

Le transport léger

Situation et perspectives

les études



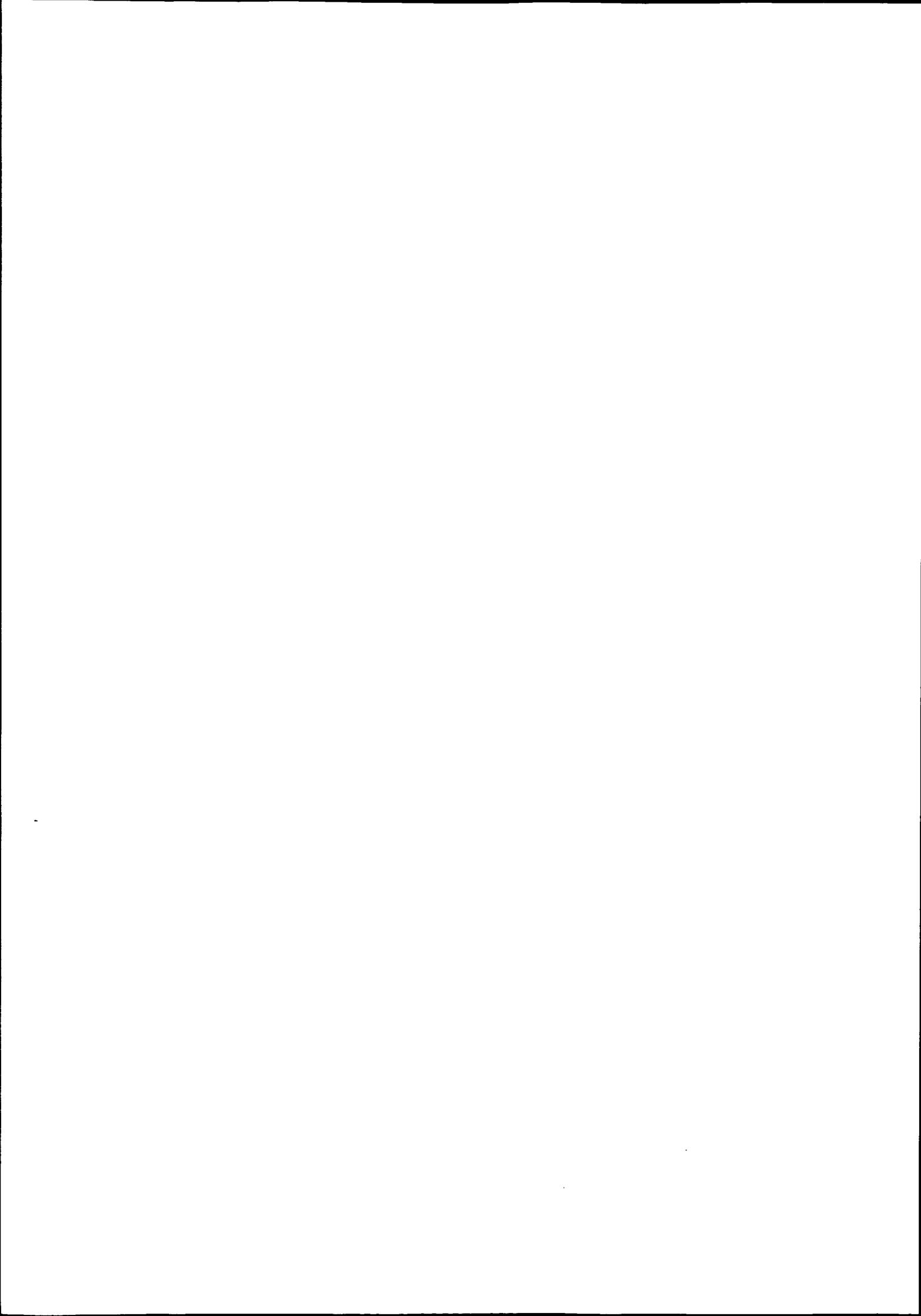
juin 2005



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer



Le transport léger

Situation et perspectives

**Cette étude a été réalisée par le cabinet d'études Samarcande pour le compte du service économie, statistiques et prospective.
Les jugements et opinions exprimés dans ce rapport n'engagent que les auteurs.**

Les véhicules utilitaires légers (VUL) forment un segment à la fois particulier et hétérogène du transport routier :

- Comme pour l'ensemble du secteur des transports de marchandises, transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui s'y côtoient mais s'ajoute, spécifiquement sur ce segment, l'utilisation de VUL par les particuliers ;
- réputé s'exercer majoritairement en zone urbaine, le transport léger de marchandises est également présent sur moyenne voire longue distance sous l'effet conjugué de la réduction globale de la taille des lots et du développement des flux rapides ;
- plus encore que les autres segments du transport de marchandises, le transport léger est majoritairement constitué de petites entreprises ;
- enfin ce secteur n'a été que récemment intégré au transport routier de marchandises en matière de règles d'accès à la profession et de réglementations sociales. Son intégration est encore partielle ou spécifique : les véhicules ne sont pas équipés de chronotachygraphe, les règles relatives à la durée des temps de travail et de conduite et à leur contrôle y sont donc particulières, elles le sont également en matière de capacité financière et de capacité professionnelle.

La spécificité de ce secteur et son intégration récente au TRM amènent diverses réflexions relatives à l'utilisation des véhicules :

- à quels motifs répond-elle et dans quelles chaînes logistiques ces acheminements s'inscrivent-ils (évolution des caractéristiques des flux et des systèmes productifs, adaptation des modes d'exploitation à ces évolutions de l'économie et/ou à des évolutions internes au secteur,...) ?
- quels types de trafics, distances, produits sont concernés ?
- comment peut-on caractériser les utilisateurs ?
- comment sont exploités (en compte propre ou d'autrui) les parcs ?

L'objectif de la présente étude est de mieux comprendre les utilisations de véhicules utilitaires légers. L'étude repose sur :

- une analyse bibliographique,
- des entretiens menés auprès d'utilisateurs.

Ce rapport s'articule autour :

- d'une analyse de la bibliographie relative aux véhicules utilitaires légers,
- d'un panorama des réglementations intégrant un « effet seuil » en matière de PTAC,
- une analyse statistique du marché,
- une analyse, réalisée à partir de cas d'entreprises, des utilisations de VUL,
- une analyse de l'évolution des véhicules,
- une conclusion – recommandations.

Cette étude a été réalisée, pour partie, sur la base d'entretiens menés auprès d'acteurs institutionnels, d'organisations professionnelles, d'entreprises du transport léger et d'entreprises donneurs d'ordres (entreprises industrielles ou commerciales et transporteurs) par le cabinet d'études Samarcande qui les en remercie.

Acteurs institutionnels rencontrés ou interrogés dans le cadre de la présente étude :

Monsieur Bourdil, Syndicat national des transports légers (SNTL)

Monsieur Cailleton, Mission des transports de matières dangereuses à la direction des transports terrestres (ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer)

Monsieur Debar, Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)

Monsieur Guiheneuf, membre de la commission transport léger au sein de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)

Madame Lahache, Inspection du travail des transports (ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer)

Madame Lhomme, Direction des transports terrestres (ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer)

Sommaire

1. Synthèse des documents disponibles sur les VUL.....	9
1.1 L'utilisation des véhicules utilitaires légers.....	9
1.2 Le marché du transport léger : les entreprises et leurs pratiques.....	10
1.3 La distribution urbaine.....	16
1.4 Les véhicules.....	19
1.5 Accidentologie.....	20
2. Un dispositif réglementaire différencié selon le PTAC du véhicule.....	24
2.1 Un élargissement progressif des réglementations au secteur du transport léger.....	24
2.1.1 Les conditions d'exercice de la profession	24
2.1.2 La capacité professionnelle	25
2.1.3 La capacité financière	27
2.1.4 Le régime de licence	29
2.1.5 La durée du travail	29
2.1.6 Les temps de conduite	31
2.1.7 La formation	32
2.2 Les réglementations relatives aux véhicules : les véhicules utilitaires légers entre poids lourds et voitures particulières.....	33
2.2.1 Le contrôle technique	33
2.2.2 La fiscalité	34
2.2.3 Les limiteurs de vitesse	35
2.2.4 La ceinture de sécurité	37
3. Les données statistiques sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers....	39
3.1 Le parc en service.....	39
3.2 Les motorisations.....	41
3.3 L'utilisation du parc.....	41
3.4 Le parcours moyen annuel.....	46
3.5 Les utilisations selon le motif de déplacement.....	47
3.6 Les distances parcourues par motif de déplacement.....	48
3.7 La nature des trajets.....	48

4. Les cas d'entreprises du transport léger de marchandises	54
4.1 Des effectifs attachés aux tâches de conduite	54
4.1.1 Des tâches de gestion – organisation affectées au dirigeant	55
4.1.2 Le permis de conduire principale qualification du personnel	55
4.1.3 Hors horaires de service, un suivi souvent approximatif des temps de travail	56
4.2 Le délai : fond de commerce du transport léger.....	62
4.2.1 Les traces directes : le transport léger composante centrale des politiques de service menées par les entreprises industrielles et commerciales	67
4.2.2 Les traces directes : le transport léger composante centrale des politiques de JAT	68
4.2.3 Les traces directes : le cas spécifique des entreprises qui travaillent pour des confrères	71
4.2.4 Des traces directes rémunérées au forfait ou selon un barème kilométrique	72
4.2.5 Les tournées de messagerie – fret express : le cas des louageurs	73
4.2.6 Des systèmes de rémunérations qui conduisent à accroître le nombre de positions par tournées	74
4.3 Le parc des entreprises de transport léger de marchandises.....	77
4.3.1 Des véhicules dédiés	77
4.3.2 Des parcs dominés par les véhicules de type Kangoo - Berlingo	79
4.3.3 Un kilométrage journalier moyen de 250 à 350 km mais avec des écarts à la moyenne selon les activités	79
4.3.4 L'âge moyen corrélé au mode d'acquisition	80
4.3.5 Des taux de remplissage peu suivis et très variables	80
4.3.6 Des horaires structurés par les offres « à délais garantis » et les horaires d'ouverture des destinataires	82
5. Les donneurs d'ordres.....	85
5.1 Les donneurs d'ordres de la messagerie et du fret express	85
5.2 Le cas d'un donneur d'ordres « distributeur »	87
6. Les utilisateurs professionnels des autres secteurs (hors transport).....	90
6.1 Le cas spécifique de la distribution postale	90
6.2 Le cas d'un distributeur spécialisé (électroménager).....	92
6.3 L'utilisation des véhicules utilitaires légers par une entreprise de fabrication – distribution de machines textiles.....	94
6.4 Le cas d'un artisan	95

7. L'évolution des véhicules utilitaires légers.....	98
7.1 S'adapter à des utilisations diversifiées.....	98
7.2 Les véhicules utilitaires légers : un champ important pour les véhicules propres	101
7.2.1 Les véhicules électriques	101
7.2.2 Les véhicules GNV (Gaz Naturel Véhicules)	103
7.2.3 Les véhicules GPL	104
8. Recommandations	107
GLOSSAIRE	110

1. Synthèse des documents disponibles sur les VUL

Depuis 1998, date de l'obligation d'inscription des entreprises de transport léger de marchandises au registre des transporteurs et des loueurs (loi du 6 février 1998), ce secteur fait l'objet de nombreuses études. Ces dernières portent majoritairement sur le marché du transport léger, en d'autres termes, sur le transport pour compte d'autrui¹. Les autres aspects de l'utilisation des VUL² ont été moins fréquemment abordés. Ceci est notamment le cas du transport pour compte propre³ mais surtout de l'utilisation de VUL par les particuliers. Cette situation n'est guère étonnante et à rapprocher des facteurs qui ont présidé à l'élargissement des règles relatives au transport à ce segment particulier : risques perçus de concurrence déloyale entre entreprises du transport léger et entreprises inscrites au registre.

La liste des études citées dans la suite du rapport n'a pas prétention à être exhaustive. Sans faire l'objet d'études spécifiques, les véhicules utilitaires légers sont susceptibles d'être abordés dans des études nationales, régionales ou locales relatives au transport de marchandises en ville, à la congestion des infrastructures routières (urbaines ou non), aux pratiques logistiques de certains secteurs... Il est impossible de répertorier ici l'ensemble des études réalisées ces dernières années sur le domaine du transport et de la logistique et d'en extraire des passages relatifs aux VUL. Ces véhicules peuvent, en outre, faire l'objet de points spécifiques dans des études n'ayant pas trait à la logistique ou au transport.

Le panorama des études présenté ci-dessous est organisé de manière thématique. Les tableaux reprennent les principales études ainsi que leur contenu. Les statistiques relatives à l'utilisation des véhicules utilitaires légers (source : SES) font, par ailleurs, l'objet d'un point particulier du présent rapport.

1.1 L'utilisation des véhicules utilitaires légers

La publication du SES « utilisation des véhicules utilitaires légers » est la seule à couvrir l'ensemble des utilisations.

Dans ses résultats généraux, l'enquête révèle :

- un parc total d'environ 5 millions de véhicules utilitaires légers,
- dont 36 % sont utilisés par des particuliers ; 6 % seulement par des entreprises de transport pour compte d'autrui, 41 % par des entreprises industrielles et commerciales ; le reste se répartissant entre administrations, et agriculture.

¹ Voir glossaire

² Voir glossaire

³ Voir glossaire

Titre	Source	Date	Contenu	Chiffres ou données clé
SES : utilisation des VUL – et publications connexes (par exemple SES Infos Rapides)	SES	Parutions en 1999 et 2003 (données 2000)	Recueil statistique relatif à l'utilisation des véhicules utilitaires légers ; complément à l'enquête annuelle sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises	Confer partie 3

D'autres sources statistiques relatives aux immatriculations, aux ventes, aux importations - exportations de VUL en France existent. Elles émanent de divers organismes (constructeurs, Argus, fichier central d'immatriculations). Certaines d'entre elles sont d'ailleurs reprises par le SES dans son système d'observation. Construites pour répondre à des objectifs spécifiques (commerciaux par exemple) et observer des phénomènes différents, elles ne sont pas toutes comparables et conçues sur les mêmes critères. Le seuil de PTAC déterminant un véhicule utilitaire léger est, pour certaines d'entre elles, fixé à 5 tonnes. Elles fournissent des indications précises sur les modèles et marques les plus vendues. Elles ne sont, en revanche, pas croisées avec le type d'utilisations et d'utilisateurs.

1.2 Le marché du transport léger : les entreprises et leurs pratiques

Ce champ⁴, qui ne constitue pas, en pourcentage du parc total, le segment le plus important, est, parallèlement, et pour les raisons déjà invoquées, celui qui a donné lieu au plus grand nombre d'études.

Ces dernières sont à mettre en relation avec une volonté de mieux comprendre le fonctionnement d'un marché important mais récemment intégré au TRM, notamment en matière de réglementations sociales. Elles comportent, en ce sens, un volet « conditions de travail » et « ressources humaines » important. Elles reposent, pour la majorité d'entre elles, sur des entretiens menés auprès de responsables d'entreprises du transport léger dont le profil et le « déroulement de carrière » fait également l'objet d'analyses.

Elles mettent en avant l'hétérogénéité des activités exercées et des vocations géographiques.

⁴ Marché du transport léger en opposition au compte propre et aux utilisations par des particuliers ou administrations

Titre	Source	Date	Contenu
Les entreprises du TRM et de la messagerie et leur parc de véhicules	SES	2002	Parc des entreprises
Le transport léger, monographie	CNR	Mai 2003	Réglementation, statistiques, caractéristiques des entreprises et de leurs activités
Le marché de l'urgent conquis par le transport léger	CNR, Cahiers de l'Observatoire n°184	Juin 2002	
Enquête relative à la sous-traitance dans le transport routier de marchandises au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes	UNOSTRA	2001	Inscription au registre, lien avec le donneur d'ordre, mode de rémunération, délais de paiement, chiffre d'affaires ...
Conditions de travail dans le transport léger	Translog Eurosirris (Samarcande) pour la DTT	2000	Analyse statistique du marché, activités et vocations, données sociales
Transport léger routier de marchandises pour compte d'autrui	Henri Defoug et Max Pfalzgraf, Conseil Général des Ponts et Chaussées	mars 1998	Analyse statistique du marché, activité, enjeux et actions à mener
Les groupes dans le transport routier de marchandises et la messagerie en 1998	SES	2001	Structure de la messagerie

Une majorité d'entreprises inscrites sous un code du TRM

Le marché du transport léger pour compte d'autrui (entreprises inscrites sous les codes 602, 634 ou 641) comptait 19 200 entreprises en 2000⁵.

90 % des entreprises de transport léger sont inscrites sous un code de « transport routier de marchandises » (602). Dans cet ensemble, le code 602 L⁶ (transport de proximité) domine (71 % des entreprises de transport léger sont inscrites sous ce code).

Entre 1995 et 2000 le nombre d'entreprises a progressé de 50 % (+8,5 % par an)⁷. Le parc a enregistré, pour sa part, une progression plus importante (120 % sur la même période soit 17 % par an).

Une majorité de petites entreprises

L'effectif moyen par entreprise est très faible⁸ indiquant une prédominance d'entreprise de très petite taille relevant souvent d'un statut d'entreprise individuelle et/ou d'EURL.

En 2000⁹ :

- les entreprises employant 0 à 5 salariés représentaient 94 % des entreprises du transport léger et les entreprises sans salarié représentaient 55 % des entreprises du transport léger,
- l'effectif moyen (salarié et non salarié) s'établissait à 2,9 personnes (contre environ 9 personnes pour l'ensemble du secteur tout parc confondu).

Alors que les entreprises du transport léger représentent près de la moitié des entreprises du transport routier dans son ensemble, elles ne totalisent que 14 % des effectifs sectoriels totaux.

- l'effectif moyen salarié s'établissait à 2,04 personnes (contre 8,1 pour l'ensemble du secteur tout parc confondu¹⁰),
- la part de l'effectif non salarié était de 28 %.
- l'âge moyen du personnel est compris entre 30 et 35 ans (étude 2000 menée pour la DTT) ou 39 ans (selon l'étude Limousin) mais les écarts à la moyenne sont importants. En outre, la moyenne est souvent calculée sur un effectif restreint et le chef d'entreprise (souvent plus âgé) est inclus dans le calcul de la moyenne.

Une application des réglementations sociales limitée par l'importance des effectifs non salariés

La part de l'effectif non salarié est particulièrement importante. Cette situation limite le champ d'application des réglementations notamment relatives à la durée du temps

⁵ Source : SES

⁶ Source : transports routiers de marchandises par des véhicules de moins de 3,5 tonnes, DRE Limousin, Adema, 2001 et études citées ci dessus

⁷ Données SES reprises dans l'étude CNR

⁸ Sources diverses citées ci-dessus, l'ensemble des données chiffrées apparaissant dans les diverses études émanant du SES

⁹ Données SES reprises dans le rapport du CNR

¹⁰ C'est-à-dire plus et moins de 3,5 tonnes

de travail et aux amplitudes journalières. De fait, ces dernières sont importantes pour les dirigeants, en général, et pour ceux des entreprises sans salarié, en particulier (jusqu'à 50 heures par semaine selon l'étude menée par la DRE Limousin). Conducteurs, ces dirigeants consacrent également un temps important à la gestion¹¹. L'accroissement des textes régissant l'activité des entreprises du transport léger (depuis leur intégration au TRM) a accru ces temps « administratifs ».

De ce point de vue, les entreprises les plus concernées sont toutefois celles qui présentent un effectif salarié.

Malgré des règles d'accès plus restrictives (justificatifs de capacité), la culture de gestion des responsables apparaît (en regard des études réalisées sur le secteur) encore modeste. Certains dirigeants considèrent, d'ailleurs, que le niveau exigé dans le cadre capacité professionnelle et le stage permettant de l'atteindre sont encore insuffisants et ne garantissent pas une gestion saine et une bonne connaissance de la loi (par ailleurs souvent considérée comme complexe dans le fond et la forme).

Effectif du transport léger en 2000

	602 L (transport de proximité)	602 M transport interurbain	602 N Déménagement	602 PLocation	634 A Messagerie / fret express	Total
Nombre d'entreprises	13 640	3 714	417	952	512	19 235
effectif total	30 976	10 340	1 725	2 021	10 926	55 988
effectif non salarié	37%	26%	13%	39%	3%	28%
effectif salarié	63%	74%	87%	61%	97%	72%
dont effectif roulant	48%	59%	47%	52%	28%	46%

Source : SES – extraction EAE 2000, dans l'étude CNR, données 2000

Poids du transport léger par sous-secteurs (en %)

	total	entreprises de 0 à 5 salariés	entreprises de 6 salariés et plus	effectif total	effectif non salarié	effectif salarié
602 L	59,8	66,3	19,8	30,7	65,6	23,3
602 M	24,3	33,3	6,0	5,4	31,5	4,2
602 N	28,0	44,8	6,2	11,9	33,4	10,8
602 P	49,1	62,6	7,6	9,1	64,0	5,9
634 A	50,4	78,1	21,4	13,6	77,0	13,3
total	45,3	55,4	11,3	13,7	54,6	10,6

Source : SES – extraction EAE 2000, dans l'étude CNR, données 2000

Très variable, le profil des chefs d'entreprises (analysés et catégorisés dans l'étude du CNR¹²) montre que tous n'ont pas une expérience antérieure du transport. Quatre profils sont dégagés :

- les salariés du transport qui se mettent à leur compte parfois encouragés par leur ancien employeur qui leur assure un débouché.

¹¹ Les temps de travail relatifs aux salariés seraient, par ailleurs, de 35 à 39 h00 (selon les études précitées) pour des rémunérations mensuelles nettes d'environ 1 200 euros (selon l'étude DRE Limousin)

¹² Le transport léger, monographie, CNR, mai 2003

Ces salariés peuvent avoir été conducteurs ou avoir occupé des postes administratifs, opérationnels (chef de quai notamment) ou commerciaux. Ils forment donc un profil encore hétérogène tant du point de vue de leur qualification que de leur culture (de l'exploitation ou de la gestion). Certains étaient déjà attestataires de capacité professionnelle.

Si certains créent leur entreprise avec l'appui de leur ancien employeur d'autres créent leur entreprise en reprenant des clients insatisfaits ou parce que leur connaissance du marché leur fait percevoir des opportunités (ils le font parfois à la suite d'un plan social).

Alors que les entreprises du TRM connaissent (certes selon la conjoncture) des problèmes de recrutement voire de déficit de personnel, l'enquête sur le dispositif relatif à la capacité professionnelle¹³ montre également que certains dirigeants du TRM craignent que leurs salariés attestataires ou inscrits à une formation d'attestation ou de justificatif de capacité les quittent pour créer leur propre structure.

- Le deuxième cas est celui de chômeurs qui se lancent sans expérience (hors stage obligatoire pour obtenir le justificatif de capacité professionnelle) dans cette profession du fait de sa facilité d'accès. Ces chefs d'entreprises présentent fréquemment une faible culture de gestion qui n'est pas sans impact sur leur capacité à calculer des amortissements, des coûts et prix de revient.

- Le troisième profil est celui de personnes décidant de se reconverter et de changer de métier.
Diverses études (CNR, DTT) montrent que les profils de ces dirigeants sont diversifiés. Il peut s'agir de personnes disposant de diplômes de troisième cycle mais ne trouvant pas de débouché dans leur filière (lettres, philosophie, chimie par exemple) ou de salariés (souvent cadres) de secteurs divers sans rapport avec le transport ou la logistique.

- Enfin, les jeunes diplômés du secteur « transport » dont certains sont des enfants de chefs d'entreprises de transport.

Le secteur du transport léger est souvent appréhendé comme un secteur facile d'accès, recelant des opportunités, « où il est possible de gagner de l'argent » et permettant à des personnes, dont c'est le souhait, de travailler « enfin » pour leur propre compte. Il revêt en cela une valeur d'indépendance.

¹³ Le dispositif de capacité professionnelle en France et en Europe, DTT, Samarcande, 2002

Un chiffre d'affaires moyen de 208 000 euros mais avec des écarts à la moyenne

Le chiffre d'affaires du secteur s'établit à 4 milliards d'euros.

Le chiffre d'affaires moyen par véhicule¹⁴ s'établit à environ 148 000 euros.

Le chiffre d'affaires moyen par entreprise s'établit à environ 208 000 euros (avec des entreprises dont il convient de rappeler qu'elles présentent un effectif moyen de 2,9 personnes). Les écarts à la moyenne sont importants. Ainsi, selon l'étude réalisée par la DRE Limousin, certaines entreprises afficheraient des chiffres d'affaires inférieurs à 15 000 euros.

