

## Le transport de marchandises par véhicule utilitaire léger en Île-de-France

Les transports routiers de marchandises sont l'objet d'un intérêt accru des collectivités locales et des pouvoirs publics soucieux d'offrir une meilleure qualité de vie aux Franciliens. Si l'attention se focalise encore sur les poids lourds, ils ne sont pas les seuls véhicules à intervenir dans le transport routier de marchandises. Le recours aux véhicules utilitaires légers (VUL) s'est fortement développé ces dernières années avec, notamment, la limitation d'accès aux centres-villes fondée sur la taille des véhicules. Afin de mieux comprendre cette augmentation récente l'IAURIF a réalisé, en 2004, une étude sur les véhicules utilitaires légers d'un poids total autorisé en charge –PTAC– ne dépassant pas 3,5 tonnes. État des lieux et principaux enseignements...

### Une croissance rapide du parc de véhicules utilitaires légers (VUL)

En France, au cours des quatre dernières années, le parc des VUL s'est accru au rythme de 1,1 % par an, identique à celui des voitures particulières. Durant le même temps, le parc de camions a pratiquement stagné (+ 7 000 unités).

En Île-de-France, on comptait, au 1<sup>er</sup> janvier 2003, 801 600 VUL de moins de 15 ans, soit 17 % du parc national de cette catégorie.

### Des utilisations très variées

Les utilisations de ce type de véhicules sont très variées<sup>(1)</sup>. Au niveau France entière, 36 % des utilisateurs sont des particuliers et 64 % des professionnels (sociétés, entreprises individuelles).

Le secteur de la construction est le premier secteur professionnel possesseur du parc, avec 24 % de l'ensemble. Le secteur du commerce a un peu régressé, mais reste le deuxième utilisateur de

VUL. Les entreprises de transport de marchandises ont progressé, mais elles ne possèdent que 4 % du parc.

Le principal motif d'utilisation concerne les déplacements professionnels avec deux véhicules sur trois : dans cette catégorie, les artisans du bâtiment et les professions commerciales utilisent les VUL pour transporter les fournitures et les outils de travail, les gravats et déchets...

Second motif d'utilisation, les déplacements domicile-travail (près de quatre véhicules sur dix sont utilisés à cet effet), mais cette part diminue avec l'augmentation de la taille des véhicules et n'était plus que de 13 % pour les VUL de plus de 3,5 tonnes.

35 % des VUL servent à des déplacements non professionnels. Pour ces derniers, comme pour les déplacements domicile-travail, plus les véhicules sont gros et moins ils servent à des déplacements privés.

Enfin, moins de trois véhicules sur dix servent au transport de marchandises, qui est le motif d'utilisation le moins fréquent, qu'il s'agisse du compte d'autrui — transport de marchandises effectué pour le compte d'un tiers en contrepartie d'une rémunération — ou du compte propre — transport de marchandises effectué par le commerçant

Croissance du parc entre 1999 et 2003 (au 1<sup>er</sup> janvier)

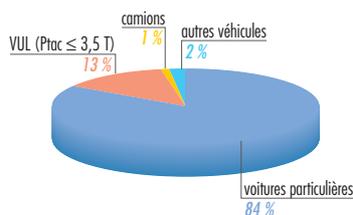
	1999 milliers	2003		Évolution milliers	Taux annuel variation
		milliers	%		
voitures	28 630	30 591	84 %	1 961	1,1 %
VUL (PTAC ≤ 3,5 T)	4 473	4 782	13 %	309	1,1 %
camions	294	301	1 %	7	0,4 %
autres	795	914	2 %	119	2,4 %
<b>Parc total</b>	<b>34 192</b>	<b>36 588</b>	<b>100 %</b>	<b>2 396</b>	<b>1,1 %</b>

Source : ministère de l'Équipement, DAEI-SES (Direction des Affaires Économiques et Internationales – Service Économique et Statistique).

(1) Ces données proviennent de l'enquête relative à «l'utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000» (données détaillées structurelles du SES, en janvier 2003), qui porte sur un échantillon de 20 000 VUL d'une charge utile de moins de 3 tonnes.

