche précise et temporaire, et seulement dans les cas énumérés par la loi, notamment le remplacement d'un salarié absent, l'accroissement temporaire de l'activité de l'entreprise et les emplois à caractère saisonnier, dont les tâches sont appelées à se répéter chaque année.

Annexe 11 – Coursier à vélo ou salarié ? Une décision de la Cour de cassation

D'après Cass. soc., 28 novembre 2018, n° 17-20.079, publié au Bulletin (résumé).

La société Take Eat Easy exploitait une plateforme numérique et une application qui mettaient en relation des restaurateurs partenaires, des clients qui commandaient des repas et des coursiers à vélo, lesquels exerçaient sous le statut de travailleur indépendant. Un coursier a demandé que sa relation avec la société soit requalifiée en contrat de travail. La cour d'appel a rejeté sa demande, en relevant notamment qu'il n'était lié à la plateforme par aucune clause d'exclusivité et qu'il restait libre de choisir ses plages horaires de travail.

La Cour de cassation casse cette décision. Elle rappelle que l'existence d'une relation de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention, mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité. Le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné.

Or la cour d'appel avait constaté que l'application était dotée d'un système de géolocalisation permettant à la société de suivre en temps réel la position du coursier et de comptabiliser le nombre total de kilomètres parcourus, et que la société disposait d'un

pouvoir de sanction à l'égard du coursier, au moyen d'un système de bonus et de pénalités. Ces éléments révélaient un pouvoir de direction et de contrôle de l'exécution de la prestation caractérisant un lien de subordination. En écartant la qualification de contrat de travail, la cour d'appel a violé l'article L. 8221-6, II, du Code du travail.

Annexe 12 – Coursiers à vélo-cargo : un métier d'avenir qui use les corps

D'après un mensuel consacré à la santé et à la sécurité au travail, mai 2026.

Pousser un triporteur chargé de 150 kilos dans une rue en pente, sous une pluie battante, puis le décharger devant un commerce : le quotidien des coursiers de la cyclologistique est physique. Les entreprises du secteur, en pleine croissance, découvrent des risques qu'elles avaient sous-estimés : chutes sur chaussée glissante, collisions avec des véhicules, douleurs du dos et des épaules dues aux manutentions, fatigue liée au froid et à la pluie.

S'y ajoute la pression du temps. « Quand le logiciel ajoute trois livraisons à une tournée déjà pleine, le coursier roule plus vite et prend des risques », observe un préventeur d'un service de prévention et de santé au travail. Les créneaux de livraison serrés, les tournées recalculées en cours de journée et les classements individuels de ponctualité augmentent la charge mentale.

Les entreprises les plus avancées ont fait de la prévention un pilier de leur organisation. Elles évaluent les risques avec les coursiers et les inscrivent dans leur document unique ; elles plafonnent la charge par tournée et fournissent des aides à la manutention ; elles forment chaque nouveau coursier à la conduite d'un vélo-cargo et l'accompagnent en binôme pendant ses premières semaines ; elles entretiennent freins et pneus selon un calendrier strict ; elles fournissent des vêtements de pluie et des gants renouvelés chaque saison ; elles aménagent un local de pause chauffé. Certaines ont négocié avec leurs clients une clause « intempéries » : en cas d'alerte météorologique, les tournées sont suspendues ou reportées selon des règles convenues à l'avance, sans pénalité, ce qui évite de devoir choisir entre la sécurité des coursiers et la satisfaction du client.

« La prévention qui marche est celle que les coursiers construisent eux-mêmes », estime la dirigeante d'une coopérative lyonnaise, qui réunit chaque mois un groupe de travail sur les conditions de travail et analyse chaque accident avec l'équipe. En trois ans, elle a vu ses accidents diminuer et son taux de rotation être divisé par deux.

La rémunération reste un sujet sensible. Proches du salaire minimum, les salaires du secteur compensent mal la pénibilité. Les entreprises tentent de la reconnaître autrement : primes liées aux conditions météorologiques, perspectives d'évolution vers les métiers de chef d'équipe, de mécanicien ou de planificateur, formation qualifiante.

Annexe 13 – La société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)

D'après bpiFrance-creation.fr, fiche consacrée à la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), publiée en janvier 2026.

La SCIC est une entreprise coopérative constituée sous la forme d'une SARL, d'une SAS ou d'une SA à capital variable. Elle est régie par le Code de commerce et par la loi du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Son objet est la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif qui présentent un caractère d'utilité sociale. Tous les secteurs d'activité lui sont ouverts, à condition de respecter le multisociétariat, le principe coopératif et une lucrativité limitée.