En raison de la taille des entreprises (en effectif et chiffre d'affaires), les investissements sont concentrés sur le matériel de transport et sont faibles. Le nombre de titres de transport détenus est faible. Selon l'étude DRE Limousin, 86 % des entreprises du transport léger (interrogées) remplissent les conditions de la capacité financière (capitaux propres exigibles en fonction du nombre de titres).

Des entreprises fragiles mais dont la durée de vie peut être longue

Si nombre de dirigeants indiquent qu'ils ont connu des difficultés et que leur entreprise demeure fragile et sensible à la perte d'un client, les études montrent également que certaines sont présentes de longue date sur le marché. Les entreprises récentes côtoient ainsi des structures existant depuis 10 ans¹⁵.

Un parc moyen de 2,3 véhicules

Les entreprises représentaient, en 2000, un parc de 27 000 véhicules. L'importance des très petites entités explique la modestie du parc moyen par entreprise (2,3 véhicules en moyenne mais l'étude réalisée en Limousin montre que 55 % des entreprises interrogées présentent un parc d'un seul véhicule).

Le parc de VUL utilisé par ces entreprises représente 1 % du parc total de véhicules utilitaires légers.

Le ratio conducteur / véhicule s'établit à 0,93.

Des activités diversifiées

Les entreprises du transport léger s'inscrivent assez naturellement dans des chaînes de messagerie¹⁶, au sein desquelles elles interviennent dans le cadre des tournées¹⁷ de collecte et/ou de ramassage. Leur taille limite leur position à celle de louageurs¹⁸ travaillant pour le compte de grands opérateurs. Ces entreprises s'avèrent, en ce sens, sensibles à la perte d'un client, à un renversement de conjoncture et aux stratégies de réinternalisation que peuvent mener leur(s) donneur(s) d'ordres. Toutefois, si le ou les premiers clients génèrent une part importante du chiffre

¹⁴ Ratio CA / parc

¹⁵ Mais il est de toute évidence difficile d'appréhender les mouvements de création / disparition dans le cadre d'études qualitatives (qui forment la majorité des études réalisées sur le transport léger).

¹⁶ Voir glossaire

¹⁷ Voir glossaire

¹⁸ Voir glossaire

d'affaires (souvent supérieure à 50 %), l'équation « une entreprise – un client » n'est valide que pour un nombre limité d'entreprises souvent en démarrage d'activité. Les entreprises plus anciennes ont, en effet, mené des politiques de diversification de leur clientèle et/ou de leur activité en tissant des partenariats réguliers ou en développant un volant d'activité spot¹⁹.

Si l'image des louageurs de la messagerie est celle la plus souvent évoquée lorsque l'on parle du transport léger les études montrent que l'accès direct au marché est important de même que les activités de « course »²⁰ ou de « lot urgent ».

Les organisations de transport dans lesquelles les entreprises de transport léger s'intègrent alors sont des traces directes²¹. Reprenant l'enquête « chargeurs » de l'INRETS, l'étude CNR indique que « les VUL sont majoritairement employés dans des transports en trace directe (55 % des envois impliquant un VUL) – donc principalement dans le segment de la course à la demande – et pour 38 % des envois (impliquant un VUL) dans la ramasse et la distribution donc en messagerie express.

Les vocations géographiques ou rayons d'action sont également diversifiés selon les entreprises et/ou les types d'utilisation :

- Si les vocations locales dominant dans le cadre des tournées de messagerie,
- l'acheminement de petits lots urgents peut, en revanche, porter sur des longues ou moyennes distances (vocation nationale voire internationale).

Les transports urbains ne représenteraient que 20 % de l'ensemble des mouvements de véhicules légers²².

1.3 La distribution urbaine

Plusieurs évolutions concomitantes, et parfois liées, convergent vers une utilisation renforcée de véhicules de taille réduite en zone urbaine:

- restrictions de circulation pour les poids lourds,
- fractionnement croissant des approvisionnements,
- développement d'activités générant des flux diffus et des flux rapides (service après vente, par exemple),
- développement des livraisons aux particuliers (VPC, commerce en ligne),
- développement, dans ces différents cadres, de la messagerie et du transport express,
- importance du compte propre dans l'approvisionnement des magasins de centre ville et dans la restauration hors foyer (or le compte propre représente une part notable du parc de VUL).

La distribution urbaine ne se restreint toutefois pas à l'utilisation des véhicules utilitaires légers. La livraison de nombreux commerces est ainsi effectuée avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes (avec une présence notable des véhicules de 7 à 19

¹⁹ voir glossaire

²⁰ Voir glossaire

²¹ Voir glossaire

²² Enquête chargeurs reprise dans l'étude CNR, transport léger, monographie

tonnes notamment). Parallèlement, le transport léger ne se restreint pas au transport urbain.

Le transport de marchandise en ville est, cependant, susceptible d'induire des spécificités quant : aux utilisations de VUL, aux organisations et aux modes de fonctionnement :

- en zone urbaine, les organisations en tournées s'imposent ainsi sur les traces directes (étude IAURIF²³). Le nombre de tournées de livraison quotidiennes (pour un même conducteur) s'établit à deux, organisées généralement en une tournée le matin et une l'après midi. En moyenne les tournées intègrent 12 à 13 positions²⁴.
- Les traces directes s'effectuent, parallèlement, sur des petits trajets comme l'indique le nombre de traces directes effectuées, par jour, par un même conducteur : 4 en moyenne mais jusqu'à 6 pour le compte d'autrui. Pour confirmer les distances courtes il apparaît que 10 à 30 minutes séparent le lieu de chargement du lieu de déchargement (trace directe) ou du premier déchargement (pour les tournées).

Organisation des transports urbains par VUL en Ile de France

	Nombre moyen de traces directes par jour*	Nombre moyen de tournées par jour*	Nombre moyen de position par tournée
Pour compte propre	2,39	1,56	12,6
Pour compte d'autrui	5,70	1,88	
TOTAL	4,28	1,79	

* par conducteur

Source : IAURIF

- Le kilométrage hebdomadaire moyen s'établit à 488 km (soit un peu moins de 100 km par jour²⁵). Il est certes plus important dans le compte d'autrui (580 km) qui présente par ailleurs un nombre de tournées et de traces directes par conducteur plus élevé que dans le compte propre (330 km).

²³ Livraisons par véhicules utilitaires légers en Ile de France, IAURIF, Samarcande, 2002

²⁴ Voir glossaire

²⁵ Il est de l'ordre de 250 à 350 km en zone non urbaine

Titre	Source	Date	Contenu
Distribution urbaine à Strasbourg, diagnostic et pré étude pour une plate-forme ferroviaire	Samarcande – Newton Vauréal	2003	Analyse Freturb, perception et intérêt d'une plate-forme urbaine, en général, et ferroviaire, en particulier
Les apports des outils statistiques et de modélisation	Let	2003	Modélisation des trafics et flux de marchandises en ville (dont par véhicules utilitaires légers)
PDU et marchandises en ville	Ademe - Certu	2002	
Le transport de marchandises en ville	Laetitia Dabanc (Groupe Liaisons)	2002	
Les dossiers du CCFA : livraisons et services urbains	CCFA	nc	Transports urbains, part des ménages et des entreprises, PDU, CDU
Les transports par véhicules utilitaires légers en Ile de France – approche destinataires et conducteurs	Samarcande	2002	Pratiques relatives aux livraisons urbaines
- enquête au chargement (chargeurs et conducteurs)	Scetauroute	2003	
- approche qualitative	Jonction	2001	
Action fédérative ELU – PREDIT	Samarcande	2001	Perception des ELU et intérêt pour les professionnels
Etudes relatives au PDU, volet marchandises	Divers bureaux d'études et centres de recherche (Let, Jonction, ACT Consultant, Gerardin Conseil)		

1.4 Les véhicules

La bibliographie relative aux véhicules eux-mêmes concerne, pour l'essentiel, le marché et ses évolutions appréhendées au travers des immatriculations.

Comme évoqué précédemment, les statistiques relatives au marché des VUL sont construites autour d'objectifs spécifiques et sont donc parfois non comparables.

Titre	Source	Date	Contenu
Sites des constructeurs			caractéristiques techniques des différents modèles
Analyse et faits	Comité des constructeurs français d'automobiles	2002	Gamme, statistiques de production et de vente
France : les VUL en net recul	L'officiel des transporteurs	N° 2196 du 16/12/2002	Marché des VUL
Top 100-2001 : les meilleures ventes automobiles flottes (VP, VUL) par segments et/ou carrosserie »	L'automobile et l'entreprise	N°79 du 16/09/2002	
57 700 immatriculations en 2001 : le marché cède le pas	L'officiel des transporteurs	2152 du 16/01/2002	
Tous les chiffres de l'automobile	Argus de l'automobile numéro spécial	Edition 2002	
Un parc flotte en pleine croissance	L'automobile et l'entreprise	70 du 16/10/2001	
Bilan d'une année 2000 en régression pour les VP et qui ne doit son salut qu'aux utilitaires et aux flottes	Observatoire des flottes, automobile et entreprise	N°64 du 16/02/2001	
Avec plus de 750 000 unités le marché des flottes aura terminé le siècle en fanfare	automobile et entreprise	N°55 du 16/03/2000	
Panorama des véhicules industriels 2000	BNP Paribas	Juin 2002	
L'utilitaire résiste, malgré tout	Le Figaro	24/02/2003	

1.5 Accidentologie

Plusieurs indicateurs permettent de caractériser l'accidentologie :

- taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2002 (mais sans connaissance et prise en compte du taux d'occupation des véhicules).

Le taux s'établit à 14 pour un million pour les camionnettes²⁶ soit un taux très nettement inférieur à celui observé pour les poids lourds 221 pour un million.

Tués dans les véhicules

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2003)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	211	20 000 000 ³	11
Cyclomoteurs	366	1 387 000	264
Motocyclettes	973	1 054 000	923
Voiturettes	33	140 000 ⁴	236
Voitures de tourisme	4 602	29 160 000	158
Camionnettes	76	5 338 000	14
Poids lourds	125	565 000	221
Transports en commun	10	81 000	- *

Sources :

1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR – fichier des accidents ;
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle ;
3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable ;
4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

* Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

- taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2002 (mais sans connaissance et prise en compte du taux d'occupation des véhicules).

Le sous risque observé sur l'indicateur précédent pour les camionnettes se retrouve ici avec un taux de 370 pour un million pour les camionnettes soit un taux très nettement inférieur à celui observé pour les poids lourds 2 653 pour un million.

Véhicules	Nombre de victimes [*] dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2003)	Victimes dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	4 782	20 000 000 ³	239
Cyclomoteurs	17 151	1 387 000	12 366
Motocyclettes	18 518	1 054 000	17 569
Voiturettes	258	140 000 ⁴	1 843
Voitures de tourisme	82 760	29 160 000	2 838
Camionnettes	1 974	5 338 000	370
Poids lourds	1 499	565 000	2 653
Transports en commun	915	81 000	- **

Sources :

1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR – fichier des accidents ;
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle ;
3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable ;
4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

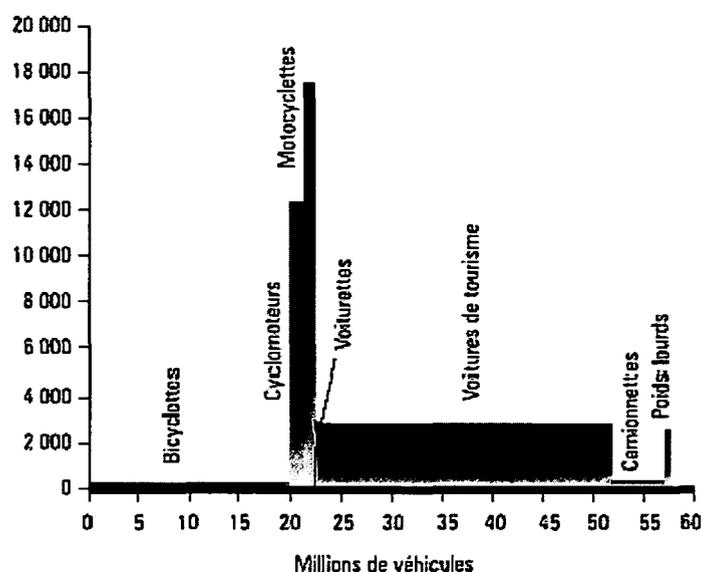
* Victimes : tués + blessés.

** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules l'indicateur n'est pas utilisable.

Source : Sécurité routière

²⁶ Les camionnettes sont définies ici comme des véhicules routiers rigides automobiles conçus exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3500 kg

Victimes par million de véhicules



- Le nombre de véhicules impliqués. En 2002²⁷, le parc de VUL s'établissait à 5 249 000 véhicules effectuant 15,5 % des kilomètres parcourus en France. Sur ce parc, 4 897 véhicules ont été impliqués dans un accident de la circulation. Les tués en camionnette ont représenté 1 % du nombre total de tués en 2002 :
 - o un tué sur trois l'a été la nuit,
 - o trois sur quatre sont des conducteurs âgés de 25 à 64 ans,
 - o quatre sur cinq sont des hommes,
 - o le taux d'alcoolémie était globalement de 3,9 % pour les accidents corporels (contre 6,5 % pour les voitures de tourisme) et de 9,5 % pour les accidents mortels (contre 16,7 % pour les voitures de tourisme).

Poids lourds	Véhicules utilitaires légers
Parc* : 568 000 dont 220 000 tracteurs	Parc : 5 249 000
Part dans la circulation appréhendée en véhicules.kilomètres en France : 4,9 % pour les poids lourds immatriculés en France / 6,1 % si on y ajoute les poids lourds immatriculés à l'étranger	Part dans les kilomètres parcourus en France : 15,5 %
Nombre de véhicules impliqués dans un accident corporel : 5 719	Nombre de véhicules impliqués dans un accident corporel : 4 897
Les poids lourds sont impliqués dans 5,1 % des accidents corporels. Ils font 13 % des tués ²⁸ et 6,4 % des blessés graves. Par ailleurs la gravité des accidents avec au moins un poids lourd est de 2,5 fois plus forte que celle de l'ensemble des accidents de la route	Ces données ne sont pas connus pour les camionnettes consolidées avec d'autres véhicules (véhicules spéciaux, voiturettes, tracteur agricoles).

* véhicules de plus de 5 tonnes

²⁷ Sécurité routière

²⁸ Accident impliquant au moins un poids lourds

En 2003, le nombre d'accidents impliquant un VUL aura, par ailleurs, diminué de près de 11 %.

L'Allemagne est dans une situation inverse. Les accidents impliquant des VUL ont en effet connu un accroissement (Officiel des Transporteurs, 14 mai 2004, n°2263) depuis 10 ans. Ce phénomène pourrait indiquer une sensibilité de l'accidentologie :

- à la vitesse autorisée. « La limitation de vitesse n'existe, en effet, en Allemagne qu'au-delà de 3,5 tonnes ; certains tronçons d'autoroute peuvent donc être parcourus au maximum des possibilités des véhicules »²⁹ ;
- à la puissance des véhicules qui ne cesse de croître (inversement, en France « le nombre de VUL puissants est freiné par les prix pratiqués par les constructeurs ») ;
- à pratiques industrielles et commerciales et à l'offre de messagerie qui « exploite les performances des fourgons ».

Face aux risques, une campagne de formation a été lancée pour sensibiliser les jeunes conducteurs aux règles de sécurité (arrimage des charges transportées notamment).

Titre	Source	Date	Contenu
Les comptes des transports en 2002	DAEI/SES/Insee	Juin 2003	Accidentologie selon le type de véhicule
Véhicules utilitaires légers : un risque encore trop sous-estimé	Sécurité routière	nc	Part des VUL dans les accidents de la route
Observatoire de la sécurité routière	Sécurité routière	nc	Accidentologie selon le type de véhicule, type d'infrastructure, région

²⁹ OT, 14 mai 2003

Synthèse du point 1

- L'essentiel des références bibliographiques concerne aujourd'hui le secteur du transport léger de marchandises pour compte d'autrui. Dans ce cadre, les études montrent :
 - que le marché ne se limite pas aux louageurs et qu'un accès direct au marché est observé, notamment dans le cadre des activités de lots ou courses urgentes,
 - que le transport léger est composé majoritairement d'entreprises de moins de 5 salariés,
 - que la part des effectifs non salariés y est plus élevée que sur l'ensemble du TRM³⁰ et, qu'en conséquence, les réglementations sociales (temps de travail) ne s'y appliquent que partiellement (en nombre d'entreprises concernées).
 - que les activités comme les vocations sont diversifiées, le recours aux VUL s'expliquant par :
 - les caractéristiques urbaines des zones à desservir ou leurs caractéristiques économiques (modestie du marché ne nécessitant pas le recours à des poids lourds pour des opérations de ramasse ou de distribution),
 - la taille et/ou le volume des envois,
 - la tendance générale au fractionnement,
 - la montée des exigences de délais, en général, et pour les petits colis en particulier (prototypes à livrer chez un client, pièces détachées, livraison de particuliers à domicile pour des courses effectuées sur internet, livraison de petits points de vente).
 - qu'en raison à la fois : du montant de l'investissement de départ (assez modeste), des conditions d'accès au marché et parfois d'une sous-estimation des réglementations qui le régissent, le transport léger est appréhendé comme un secteur : recelant des opportunités, facile d'accès et ne requérant pas d'expérience particulière.
- L'utilisation des VUL par le « compte propre » est, le plus souvent, abordé au travers des problématiques de logistique et de transport urbains.
- Les VUL sont fortement diversifiés tant en matière de taille que de poids ou de marchandises transportées (fourgons, dérivés de voitures particulières, véhicules frigorifiques...). Ils sont pourtant souvent appréhendés comme un ensemble homogène.
- Les VUL sont, relativement aux poids lourds, peu impliqués dans les accidents de la route. Le système d'observation statistique ne permet toutefois qu'une analyse partielle dans la mesure où les camionnettes ne sont pas toujours isolées des VP.

³⁰ Voir glossaire

2. Un dispositif réglementaire différencié selon le PTAC du véhicule

2.1 Un élargissement progressif des réglementations au secteur du transport léger

2.1.1 Les conditions d'exercice de la profession

L'accès à la profession de transporteur est régi par la directive 98/76/CE du 1^{er} octobre 1998 (modifiant la directive 96/26/CE). Il repose sur :

- l'honorabilité (identique quel que soit le parc de l'entreprise)
- la capacité professionnelle,
- la capacité financière.

Directive 98/76/CE

Capacité professionnelle	Capacité financière
La Directive ne concerne que les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes. Toutefois les Etats Membres peuvent abaisser ce seuil pour la totalité ou pour une partie des catégories de transports.	
L'entreprise doit disposer d'un capital de réserve d'une valeur au moins égale à 9 000 euros pour un seul véhicule utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.	La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les connaissances répondant au niveau de formation prévue dans les matières énumérées dans l'annexe de la directive. Elle est constatée au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral. Les Etats peuvent néanmoins dispenser les candidats qui justifient d'une expérience d'au moins 5 ans à condition que ces candidats passent un examen de contrôle. Ils peuvent également dispenser les candidats titulaires de certains diplômes (la directive prévoit un dispositif de reconnaissance mutuelle des diplômes).

En France, les conditions d'exercice de la profession sont régies par la loi du 30 août 1999 et par ses décrets et circulaires d'application.

Depuis 1998 (loi du 6 février), la loi instaure l'obligation d'inscription au registre pour les entreprises du transport léger. Elles sont, en conséquence, également soumises aux règles précitées. Des aménagements ont toutefois été introduits pour ce segment. Ils concernent la capacité professionnelle (arrêté du 17 novembre 1999) et la capacité financière.

L'étude réalisée par la DTT³¹ sur l'appréciation par les transporteurs de la loi n°98-69 montre, à ce titre, que :

- 80 % des entreprises interrogées (tout parc confondu) estimaient nécessaire une disposition relative aux entreprises de moins de 3,5 tonnes ;
- ce dispositif était, pour 65 % des entreprises de nature à limiter la concurrence interne au marché du transport léger de marchandises ;
- il n'existait pas, de la part des répondants, de polarisation sur la question du transport léger comme cause principale des problèmes du secteur dans son ensemble. 45 % des répondants ne pensaient pas que ce dispositif conduirait à rééquilibrer globalement les conditions de la concurrence dans le transport routier.

2.1.2 La capacité professionnelle

Le dispositif de capacité professionnelle concerne les dirigeants d'entreprises que ceux-ci soient ou non salariés. Il existait avant 1998 mais a été renforcé depuis et élargi au transport léger. Concernant l'attestation de capacité professionnelle, le niveau de l'examen a été relevé induisant une baisse, parallèle, du taux de réussite. En 2003 ce taux devrait être inférieur à 10 %.

L'objet des textes, s'inscrivant dans un objectif global d'assainissement du marché, est de rendre plus complexe l'accès au marché et de garantir une formation – qualification minimum des responsables d'entreprises.

Le renforcement du dispositif porte également sur le contrôle de l'existence réelle d'un attestataire dans les entreprises de transport routier de marchandises et vise à abolir des pratiques de transmission, vente ou location d'attestations.

Le transport léger bénéficie d'un régime dérogatoire (qui devait être, à l'origine, transitoire) substituant le justificatif de capacité à l'attestation de capacité, requise dans les entreprises présentant un parc au moins constitué de véhicules excédant 3,5 tonnes de PMA³². Si l'attestation de capacité professionnelle donne droit de diriger une entreprise de transport léger, le justificatif de capacité ne permet pas de diriger une entreprise du TRM.

Les modalités relatives à l'obtention du justificatif sont distinctes de celles prévalant à l'obtention de l'attestation. Deux voies seulement sont retenues (contre trois pour l'attestation de capacité) :

- un stage de 10 jours
- le diplôme. Le baccalauréat « exploitation des transports » donne, ainsi, de droit, le justificatif de capacité professionnelle. Ce diplôme ne figure, par ailleurs, pas parmi ceux donnant automatiquement droit à l'attestation de capacité.

³¹ Etude relative à l'appréciation par les transporteurs de la loi n°98-69 du 6 février 1998, DTT, Eurosirir Translog, 1999

³² Voir glossaire

Le tableau qui suit présente le cadre général et les règles spécifiques au secteur du transport léger de marchandises. Il met en évidence les différences quant au dispositif d'accès à la profession pour les deux secteurs.

Dispositif relatif au transport routier de marchandises hors transport léger	Dispositif relatif au transport léger
Les dirigeants d'entreprises de transport doivent détenir une attestation de capacité professionnelle	Les dirigeants d'entreprises de transport léger doivent détenir un justificatif de capacité professionnelle
<p>Trois voies permettent d'obtenir l'attestation de capacité professionnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la voie de l'examen écrit, - l'expérience professionnelle : les candidats doivent justifier d'une expérience de direction d'entreprise de transport (ou du compte propre) d'au moins 5 ans (n'ayant pas pris fin depuis plus de 3 ans) et satisfaire à un contrôle de connaissances devant une commission. Celle-ci peut subordonner la délivrance de l'attestation à la réalisation d'1 ou 2 stage(s) d'une durée minimale de 10 jours. - le diplôme : certains diplômes donnent, de droit, l'attestation de capacité professionnelle. Pour les autres diplômes, la délivrance de l'attestation est subordonnée à la réalisation d'1 ou 2 stage(s) d'une durée minimale de 10 jours. Les titulaires d'un baccalauréat « exploitation des transports » ne sont pas soumis à l'obligation du stage s'ils justifient d'une expérience professionnelle d'au moins 1 an (n'ayant pas pris fin depuis plus de 3 ans) à un poste de direction d'une entreprise de transport 	<p>La délivrance du justificatif de capacité professionnelle est subordonnée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la voie de l'examen n'est pas prévue dans ce cadre - l'expérience professionnelle n'est pas retenue dans ce cadre <p>- la possession d'un baccalauréat professionnel « exploitation des transports »</p> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> - le suivi d'un stage de 10 jours
	Une dispense existe pour les entreprises existant avant le 3 septembre 1999 (et, dans ces entreprises, pour la personne qui dirigeait avant septembre 1999).

Source : Circulaire n° 2000-43 du 22 juin 2000 relative à la capacité professionnelle et à l'honorabilité professionnelle des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises

Les dirigeants d'entreprises de transport léger inscrites au registre des commissionnaires doivent posséder l'attestation de capacité commissionnaire (différente en France de la capacité professionnelle du transport). De ce point de vue, les entreprises de transport léger sont traitées comme tout commissionnaire.

Avec des disparités quant à sa mise en œuvre, trois autres pays européens ont adopté le principe de l'extension du champ des réglementations aux transports légers : La Belgique, l'Italie et les Pays Bas. Dans ces trois pays, le transport léger entre (contrairement à ce qui prévaut en France) dans le cadre général (même dispositif d'accès à la profession quel que soit le parc).