Le transport  
de marchandises  
par véhicule  
utilitaire léger  
en Île-de-France

Structure du parc  
au 1<sup>er</sup> janvier 2004



ou l'artisan (ou l'un de ses salariés) à l'aide de son véhicule. La part des motifs «transport de marchandises» augmente cependant fortement avec l'augmentation de la taille des véhicules, atteint 45 % pour les véhicules de 3,5 tonnes et 57 % pour les VUL de plus de 3,5 T de PTAC.

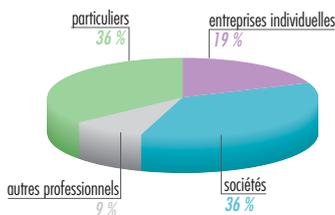
## Un cadre réglementaire peu contraignant

Jusqu'à la promulgation de la loi «Gayssot», loi 98-69 du 6 février 1998 sur les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, aucun texte particulier n'encadrait l'activité du transport routier de marchandises effectué par VUL d'un PTAC ne dépassant pas 3,5 tonnes. Il suffisait d'être possesseur d'un permis B.

Depuis la loi Gayssot, le cadre réglementaire est devenu un peu plus contraignant : toute entreprise qui exerce une activité dans le domaine du transport routier de marchandises doit être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs, qu'elle utilise des véhicules de plus ou moins de 3,5 tonnes. Le transport de marchandises par VUL bénéficie encore néanmoins d'un statut très souple.

À l'avenir, différents éléments vont venir peser en faveur d'un accroissement des VUL : le développement des livraisons à domicile, la montée des services (installation, reprise des

Parc selon la situation  
de l'utilisateur en 2000



anciens équipements...) en accompagnement de la vente des produits, ou encore l'application de la directive européenne qui devrait mettre fin, en 2005, à l'autorisation accordée aux camions d'un PTAC de moins de 12 tonnes de circuler à 110 km/h – au lieu de 90 km/h – sur les autoroutes et 100 km/h sur les routes à chaussées séparées.

## Les pratiques de livraison en Île-de-France

L'étude de l'IAURIF utilise les résultats d'une enquête réalisée sur les lieux de livraison auprès de 1 600 chauffeurs-livreurs et de 3 300 destinataires.

Dans les rues commerçantes, artisanales et de commerce de gros de Paris, les rues des centres-villes et les grands axes commerçants de banlieue où les enquêtes ont été effectuées, les livraisons sont essentiellement des **produits de grande consommation** (six mouvements de livraison sur dix).

Si le transport pour compte propre est largement répandu, le **compte d'autrui** représente deux mouvements sur trois.

Par ailleurs, interrogés sur leur dernière livraison, les destinataires ont répondu que, dans un cas sur deux, elle avait été effectuée par **un transporteur**. Seulement quatre livraisons sur dix ont été faites pour **compte propre par le destinataire** lui-même.



## Le transport de marchandises par véhicule utilitaire léger en Île-de-France

Les chauffeurs-livreurs, en très grande majorité salariés, effectuent **douze livraisons par jour en moyenne**. L'organisation des livraisons prend deux formes : la tournée ou la trace directe.

Deux chauffeurs-livreurs sur trois assurent leurs livraisons dans le cadre de tournées ; un sur trois livre par trace directe.

### Des lieux de chargement presque exclusivement franciliens

Un chauffeur sur deux a **chargé et livré dans le même département** et les chargements hors Île-de-France sont très minoritaires (3 % des chauffeurs). On notera en outre que **Paris** est, après le département de livraison, le principal pôle de chargement des marchandises transportées par VUL (près de 30 % des conducteurs y ont chargé leur marchandise).

Les lieux où viennent s'approvisionner les VUL sont en général des sites d'activités caractérisés par la présence :

- de petites PMI (construction mécanique, électrique et électronique, papier-carton, produits d'emballage, jouets, articles en bois...) ;
- de grossistes (en produits alimentaire, textile, maroquinerie, matériel informatique, équipement automobile, appareils sanitaires...)