Les associés. La SCIC réunit au moins trois catégories d'associés : obligatoirement les salariés (à défaut, les producteurs) et les bénéficiaires de l'activité (clients, usagers, habitants), ainsi que toute autre personne physique ou morale qui contribue à l'activité, comme des bénévoles ou des collectivités publiques. Une SCIC constituée en SARL compte de 3 à 100 associés ; en SAS ou en SA, au moins 3, sans maximum. Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent détenir ensemble jusqu'à 50 % du capital. Le capital étant variable, les associés entrent et sortent par apport ou par remboursement de leur apport ; ils ne répondent des dettes de la société qu'à hauteur de leurs apports.

Le pouvoir. En assemblée générale, chaque associé dispose d'une voix, quel que soit le montant de son apport. Les statuts peuvent prévoir un décompte des voix par collèges : au moins trois collèges, chacun disposant de 10 % à 50 % des droits de vote.

Les résultats. Au moins 57,5 % du résultat sont affectés à des réserves impartageables, qui ne peuvent être réparties entre les associés. Le solde peut servir en partie à rémunérer les parts sociales, après déduction des éventuelles aides publiques. Les sommes affectées aux réserves impartageables sont déductibles de l'assiette de l'impôt sur les sociétés ; pour le reste, la SCIC relève de la fiscalité de droit commun.

Atouts et contraintes. La SCIC offre l'égalité entre associés, une responsabilité limitée aux apports et la possibilité d'associer des collectivités publiques à son capital ; ses dirigeants relèvent du régime général de la sécurité sociale. Sa constitution demande en revanche du temps : réunir les différentes catégories d'associés, construire le projet collectivement, rédiger des statuts adaptés. Toute société ou association peut se transformer en SCIC sans changer de personne morale.

Annexe 14 – Données financières et financement du projet « Hub Sud-Loire »

D'après une note d'Inès Haddad, responsable administrative et financière, au conseil coopératif, octobre 2026.

Comptes 2025. Chiffre d'affaires : 2 310 000 €. Résultat net : 46 000 €, entièrement affecté aux réserves impartageables par l'assemblée générale de juin 2026, qui a rejeté une proposition du collège des partenaires de verser un intérêt de 1,5 % aux parts sociales. Dotations aux amortissements : 98 000 €. Bilan au 31 décembre 2025 : actif immobilisé net 312 000 €, stocks 14 000 €, créances clients 268 000 €, disponibilités 96 000 € ; capitaux propres 345 000 € (dont capital 148 000 € et réserves impartageables 151 000 €), emprunts 152 000 €, dettes d'exploitation 193 000 €.

Indicateurs. Capacité d'autofinancement (CAF) : 144 000 €, entièrement conservée dans l'entreprise (aucune rémunération des parts). Fonds de roulement : 185 000 € ; besoin en fonds de roulement : 89 000 €, soit 13,9 jours de chiffre d'affaires ; trésorerie nette : 96 000 €. Capitaux propres rapportés aux ressources stables : 69,4 %. Capacité de remboursement (emprunts ÷ CAF) : 1,06 année. Résultat net rapporté au chiffre d'affaires : 2,0 %.

Le projet. Ouverture au printemps 2027 d'un second entrepôt, loué, au sud de la Loire : travaux et équipements 165 000 €, 20 vélos-cargos à 8 500 € pièce (170 000 €), logiciel de planification du second site 25 000 €, soit un investissement de 360 000 €. Prévisions pour 2028 : 95 000 livraisons et 540 000 € de chiffre d'affaires supplémentaires, 11 emplois créés, une CAF supplémentaire de 85 000 € par an, soit un délai de récupération de 4,2 années.

Avis des financeurs. La banque coopérative de la SCIC accepte de prêter « à condition que la capacité de remboursement reste inférieure à trois années ». Le fonds Impact Croissance conditionne son apport à une rémunération annuelle de son capital, à un siège au conseil coopératif avec un droit de veto sur les investissements et à la possibilité de se retirer au bout de sept ans. Un élu de la métropole a indiqué que la collectivité pourrait devenir sociétaire.