L'Espagne, le Portugal et la Grande-Bretagne où le transport léger n'est régi par aucune règle particulière d'accès à la profession, mènent une réflexion sur l'élargissement.

Traitement du transport léger dans les différents pays

	Le transport léger n'est pas soumis à la capacité professionnelle	Extension du champ de la réglementation au transport léger	
		Dispositif unique et donc commun au transport léger et + 3,5 tonnes	Création d'un dispositif spécifique
Allemagne	×		
Belgique		A partir d'une charge utile de 500 kg	
Espagne	×	→ (1)	
France			Justificatif de capacité professionnelle
Grande Bretagne	×	→ (2)	
Italie		A partir d'une charge utile de 1,5 kg	
Pays Bas		A partir d'une charge utile de 500 kg	
Portugal	×	→ (3)	

(1) projet

(2) demandé par l'agence de Sûreté et de Sécurité

(3) demandé par la profession

Source : Samarcande, pour la DTT, 2002

2.1.3 La capacité financière

Cette mesure, qui s'inscrit également dans un objectif général d'assainissement du marché, vise à s'assurer d'une solidité financière minimale des entreprises de transport routier de marchandises. Cette solidité est appréhendée au travers des capitaux propres qui détermineront, au final, le nombre de titres que l'entreprise peut exploiter. La capacité financière elle-même est calculée sur la base d'un montant minimum de capitaux propres exigibles selon le type de véhicule. Les capitaux propres peuvent être majorés de garanties financières dès lors que celles-ci ne dépassent pas la moitié du montant de la capacité financière exigible.

Les entreprises doivent satisfaire chaque année aux conditions de capacité financière pour obtenir ou conserver leurs titres. Dans ce cadre, toutes les entreprises (en phase de renouvellement de titres ou disposant de titres valides) doivent adresser, chaque année, à leur DRE le document cerfa 11415 renseigné (avec mention de leurs capitaux propres et de leur capacité financière).

Les entreprises qui ne remplissent pas les conditions sont passibles :

- d'un non renouvellement de titres et, en conséquence, d'une radiation directe l'année suivante,
- d'une inscription en CSA (Comité de Sanctions Administratives)³³ et d'un avis de radiation par celle-ci.

Le montant exigible pour un véhicule de moins de 3,5 tonnes de PMA est sensiblement inférieur à celui demandé pour un véhicule de PMA supérieure.

Dispositif relatif aux véhicules de PMA inférieure à 3,5 tonnes	Dispositif relatif aux véhicules de PMA supérieure à 3,5 tonnes
Le montant de la capacité financière exigible est fonction des capitaux propres éventuellement majorés de garanties financières	
Les entreprises doivent adresser tous les ans à leur DRE le formulaire (Cerfa 11415) répertoriant leur parc, le montant des capitaux propres et le calcul de la capacité financière	
Le montant exigible s'élève à - 900 euros par véhicule	Le montant exigible s'élève à - 9 000 euros pour le premier véhicule - 5 000 euros pour les suivants
Les entreprises du transport léger déjà inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers avant le 30 août 1999, bénéficiaient, d'un délai expirant en septembre 2000, pour se conformer à la réglementation	

Source : circulaire du 22 décembre 1999

Les entreprises du transport léger inscrites au registre des commissionnaires (rare) sont soumises, sans dérogation, aux règles régissant l'accès à la profession de commissionnaires. Dans ce cadre, le montant de capitaux propres exigibles est fixe et de 22 800 euros (auxquels peut s'ajouter un montant exigible par titre si l'entreprise exerce également une activité de transporteur).

Dispositif relatif aux véhicules de PMA inférieure à 3,5 tonnes	Dispositif relatif aux véhicules de PMA supérieure à 3,5 tonnes
Le montant de la capacité financière exigible est fixe	
Les entreprises doivent adresser tous les ans à leur DRE leur liasse fiscale	
Le montant exigible s'élève à 22 800 euros	

³³ Voir glossaire

2.1.4 Le régime de licence

Les entreprises inscrites en France³⁴ au registre des transporteurs et des loueurs détiennent une licence³⁵ de transport intérieur et/ou une licence communautaire³⁶ :

- la licence de transport intérieur autorise l'exploitation de véhicules jusqu'à 6 t de PMA. Pour les entreprises qui utilisent des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de PMA : une mention indiquant que l'activité est limitée à ce type de véhicules est portée sur les copies conformes. Cette disposition est liée au calcul du montant de la capacité financière
- au-dessus de 6 tonnes, la licence communautaire est requise mais ne dispense pas des éventuelles autorisations de transports internationaux

Dispositif relatif aux véhicules de PMA inférieure à 3,5 tonnes	Dispositif relatif aux véhicules de PMA supérieure à 3,5 tonnes
Licence de transport intérieure	Licence communautaire

2.1.5 La durée du travail

La durée du temps de travail donne lieu à deux problématiques :

- celle relative aux contrôles des temps alors que les VUL ne sont pas équipés de chronotachygraphe³⁷,
- celle de la durée légale du temps de travail qui n'est, elle, pas dépendante du PTAC du véhicule.

2.1.5.1 Le contrôle des heures

Les véhicules de poids total autorisé en charge ne dépassant pas 3,5 tonnes sont exclus du dispositif mis en place par le règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant les obligations relatives à l'installation d'appareils de contrôle, à leur homologation et à leur utilisation. Toutefois, les Etats ont la possibilité d'étendre ce texte aux véhicules légers pour les transports nationaux (ce qui n'est pas le cas en France).

En l'absence de chronotachygraphe³⁸, les conducteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes (non soumis aux règlements 3820/85 et 3821/85 - relatifs aux appareils de contrôle) voient leur durée de temps de travail passé au service de l'employeur enregistrée, contrôlée et attestée au moyen :

- de l'horaire de service si les horaires sont fixes et si les salariés intéressés reviennent chaque jour à leur établissement d'attache (ce qui est notamment le cas des conducteurs effectuant des tournées au niveau local et régional),
- d'un livret individuel de contrôle (lorsque les horaires ne sont pas fixes ce qui est notamment le cas pour les conducteurs effectuant des traces directes sur

³⁴ Arrêté du 16 novembre 1999

³⁵ Voir glossaire

³⁶ Règlement CEE 881/92 du 26 mars 1992

³⁷ Voir glossaire

³⁸ Le règlement du 13 juin 2002 introduit l'obligation du tachygraphe électronique à partir de 2005. Ce dispositif ne concerne pas les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

moyennes et longues distances) rempli quotidiennement par les conducteurs (indiquant la durée des différents travaux effectués) et donnant lieu à des récapitulatifs hebdomadaires et mensuels établis par l'employeur

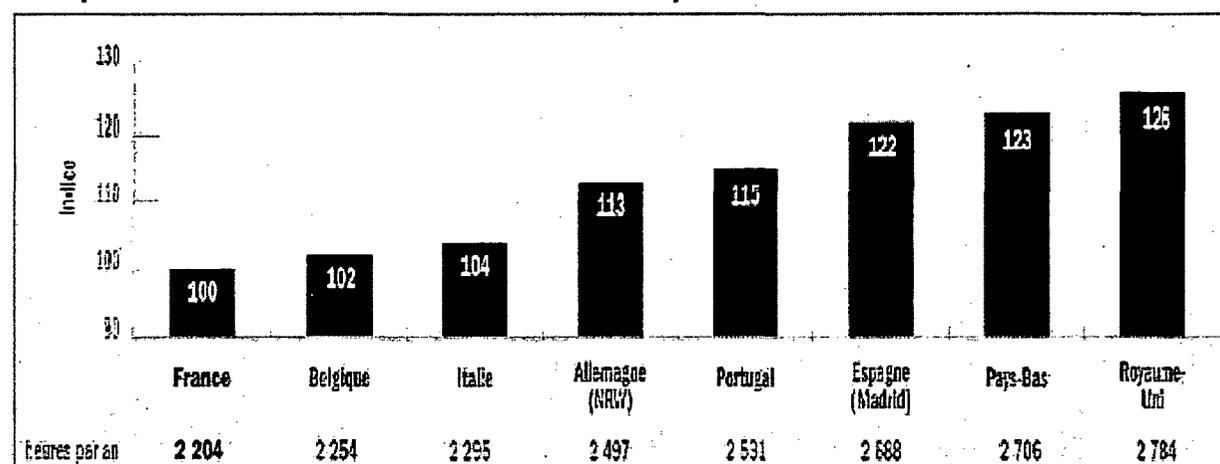
2.1.5.2 La durée du temps de travail

De manière générale, la durée du temps de travail dans les entreprises de transport routier de marchandises est indépendante du PTAC du véhicule.

Au niveau européen, la directive du 11 mars 2002, limite le temps de travail des conducteurs routiers salariés (hors conducteurs indépendants) à 48 heures par semaine en moyenne sur 4 mois avec des plafonds admis jusqu'à 60 heures. Cette mesure doit être appliquée dans les Etats Membres avant mars 2005.

Des disparités importantes existent encore comme le montre le graphique qui suit.

Temps de travail annuel maximum en Europe des conducteurs routiers



Note sur le Danemark : comptabilisé 24 heures sur 24, le temps de travail à l'international ne peut être comparé. Il atteindrait 6 120 heures par an pour le profil A.

Le temps de travail annuel maximum possible serait de l'ordre de 2.204 h en France, le temps réel étant de 2.121 h en moyenne standard. C'est au Royaume Uni (2 784 h maximum – 2 409 h. standard) et aux Pays Bas (2 706 h. maximum et 2 445 h. standard) qu'on travaille le plus longtemps.

- Royaume Uni	2 784 h maximum	2 409 h standard
- Pays-Bas	2 706 h maximum	2 445 h standard
- La Belgique	2 254 h maximum	2 146 h standard
- L'Italie	2 295 h maximum	2 192 h standard
- L'Allemagne	2 497 h maximum	2 226 h standard
- L'Espagne	2 688 h maximum	2 305 h standard
- Le Portugal	2 531 h maximum	2 279 h standard

Source : CNR

En France, la durée légale du temps de travail varie selon le type « d'organisation transport » et/ou la spécificité de la profession. Sont ainsi distingués dans les textes français³⁹ :

- les personnels roulants « grands routiers » (6 nuits découchées) ou « longue distance » dont la durée du temps de service est fixée (hors heures supplémentaires) à 43 heures par semaine ou 186 heures par mois,

³⁹ Décret n°2002-622 du 25 avril 2002 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises

- les autres personnels roulants à l'exception des conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds dont la durée du temps de service est fixée à 39 heures par semaine ou 169 heures par mois,
 - les conducteurs de messagerie⁴⁰ pour lesquels le régime général s'applique.
- Par ailleurs tous les conducteurs bénéficient de primes horaires sur le travail de nuit.

Le tableau qui suit synthétise les informations selon le type de conducteurs.

	Durée de temps de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée	Durée de temps de service maximale hebdomadaire sur un mois
Personnel roulant "grands routiers" ou "longue distance"	56 heures	50 heures ou 220 par mois
Autres personnels roulants à l'exception des conducteurs de messagerie et des convoyeurs de fonds	48 heures	48 heures ou 208 par mois
Conducteurs de messagerie	Régime général	

Source : décret 2002-622 du 25/04/2002

L'élargissement du champ d'intervention des VUL (qui ne sont plus exclusivement dédiés à la distribution urbaine) signifie que certains conducteurs entrent dans la catégorie des « grands routiers » (c'est le cas pour au moins une entreprise du transport léger que nous avons interrogée dans le cadre de la présente étude).

Par ailleurs, il convient d'indiquer qu'un des traits saillants du marché est la prédominance des entreprises sans salarié. En ce sens, la réglementation sociale relative aux temps et amplitudes de travail ne s'applique que partiellement.

2.1.6 Les temps de conduite

La réglementation relative aux temps de conduite (règlement CEE 3820/85 du 20/12/1985) ne concerne que les conducteurs (salariés ou non) conduisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

Le transport léger n'est donc pas concerné par la règle des 9h00 de conduite journalière maximum avec une pause après 4h30 de conduite continue.

⁴⁰ personnels roulants affectés à titre principal à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison

Dispositif relatif aux véhicules de PMA inférieure à 3,5 tonnes	Dispositif relatif aux véhicules de PMA supérieure à 3,5 tonnes
Pas de limitation réglementaire*	9h00 de conduite journalière maximum avec une pause après 4h30 de conduite continue

* Notons que les conseils de la sécurité routière pour les particulier et donc les conducteurs de véhicules légers sont « de partir reposé et de faire des pauses toutes les deux heures », la fatigue étant en cause dans 16 % des accidents mortels hors période estivale et dans 19 % des cas l'été.

2.1.7 La formation

Le dispositif de formation obligatoire des conducteurs recouvre :

- la Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO),
- la Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS).

Le dispositif a été étendu par la loi du 6 février 1998 au compte propre (accords de branches).

Les conducteurs affectés exclusivement à des véhicules légers (de PMA inférieur à 3,5 tonnes) sont exclus de ce dispositif si le volume est inférieur à 14 m³.

Il convient, par ailleurs, d'indiquer que la détention du permis D (pré-requis pour passer la FIMO) n'est pas obligatoire pour conduire un véhicule léger. Ainsi le code de la route indique que le permis pour les véhicules utilitaires légers est identique à celui demandé pour les voitures particulières.

Dispositif relatif à la formation initiale minimale obligatoire	Dispositif relatif à la formation continue obligatoire de sécurité
Obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules de PTAC supérieur à 7,5 tonnes débutant dans leur activité et non titulaires d'un CAP, BEP, certificat de formation ou titre équivalent. La formation est de 156 h.	Obligatoire (tous les 5 ans) pour tous les conducteurs de véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes et/ou d'un volume supérieur à 14 m ³ . La formation est de 3 jours.

La directive européenne (du 15 juillet 2003) relative à la formation des conducteurs routiers va dans le sens des dispositions françaises. Elle rend obligatoire :

- une qualification initiale préalable à l'embauche, acquise par le biais d'un examen après une formation longue de 280 heures ou une formation accélérée de 140 heures;
- une formation continue tous les 5 ans d'une durée de 35 heures dispensée par période de 7 heures minimum.

La formation donnera lieu (selon le choix des Etats Membres) soit à la délivrance d'une carte de qualification et de formation soit à l'apposition d'un code communautaire sur le permis de conduire. Les Etats Membres disposent de 3 ans pour transposer la Directive. Cette dernière ne concerne que les conducteurs affectés à des véhicules de plus de 3,5 tonnes.

2.2 Les réglementations relatives aux véhicules : les véhicules utilitaires légers entre poids lourds et voitures particulières

2.2.1 Le contrôle technique⁴¹

En matière de contrôle technique des véhicules, les VUL sont associés, avec quelques spécificités, aux voitures particulières.

Depuis 1992, les véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans sont soumis à un contrôle technique dont la validité est fixée à deux ans (le contrôle technique est, en outre, obligatoire en cas de vente). Le dispositif relatif aux voitures particulières est progressivement aligné sur celui des VUL : en 1995, l'âge des voitures concernées passe de 5 à 4 ans et, en 1996, la périodicité du contrôle passe de 3 à 2 ans.

En 1992, le contrôle technique comportait 96 altérations élémentaires regroupées en 52 points représentant 11 fonctions principales du véhicule. Aujourd'hui ce sont 584 altérations qui sont regroupées en 133 points représentant 10 fonctions. Le nombre d'altérations soumises à contre-visite est, en outre, passé de 7 en 1992 à 226 en 2001.

De 1992 à 2003 le taux de prescription de contre visite est passé de :

- 25,9 % à 19,6 % pour les VP,
- 26,2 % à 23,1 % pour les VUL.

Cette évolution indique une amélioration du parc contrôlé, amélioration toutefois plus sensible pour les voitures particulières.

Les principaux défauts constatés (en pourcentage de non-conformes) concernent le moteur, le freinage et les pneumatiques.

Le code de la route rend, en outre, obligatoire, spécifiquement pour les VUL, une visite complémentaire portant sur les émissions polluantes (selon une périodicité de 1 an).

Il convient d'indiquer que la loi sur l'air (30 décembre 1996) introduit, par ailleurs, dans le code de la route l'obligation de favoriser les véhicules utilitaires légers propres pour l'Etat, les établissements publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, [sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service] lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles, à l'exception de ceux dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ».

⁴¹ source : UTAC, 2003

Dispositif relatif aux véhicules de PMA inférieur à 3,5 tonnes		Dispositif relatif aux véhicules de PMA supérieure à 3,5 tonnes
Voitures particulières	Véhicules utilitaires	
Concerne les véhicules de plus de 4 ans		Concerne tous les véhicules (avec un contrôle initial pour les véhicules neufs)
La périodicité du contrôle technique (hors transaction) est de 2 ans		La périodicité du contrôle technique est établie à 1 an

2.2.2 La fiscalité⁴²

La TVA sur les véhicules utilitaires est, par principe, récupérable. Ces véhicules échappent, par ailleurs, à la taxe sur les voitures de tourisme et la limite pour l'amortissement linéaire ne leur est pas applicable.

1) Véhicules à TVA récupérable. Les véhicules utilitaires ne sont pas exclus du droit à déduction de la TVA puisqu'ils sont en principe conçus pour le transport de marchandises et non pour le transport de personnes. La TVA payée lors de l'achat du véhicule, de ses pièces détachées et accessoires est donc récupérable⁴³. Il en est de même pour la TVA grevant les services de toute nature afférents à ces véhicules (location). Toutefois, ce droit à déduction peut être perdu si les caractéristiques de conception du véhicule lui permettent d'avoir pour fonction le transport de personnes ou un usage mixte. La transformation d'un véhicule utilitaire par l'ajout d'une banquette arrière en fait un moyen de transport de personnes. Ceci a deux conséquences sur le régime de TVA :

- a) la transformation est taxable à la TVA, le défaut de soumission à la TVA étant sanctionné par une amende de 5 % ;
- b) la TVA payée lors de l'achat du véhicule, de pièces ou de tout autre service est exclue du droit à déduction.

2) La Taxe sur les voitures de tourisme de sociétés (TVT) Cette taxe ne vise que les voitures particulières.

3) Imposition sur les bénéficiaires

- a) Amortissement : les véhicules utilitaires légers sont amortissables selon les mêmes règles que les voitures particulières, c'est-à-dire selon un mode linéaire sur une durée de 4 ou 5 ans⁴⁴.

Les véhicules utilitaires dont la charge utile est inférieure à 2 tonnes sont exclus de la possibilité d'amortir le matériel de transport selon un mode dégressif.

⁴² Source : jurixt.com

⁴³ Cette règle ne vaut évidemment que si l'acquéreur est une entreprise. Les ménages acquérant un VUL s'acquittent du paiement de la TVA

⁴⁴ Hors véhicules dits propres

La limite de déductibilité des amortissements pratiqués sur les voitures particulières n'est pas applicable aux VUL.

b) Les autres charges afférentes aux véhicules utilitaires légers

L'avantage en nature résultant de l'utilisation du véhicule appartenant à l'entreprise à des fins privées par un dirigeant ou un salarié doit être évalué selon les frais réels engagés par la société. Le barème kilométrique fourni par l'administration fiscale ne peut être utilisé pour cette catégorie de véhicules.

Le remboursement des frais engagés dans le cadre de l'usage professionnel du véhicule appartenant à un salarié ou un dirigeant est entièrement déductible pour l'entreprise, la déduction de l'amortissement des véhicules utilitaires n'étant pas limitée.

4) Le gazole utilitaire

Le gazole utilitaire concerne les véhicules de plus de 7,5 tonnes, les véhicules utilitaires légers sont donc exclus de ce dispositif.

5) La vignette automobile

Les VUL appartenant à une personne physique ou une association ne sont pas soumis à la vignette. Les personnes morales sont redevables de la vignette selon leur parc : seuls trois véhicules sont exonérés (les autres sont soumis à la vignette).

2.2.3 Les limiteurs de vitesse

Le tableau qui suit indique les limites générales de vitesse dans différents pays européens :

Limites générales de vitesse dans certains pays d'Europe (kilomètres/heure)*

	VP			PL		
	Ville	Rural	Autoroute	Ville	Rural	Autoroute
Autriche	50	100	130	-	70	80
Belgique	50	90	120	-	60	90
France	50	90	130	-	80	90
Italie	50	90	130	-	70	80
Royaume-Uni	48	96	113	-	80	96
Espagne	50	90	120	-	80	90
Grèce	50	90	120	-	80	80
Allemagne	50	100	Pas de limite	-	80	80

* Les fourchettes en Europe, indiquées par le rapport du projet MASTER sont en ville de 50 à 60 km/h, en rase campagne de 70 à 113 km/h, sur autoroutes de 80 à 130 km/h (avec cependant des définitions de routes qui ne correspondent pas exactement)

Source : europa.eu.int

Depuis 1992, les véhicules de plus de 12 tonnes sont équipés, selon le règlement de Genève N°89 adopté par la communauté européenne (directive 92/06), d'un limiteur de vitesse réglementé. La directive 2002/85 du 5 novembre 2002 étend le champ d'application à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Il en découle une

modification de la directive (92/24/CEE) relative aux caractéristiques de construction des limiteurs de vitesse⁴⁵. A compter du 1/01/2005, les Etats Membres interdiront la vente et l'immatriculation de véhicules dont le limiteur ne respectera pas la directive.

TNT Express France a indiqué⁴⁶ qu'il préparait janvier 2005, les nouvelles dispositions risquant d'accroître le coût et/ou d'amener une réflexion sur les délais et les organisations mises en place (horaires de collecte par exemple).

Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont donc, à ce jour, exclu du champ de ce dispositif.

Au-delà des limiteurs de vitesse qui concerne, à ce jour exclusivement les poids lourds, d'autres systèmes de régulation des vitesses des véhicules existent. Des solutions techniques embarquées pourraient être développées et équiper des véhicules légers (VP ou VUL). Le système français LAVIA qui fait l'objet d'une recherche et d'une expérimentation pourrait être un de ceux-ci.

Le système LAVIA est un nouveau type de limiteur de vitesse. Dans son cas, la limitation de vitesse n'est pas imposée par le conducteur mais adoptée automatiquement par le véhicule intelligent.

Grâce à un système utilisant les technologies GPS et de navigation, et une cartographie intégrant les limitations de vitesse réglementaire, le véhicule reconnaît la voie sur laquelle il circule et adopte automatiquement la vitesse réglementaire en vigueur à l'endroit où il se trouve. Grâce à ce système, le conducteur est assuré de ne pas dépasser une vitesse qu'il aura lui-même préalablement choisie. En effet au-delà de cette vitesse, l'accélérateur est sans effet. Le système peut néanmoins être neutralisé en cas d'urgence par un simple appui fort sur la pédale d'accélérateur. Cette sécurité est connue à l'étranger sous le nom de kick-down. Il convient de noter qu'à la différence du régulateur de vitesse, le véhicule ralentit dès que le conducteur " lève le pied "

Lancé en 2001, dans le cadre du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports), par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, le programme LAVIA bénéficie de l'expertise de laboratoires du ministère : le Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Méditerranée (Cete 13), l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (Inrets), le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC), le Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien (LROP), la Zone Expérimentale et le Laboratoire de Trafic (Zelt - Cete du Sud-Ouest) et du soutien de partenaires extérieurs : les Constructeurs PSA et Renault, le Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain.

Le système fait l'objet d'une expérimentation : une centaine de conducteurs se verront confiés pendant huit semaines chacun, un véhicule équipé du système LAVIA. Ces véhicules remplaceront le véhicule utilisé habituellement par ces conducteurs dans leurs déplacements quotidiens qu'ils soient professionnels ou de loisir.

Tout d'abord, le véhicule sera utilisé normalement sans que le LAVIA puisse être mis en service. Cette période sera mise à profit pour observer et mieux comprendre les habitudes du conducteur mais aussi pour le laisser s'adapter au véhicule.

⁴⁵ Directive 2004/11/CE du 11/02/2004

⁴⁶ OT, n°2256, mars 2004

Puis, le système pourra être utilisé dans le mode informatif, où seule une indication est fournie au conducteur sous une forme visuelle pour l'informer sur la vitesse limite du lieu où il se trouve et pour le prévenir en cas de franchissement de celle-ci. Ensuite, les modes dits actifs débrayables et actifs non débrayables seront testés en alternance ; dans le premier cas, le conducteur peut décider de mettre le système hors service quand il le souhaite alors que dans le second cas le LAVIA est toujours en service (sauf en cas de recours au kick-down).