- d'entreprises de nettoyage industriel, de BTP, de loueurs de matériel du bâtiment ;
- d'imprimeur, d'entreprises de routage-conditionnement ;
- de transporteurs et d'entreposeurs.

Le chargement se fait la plupart du temps dans **un entrepôt** (dans trois cas sur quatre) plutôt que chez le **fabricant** (dans près de un cas sur quatre).

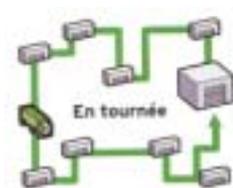
### Des livraisons fréquentes mais non quotidiennes

Contrairement aux idées reçues, **seulement trois destinataires sur dix sont livrés quotidiennement**. En réalité, ils sont plus de 75 % à disposer d'une **réserve** et 80 % d'un **stock** ; dans ce cas, il s'agit d'un **stock d'au moins quinze**

**jours pour un destinataire sur deux**. Ils ne sont que 6 % à n'avoir qu'un jour de stock.

85 % des livraisons sont **régulières**. Seulement 10 % sont exceptionnelles, urgentes ou non, donc impossibles à programmer à l'avance. Cette part importante des livraisons régulières montre toute la latitude qui existe pour une rationalisation des livraisons par des solutions de groupage.

Plus de trois livraisons sur quatre ont lieu **sans rendez-vous**. Quatre livraisons sur cinq s'effectuent à **tout moment de la journée**, avec une prépondérance **dans le courant de la matinée**, après l'ouverture. Seulement une livraison sur cinq s'effectue **en dehors des**

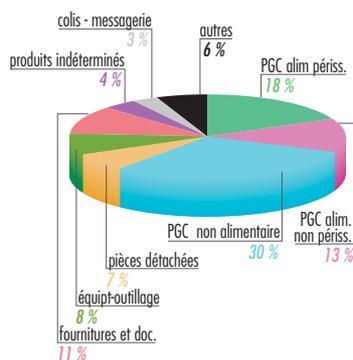


La tournée est un parcours comportant plus d'un point de livraison et/ou d'enlèvement. Certains des trajets (portions d'itinéraire comprises entre deux arrêts du chauffeur-livreur) peuvent se faire à vide.

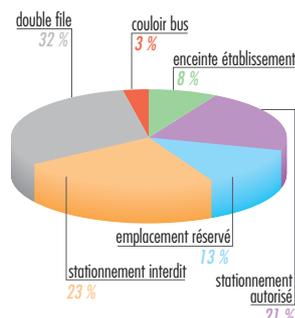


La trace directe est un parcours effectué d'une origine à une destination, sans arrêt intermédiaire, pour effectuer un enlèvement ou une livraison. Selon le cas, l'aller ou le retour se font à vide.

### Produits transportés



### Lieu de stationnement au dernier déchargement



Source : Le transport de marchandises par VUL en Île-de-France, IAURIF, juillet 2004.

**horaires d'ouverture.** Il s'agit surtout des commerces de détail alimentaire, de la restauration, des grandes surfaces non-alimentaires, des tabacs et points presse et de certaines activités spécialisées comme les pharmacies, les opticiens, les banques. Les points presse et les pharmacies sont les commerces les plus fréquemment approvisionnés la nuit. Pour les autres, les livraisons se font essentiellement le matin, avant l'ouverture.

Les principales limites à la livraison de nuit – qui apparaît comme une solution évidente aux problèmes de congestion routière – résident dans la tolérance des riverains à l'égard des nuisances sonores, nuisances qui ne peuvent être réduites qu'en partie par l'utilisation de véhicules plus silencieux et aménagés de manière à limiter les vibrations.