Option de financement	Montant	Conditions	Effets pour la SCIC (calculés par la direction financière)
Autofinancement	jusqu'à 60 000 €	prélèvement sur la trésorerie	trésorerie nette ramenée à 36 000 €, soit 5,6 jours de chiffre d'affaires
Emprunt auprès de la banque coopérative	jusqu'à 220 000 €	7 ans, taux fixe de 4,1 %, nantissement du matériel	annuité de 36 790 € pour 220 000 € ; capacité de remboursement portée à 2,58 années
Crédit-bail des 20 vélos-cargos	170 000 €	loyers de 47 200 € par an pendant 4 ans, option d'achat de 1 700 €	coût total de 190 500 €, soit 20 500 € de plus qu'un achat ; vélos propriété du bailleur jusqu'à la levée de l'option
Souscription de parts sociales par les sociétaires (salariés, clients, habitants), y compris en ligne	50 000 € attendus	parts de 100 €, remboursables en cas de départ	capital porté à 198 000 € ; une voix par nouveau sociétaire
Entrée de la métropole au capital	50 000 €	délégation du conseil métropolitain	20,2 % du capital si la souscription des sociétaires réussit ; une voix
Subvention d'investissement (appel à projets public pour la logistique urbaine décarbonée)	40 000 €	réponse en mars 2027, versement après réalisation	ressource définitive, non remboursable ; obtention incertaine
Entrée du fonds Impact Croissance au capital	150 000 €	rémunération de 6 % par an, droit de veto, retrait après 7 ans	9 000 € par an ; 50,3 % du capital si le fonds entre seul ; une voix

Source : Les Coursiers de l'Erdre, direction administrative et financière, octobre 2026.

Annexe 15 – Extraits du contrat conclu avec Vertestuaire

Contrat de prestation de livraison conclu le 5 janvier 2026 entre Vertestuaire SAS, qui exploite quatre épiceries biologiques à Nantes (le client), et Les Coursiers de l'Erdre (le prestataire). Extraits.

Article 1 – Objet. Le prestataire livre au domicile des clients de Vertestuaire les commandes préparées dans ses quatre magasins (produits frais, fruits et légumes, épicerie), du lundi au samedi.

Article 3 – Créneaux. Les commandes remises au prestataire avant 10 heures sont livrées le jour même, dans le créneau de deux heures choisi par le consommateur entre 11 heures et 20 heures.

Article 4 – Prix et paiement. Chaque livraison est facturée 6,40 € HT, manutention des produits frais comprise. Les factures sont mensuelles et payables à trente jours.

Article 5 – Pénalités de retard. Toute livraison effectuée en dehors du créneau choisi ou reportée à un jour ultérieur donne lieu au versement par le prestataire d'une pénalité forfaitaire de 5 € HT par livraison concernée, à titre de dommages et intérêts.

Article 6 – Information. Le prestataire informe le client sans délai de tout événement susceptible de retarder les livraisons, afin que celui-ci puisse prévenir ses propres clients.

Article 8 – Durée. Le contrat est conclu pour un an à compter du 5 janvier 2026. Il se renouvelle par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties deux mois avant son échéance.

Le contrat ne comporte aucune clause relative à la force majeure ou aux intempéries.

Suivi de la prestation. Vertestuaire représente près de 225 000 € de chiffre d'affaires par an. Pénalités réclamées par Vertestuaire au titre de l'article 5 pour les 14 et 15 octobre 2026 : 1 070 € HT.

Période	Livraisons prévues	Livraisons hors créneau ou reportées	Part des livraisons faites dans le créneau
Janvier à septembre 2026	26 400	845	96,8 %
Du 1er au 13 octobre 2026	1 300	35	97,3 %
14 et 15 octobre 2026	236	214	9,3 %

Source : Les Coursiers de l'Erdre, service commercial, octobre 2026.

Annexe 16 – L'inexécution du contrat dans le Code civil

D'après le Code civil, version en vigueur en octobre 2026 (extraits reformulés).

D'après l'article 1218 du Code civil. Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur.

D'après l'article 1231-1 du Code civil. Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure.

D'après l'article 1231-5 du Code civil. Lorsque le contrat stipule que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages et intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre. Néanmoins, le juge peut, même d'office, modérer ou augmenter la pénalité ainsi convenue si elle est manifestement excessive ou dérisoire. Lorsque l'engagement a été exécuté en partie, la pénalité convenue peut être diminuée par le juge, même d'office, à proportion de l'intérêt que l'exécution partielle a procuré au créancier. Toute stipulation contraire à ces deux règles est réputée non écrite. Sauf inexécution définitive, la pénalité n'est encourue que lorsque le débiteur est mis en demeure.