Source : sécurité routière

2.2.4 La ceinture de sécurité

1973 marque le début de la campagne rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité. A cette date, des exceptions existent encore (le port obligatoire concerne les voitures particulières et selon l'année d'immatriculation et hors agglomération). Les obligations seront progressivement renforcées jusqu'en 1989 où l'utilisation de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures particulières est rendue obligatoire en toutes circonstances.

En 1989 le port de la ceinture est rendu obligatoire aux places avant des camionnettes.

Le décret de mai 2003 (2003-440) étend cette obligation aux occupants de véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes équipés de ceintures.

Des dispenses sont toutefois prévues, l'une d'elles concernant « les occupants d'un véhicule [quel que soit le PTAC de celui-ci] effectuant des livraisons porte à porte en agglomération ».

Synthèse du point 2

L'analyse des réglementations intégrant un seuil en matière de PTAC des véhicules amène à travailler sur deux dimensions :

- **la dimension « marché du transport léger »**. Les réglementations s'appliquent alors aux entreprises de transport pour compte d'autrui dont le parc est uniquement composé de véhicules utilitaires légers. Les utilisateurs particuliers, administrations et, pour la grande majorité des règles, les entreprises du compte propre, ne sont pas concernés.

Les réglementations analysées dans ce cadre portent sur les règles d'accès à la profession de transporteur et le temps de travail.

L'élargissement des règles aux entreprises du transport léger (qui ont, depuis la loi du 6 février 1998, obligation de s'inscrire au registre des transporteurs et des loueurs) s'effectue de manière progressive et des règles spécifiques demeurent concernant :

- o la capacité financière exigible plus faible que celle prévalant pour les poids lourds,
- o la capacité professionnelle (justificatif de capacité),
- o absence de chronotachygraphe et, en conséquence, contrôle des horaires par le biais des livrets individuels de contrôle ou des horaires de service,
- o secteur du transport non soumis à l'obligation des formations FCOS et FIMO

Au-delà de ces différences, la structuration même du marché du transport léger peut induire des spécificités. C'est en particulier le cas pour les règles s'appliquant spécifiquement aux salariés. En effet, le transport léger est composé d'un grand nombre de très petites entités ne comportant aucun salarié⁴⁷.

- **La dimension « code de la route »**. Les réglementations ou mesures sont alors applicables aux véhicules selon leur PTAC mais sans distinction du type d'utilisation. Il en est ainsi des réglementations relatives :
 - o au permis de conduire,
 - o au contrôle technique.

Dans ce cadre, les véhicules utilitaires légers sont associés aux voitures particulières.

Il en est de même pour les limiteurs de vitesse ou la fiscalité (les VUL étant exclus du champ d'application du carburant professionnel, par exemple).

⁴⁷ En 2000, l'étude « les conditions d'emploi et de travail dans les entreprises de transport léger », Eurosir, pour la DTT indiquait que la part des entreprises (du TRM et des OTF) présentant un effectif de 0 salarié était de l'ordre de 60 % dans le transport léger contre environ 40 % sur l'ensemble du secteur du transport pour compte d'autrui (tout parc confondu)

3. Les données statistiques sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers

3.1 Le parc en service

Les données qui suivent sont issues de l'enquête du SES relative à « l'utilisation des véhicules utilitaires légers »⁴⁸. Le champ couvre les véhicules de moins de trois tonnes de charge utile, immatriculés de 1981 à 2000. Le parc est donc connu au 1^{er} janvier 2001.

A cette date, le parc de véhicules utilitaires légers représentait 5 016 000 véhicules, dont 95 % étaient utilisés, soient 4 771 000, si l'on tient compte des immobilisations de longue durée.

99 % de ces véhicules ne dépassent pas 3.5 t de Poids Total Autorisé en Charge.

En 2001, les constructeurs français se partageaient 77 % du parc, avec 41 % pour Renault, 20 % pour Citroën et 16 % pour Peugeot.

Evolution du parc en service selon la classe de PTAC

Unité : millier de véhicules

Classes de PTAC (en tonnes)	01/01/92	01/01/97	01/01/01	97/92	01/97	01/92
Moins de 1,5 t	2 206	2 296	2 019	4%	-12%	-8%
1,5 t à 2,5 t	934	1 338	1 734	43%	30%	86%
2,6 t à 3,4 t	562	462	671	-18%	45%	19%
3,5 t	446	535	561	20%	5%	26%
3,6 t et plus	108	40	31	-63%	-23%	-71%
Total	4 256	4 671	5 016	10%	7%	18%

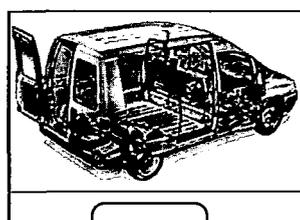
Source : SES

Exemple de catégories

CITROËN Berlingo



< 1,5 T



Jumpy
2,25 T

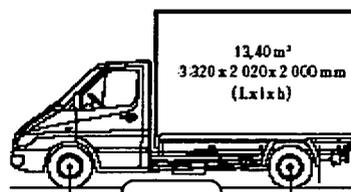
DUCATO



Ducato
3,4 T



Dérivé de
VP



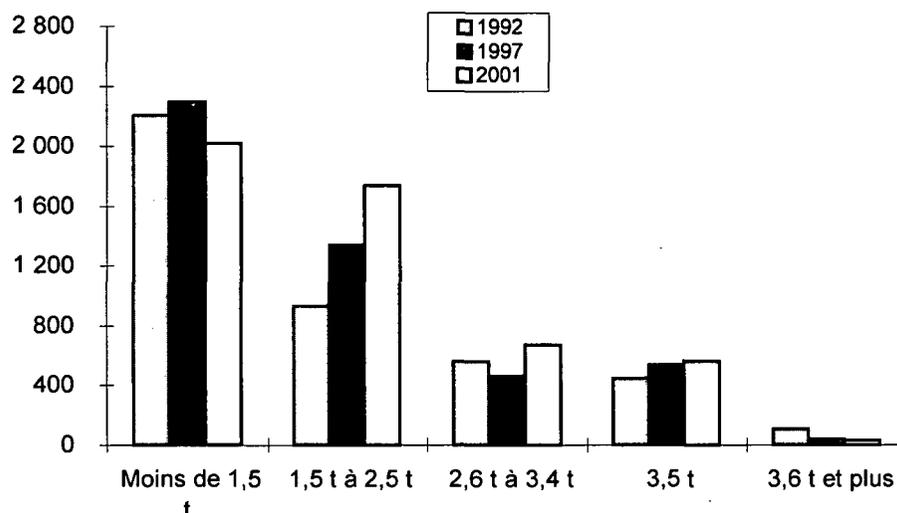
Vito
3,5 T

Source : sites des constructeurs

⁴⁸ Publiée en 2003

Le nombre de VUL a augmenté de 18 % entre 1992 et 2001. La croissance tend toutefois à se tasser. Ainsi, la croissance moyenne annuelle qui était de 3,8 % entre 1987 et 1992, est passée à 1,9 % à partir de 1992, pour atteindre 1,8 % entre 1997 et 2001.

Evolution du parc en service selon la classe de PTAC (en milliers de véhicules)

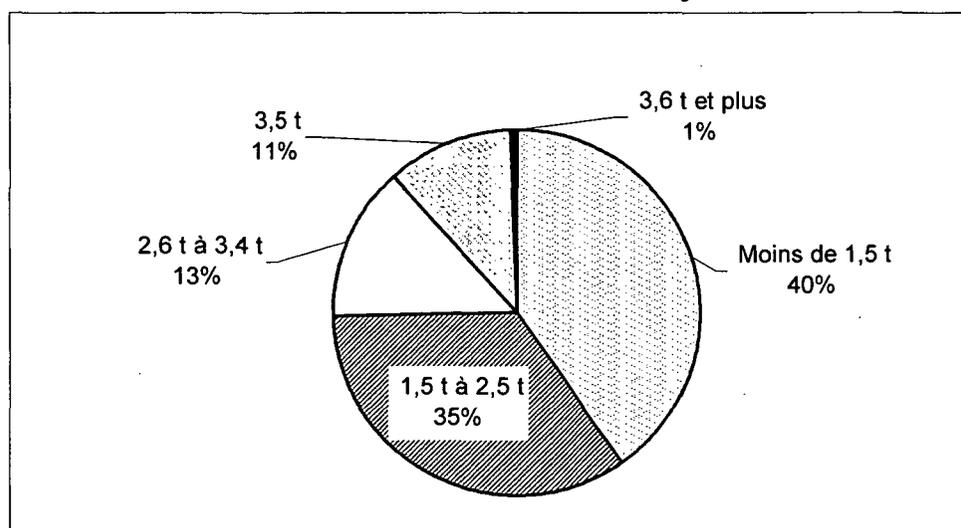


Source : SES

Le segment des véhicules de moins de 1,5 tonnes demeure le plus important. A l'intérieur de celui-ci, le nombre de dérivés de voitures particulières a doublé entre 1997 et début 2001 pour atteindre un effectif de 602 000.

C'est toutefois le segment des véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes qui connaît la plus forte hausse (+86%) sur la période 1992-2001 et qui participe le plus à l'augmentation globale du parc.

Parc en service selon le PTAC au 1^{er} janvier 2001



source : SES

L'augmentation générale du parc s'accompagne d'un léger étirement de l'âge moyen des véhicules en circulation qui s'établissait à :

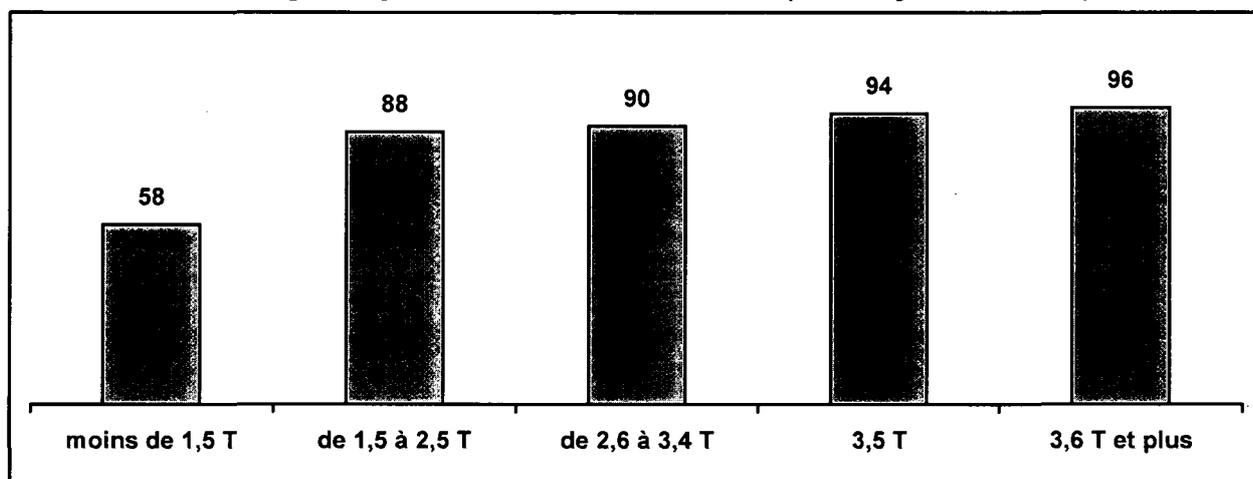
- 8,4 ans en 2001,
- contre 8 ans en 1997
- 7 ans en 1992.

3.2 Les motorisations

Sur les 4 771 000 véhicules utilitaires légers utilisés, 3 675 000 fonctionnent au gazole.

L'équipement en gazole, qui représente donc 77 % du parc, croît avec le PTAC .

Pourcentage du parc diesel selon le PTAC (au 1er janvier 2001)



Source : SES

Il convient d'indiquer qu'en 1991, la diésélisation du parc n'était que de 53 %, ce chiffre atteignant 70 % en 1996.

Le parc de véhicules fonctionnant au gazole a donc connu une très forte augmentation (+70 %) entre 1992 et 2001 ; augmentation davantage concentrée sur la période 1992-1996 (+40 %) que sur la période 1997-2001 (+ 20 %) qui est également une période de moindre croissance générale du parc et de diésélisation déjà forte.

3.3 L'utilisation du parc

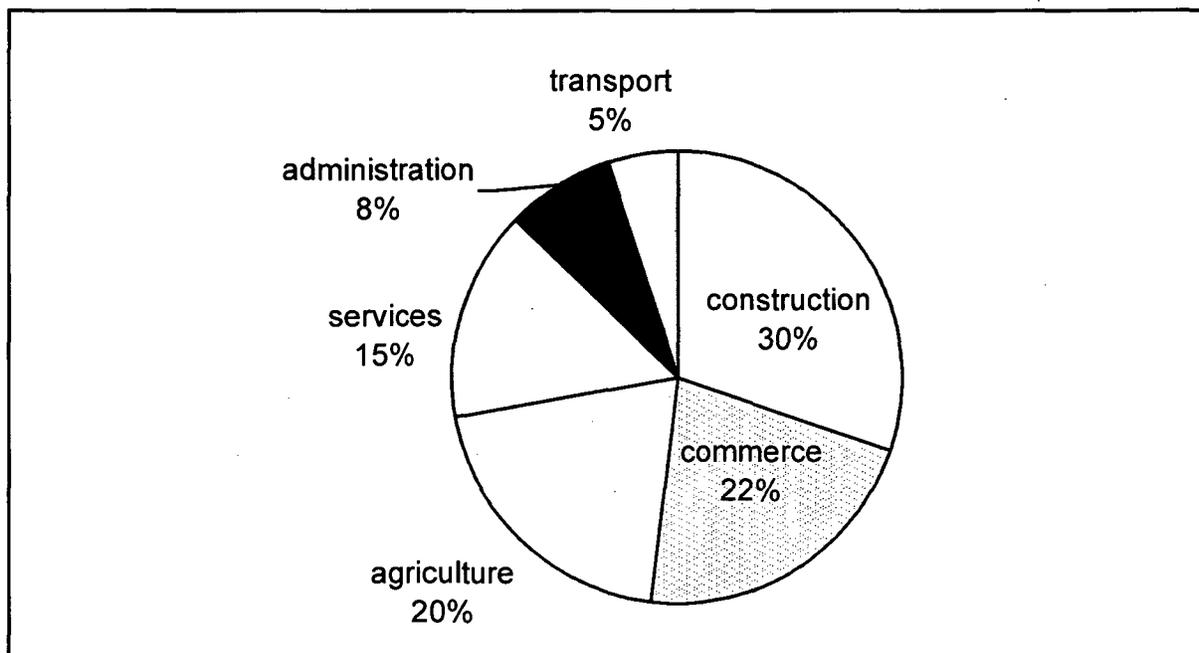
En 2000, 64 % du parc est utilisé par des professionnels contre 36 % utilisés par des particuliers.

Parmi les professionnels, le premier secteur utilisant des VUL est la construction. Le transport ne représente que 4 % du parc, loin derrière les autres secteurs :

- construction (24 % du parc utilisé par les professionnels)
- commerce (17 % du parc utilisé)
- agriculture, sylviculture et pêche (16 % du parc utilisé)

- services aux entreprises, y compris les postes et communications (12 % du parc utilisé)
- administration (6 % du parc utilisé)
- transport (4 % du parc utilisé)

Répartition du parc selon les utilisations par des professionnels (données 2000)



Source : SES

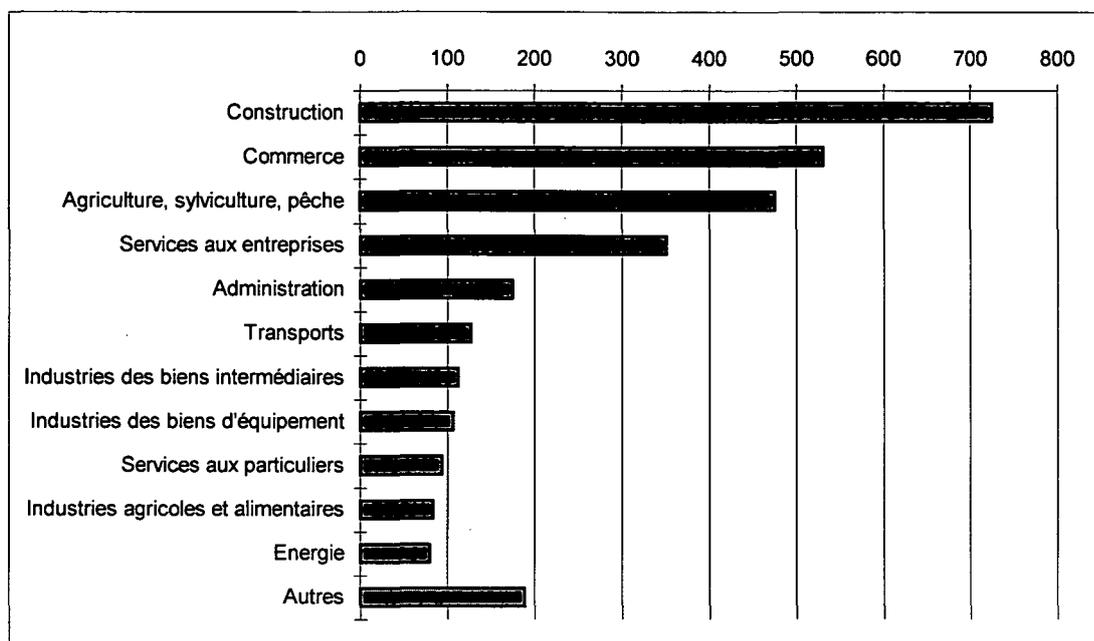
Parc utilisé en 2000 par les professionnels selon l'activité et la situation de l'utilisateur

Unité : millier de véhicules

Activité	Situations			Total
	Entreprise individuelle	Société	Autre	
Agriculture, sylviculture, pêche	279	191	5	475
Industries agricoles et alimentaires	33	50	0	83
Industries des biens d'équipement	12	94	0	106
Industries des biens intermédiaires	12	100	0	112
Energie	0	23	56	79
Construction	267	458	0	725
Commerce	154	376	0	530
Transports	31	83	12	126
Services aux entreprises	37	211	102	350
Services aux particuliers	36	48	9	93
Administration	0	2	173	175
Autres	30	96	62	188
Total	891	1 732	419	3 042

Source : SES, 2003

Parc utilisé en 2000 par les professionnels selon l'activité de l'utilisateur (milliers de véhicules)



Source : SES

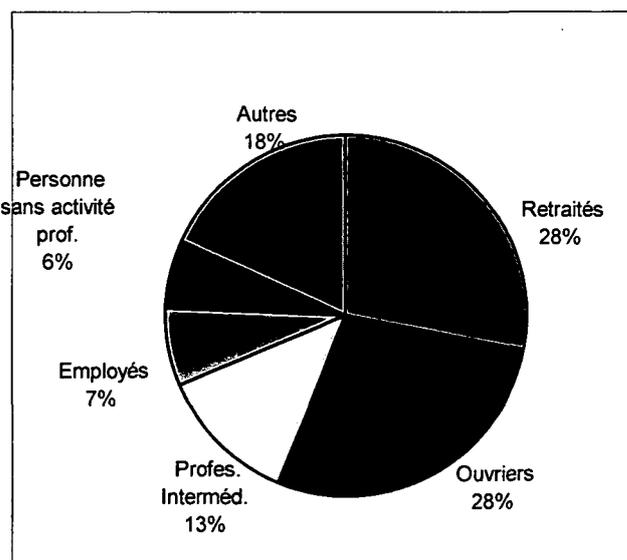
Parmi les particuliers, les retraités et les ouvriers représentent, à eux seuls, 56 % des utilisateurs de VUL.

Parc utilisé par les particuliers selon leur catégorie socioprofessionnelle

Unité : millier de véhicules

Catégories socioprofessionnelles	Parc
Retraités	485
Ouvriers	485
Professions intermédiaires	217
Employés	117
Personne sans activité professionnelle	109
Autres et non indiquée	316
Total	1 729

Source : SES



Source : SES

Il est extrêmement difficile de cerner qualitativement les utilisations de VUL par les particuliers et leurs motifs. Aucune base de données ne répertorie, en effet, les ménages possesseurs de VUL.

Les concessionnaires peuvent fournir un éclairage sur les motifs. Leurs appréciations ne reflètent toutefois que partiellement la réalité du marché dans la mesure où ils indiquent qu'une part importante du marché leur échappe. Les ventes de VUL à des ménages via les concessions concernent, en effet, presque uniquement des véhicules neufs ; or la vente de véhicules utilitaires légers d'occasion est plus importante.

Les motifs et l'utilisation des VUL par les particuliers sont susceptibles d'expliquer cette situation :

- Le premier motif est le différentiel de coût par rapport à un véhicule particulier ; le VUL étant associé à des utilisations souvent particulières pour lesquelles le volume disponible est plus discriminant que l'image renvoyée,
- En ce sens, les acheteurs de VUL neufs sont, généralement, des ménages multi-motorisés qui disposent, d'au moins une voiture particulière pour leurs déplacements habituels et, en particulier, pour les déplacements familiaux supposant l'existence d'une banquette arrière.
- Le VUL est, pour sa part, associé à des utilisations particulières requérant une capacité (volume et/ou longueur) supérieure à celle offerte par une VP. Le couple coût - capacité explique que ces ménages privilégient la version VUL d'un Kangoo ou d'un Berlingo plutôt que sa version VP.

Deux cas d'acquéreurs de VUL ont été cités de manière récurrente par les professionnels de la vente de véhicules :

- les ménages ruraux ou possesseurs d'une résidence secondaire (utilisant leur VUL pour charger du bois, des gravats, des meubles...)
- les utilisations liées à des loisirs spécifiques supposant de charger des matériels encombrants (le cas de particuliers chargeant leurs motos dans leur VUL pour rejoindre un lieu de compétition a été cité par les deux concessionnaires comme une de leurs principales cibles.

Par ailleurs, certains observateurs du marché du transport léger (pour compte d'autrui) n'excluent pas l'existence de cas, plus en marge de la réglementation, de salariés d'entreprises de transport qui possèderait un VUL personnel et qui l'utiliserait parfois pour effectuer des livraisons (non déclarées) pour leur entreprise. Aucune informations recueillies lors des entretiens avec des entreprises de transport léger ou des particulier ne permet, toutefois, de confirmer cela.

Enfin, il convient d'indiquer le cas de chefs d'entreprises (de tous secteurs) qui ont choisi d'acheter un véhicule utilitaire léger à titre personnel mais qui l'utilise alternativement :

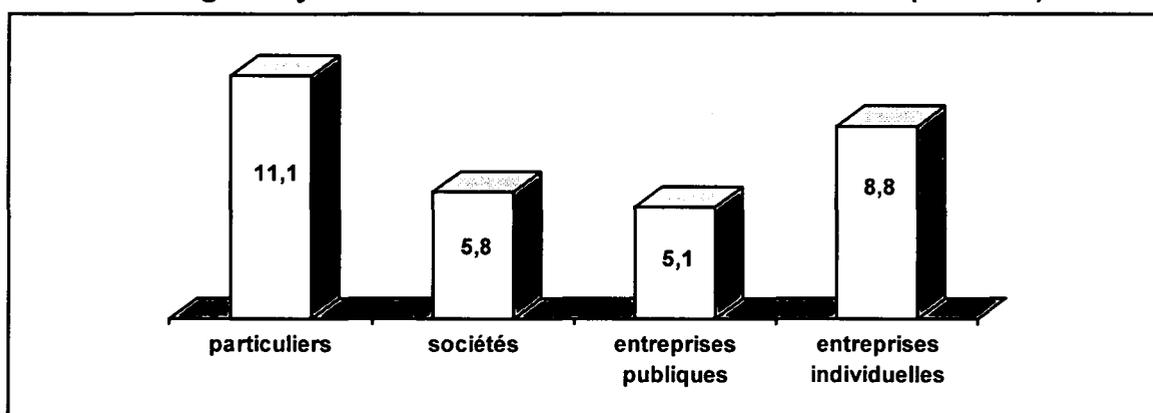
- pour leurs déplacements personnels (souvent pour les raisons évoquées précédemment : travaux liés à l'aménagement – entretien de leur maison, loisirs supposant un véhicule de capacité supérieure à celle d'un VP...),
- pour certains de leurs déplacements professionnels (livraison occasionnelle ne requérant pas l'achat d'un VUL par la société, stocks d'échantillons ou de plaquettes techniques ou commerciales...),
- leurs déplacements domicile – travail.

Pour les concessionnaires interrogés le choix d'acheter un VUL résulte alors d'une conjonction de besoins personnels et professionnels. Ces particuliers et/ou leur ménage sont, par ailleurs, multi-motorisés.