### Des aires de livraison peu utilisées

La **durée du stationnement** lors de la livraison est très courte : 30 % des livraisons se font en moins de 5 minutes, 60 % en 10 minutes maximum. Pour plus d'une livraison sur deux, le stationnement se fait sur des **emplacements non autorisés**. Les raisons en sont multiples et les plus fréquemment évoquées concernent la non-disponibilité des aires de livraison, régulièrement occupées par les véhicules des commerçants, des artisans, voire des riverains, ou encore l'éloignement des emplacements par rapport aux points de livraison, le stationnement des livreurs se faisant toujours au plus près des points de livraison. En réalité, à peine plus de 10 % des destinataires enquêtés ont déclaré bénéficier d'une **aire de livraison à proximité**.

D'une manière générale, les stationnements se font d'autant plus fréquemment sur des emplacements non-autorisés que le milieu est contraint. Les emplacements réservés ne sont utilisés que si aucune manœuvre

n'est réalisée (entrée et dégagement en direct), ce qui implique des aires positionnées en angle de rue ou suffisamment longues (de l'ordre de 15 mètres pour un VUL).

## La livraison urbaine : nouvelles pratiques, nouveau métier

Les problèmes de congestion des centres-villes, de plus en plus fréquents, ont amené de nombreuses collectivités locales, en Île-de-France comme ailleurs en France ou à l'étranger, à imposer, aux véhicules de marchandises dépassant une certaine taille des restrictions d'accès aux zones les plus denses.

Mais, ce faisant, elles ont contribué à accroître le recours aux utilitaires légers et donc à augmenter l'engorgement routier. De fait, une étude de l'ADEME<sup>(2)</sup> datant de 1997 a montré que douze fourgons de livraison de 500 kg chacun effectuant des livraisons parallèles pour douze magasins situés à 10 km du centre de distribution consommaient plus d'énergie, émettaient plus de gaz d'échappement et produisaient plus de bruit qu'un seul camion de 6 tonnes effectuant une tournée de livraison pour ces douze magasins à partir du même centre de distribution.

Au-delà des pratiques en matière de livraison par VUL décrites précédemment, la question se pose de mieux connaître les stratégies qui ont conduit les différentes catégories d'utilisateurs à choisir des utilitaires légers plutôt que des véhicules plus gros. Ces utilisateurs sont soit des chargeurs (industriels et entreprises de la grande distribution), soit des sociétés de services urbains (publicité, entretien, livraisons à domicile, déchets), soit encore des prestataires de services (transporteurs, loueurs, logisticiens).



© M. Lacombe - IAURIF

### Pour les chargeurs et les services urbains, le véhicule n'est pas central

**Les commerçants assurent la majorité des livraisons en compte propre** avec un rendement faible. Ce mode d'approvisionnement a souvent été présenté comme une quasi-obligation, compte tenu des spécificités de l'acte ou de son caractère aléatoire. Ici, le transport est généralement associé à d'autres besoins.

**Les industriels et les distributeurs** (grandes et moyennes surfaces), en revanche, recourent fréquemment à la sous-traitance, mais ils ne se sentent pas directement concernés par les moyens employés. Par ailleurs, la multiplication des **retours** (phénomène récent qui va croissant chaque année) augmente encore l'intérêt apporté aux VUL.

**Les artisans et autres professionnels des services urbains**, pour leur part, n'utilisent pas leur véhicule pour transporter des marchandises et considèrent que leur VUL est un moyen de travail itinérant.

Pour tous ces acteurs économiques, **le véhicule utilisé n'est donc pas au centre de leur politique commerciale ou fonctionnelle**. Ce sont les exigences du métier qui priment et expliquent leurs stratégies face à la nécessité de faire circuler la marchandise.

Ceci se traduit notamment par un **faible niveau de rationalisation du transport**, soit parce qu'il n'occupe qu'une faible part dans les coûts,

(2) Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Le transport  
de marchandises  
par véhicule  
utilitaire léger  
en Île-de-France

soit parce que la notion de **rapidité à satisfaire la demande** est un critère important de compétitivité<sup>(3)</sup>.

De plus, l'**arrivée d'un «monde de services»** où le déplacement de la marchandise devient intimement lié à d'autres prestations (représentation commerciale, montage, retours...) milite en faveur de l'usage de véhicules souples, facilement mobilisables. Les conséquences en sont une complexification des systèmes de consommation avec une augmentation des flux.