L'absence de valeur de « représentation » associée à ces véhicules utilitaires expliquent un faible renouvellement et des durées de vie « longues ». Elle est également susceptible d'expliquer l'importance des achats d'occasion. Les déclarations des concessionnaires confirment en cela les résultats de l'enquête du SES (utilisation des véhicules utilitaires légers, publiée en 2003) selon laquelle :

- l'âge moyen des véhicules utilisés par les particuliers est de 11,1 ans contre 5,8 ans pour les véhicules utilisés par des sociétés ; 5,1 ans pour ceux utilisés spécifiquement par des entreprises publiques et 8,8 ans pour ceux utilisés par des entreprises individuelles ;

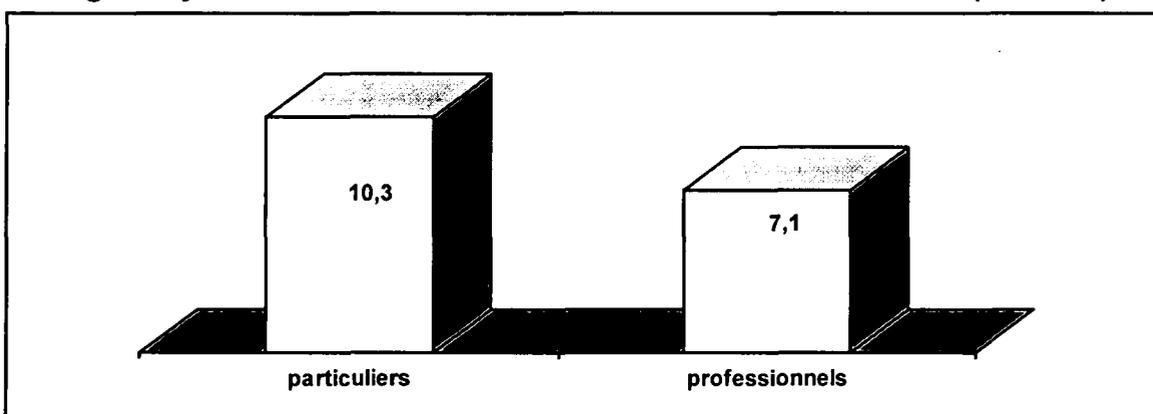
Age moyen des véhicules selon les utilisateurs (en 2001)



Source : SES

- les particuliers achètent surtout des véhicules d'occasion (sur l'année 2000, seuls 5 % des véhicules acquis par les particuliers étaient des véhicules neufs). L'âge moyen des véhicules d'occasion achetés par des particuliers est, en outre, élevé (ce qui explique que la vente ne passe pas par les concessionnaires) et s'établissait à 10,3 ans (contre 7,1 ans pour les véhicules d'occasion destinés aux professionnels tous statuts et secteurs confondus) ;

Age moyen des véhicules d'occasion selon les utilisateurs (en 2001)



Source : SES

- la plus forte proportion de VUL n'ayant jamais changé de main se retrouve chez les professionnels (55 % du parc). Ce chiffre descend à 13 % pour les véhicules détenus par des particuliers.

La multi-motorisation et l'utilisation « spécialisée » du VUL peuvent également expliquer des trajets globalement plus courts que ceux des professionnels.

3.4 Le parcours moyen annuel

En 2000, un VUL a effectué, en moyenne, 16 200 km. Mais ce kilométrage varie dans des proportions d'un à trois selon le type de carburant et l'utilisateur.

Kilométrage annuel moyen par type de carburant et par utilisateur.

	Carburant		Total parc VUL
	gazole	essence	
professionnels	20 500	8 400	19 000
particuliers	12 600	5 800	11 000
Total parc VUL	18 500	7 200	16 200

Source : SES

La distance moyenne annuelle s'établit ainsi à un niveau plus élevé pour les professionnels que pour les particuliers.

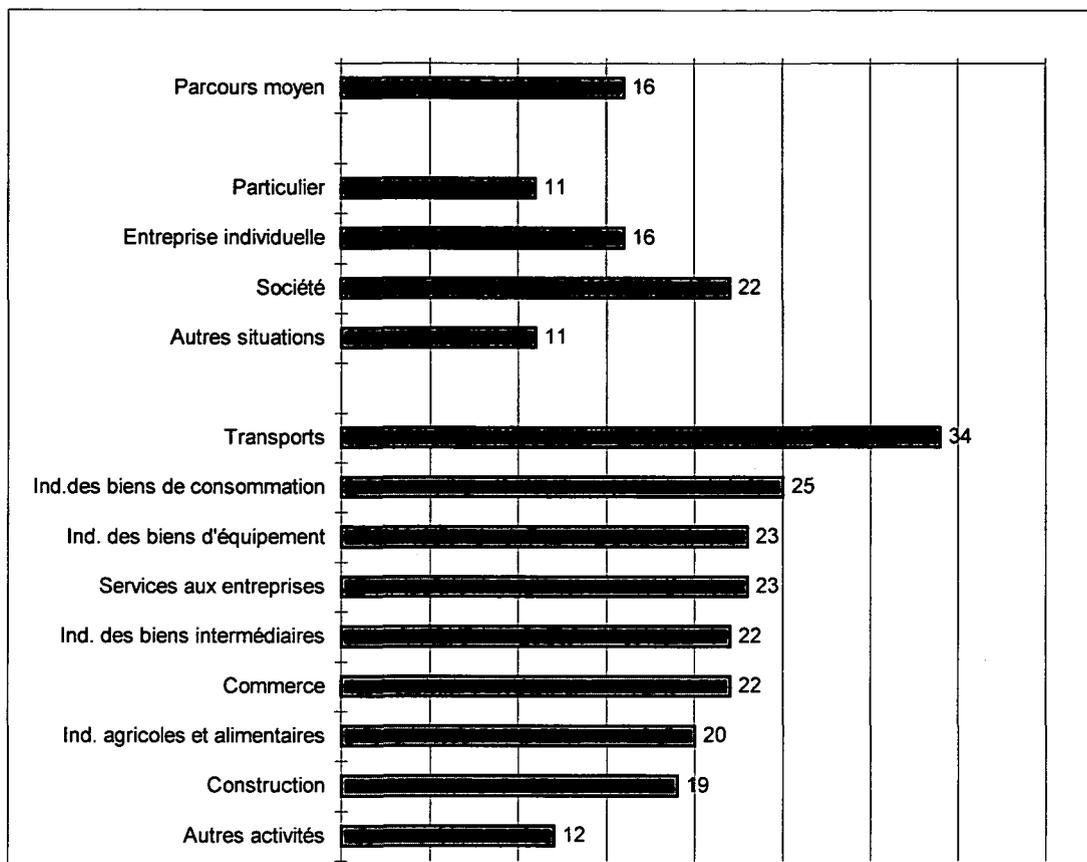
Parallèlement, les véhicules essence sont moins mobilisés que les diesels.

Pour les professionnels, la distance moyenne annuelle masque, en outre, des écarts importants selon :

- le statut de l'utilisateur (entreprise individuelle, société, entreprise publique ou administration et association).
Sur ce critère, les véhicules utilisés par des sociétés présentent, en moyenne, le kilométrage annuel le plus élevé.
- le secteur.

A ce titre, le transport (pour compte d'autrui) présente la distance la plus élevée tandis que la construction figure parmi les secteurs affichant les distances les plus faibles (confirmant ce que l'on sait des matériaux de construction qui sont globalement acheminés sur des distances courtes).

Parcours annuel moyen en 2000 par véhicule utilisé (milliers de kilomètres)



Source : SES

3.5 Les utilisations selon le motif de déplacement

Les motifs de déplacement des VUL sont très différents selon qu'il s'agit d'un utilisateur particulier ou professionnel :

- pour les premiers les principaux déplacements correspondent à des déplacements non professionnels (90 %) et domicile-travail (46 %)⁴⁹,
- alors que les motifs les plus fréquents pour les professionnels sont le transport de biens pour raison professionnelle (76 %) et le transport de marchandises (42 %).

⁴⁹ Plusieurs réponses possibles

Répartition des types d'utilisation selon le motif de déplacement

Unité : %

Situation	Motif de déplacement						Total (réponses multiples)
	Domicile au lieu de travail	Transport de marchandises pour motifs professionnels	Transport d'autres biens pour motifs professionnels	Autres déplacements professionnels	Déménagements	Déplacements non professionnels	
Professionnels	35	42	76	20	1	4	178
Particuliers	46	2	7	0	0	90	145
Total	39	27	51	13	1	35	166

Source : SES

3.6 Les distances parcourues par motif de déplacement.

Pour les utilisateurs professionnels :

- 26 % des distances parcourues sont effectués pour transporter des marchandises pour motifs professionnels,
- 49 % pour transporter d'autres biens que des marchandises pour motifs professionnels.

Pour les particuliers, en revanche :

- 65 % des distances parcourues le sont pour des déplacements non professionnels
- 31 % pour des déplacements du domicile au lieu de travail.

Répartition des distances annuelles selon le motif de déplacement

Unité : %

Situation	Motif de déplacement						Total
	Domicile au lieu de travail	Transport de marchandises pour motifs professionnels	Transport d'autres biens pour motifs professionnels	Autres déplacements professionnels	Déménagements	Déplacements non professionnels	
Professionnels	14	26	49	9	0	1	100
Particuliers	31	1	3	0	0	65	100
Total	20	17	32	6	0	25	100

Source : SES

3.7 La nature des trajets

Tous parcs et utilisations confondus (les réponses multiples expliquent des pourcentages totaux supérieurs à 100) :

- 81 % du parc est utilisé en zone urbaine :
 - o La part de la zone urbaine est particulièrement importante au sein des trajets effectués par les administrations et les entreprises publiques,
 - o En regard de l'activité des utilisateurs se sont, par ailleurs : les industries automobiles, le secteur énergie, les transports, les activités

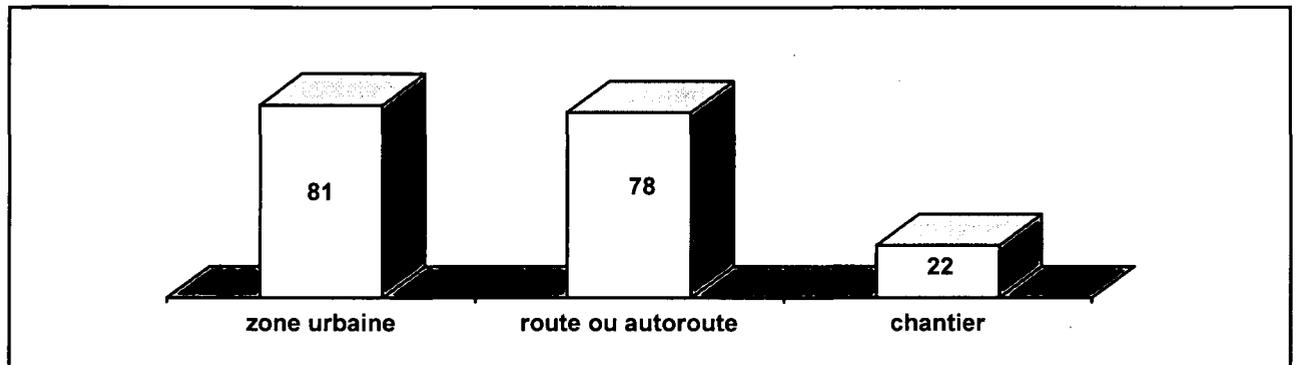
financières et immobilières, les services aux particuliers et aux entreprises, l'éducation – santé et les administrations qui présentent une proportion de trajets urbains importante

- 78 % du parc est utilisé sur route ou autoroute.
- 22 % du parc est utilisé sur un chantier (cette donnée étant tirée par le secteur de la construction).

La zone de trajet comprend :

- les trajets locaux ou régionaux effectués dans un rayon de moins 150 km. (98 % du parc réalisent habituellement ce type de trajets) ;
- des trajets nationaux effectués à plus de 150 km (24 % des véhicules réalisent habituellement ce type de trajets).
- des trajets internationaux (3 % du parc).

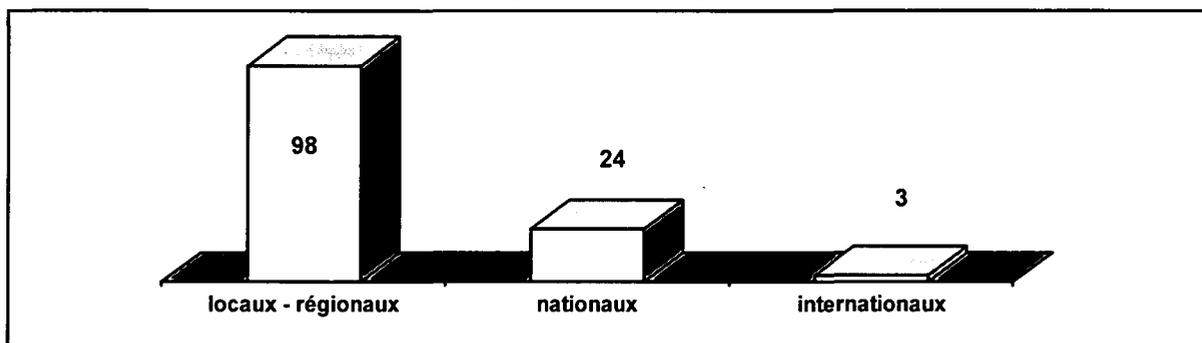
Nature des trajets en % du parc (2000)



Source : SES

Note de lecture : le total peut excéder 100 % car plusieurs réponses sont possibles

Zone de trajet en % du parc (2000)



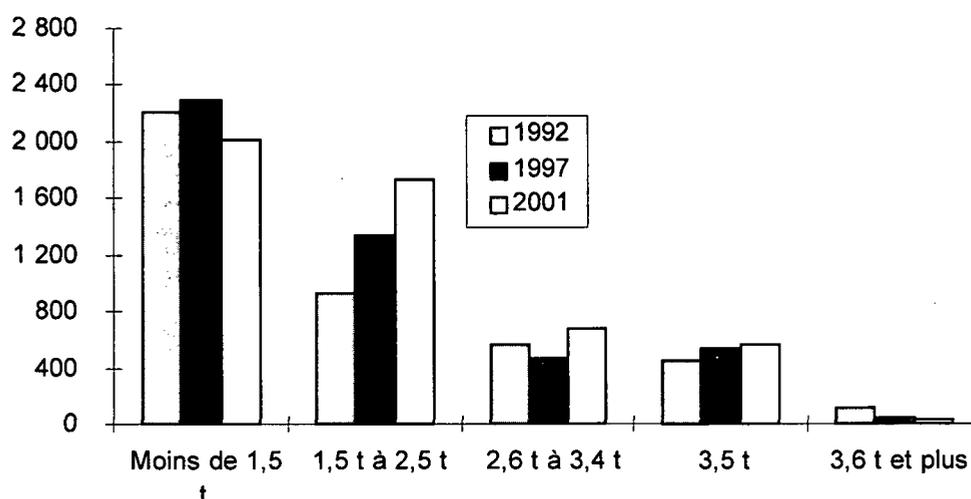
Source : SES

Note de lecture : le total peut excéder 100 % car plusieurs réponses sont possibles

Synthèse du point 3

- Au 1^{er} janvier 2001, le parc de véhicules utilitaires légers représentait 5 016 000 véhicules,
- Le nombre de VUL a augmenté de 18 % entre 1992 et 2001. La croissance tend toutefois à se tasser.

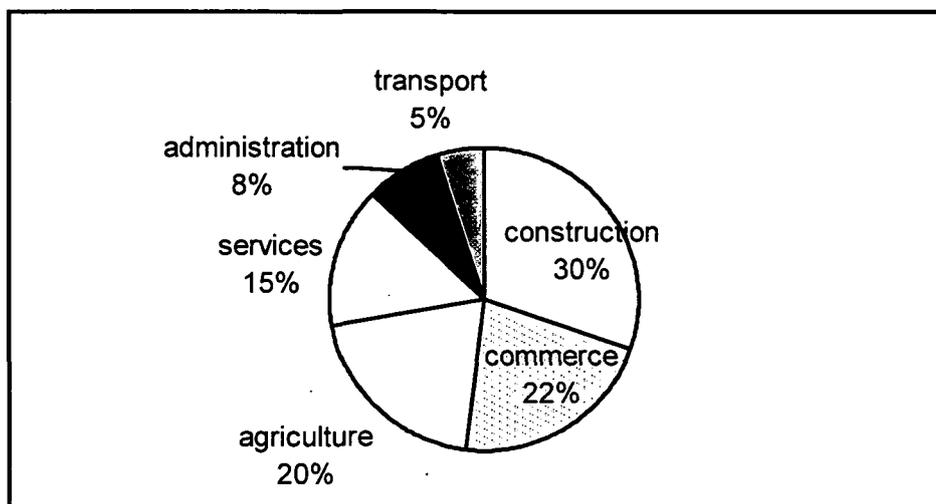
Evolution du parc en service selon la classe de PTAC (millier de véhicules)



Source : SES

- Le segment des véhicules de moins de 1,5 tonnes demeure le plus important. A l'intérieur de celui-ci, le nombre de dérivés de voitures particulières a doublé entre 1997 et début 2001 pour atteindre un effectif de 602 000.
- L'âge moyen des véhicules en circulation s'établit à 8,4 ans en 2001. Il tend à s'accroître depuis 1992.
- 77 % du parc est diésélisé.
- En 2000, 64 % du parc est utilisé par des professionnels contre 36 % utilisés par des particuliers. Parmi les professionnels, le premier secteur utilisant des VUL est la construction (30 %), le secteur du transport ne représentant que 5 %.

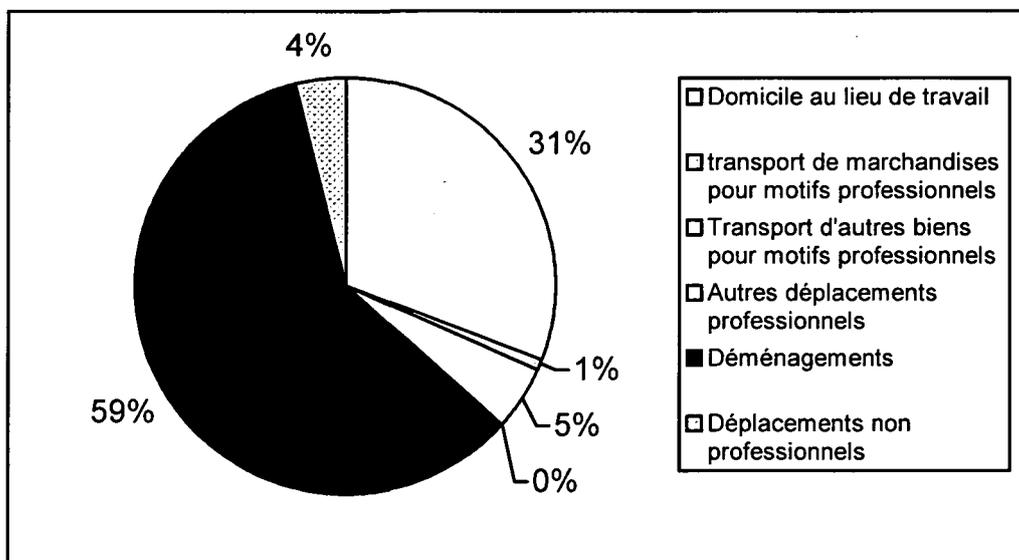
Répartition du parc selon les utilisations par des professionnels (données 2000)



Source : SES

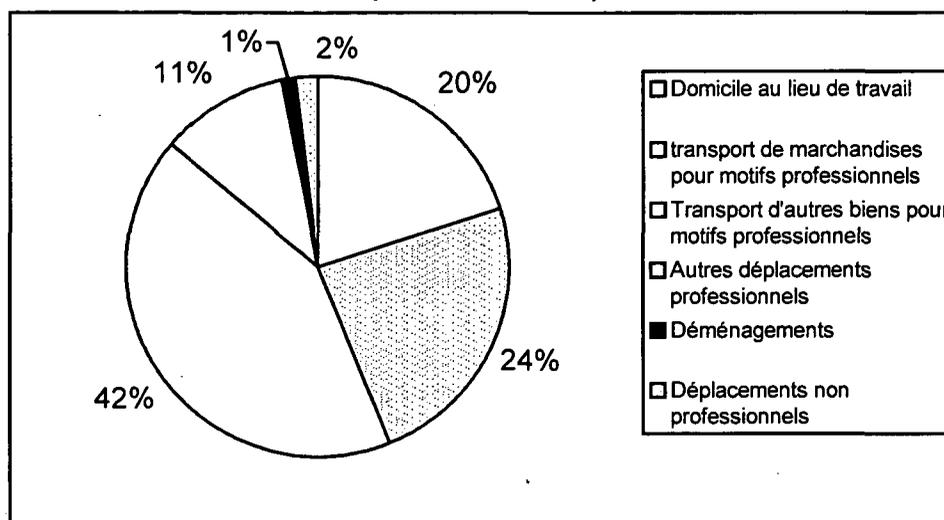
- En 2000, un VUL a effectué, en moyenne, 16 200 km.
- Les motifs de déplacement des VUL sont très différents selon qu'il s'agit d'un utilisateur particulier ou professionnel

Motifs de déplacement par les particuliers (données 2000)



Source : SES

Motifs de déplacement par les professionnels (données 2000)

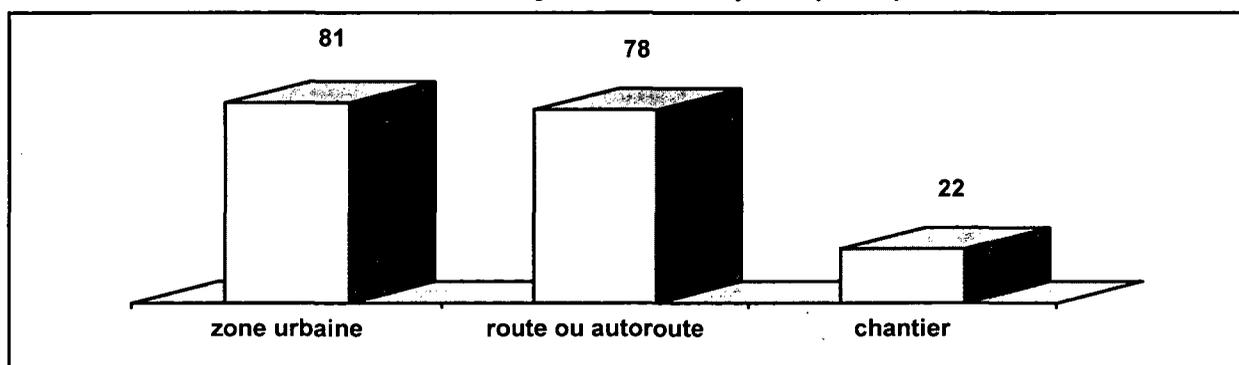


Source : SES

- Il est extrêmement difficile de cerner qualitativement les utilisations de VUL par les particuliers et leurs motifs. Les entretiens auprès de concessionnaires permettent d'entrevoir des motifs (mais les particuliers échappent en bonne partie aux concessions car achètent des véhicules d'occasion par d'autres canaux) :
 - o Le premier motif est le différentiel de coût par rapport à un véhicule particulier. Les acheteurs de VUL neufs sont d'ailleurs, généralement, des ménages multi motorisés qui disposent, d'au moins une voiture particulière pour leurs déplacements familiaux supposant l'existence d'une banquette arrière.
 - o Le second est l'utilisation associée à des besoins de capacité (volume et/ou longueur) supérieure à celle offerte par une VP (transport d'objets volumineux, loisirs particuliers,...).

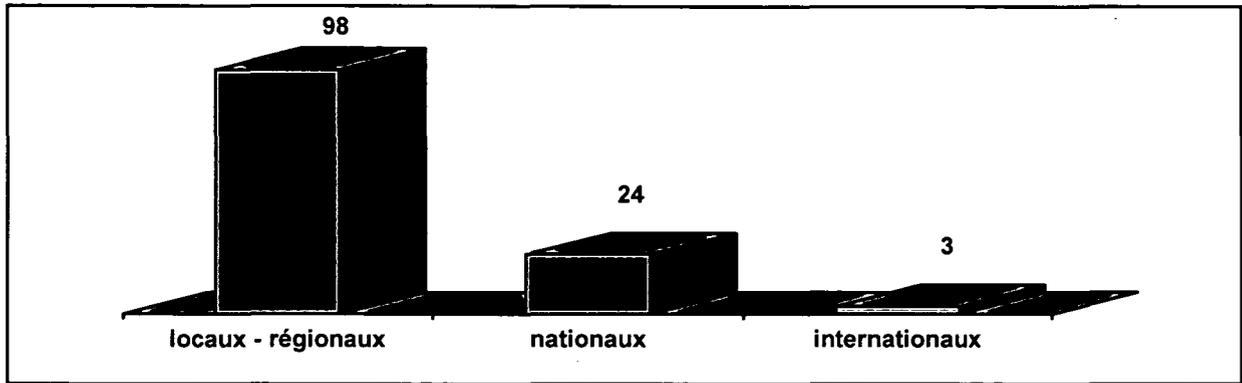
- Tous parcs et utilisations confondus :
 - o 81 % du parc est utilisé en zone urbaine
 - o 78 % du parc est utilisé sur route ou autoroute.
 - o 98 % des trajets s'effectuent en zone locale et régionale

Nature des trajets en % du parc (2000)



Source : SES

Zone de trajet en % du parc (2000)



Source : SES

4. Les cas d'entreprises du transport léger de marchandises

Au total, une cinquantaine d'entreprises (sélectionnées de manière aléatoire dans des listes d'entreprises du secteur) ont été contactées. Douze entreprises ont accepté de répondre.

Les listes dont nous disposons ne permettaient pas d'échantillonner en fonction de la taille ou du code APE. Par ailleurs, la représentativité statistique n'était pas recherchée dans le cadre de la présente étude. En conséquence, toutes les entreprises qui acceptaient de répondre, ont été interrogées. Certaines catégories d'entreprises sont donc sur-représentées (par rapport à la structure du secteur).

Lorsqu'ils étaient présents au moment de notre appel, les responsables ont accepté assez aisément de nous accorder un entretien, au moins téléphonique. Certains se sont toutefois montrés surpris par l'intérêt que suscitait leur secteur considéré comme trop artisanal pour que les pratiques puissent en être synthétisées, et que leurs réponses puissent rentrer dans un guide d'entretien même très qualitatif. Par ailleurs, prédominait le sentiment que leur opinion n'aurait, au final, pas d'impact.

La principale difficulté rencontrée est donc à mettre au compte de la faible disponibilité des chefs d'entreprises dont certains étaient sur la route dans leur camion au moment de nos différents appels et qui n'ont pas souhaité nous rappeler par la suite.

C'est sans doute moins le sujet lui-même qui explique les non-réponses que la taille des entreprises. Indirectement celle-ci suggère, en effet, souvent l'absence de personnel sédentaire et d'interlocuteurs susceptibles de répondre à la place du dirigeant lequel exerce lui-même une activité de conduite pour une partie au moins de son temps de travail. En ce sens, les difficultés rencontrées dans le cadre de la présente étude s'observent, de manière générale, dès lors qu'il s'agit de rencontrer des très petites structures.

Au final, les entreprises de taille moyenne (pour le secteur) suffisamment structurées pour que le patron ne soit plus conducteur ont répondu plus facilement que les autres. Elles sont donc surreprésentées dans notre « échantillon ».

Répartition des entreprises interrogées selon leur taille

Tranche d'effectif			
0 salarié	1 à 5 salariés	6 à 19 personnes	20 à 49 salariés
1	4*	6	1

4.1 Des effectifs attachés aux tâches de conduite

L'essentiel des effectifs est affecté à des tâches de conduite. Cela est particulièrement le cas au sein des petites structures où seul le chef d'entreprise assure des tâches de gestion, généralement en plus de son temps de conduite. Dans ces très petites entreprises, il n'est, en outre, pas rare de constater que le dirigeant, même s'il tente de consacrer plus de temps à la gestion, effectue des

livraisons pour suppléer l'absence d'un salarié ou servir un client particulièrement exigeant et/ou qu'il convient de conserver.

4.1.1 Des tâches de gestion – organisation affectées au dirigeant

De manière naturelle, l'existence d'effectifs salariés sédentaires s'accroît avec la taille de l'entreprise et ne s'observe (parmi les entreprises interrogées) que sur les firmes de plus de 4 salariés.

La « sédentarisation du personnel » passe, en premier lieu, par celle du chef d'entreprise. En regard des entretiens menés, il existe donc un seuil :

- en deçà duquel, le dirigeant ne souhaite pas ou ne parvient pas à abandonner la conduite considérant souvent que l'entreprise ne peut pas encore supporter la charge afférente à une personne « non productive » ;
- au dessus duquel le dirigeant considère que les temps liés à la gestion (notamment du personnel) deviennent tels qu'il doit s'y consacrer totalement. Certains chefs d'entreprises (notamment issus du transport) vivent cette évolution du contenu de leur travail comme quelque chose qui leur est imposé et imposé plus par le développement des réglementations que par des besoins de prospection commerciale. Elle heurte, en cela, une culture de l'exploitation (sans doute inhérente aux très petites entreprises) contenue dans un principe fondamental : « *l'objet de mon entreprise est de faire tourner les camions* ».

Au final, la part des effectifs sédentaires demeure faible et ce quelle que soit la taille de l'entreprise. On notera, par exemple, le cas d'une entreprise de 13 salariés où le responsable (également salarié) est l'unique sédentaire.

Seule l'entreprise de la tranche 20 à 49 salariés présente un effectif sédentaire relativement étoffé, formé de 6 personnes dont le dirigeant. Outre les tâches de gestion (en grande partie assurée par le dirigeant), ces effectifs exercent des fonctions d'organisation – optimisation des tournées et de réception des demandes des clients.

Dans les entreprises de taille réduite ces tâches sont donc endossées par le dirigeant. L'expérience des conducteurs peut toutefois être valorisée dans le cadre notamment de l'élaboration des tournées. Cette responsabilisation qui fonctionne bien dans certaines entreprises se heurtent, dans d'autres, à des problèmes de qualification des conducteurs et/ou de turn-over (qui limitent l'effet d'expérience et neutralisent les temps de formation).

4.1.2 Le permis de conduire principale qualification du personnel

Dans la très grande majorité des cas (10 cas sur 12), les entreprises présentent un parc exclusivement composé de VUL. Elles ne sont, en ce sens, soumises pour leurs conducteurs, ni à la FIMO ni à la FCOS. De fait, la majorité des salariés ont pour seule qualification leur permis de conduire.

Quatre entreprises font exception. Elles illustrent trois situations différentes :

- dans un cas⁵⁰ quelques salariés sont d'anciens conducteurs du TRM. Ils ont passé la FIMO dans ce cadre. L'entreprise ne valorise pas cette formation qui n'est pas obligatoire ; le parc étant exclusivement composé de VUL.
- dans un second cas (deux entreprises de plus de 10 salariés concernées)⁵¹, les entreprises disposent d'un parc composé de VUL mais de plus de 14 m³. Les salariés et l'entreprise sont soumis à l'obligation de la FIMO et de la FCOS.
- enfin, deux entreprises⁵² présentent un parc composé de véhicules de plus et de moins de 3,5 tonnes. Les conducteurs sont affectés à l'une ou l'autre des catégories de véhicules. A priori la FIMO n'est donc pas exigible pour les conducteurs affectés à la flotte de véhicules légers. Toutefois, ces formations garantissent la polyvalence du personnel et l'utilisation optimale de la flotte y compris en cas d'absence des conducteurs de poids lourds, substituables par tout autre conducteur.

Rappel relatif aux obligations de formations

Tonnage	La FIMO et la FCOS ne sont pas exigibles pour les conducteurs affectés exclusivement à des véhicules de – 3,5 tonnes	→ VUL de moins de 3,5 T et moins de 14 m ³ , FIMO et FCOS non exigibles
Volume	La FIMO et la FCOS sont exigibles pour les véhicules de volume supérieur à 14 m ³ quel que soit le PTAC	→ VUL de moins de 3,5 T et plus de 14 m ³ , FIMO et FCOS exigibles

4.1.3 Hors horaires de service, un suivi souvent approximatif des temps de travail

En matière de temps de travail, cinq traits sont saillants :

Une souplesse édictée comme principe de gestion

Dans leur grande majorité, les entreprises déclarent satisfaire aux obligations relatives aux temps de travail mensuels pour les salariés. Les amplitudes déclarées s'étagent entre 8 h et 9 h30 (pour des durées de travail mensuelles de 169 heures ou 151 heures et demi selon les entreprises).

Des systèmes de récupération peuvent être mis en œuvre dans certaines entreprises. Deux entreprises indiquent fonctionner selon le principe, souple, suivant :

- Un « repos » (non décompté) est accordé au conducteur dès lors qu'il a effectué 169 heures dans le mois. Certains ne travaillent ainsi que 3 semaines par mois,

⁵⁰ Entreprise de 8 salariés

⁵¹ Entreprise de 4 salariés et entreprise de 8 salariés

⁵² De plus de 10 salariés

- En période de faible activité les conducteurs peuvent se voir accorder un « repos » (également non décompté de leur congé et compensant des dépassements réalisés sur d'autres périodes),
- En revanche, lors des pointes d'activité ils peuvent être sollicités au-delà de 169 heures (dès lors qu'au terme d'une année et hors congés le temps de travail ramené au mois n'excède pas 169 heures).

Plus globalement, la souplesse (salariés qui finissent leur journée lorsqu'il n'y a plus de livraison à effectuer, par exemple) s'impose comme un principe de gestion inhérent à la taille de l'entreprise et à l'activité et pouvant se résumer ainsi : « *dans les limites fixées par la réglementation (pour les salariés), la capacité de travail de chacun doit s'adapter à la charge de l'entreprise* ».

Les livrets individuels de contrôle considérés comme inadaptés à la réalité de l'activité

Le contrôle des temps donne lieu à une plus grande diversité de situations : 3 cas émergent :

- 1) les entreprises sans salarié et entreprises présentant un effectif salarié réduit au dirigeant : dans ce cas, les temps ne font l'objet d'aucun suivi, quel que soit les segments d'activités concernés. Les amplitudes de travail journalières dépassent couramment 10h.
- 2) les activités de type messagerie reposant sur des tournées régulières : les horaires de services fixes servent alors de base au contrôle des temps. Toutes les entreprises présentes sur ce segment appliquent ce principe (ce qui ne préjuge pas du contrôle des temps effectué sur les autres activités). Une large majorité considère le chronotachygraphe⁵³ comme incompatible avec des tournées pouvant intégrer 25 « stops » ou positions de livraisons.
- 3) Les activités de type express urgent réalisé en « trace directe ». Dans ce cadre, les entreprises indiquent à la fois :
 - accepter le principe d'un contrôle,
 - réfuter, parfois avec véhémence, la pertinence des livrets individuels de contrôle. En l'absence de chronotachygraphe, ceux-ci ne sont, en effet, pas appréhendés comme un véritable outil de contrôle. Ils ne constitueraient une garantie ni pour l'entreprise (le dirigeant ne disposant d'aucun moyen de contrôle des déclarations du conducteur), ni pour les conducteurs (si ces derniers étaient poussés par leurs responsables à déclarer des temps de travail inférieurs à ceux effectivement effectués).

Au final sur 8 entreprises présentant au moins une offre en trace directe :

- deux déclarent respecter totalement l'obligation relative aux livrets individuels (remplis quotidiennement et dans le détail),
- 4 entreprises, soit la majorité, indiquent faire remplir les livrets mais selon une fréquence inférieure à celle prévue. Les livrets sont donc remplis a posteriori et de manière approximative. Ils peuvent n'être qu'en partie le

⁵³ Dont elles supposent qu'il pourrait être rendu obligatoire pour les VUL

reflet des temps de travail et de leur structure (conduite, repos, déchargement...) effectifs.

Le contrôle repose donc selon les dirigeants, en grande partie, sur la confiance. Cette dernière est parfois « objectivée » par des systèmes de suivi des conducteurs et des marchandises allant, pour les plus simples, d'une localisation par téléphone à des systèmes plus complexes de suivi par GPS (utilisés par une entreprise de notre échantillon). Les raisons qui prévalent à l'acquisition de ce type de systèmes apparaissent toutefois moins relever du strict contrôle des conducteurs, des trajets et des temps (même si cela n'est pas neutre) que de la volonté de différencier l'offre et d'opérer une montée en gamme : des prestations et de la clientèle. Ils constituent donc un outil pour acquérir une clientèle sensible aux mesures de suivi et de sécurisation des envois (dans un contexte de croissance des phénomènes d'insécurité sur la route).

Au sein de ces entreprises, le livret individuel n'est renseigné qu'approximativement uniquement parce qu'il s'agit d'une obligation légale et parce que les horaires fixes (qui sont, par ailleurs, considérés par ces mêmes entreprises comme un outil pertinent) ne peuvent s'appliquer ici (relations spot donc non planifiables, longueur et durée variables des acheminements...).

C'est, en conséquence, moins la réglementation que ces entreprises remettent en cause que son application avec les outils actuels pour les traces directes. Pour cette activité (et seulement pour cette activité), certaines considèrent que le chronotachygraphe pourrait constituer une solution plus pertinente que les livrets individuels de contrôle à la condition toutefois que toutes les entreprises y soient soumises.

Parallèlement ces entreprises considèrent que la présence d'un chronotachygraphe, associée à une limitation des heures de conduite à 9 heures, entraînerait de manière automatique, un accroissement des tarifs risquant :

- de limiter la compétitivité du transport léger par rapport à un acheminement en poids lourds,
 - d'obliger les entreprises industrielles et commerciales (et les consommateurs qu'ils soient destinataires ou qu'ils structurent les organisations par leurs exigences) à revoir leurs organisations et à revenir sur les stratégies d'inflation des flux rapides, des exigences de délais courts et de tension extrême des flux.
-
- 2 entreprises déclarent explicitement ne pas respecter l'obligation et ne pas utiliser les livrets. Pour ces dernières (et dès lors qu'annuellement elles n'ont pas sollicité leurs salariés plus de 169 heures par mois), le service attendu par leur client est incompatible avec les règles relatives au contrôle des temps. Il est également incompatible avec la limitation des temps de conduite (qui serait une conséquence de l'introduction du chronotachygraphe).

Dans les très petites structures le respect de la réglementation sociale, pour les salariés, trouve, pour partie, sa source dans les amplitudes de travail des dirigeants qui suppléent à l'absence d'un salarié et/ou absorbent les surcharges de travail.

Les difficultés de recrutement et le turn-over

Un tiers des entreprises a indiqué explicitement éprouver ou avoir éprouvé des difficultés importantes à recruter et à conserver du personnel roulant fiable c'est-à-dire qui :

- respecte les horaires de travail,
- ne « disparaît » pas sans prévenir,
- respecte l'ordre des livraisons et livre dans les délais prévus,
- assimile les consignes et les accepte,
- est susceptible de représenter l'entreprise (comportement général),
- est capable d'optimiser rapidement une tournée en zone urbaine ⁵⁴

La non fiabilité des conducteurs peut se traduire par :

- une surcharge de travail pour le dirigeant qui considère, en conséquence, ne pas avoir consacré suffisamment de temps en prospection commerciale,
- une difficulté à planifier la charge et la capacité,
- une impossibilité de se positionner sur certains contrats (pour lesquels le client veut être assuré d'une régularité et demande un engagement à l'entreprise, en terme de capacité mise en œuvre),
- des pénalités (après des erreurs et retards récurrents de la part d'un conducteur) qui obèrent les résultats de l'entreprise parfois de manière très sensible,
- des retards pris sur les développements prévus de l'activité.

Face à cette situation une de ces entreprises a adopté un comportement en marge de la loi consistant à ne déclarer les conducteurs qu'après une « période d'essai ».

Deux entreprises travaillant sur longue distance ont, par ailleurs, évoqué la question du respect des temps de conduite. Elles ont explicitement indiqué ne pas respecter la réglementation relative aux 9 heures de conduite et aux pauses de trois quart d'heure. Pour ces entreprises, la réglementation (à laquelle les trajets effectués par des VUL ne sont pas assujettis) est incompatible avec l'urgence des envois qui constitue le fond de commerce du transport léger hors messagerie locale. Pour une de ces deux entreprises disposant de taxis, l'élargissement de la réglementation sur les temps de conduite aux transports légers conduirait à créer un avantage compétitif aux taxis (s'il n'y étaient pas assujettis).

De manière générale, les réponses des dirigeants interrogés renvoient directement à leur perception du transport léger et de son utilité :

- o Il est, par la réponse qu'il apporte, une composante centrale de la réduction des délais et des stocks dans les processus industriels et dans la distribution,

⁵⁴ Ce point a été mis en avant par une entreprise

- Suppléant des dysfonctionnements multiples notamment du « Juste-à-temps », il requiert une extrême souplesse.

Ces deux paramètres sont considérés comme peu compatibles avec les outils actuels de contrôle. Le principe d'un contrôle est, cependant, souhaité pour assainir le marché (les entreprises non inscrites et travaillant en marge des règles relatives au transport routier de marchandises étant ici visées).

On retrouve donc, sur ce segment, une attente largement répandue dans le transport consistant à demander plus de règles pour celles qui n'en respectent aucune et plus de souplesse pour les entreprises qui les respectent, en général.

Le tableau qui suit reprend les réponses des entreprises interrogées.

Réponses des entreprises interrogées

Entreprise de 1 à 5 salariés	Le gérant non-salarié ne « <i>compte pas ses heures</i> » et déclare des amplitudes pouvant être supérieures à 12 h par jour. Les horaires de travail sont de 8 h à 17 h pour le conducteur salarié mais l'activité se réalise pour partie en trace directe.	Organisation en trace directe parfois sur longue distance Livret individuel rempli quotidiennement	
Entreprise de 6 à 19 salariés	Le temps de travail hebdomadaire est de 35 h, il est contrôlé par les livrets individuels remplis quotidiennement par les salariés. L'activité s'effectue en majorité en trace directe.		
Entreprise de 6 à 19 salariés	En express international (50 % de l'activité), des conducteurs peuvent être découchés. Des systèmes de récupérations permettent de respecter les 169h00 par mois. Il arrive, en conséquence, que certains conducteurs ne travaillent qu'une partie du mois.	Contrôle approximatif (pas de livrets individuels)	Organisation en trace directe parfois sur longue distance
Entreprise de 6 à 19 salariés	L'amplitude de travail maximum par jour est de 10 h pour un temps de travail mensuel de 169 h (mais non contrôlé). Les livrets individuels ne sont pas renseignés. Par ailleurs, les horaires de service ne sont pas fixes.	Pas d'outil de contrôle des temps	

Réponses des entreprises interrogées

Entreprise de 6 à 19 salariés	Le temps de travail journalier est de 8 h. Le contrôle des temps s'effectue : - les livrets individuels pour les traces directes. Les livrets sont néanmoins remplis tous les deux jours (et non tous les jours) ils sont renseignés a posteriori	Livrets (renseignés tous les deux jours) pour les traces directes	<p align="center">Des fonctionnements différents selon les segments : des livrets individuels (pour les traces directes) souvent remplis approximativement tandis que les horaires de service servent au contrôle des temps pour les tournées</p>
	- par les horaires de service fixes pour les tournées (les livrets individuels sont néanmoins renseignés une fois par mois)	Horaires de services pour les tournées	
Entreprise de 20 à 49 salariés	Les conducteurs travaillent de 9 h à 18 h 30. - Pour les traces directes, les livrets sont renseignés approximativement.	Livrets individuels remplis de manière approximative	
	- Pour les tournées les horaires de service peuvent servir de base au contrôle global du temps.	Horaires de service	
Entreprise de 1 à 5 salariés	Les horaires sont fixés à 7 h/17 h, - les livrets sont remplis ex-post selon une fréquence variable pour les autres les livrets sont renseignés de manière approximative	Livrets remplis ex-post	
	- pour les conducteurs effectuant des tournées les horaires de service servent de base	Horaires de services fixes pour les tournées	
Entreprise de 6 à 19 salariés	Le temps de travail hebdomadaire est de 39 h. Le contrôle des temps s'effectue : - les livrets individuels pour les traces directes. Les livrets sont néanmoins remplis de manière approximative	Livrets renseignés de manière approximative pour les traces directes	
	- par les horaires de service fixes pour les tournées	Horaires de services pour les tournées	

Réponses des entreprises interrogées

Entreprise de 6 à 19 salariés	Le temps de travail est suivi et contrôlé via les horaires de service fixes. Ces horaires sont différents selon l'activité : 4) 21 h / 5 h pour les tournées, 5) 22 h / 6 h pour les navettes régulières Afin d'éviter les « découchés » (pour les navettes réalisées sur longue distance), l'entreprise a mis en place des système d'échanges de camions à mi parcours.	Horaires de service fixes	Un système de contrôle adapté et utilisé pour les tournées
-------------------------------------	---	----------------------------------	---

Entreprise de (1 à 5 salariés)	Le chef d'entreprise est le seul salarié mais « ne compte pas son temps ». L'amplitude de travail peut atteindre 16 h par jour.	Des dirigeants qui ne comptent pas leur temps
Entreprise de (0 salarié)	Le chef d'entreprise non salarié conduit de 5 h 30 à 16 h. l'amplitude de travail peut donc être supérieure à 10 h lorsque des tâches de gestion s'ajoutent à la conduite	
Entreprise de (1 à 5 salariés)	Le dirigeant est le seul salarié et seul conducteur. Les livraisons s'effectuent entre 10 et 17 h	

4.2 Le délai : fond de commerce du transport léger

Répertorier l'activité des entreprises de transport léger s'avère un exercice difficile dans la mesure où la terminologie utilisée par chaque entreprise ne recoupe pas nécessairement celle utilisée par d'autres ou celle utilisée par le système d'observation du transport routier de marchandises.

Les termes de « courses », « courses urgentes », « express urgent », « express » ou encore « messagerie » sont ainsi cités de manière récurrente pour décrire les offres. Ils sont pourtant susceptibles de recouvrir :

- une même organisation des acheminements
- ou des configurations différentes selon les entreprises.

De manière générale, le terme d'express est moins utilisé par les répondants pour désigner une organisation particulière et industrielle reposant sur le passage par agences puis par des centre(s) de tri des colis (étoiles ou hubs) que pour souligner le caractère urgent des envois. Il en va de même de la course utilisée pour désigner un envoi urgent émanant généralement d'un expéditeur et comprenant un ou plusieurs destinataires (clients ou partenaires de l'expéditeur).

Les difficultés éprouvées par les répondants pour positionner leur activité tiennent sans doute, pour partie, à la place qu'occupe le transport léger au sein de ces organisations de messagerie et de fret express. En charge des livraisons et/ou des enlèvements, les entreprises du transport léger n'en perçoivent, en effet, qu'un maillon ; les autres leur échappant et n'étant pas maîtrisés par elles. Demeurent

donc pour elles la contrainte et/ou l'impératif de délais et d'horaires (souvent aussi discriminants que les délais eux-mêmes).

Afin de mieux nous conformer aux réponses des dirigeants nous adopterons dans la suite du rapport des segmentations reposant sur :

- **l'organisation effective de la prestation en distinguant :**
 - o les organisations en tournées,
 - o les traces directes susceptibles éventuellement d'intégrer des chargements et/ou déchargements complémentaires sur le parcours.

- **le type de clients en distinguant : les confrères et les entreprises industrielles et commerciales,**

- **les vocations géographiques en distinguant :**
 - o les livraisons – enlèvements locaux et régionaux,
 - o les livraisons – enlèvements réalisés à l'échelle nationale voire internationale.

Certains répondants ont pu, en outre, apporté des éclairages sur les distinctions relatives aux livraisons auprès des particuliers (en opposition aux livraisons effectuées auprès d'entreprises industrielles ou commerciales).

Le tableau qui suit reprend les réponses des entreprises.