À l'avenir, face aux nouveaux besoins des consommateurs, les réponses que les distributeurs devront apporter nécessiteront d'autres pratiques, dont certaines impliqueront des adaptations des réglementations en vigueur. On ne peut en effet que constater, par exemple, le décalage entre une demande de disponibilité 7 jours sur 7 à raison de 24 heures sur 24 et un personnel qui est calé sur la semaine de 35 heures.

Dans ce contexte, le **véhicule léger est particulièrement adapté** aux nouveaux comportements commerciaux, du fait de sa souplesse, et largement plébiscité par les utilisateurs, même s'il lui est reconnu une faible productivité.

### Pour les prestataires de transport, la distribution urbaine devient un enjeu croissant

Trois catégories de prestataires de transport ont recours à l'usage des VUL :

- **les transporteurs**, au sens traditionnel du terme, qui ont diversifié leurs moyens en adéquation avec le marché (flexibilité, proximité, rapidité) et l'environnement urbain (facilité d'accès, stationnement...). Ils sont de plus en plus nombreux à considérer que ce maillon de la distribution urbaine est essentiel et ne peut être délaissé ;
- **les transporteurs exclusifs (ou quasi exclusifs) VUL**, en réponse à une sous-traitance massive des prestations monocolis. Ce mouvement a

véritablement pris naissance il y a cinq ou six ans, alors que ce secteur n'était encore que peu investi par les grands groupes de transport ;

- Parallèlement, on voit se développer **une forme marginale** (mais conséquente) d'une **activité aléatoire**, de type travaux à façon, souvent en marge des principes en vigueur. Il s'agit généralement de transporteurs individuels (patrons sans salarié).

Le VUL apparaît particulièrement bien adapté pour répondre à des besoins de faible volume ou urgents. Mais parce que c'est sur le transport par VUL que se concentrent les pressions exercées à la fois par la gestion de l'approvisionnement des commerces en flux tendus, par les exigences des clients «zappeurs», à qui il faut pouvoir tout offrir tout de suite, et par les problèmes d'accessibilité et de congestion, les professionnels **recherchent unanimement une amélioration du lien avec le client.**

Le secteur de la **livraison à domicile (LAD)** représente pour les professionnels un «métier» différent, avec des rythmes horaires et des exigences clients spécifiques. Ce secteur de la distribution chez l'habitant est celui qui pose le plus de problèmes clients (1,5 à 2 passages nécessaires afin de réaliser une livraison) et de nombreux litiges sont associés à ce type de travail. Aussi y-a-t-il, pour les LAD, une véritable attente de réglementation et d'action des pouvoirs publics (aménagement de la ville), afin de favoriser cette relation avec l'habitant qui apparaît comme devant se développer fortement.

### Des axes d'intervention possibles

Les collectivités locales et territoriales ont bien conscience aujourd'hui qu'une mauvaise accessibilité nuit à la viabilité économique des quartiers commerçants et leur intervention dans le domaine du transport de marchandises en ville est désormais indispensable.

Certains du caractère essentiel de leur activité, les utilisateurs de VUL sont attentifs à tout changement, en insistant sur la nécessité d'**instaurer un dialogue entre les acteurs**. Cela suppose qu'ils soient considérés comme de véritables partenaires et non comme des exécutants. De façon générale, un échange permettrait certainement de limiter les tournées aléatoires, d'optimiser les tournées récurrentes, de rationaliser l'exploitation, d'améliorer les relations commerciales, donc de maximiser la qualité globale du service attendu.

Par ailleurs, une véritable **définition du «véhicule utilitaire léger» et des usages** qui en sont faits pourrait clarifier la situation actuelle. En effet, du fait de la toujours grande facilité de créer une entreprise dans le secteur du transport léger<sup>(4)</sup>, on assiste à un **développement incontrôlable des petits véhicules de livraison en compte propre**, le conducteur se mettant, avec son véhicule, directement à la disposition d'un chargeur. Cette situation aboutit à la

(3) Un exemple typique de ce comportement est celui que l'on trouve dans la livraison des officines pharmaceutiques. Le coût de la distribution urbaine est faible par rapport au prix du produit (de l'ordre de 0,6 %). Dès lors et sachant que la seule variable sur laquelle ils peuvent jouer est le service rendu, les répartiteurs multiplient les fréquences, afin de satisfaire au mieux des clients qui cherchent à avoir le moins de stocks possible.

(4) Il s'agit la plupart du temps d'une entreprise sans salarié, le chef d'entreprise étant en même temps le conducteur.

Le transport  
de marchandises  
par véhicule  
utilitaire léger  
en Île-de-France

disparition des livreurs professionnels dans certains quartiers, phénomène qui entraîne la perte d'interlocuteurs organisés et reconnus en matière de transport de marchandises en Île-de-France.

Sur le plan des aménagements urbains, le **concept d'espace logistique urbain** est accueilli favorablement ; de grandes entreprises mettent en place, ou envisagent de le faire, des bases de livraison/enlèvement en zone dense ; les petites entreprises fonctionnent d'ores et déjà selon des pratiques (non formalisées) fondées sur des systèmes qui s'apparentent à la notion de points relais.

Plus généralement, compte tenu de la remarquable adaptation du véhicule léger aux nouveaux comportements commerciaux, les décideurs urbains devront mieux prendre en compte ce type de véhicule dans l'aménagement de l'agglomération. Les solutions d'une meilleure intégration se trouvent ainsi dans le **micro-aménagement** fondé sur des traitements locaux appropriés.

Enfin, la **revalorisation des métiers du transport de marchandises en ville** est indispensable, si l'on veut une agglomération plus productive, plus conviviale.

Mais il reste à élargir ces recherches de solutions, traitées au niveau local ou régional, par la **prise en compte des chaînes logistiques d'approvisionnement globales**, qui sont désormais organisées au niveau national, voire international. C'est en intégrant ces échelles-là que l'on pourra apporter des solutions incluant aussi les modes de transports alternatifs à la route.

#### La terminologie des VUL

Un véhicule utilitaire est, par définition, un véhicule conçu et aménagé pour transporter des marchandises et/ou des personnes, et ceci pour un usage essentiellement professionnel.

Le champ des véhicules utilitaires entrant dans la catégorie des «légers» varie, quant à lui, selon les organismes. Si l'appartenance à la catégorie des VUL fait référence soit au PTAC\* (poids total autorisé en charge), soit à la CU\*\* (charge utile), les seuils au-delà desquels on passe d'un véhicule léger à un poids lourd varient.

La limite des 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge est reprise par le code de la route, qui précise notamment la catégorie du permis nécessaire pour conduire un utilitaire léger (article R221-4) ainsi que les poids et dimension de celui-ci (articles 312-1, 10 et 11) ; la largeur de ces véhicules ne doit pas dépasser 2,55 mètres (2,60 mètres pour les véhicules frigorifiques) et la longueur, 12 mètres.

L'enquête quinquennale sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers faite par le Service économique et statistique (SES) du ministère de l'Équipement et des Transports retient, pour sa part, le seuil de 3 tonnes de charge utile, ce qui correspond à un PTAC maximal de 6 tonnes.

*\* PTAC : le poids total autorisé en charge est le total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche et du poids du chargement, y compris le poids du conducteur.*

*\*\* CU : la charge utile est le poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation.*

#### INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME D'ÎLE-DE-FRANCE

Directeur de la publication : François Dugéy  
directeur général par intérim  
Rédactrice en chef : Catherine Grolée-Bramat  
Assistée de Marie-Anne Portier  
Article : Lydia Mykolenko, DTI  
Conception-réalisation : Studio Iaurif

Diffusion par abonnement :  
76 € les 40 numéros (sur deux ans)  
Service diffusion-vente  
Tél. : 01.53.85.79.38  
Le numéro : 5 €

Librairie d'Île-de-France :  
15, rue Falguière 75015 Paris  
Tél. : 01.53.85.77.40  
<http://www.iaurif.org>  
ISSN 1253-0700