Réponses des entreprises interrogées

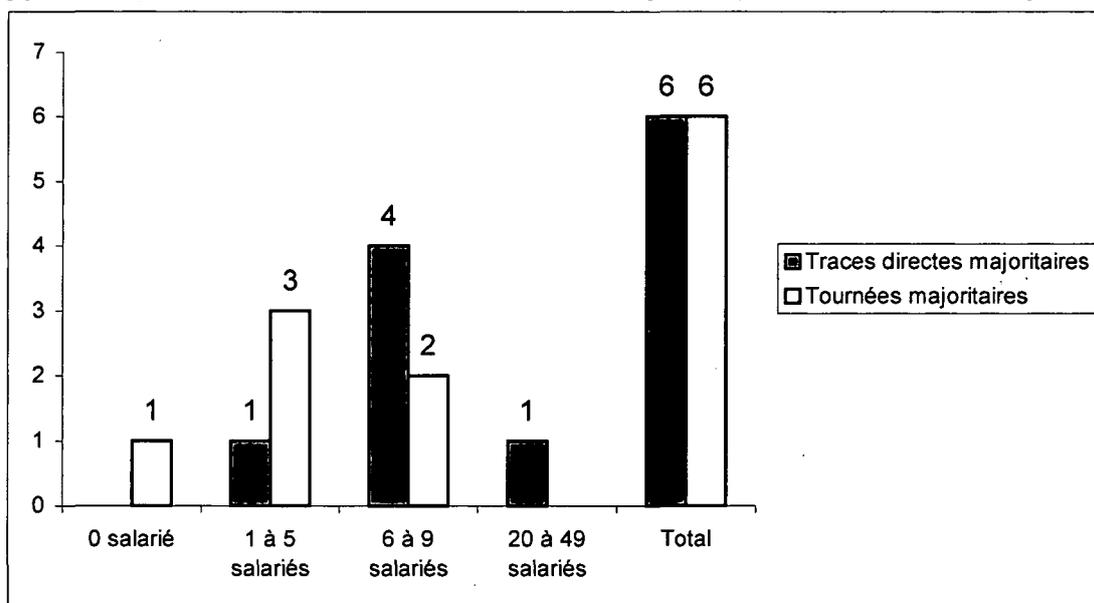
Entreprise de 6 à 19 salariés	Traces directes uniquement	Les clients se répartissent de manière équilibrée entre : 6) des confrères 7) des industriels du secteur automobile notamment
Entreprise de 6 à 19 salariés	Organisation de type messagerie intégrant des navettes et des tournées de livraison – enlèvement. L'entreprise maîtrise l'ensemble de la chaîne	
Entreprise de 0 salarié	Tournées exclusivement	Le client principal est un industriel
Entreprise de 6 à 19 salariés	Traces directes : 80 % de l'activité	Les clients sont majoritairement des industriels
	Tournées : 20 % de l'activité	Le client est un confrère du secteur du fret express
Entreprise de 6 à 19 salariés	Traces directes : 75 % de l'activité	Les clients sont des industriels des secteurs automobile et électronique
	Tournées : 25 % de l'activité	Les clients sont des confrères
Entreprise de 6 à 19 salariés	Traces directes : 60 % de l'activité	Les clients sont exclusivement des entreprises industrielles des secteurs : de la santé humaine, informatique, édition - imprimerie
	Tournées : 40 % de l'activité	
Entreprise de 1 à 5 salariés	Tournées : majoritaire	Le client est un confrère du secteur du fret express
	Traces directes : occasionnellement	Le client est un confrère du secteur du fret urgent
Entreprise de 1 à 5 salariés	Tournées : majoritaire	La clientèle est composée : 8) Industriels des secteurs édition – imprimerie et communication. 9) Les confrères génèrent 5 à 10 % du chiffres d'affaires
	Traces directes : occasionnellement	
Entreprise de 6 à 19 salariés	Tournées : majoritaire	La clientèle est composée : 10) à 80 % d'industriels des secteurs : santé, informatique, automobile, communication 11) à 20 % de confrères
	Traces directes : occasionnellement	
Entreprise de 1 à 5 salariés	Tournées : majoritaire	Les clients sont : 12) des confrères, 13) des industriels
	Traces directes : occasionnellement	
Entreprise de 1 à 5 salariés	Entreprise de course	
	Traces directes : 70 % de l'activité Tournées : 30 % de l'activité	Les clients sont des entreprises industrielles ou commerciales
Entreprise de 20 à 49 salariés	Entreprise de course	
	Traces directes : 90 % de l'activité Tournées : 10 % de l'activité	Les clients sont des entreprises industrielles ou commerciales

6 entreprises sur 10 réalisent la majorité (de 60 à 100 %) de leur activité en trace directe ; mais la quasi-totalité des entreprises interrogées en font au moins occasionnellement.

Nature du transport selon la taille de l'entreprise (données en nombre d'entreprises)

Offre – organisation Tranche d'effectifs	Traces directes majoritaires	Tournées majoritaires	Total
0 salarié		1	1
1 à 5 salariés	1	3	4
6 à 9 salariés	4	2	6
20 à 49 salariés	1		1
Total	6	6	12

Type d'exploitation selon la taille de l'entreprise (en nombre d'entreprises)



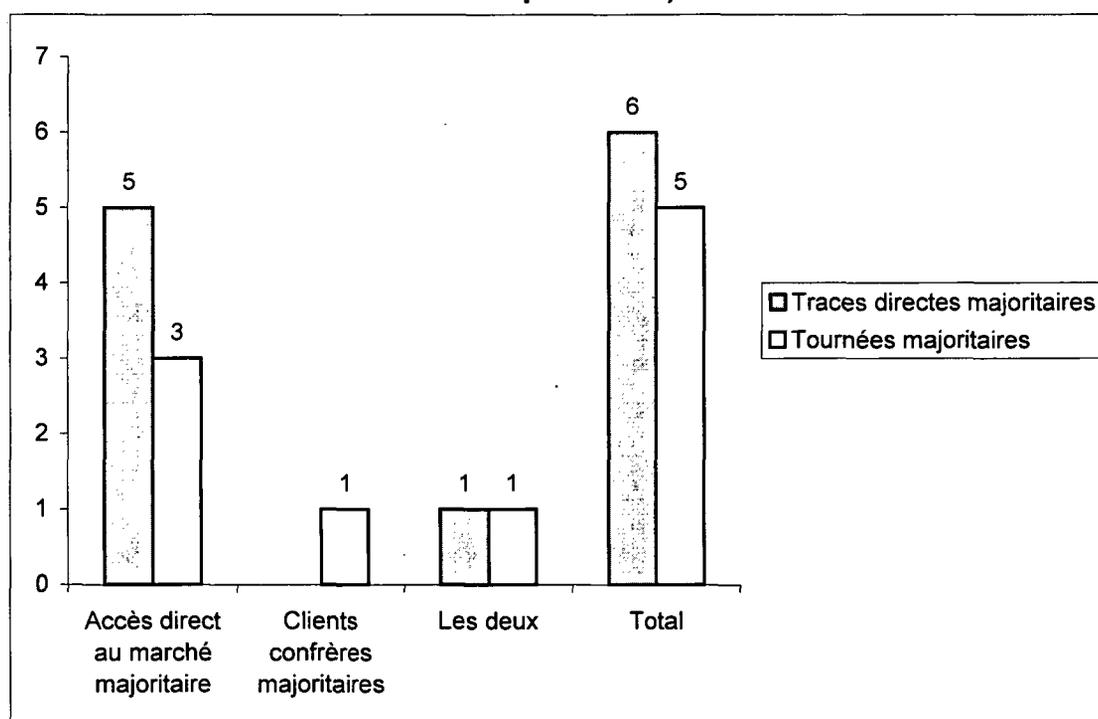
Sans que ce constat soit extrapolable en raison de la taille de notre échantillon, les entretiens indiquent des différences d'activités selon la taille des entreprises. Les organisations en tournées apparaissent ainsi plutôt comme le fait d'entreprises de très petite taille (avec néanmoins un accès direct au fret assez répandu), tandis que les entreprises de plus de 5 salariés sont, plus nombreuses, à se positionner sur des organisations en traces directes effectuées majoritairement pour des clients industriels et commerciaux.

Nature du transport selon le mode d'accès au marché (données en nombre d'entreprises)

Type de clientèle	Offre – organisation	Traces directes majoritaires	Tournées majoritaires	Total
Accès direct au marché majoritaire		5	3	8
Clients confrères majoritaires			1	1
Les deux		1	1	2
		6	5	11

Sur 11 entreprises

Organisation du transport et type de clientèle (en nombre d'entreprises – sur 11 répondants)

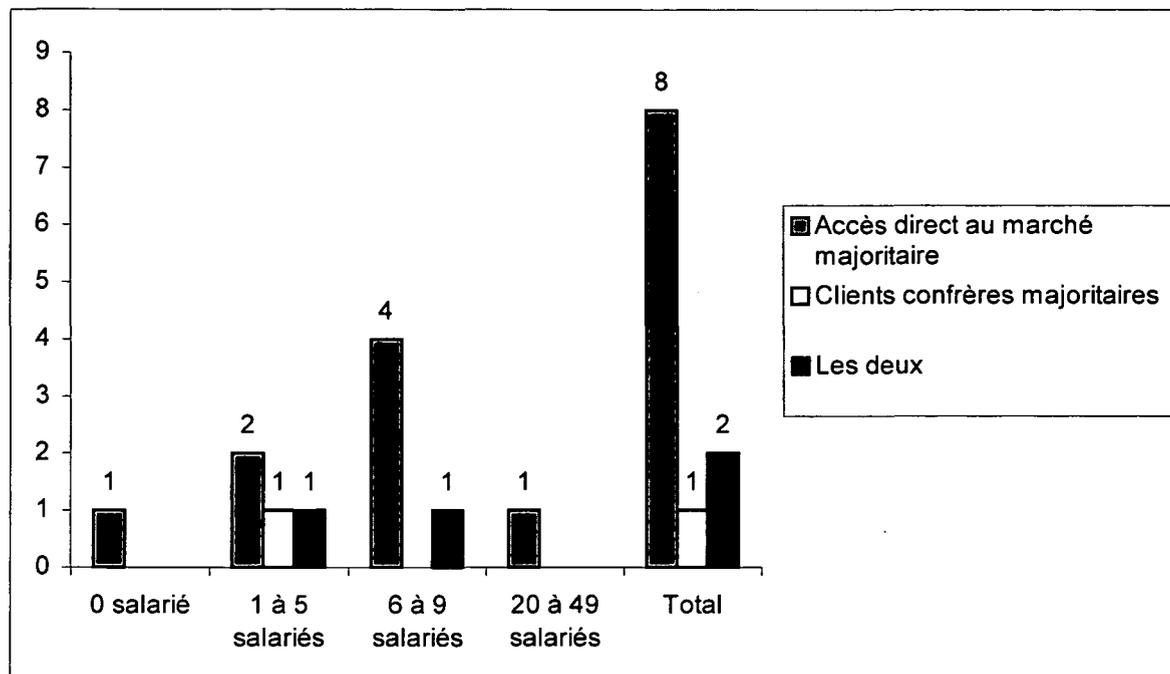


Mode d'accès au marché selon la taille de l'entreprise (données en nombre d'entreprises)

Type de clientèle	Accès direct au marché majoritaire	Clients confrères majoritaires	Les deux	Total
Tranche d'effectifs				
0 salarié	1			1
1 à 5 salariés	2	1	1	4
6 à 9 salariés	4		1	5
20 à 49 salariés	1			1
Total	8	1	2	11

Sur 11 entreprises

**Type de clientèle selon la taille de l'entreprise
(en nombre d'entreprises – sur 11 répondants)**



4.2.1 Les traces directes : le transport léger composante centrale des politiques de service menées par les entreprises industrielles et commerciales

L'abandon progressif des services internes de courses forme une première opportunité pour les entreprises du transport léger, en général. Il explique naturellement le développement des entreprises de la « course » dont l'organisation, le parc et les tarifs permettent de répondre à la fois aux demandes ponctuelles et aux services réguliers de secteurs variés de l'économie (industries, administrations, services...).

Des secteurs plus spécifiques forment, parallèlement, des niches pour des petites voire très petites entreprises de transport léger ne disposant ni de la culture, ni des moyens mis en œuvre par les entreprises spécialisées dans la course (absence notamment de personnel sédentaires). Parmi ces secteurs, on pourra citer l'informatique (livraison de petits distributeurs), le textile (livraison de prototypes) et des activités spécifiques comme l'imprimerie (enlèvement – livraison d'épreuves...) ou l'optique (livraison de verres, montures...). Ils se rejoignent sur plusieurs plans :

- leur propre secteur, fortement concurrentiel (alors que les produits sont peu distinguables) confère une place centrale au service qui constitue un vecteur essentiel de compétitivité.

Afin de fiabiliser et de sécuriser les livraisons à destination des clients, ces donneurs d'ordres choisissent, pour certains, de limiter le nombre de partenaires transport avec lesquels ils travaillent. Le rôle d'« ambassadeur » conféré au chauffeur va également dans ce sens.

Chaque partenaire peut alors se voir confier une part plus conséquente des livraisons à effectuer.

- de faible poids – encombrement, leurs envois sont généralement urgents prônant l'utilisation de VUL. Celle-ci est, en outre, favorisée par la localisation urbaine des points de livraison et/ou d'enlèvement et les horaires (horaires habituels d'activité ou d'ouverture des magasins).

La régularité des envois, peut signifier le positionnement, selon une fréquence fixe (tous les jours, tous les deux jours... ou plusieurs fois par semaine) et généralement un horaire fixe, d'un véhicule chez le client.

Les livraisons peuvent s'effectuer en **traces directes** (cas le plus fréquemment rencontré lorsque l'envoi relève d'une urgence) ou selon un système de « **tournée dédiée** » c'est-à-dire de livraisons consécutives de plusieurs clients sur un même parcours. De manière exceptionnelle, les tournées peuvent intégrer un enlèvement chez un fournisseur également situé sur le parcours. Le terme de tournée fait ici référence à l'organisation des acheminements, elle ne s'inscrit pas dans une organisation industrielle de type messagerie. Elles sont, ici, une variante des traces directes.

Alors que le transport, en général, et le transport léger, en particulier, sont globalement marqués par une forte volatilité des clients, une sensibilité à la conjoncture et une propension à la baisse des tarifs, ces contrats réguliers assurent un « fond de commerce » aux transporteurs.

Les entreprises interrogées, positionnées sur ce type d'offre, dédient un véhicule et un conducteur à un client. Le développement de leur clientèle passe donc par celui de leurs moyens. Si certaines y parviennent sans difficulté (en dégagant des marges sur les marchés acquis) d'autres éprouvent des difficultés à croître pour des raisons multiples :

- résultats insuffisants pour investir dans du nouveau matériel,
- difficulté à recruter.

4.2.2 Les traces directes : le transport léger composante centrale des politiques de Juste-à-temps (JAT)

La généralisation des politiques de réduction des stocks constitue le second fond de commerce du transport léger (en général, et réalisé en trace directe, en particulier) :

- elle confère au délai, un rôle majeur dans la performance globale ; les délais courts se substituant, pour partie, aux sécurités (stocks),
- elle conduit au fractionnement des envois offrant, de manière générale, une place au transport léger voire une place dans des organisations régulières ou du moins récurrentes,
- **pourtant, ce sont d'abord les dysfonctionnements du juste à temps qui fournissent les principaux marchés des entreprises que nous avons interrogées.**

Les délais courts laissent alors la place à l'urgence et le fractionnement aux livraisons « de dépannage » qui doivent suppléer :

- à des retards de production (la livraison par VUL forme alors le complément d'une commande partielle partie la veille par poids lourds),
- à des erreurs ou retards dans la passation de commandes par le client qui sera alors prêt à payer plus cher sa livraison dès lors qu'elle lui évite l'arrêt d'une machine ou d'une chaîne,
- à des erreurs dans les livraisons,
- à des erreurs de prévisions chez le client induisant des ruptures et donc des livraisons de dépannage en dehors des périodes de livraison habituelles,
- enfin, et malgré le développement des politiques de qualité totale et de maintenance, les envois urgents acheminés par VUL peuvent concerner des pièces de machines et outils en panne et bloquant la production.

Les motifs de recours au transport léger, expliquent des taux de remplissage variables et fonction, non pas d'une optimisation (comme dans le cas de tournées de messagerie) mais du poids – encombrement du seul envoi chargé.

Par nature, les livraisons ne sont pas ici régulières mais peuvent néanmoins être récurrentes et donner lieu à des partenariats entre le donneur d'ordres et le transporteur. Les clients sur ce type de prestations sont d'ailleurs pour partie des clients réguliers (évoqués dans le point précédent).

La vocation géographique majoritairement locale ou régionale dans le cas précédent peut être très variable dans le cas des livraisons de dépannage. Selon les secteurs et les clients, elle peut être nationale et internationale (selon la localisation de l'unique destinataire)., Deux entreprises présentent, dans ce cadre, des cas de conducteurs découchés (les conducteurs sont alors remboursés de leurs frais d'hébergement). Ces trajets représentent, cependant, moins de 10 % de l'activité totale des répondants. Par ailleurs, un établissement d'un grand groupe de messagerie a indiqué organiser des échanges de véhicules à mi-parcours pour ses navettes inter-agences ou agence – étoile afin d'éviter les nuits découchées.

Alors que le cas précédent renvoyait assez directement à une « obligation de moyens », le cas présent renvoie à une obligation de résultat lequel renvoie lui-même à une obligation de réactivité. L'entreprise doit être en capacité de dédier un véhicule et un conducteur pour un acheminement susceptible d'intervenir « à n'importe quel moment », sans qu'il soit, par ailleurs possible de prévoir, à l'avance l'horaire de départ et de retour (donc le temps de travail et l'amplitude induits par la prestation).

La réactivité attendue et offerte est d'autant plus importante qu'un partenariat antérieur existe soit dans le cadre de livraisons régulières (confer point précédent) soit d'une fréquence élevée « d'urgences ».

L'obligation de résultat n'est évidemment pas neutre sur le dimensionnement du parc et sur son taux d'utilisation. Elle suppose, en effet, que l'entreprise réserve un véhicule. Pour autant, ce type d'offre n'est pas l'apanage des entreprises de grande taille. On pourra ainsi citer le cas d'une entreprise de deux personnes au sein de

laquelle : le conducteur salarié est affecté à un client régulier (en tournée) tandis que le dirigeant assure les urgences. L'élargissement des activités et de la clientèle repose, dans ce cas spécifique, sur le temps de travail du dirigeant. Inversement dans les entreprises plus structurées, ce sont souvent les systèmes de récupération (généralement assez informels) qui permettent de traiter les urgences tout en respectant globalement le temps de travail mensuel. La prévisibilité s'accroît avec la récurrence des urgences (parfois alimentée par des partenariats réguliers sur d'autres prestations).

Outre la taille des envois, ne justifiant généralement pas l'utilisation d'un poids lourd, c'est cette souplesse et sa rapidité qui expliquent le recours au transport léger. Les entreprises positionnées sur ce segment se prévalent de cela pour indiquer qu'elles ne pourraient pas respecter, dans ce cadre, la règle relative aux temps de conduite et de repos.

4.2.3 Les traces directes : le cas spécifique des entreprises qui travaillent pour des confrères

Si l'accès direct au marché est généralisé sur le segment des traces directes, quelques entreprises (3) indiquent toutefois également travailler pour des confrères (souvent à côté de clients industriels). Cette sous-traitance a parfois constitué pour les entreprises un point de départ de leur activité qu'elles ont ensuite élargie à une clientèle de chargeurs. Lorsque cela est le cas, les confrères fournissent une rémunération d'« appoint » mais ne sont plus recherchés comme clientèle principale.

Les motifs et conditions relatifs à l'externalisation par les transporteurs sont, en effet, assez sensiblement différents de ceux qui prévalent pour les entreprises industrielles et commerciales :

- **dans le cas de clients « chargeurs »** (cas analysés précédemment), les donneurs d'ordres ont largement abandonné leur activité course. La sous-traitance s'apparente à une sous-traitance de spécialité même si la fonction transport est considérée comme relativement banalisée. Les entreprises du transport léger parviennent, si leur niveau de service est bon, à obtenir des rémunérations satisfaisantes notamment dans le cadre de contrats réguliers et/ou d'urgences récurrentes. La fidélité des clients est forte. En raison de l'urgence, ces derniers s'adressent prioritairement à leurs partenaires habituels.
- En revanche, dans le **cas de clients transporteurs**, la sous-traitance est majoritairement de capacité. Des contrats réguliers existent fournissant, aux entreprises de transport léger des conditions assez proches de celles observées pour les clients chargeurs. Toutefois les entreprises que nous avons interrogées ne figurent que très rarement dans cette catégorie. En conséquence, les relations qu'elles entretiennent avec des confrères s'apparentent, le plus souvent, à des acheminements spot et s'inscrivent dans une logique de remplacement de conducteurs internes voire de sous-traitants réguliers en congés ou absents. Dans ce cas spécifique de remplacement de sous-traitants réguliers, les répondants indiquent être confrontés à des tarifs peu élevés ; les confrères donneur d'ordres souhaitant leur appliquer le tarif qu'ils ont négocié avec leur sous-traitant sous contrat (tarif compensé, dans ce cas, par l'assurance d'une régularité et de remise de frets). En outre, les confrères disposent généralement d'un fichier de partenaires potentiels important favorisant la mise en concurrence.

Ces trafics ne font l'objet d'une prospection qu'à la condition qu'ils soient assortis d'une régularité qui les rend rentables. Toutefois, certaines entreprises éprouvent des difficultés à refuser une opportunité éventuellement susceptible de se transformer par la suite en contrat plus régulier et prévaut chez certains le sentiment qu'il est toujours préférable de faire « tourner » les camions.

4.2.4 Des traces directes rémunérées au forfait ou selon un barème kilométrique

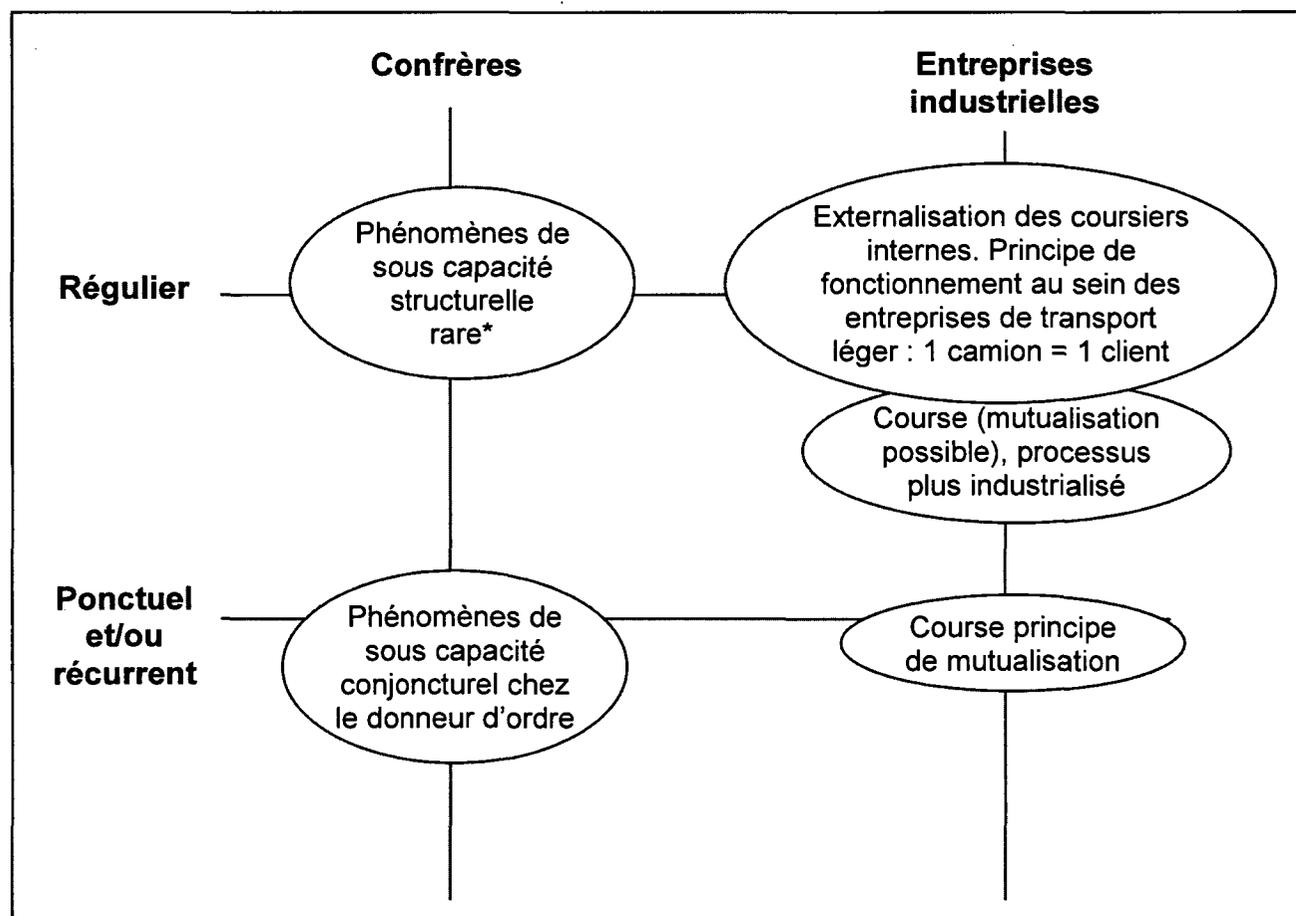
De manière générale, la rémunération pour les prestations en traces directes peut s'effectuer selon deux modalités :

- au forfait,
- selon un barème kilométrique (différencié selon le type de véhicule : de 0,56 euros pour une voiture à 0,8 euros pour un 20 m³ selon les acteurs enquêtés) auquel s'ajoute, selon les cas, une rémunération supplémentaire selon le type de marchandise (intégrant un coût d'assurance plus important si la marchandise est à forte valeur ajoutée et réputée « volatile »). Ce dernier point est à relier à l'accroissement de l'insécurité (sur la route et à l'arrêt) et la réaction des compagnies d'assurance (nouvelle clause vol).

Les entreprises indiquent, parallèlement, éprouver des difficultés à obtenir à une rémunération pour les temps d'attente.

Selon la destination, certaines entreprises parviennent à obtenir une rémunération couvrant l'aller et le retour (impossibilité de trouver du fret retour urgent)..

Le marché des traces directes



* en regard de notre échantillon
Source : Samarcande

4.2.5 Les tournées de messagerie – fret express : le cas des louageurs

Six répondants présentent, au moins, une organisation des livraisons en tournées s'inscrivant dans une offre classique de messagerie – fret express. Parmi ceux-ci, cinq sont des louageurs (un répondant est un établissement d'un groupe de messagerie – fret express).

Pour deux de ces entreprises, la sous-traitance pour des confrères messagers s'effectue exclusivement dans le cadre d'acheminements « spot » venant en appoint d'une activité en traces directes réalisées pour le compte de chargeurs.

Trois autres travaillent de manière régulière pour un grand expressiste. Cette activité de louageur est réalisée pour chacune des deux entreprises avec un seul partenaire expressiste⁵⁵. Le parc ou une partie du parc est dédié à ce client. L'exclusivité n'est exigée que pour ce parc (interdiction de charger du fret d'un concurrent dans le même camion).

La part de l'activité de « louageur » dans l'activité globale est variable selon les entreprises respectivement : 20 - 25 et près de 90 %. Y compris pour cette entreprise l'exclusivité n'est pas une exigence du donneur d'ordres qui incite ses partenaires à travailler avec plusieurs clients (chargeurs ou confrères). La part importante du chiffre d'affaires réalisé comme louageur s'explique, pour cette entreprise, par une difficulté à recruter et à investir pour élargir sa clientèle (en raison de l'obligation de moyens).

Pour tous les répondants, un parc (auquel sont souvent affectés les mêmes conducteurs) est dédié durablement à l'expressiste (toujours le ou les mêmes camions) moins par obligation vis-à-vis du donneur d'ordres que par souci de rationalisation interne.

Les tournées, effectuées dans une aire locale – régionale, s'articulent autour de deux vagues :

- **le matin** : les tournées (1 tournée par véhicule) intègrent majoritairement des livraisons. Elles répondent, en cela, au délai garanti de l'express avant 12 h.

Le nombre de positions par tournée s'étage entre 25 et 50. Ce nombre est fonction du poids – encombrement des colis mais surtout de la zone desservie et du type de clientèle :

- Une concentration de destinataires sur une zone géographique restreinte rend ainsi possible l'accroissement du nombre de positions,
- Inversement, la livraison des particuliers, plus complexe (car en étage avec une difficulté à identifier le destinataire, avec des présentations multiples...), est de nature à limiter la productivité donc le nombre de positions réalisables en une matinée. Il peut en être de même des livraisons dans certaines administrations ou immeubles d'activité dès lors que la livraison n'est pas centralisée.

⁵⁵ Le partenaire n'est, en revanche, pas le même dans les deux entreprises

- **l'après midi** : les tournées de l'après midi sont significativement différentes de celles du matin et ce pour plusieurs raisons :
 - elles intègrent, en raison de l'offre express concentrée avant 12 h, un nombre restreint de positions de livraisons (5 à 15) correspondant à des rattrapages ou à des envois moins urgents à délais non garantis,
 - elles concernent majoritairement des enlèvements (un enlèvement pouvant être constitué d'un nombre de colis important),
 - l'après-midi est, en outre, une période de travail plus courte, les enlèvements devant être réalisés avant 18 h pour un chargement qui s'est effectué en début d'après midi chez l'expressiste,
 - c'est également une période de congestion plus importante et, en conséquence, de moindre productivité en zone urbaine.

4.2.6 Des systèmes de rémunérations qui conduisent à accroître le nombre de positions par tournées

La spécificité des enlèvements peut être compensée, soit par une rémunération différente soit par un accroissement des rotations. Ainsi :

- pour une des entreprises interrogées, la moindre productivité des tournées d'enlèvement est compensée par une rémunération plus élevée à la position : 3,04 euros pour une position de livraison contre 6,09 euros pour une position d'enlèvement.

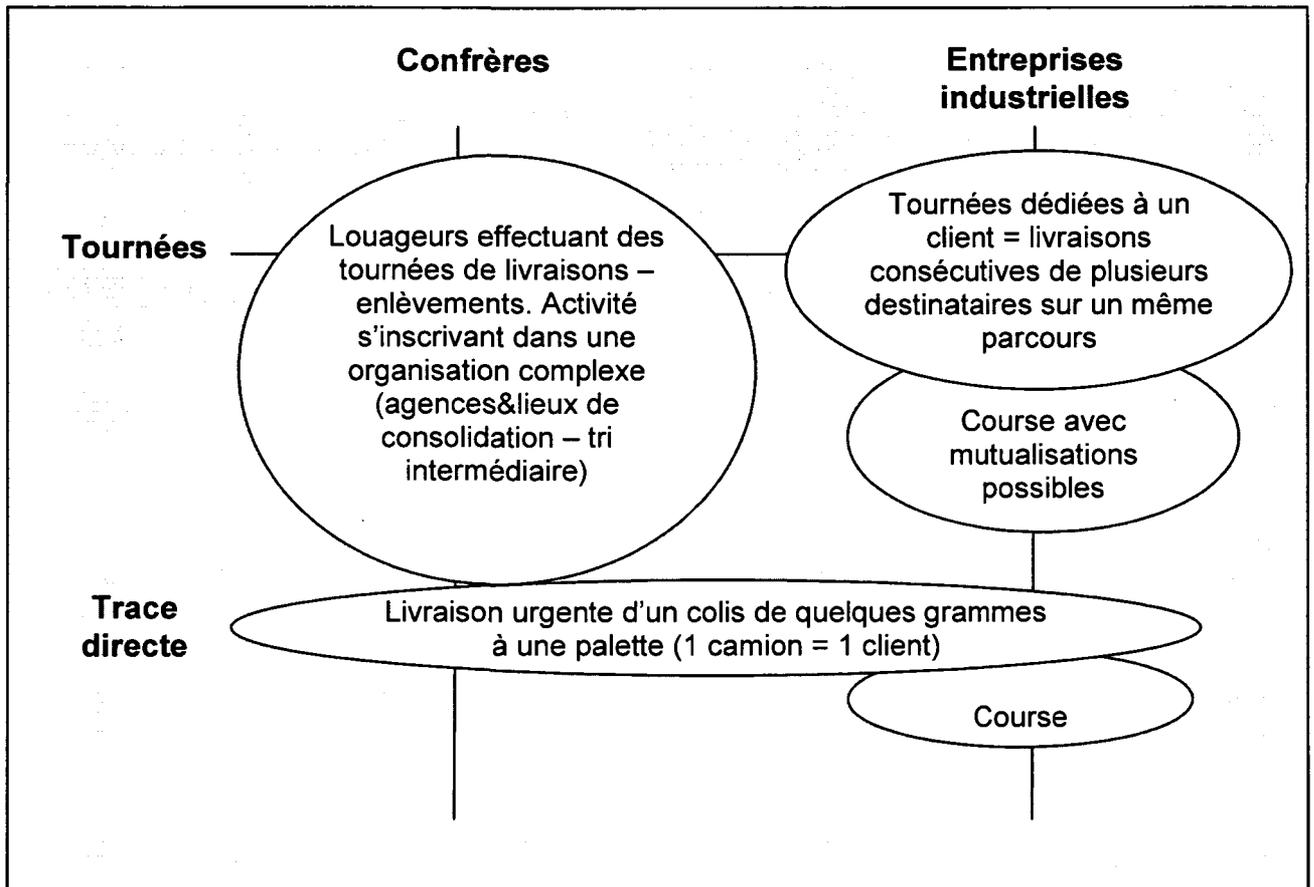
Pour ce répondant, la rentabilité est garantie (avec un véhicule) si la tournée du matin intègre au moins 50 positions et celle de l'après midi au moins 30 positions. La tension est forte dans la mesure où l'amplitude de temps est amputée d'environ 1 h 30 de préparation des tournées chez l'expressiste pour chaque vague. L'accroissement de la productivité doit donc concerner la livraison elle-même et la préparation des tournées. Cette dernière s'accroît avec la connaissance du secteur à desservir. En ce sens, le fait que le contrat stipule une spécialisation sur une zone constitue un avantage majeur. Il est accentué par les caractéristiques de la zone : forte concentration de destinataires sur une zone géographique restreinte (zone logistique spécialisée).

- pour une seconde entreprise, la productivité peut être bonne si chaque enlèvement est important et suffit à lui seul à remplir un camion. Dès lors et si la zone d'enlèvement est concentrée, l'entreprise peut accroître le nombre de rotations effectuées avec un même véhicule (3 ou 4 rotations). Il convient d'indiquer que cette entreprise relève, en outre, d'un mode de rémunération particulier formé par : un forfait de mise à quai (77,75 euros) auquel s'ajoute un paiement à la fiche (2,75 euros la fiche)⁵⁶.

Pour les répondants, la régularité apporte à cette activité une rentabilité jugée satisfaisante.

⁵⁶ Une position pouvant recouvrir plusieurs fiches ou récépissés (si un même destinataire est livré par plusieurs fournisseurs).

L'activité des entreprises de transport léger



Source : Samarcande

Les types de rémunérations

Traces directes
<p>Deux types de rémunération :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au forfait - selon un barème kilométrique fonction du type de véhicule. <p>Au-delà du barème, les répondants négocient (avec plus ou moins de succès) une prise en compte des assurances (pour les marchandises volatiles), des temps d'attentes et, dans certains cas du coût des retours à vide (dépannage dans des zones peu génératrices de fret)</p>
<p><i>Exemple de barème (hors assurance) fourni par un répondant :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,56 € pour un dérivé de VP, - 0,8 € pour un véhicule de 20 m³ <p><i>Exemple de barème (hors assurance) fourni par un répondant « donneur d'ordres » (confer partie 5) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,35 à 0,40 €. <p><i>Exemple de forfait fourni par un répondant « donneur d'ordres » (confer partie 5) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - un acheminement correspond à un envoi, un destinataire, un point d'enlèvement. Il est rémunéré 60 € sur la base de 3h00 de travail. Une position supplémentaire est rémunérée entre 30 et 45 €. Par ailleurs, pour les acheminements sur longue distance un paiement au kilomètre peut s'ajouter au forfait de base. Enfin, le transporteur peut éventuellement effectuer un complément de chargement chez un autre de ses clients à la condition que le délai soit honoré.

Tournées de livraison - enlèvement
<p>Deux types de rémunération :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la position - au récipissé
<p><i>Exemple de rémunération à la position fourni par un répondant :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 3,04 € la position de livraison. La rentabilité est assurée si la tournée intègre au moins 50 positions / tournée pour les tournées du matin et 30 positions (de livraison et d'enlèvement) l'après midi - 6,09 € la position d'enlèvement <p><i>Exemple de rémunération à la position fourni par un répondant « donneur d'ordres » (cf partie 5) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,28 à 12,19 € la position intégrant le paiement des temps d'attente. <p><i>Exemple de rémunération à la fiche fourni par un répondant :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,75 € la fiche - les tournées d'enlèvement comportent moins de fiches et de positions mais cela peut être compensé si la concentration géographique des points d'enlèvement et l'importance (en volume) de chaque enlèvement permettent d'accroître les rotations effectuées avec un même véhicule <p>De manière générale, la productivité est accrue dès lors que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les zones d'enlèvement – livraison sont connues (effet d'expérience par rapport aux conditions de circulation et de stationnement) - sont spatialement concentrées dans un rayon d'action restreint (concentration de points d'enlèvement ou de livraison)

4.3 Le parc des entreprises de transport léger de marchandises

4.3.1 Des véhicules dédiés

De manière générale, trois traits sont saillants :

- 1) **les entreprises interrogées dédient leurs véhicules à des activités particulières** : traces directes, tournées dédiées pour un chargeur et/ou tournées de messagerie. Ces activités se confondent, par ailleurs, souvent avec des clients.

Si certaines offres relèvent d'une obligation de moyens, la spécialisation résulte moins d'une exigence explicite du donneur d'ordres que d'une rationalisation interne. La définition des couples véhicule – activité relève de paramètres divers dont les principaux sont :

- **la nature des envois** : encombrement, poids, volume⁵⁷ et ou trace directe / tournées.

On citera, à ce titre le cas de deux entreprises :

- l'une disposant de véhicules de 9 et 6 m³ dédiés aux livraisons urbaines en tournées et d'un véhicule de 4 m³ utilisé uniquement pour les livraisons urgentes (majoritairement régionales mais parfois nationales) ;
- l'autre qui dédie ses véhicules de 20 m³ avec hayon aux livraisons urbaines en tournées requérant plusieurs manutentions tandis que les véhicules sans moyen de manutention intégré (véhicules de 14 m³) sont alloués aux traces directes comportant un seul lieu de chargement et un seul lieu de déchargement.

- **la nature de la zone desservie**⁵⁸

On notera ainsi l'exemple d'une entreprise qui affecte ses véhicules les plus récents aux traces directes effectuées sur moyennes et longues distances (activité qui induit une faible usure du véhicule et appelle un confort de conduite pour le chauffeur) et qui transfère ses véhicules de plus de 4 ans sur les tournées de livraisons – enlèvements urbaines (qui s'effectuent sur des distances courtes mais entraînent une usure plus importante du véhicule en raison des arrêts répétés et des conditions de circulation et de stationnement en zones urbaines).

Age du véhicule et types d'exploitation

Age du véhicule	Les véhicules affectés aux livraisons urbaines (qui induisent une usure importante) sont plus anciens	Les véhicules les plus récents (meilleur confort de conduite) sont affectés aux longues distances
	- Distance – vocation géographique	+
	Tournées	Traces directes

⁵⁷ Sans qu'il soit possible à partir de l'échantillon d'établir de corrélation entre le type de véhicule et l'activité. Ce sont, en effet, parfois les mêmes types véhicules qui sont affectés aux tournées et traces directes.

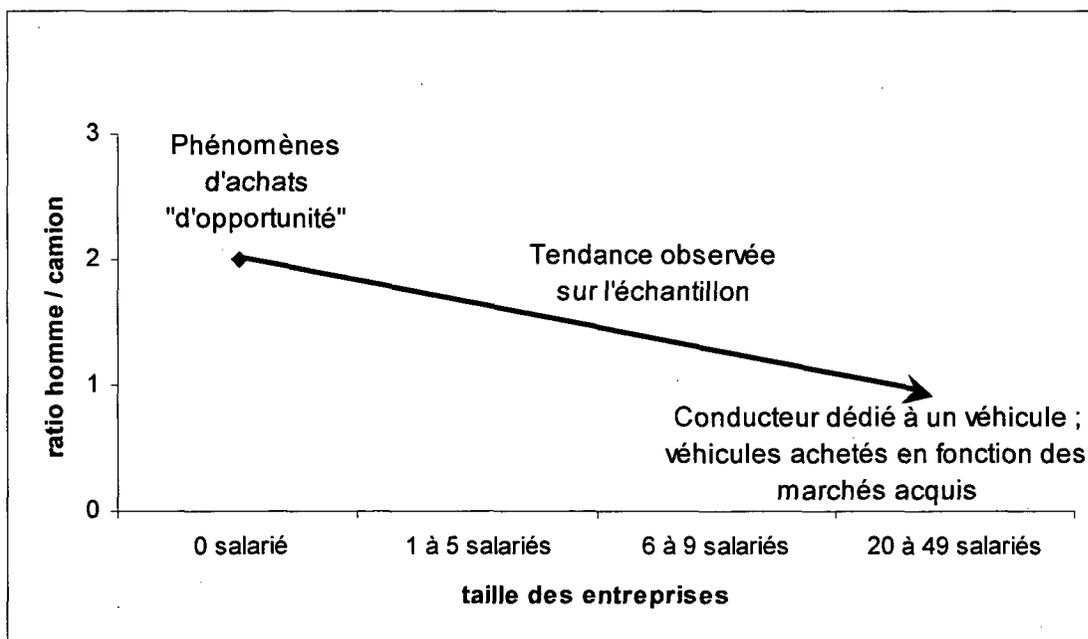
⁵⁸ Sans qu'il soit possible d'établir à partir de l'échantillon de corrélation entre le type de véhicule et la zone

- **les besoins du donneur d'ordres (volume ou longueur requis pour le véhicule).** Le dimensionnement du parc et/ou du véhicule s'effectue sur la base d'un besoin moyen. L'écart à la moyenne explique des taux de remplissage assez faibles mais moins discriminants que pour les poids lourds du fait de rémunération au km ou au forfait (intégrant parfois pour les urgences sur longues distances un paiement de l'aller et du retour).

Comme évoqué précédemment, la spécialisation de la flotte induit une forte corrélation entre le développement de la clientèle et l'investissement en matière de matériel roulant.

- 2) **les conducteurs sont généralement affectés à un véhicule et une activité⁵⁹.** Pour autant, les véhicules rentrent chaque soir sur leur base et ne peuvent être utilisés par les conducteurs pour leurs relations domicile – travail. La seule exception (assez rare) réside dans le cas des conducteurs découchés qui, dans ce cadre, peuvent exceptionnellement rentrer chez eux avec le véhicule.
- 3) **le ratio homme / véhicule, y compris dans le cas de véhicules non attitrés, s'établit, dans la majorité des entreprises, à 1.** Dans deux entreprises de petite taille (0 à 5 salariés), le nombre de véhicules est toutefois supérieur (de 1 voire 2 véhicules) au nombre de roulants. Des opportunités d'achat de véhicules d'occasion et la spécialisation par activité expliquent cette situation.

Ratio homme – camion et taille des entreprises



Source : Samarcande à partir des entretiens réalisés

⁵⁹ Notons que les spécialisations se font souvent de fait dans les très petites structures qui ne forment pas l'essentiel de nos répondants mais qui dominent, en nombre, le secteur du transport léger de marchandises

4.3.2 Des parcs dominés par les véhicules de type Kangoo - Berlingo

Sur l'ensemble des entreprises interrogées :

- les véhicules de charge utile de 600 à 800 kg (PTAC de 1,6 tonne environ)
 - de type « Berlingo – Kangoo » - dominant très largement l'ensemble avec un parc consolidé de 36 véhicules,
- les gros utilitaires de charge utile de 870 kg et de PTAC de 3,5 tonnes – de type « Master » ou « Mascott » - sont cités pour 10 véhicules,
- les autres véhicules (non identifiés) forment un parc total de 21 fourgons de 14 à 20 m³

Seule une entreprise indique que ses véhicules de 20 m³ sont équipés de hayon ; ces véhicules sont dédiés aux tournées urbaines supposant un grand nombre de manutentions parfois pour des frets relativement volumineux.

4.3.3 Un kilométrage journalier moyen de 250 à 350 km mais avec des écarts à la moyenne selon les activités

Le kilométrage déclaré par les entreprises est sensiblement identique quelle que soit l'entreprise et, à l'intérieur de l'entreprise, quelle que soit l'activité :

- **les kilométrages moyens journaliers déclarés s'établissent entre 250 et 350 km.**

Des exceptions concernent

- o les traces directes pour lesquelles les distances sont, par définition, assez variables et pour lesquelles une forte dispersion autour de la moyenne (de 250 à 350 km) est observée.

Pour une entreprise les distances parcourues en traces directes (parfois à l'international) peuvent atteindre 1 500 km. Les conducteurs sont alors découchés, un système de récupérations permettant de respecter globalement le temps de travail mensuel.

Une seconde entreprise fonctionnant pour partie en traces directes effectuées sur une distance moyenne de 500 km a mis en place un échange de véhicules à mi-parcours afin de ne pas avoir de conducteurs découchés. Etablissement régional d'un groupe de messagerie – fret express, ce répondant est le seul à présenter une organisation « industrielle ».

- o trois entreprises travaillant sur des tournées inférieures à 250 km (150 km pour deux entreprises et au plus 60 km pour une entreprise travaillant sur une zone géographique concentrée - grande zone logistique spécialisée).
- avec des utilisations annuelles de 210 à 250 jours, **les kilométrages annuels s'échelonnent entre 52 000 et 140 000 km.**

4.3.4 L'âge moyen corrélé au mode d'acquisition

L'âge moyen des véhicules est variable selon les entreprises voire au sein d'une même structure. Il est souvent corrélé au mode d'acquisition :

- **les contrats de location longue durée permettent aux entreprises de renouveler régulièrement leur parc** : tous les trois ans en moyenne. 7 entreprises ont adopté cette stratégie pour tout ou partie de leur parc. Ni la taille de l'entreprise (entreprises de 0 à 15 salariés figurant dans cette catégorie) ni l'activité, ni le type de véhicules ne sont discriminants.
- **L'âge moyen des véhicules en propriété est plus élevé** (jusqu'à 7 ans pour les entreprises interrogées). La gestion de la durée de vie passe par une allocation évolutive des véhicules aux différentes activités. Ces derniers sont ainsi d'abord affectés à des parcours longue distance sollicitant moins la motorisation, le système de freinage et la caisse (mais pour lesquels le confort de conduite est important) puis aux tournées en zones urbaines. En fin de vie, ils peuvent servir de véhicules de dépannage lorsqu'un véhicule plus récent est en réparation.
- Deux entreprises, de petite taille (inférieure à 5 salariés), ont acquis des **véhicules d'occasion**. Le coût est ici le critère discriminant au sein de structures, encore en phase de démarrage pour l'une d'entre elles, et qui ne disposent pas d'une grande prévisibilité de leur charge et d'une assise financière importante.

La démarche adoptée a été opportuniste : les véhicules ont été acquis en raison d'un prix intéressant. Pour autant, ces véhicules ne correspondent pas toujours aux besoins de capacité des prospects et l'obtention de nouveaux contrats pourraient exiger l'achat de nouveaux véhicules. Les entreprises se trouvent, en conséquence, prises en étau entre une difficulté à investir dans un nouveau matériel et la nécessité de se développer. Cette « crise de croissance » est accrue, pour l'une d'entre elles, par une difficulté à recruter du personnel fiable.

Au final, ces deux entreprises présentent aujourd'hui un nombre de véhicules supérieur au nombre de conducteurs.

4.3.5 Des taux de remplissage peu suivis et très variables

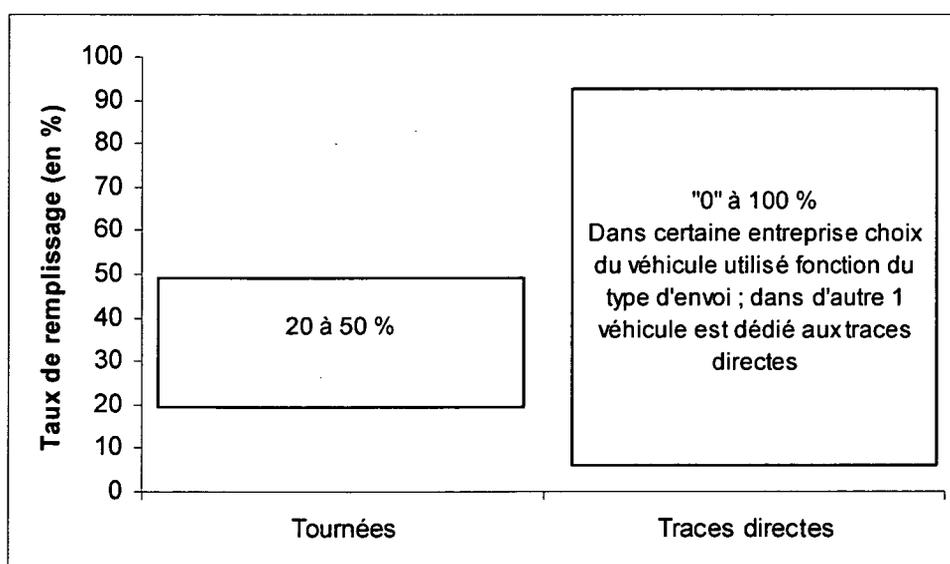
L'importance des traces directes et des acheminements de dépannage réalisés pour le compte de chargeurs industriels structure fortement les réponses relatives au taux de remplissage. De fait, celui-ci est très variable et de nombreuses entreprises ne suivent pas cet indicateur :

- elles sont, en effet, rémunérées au forfait ou au kilométrage,
- leurs contrats, lorsqu'il s'agit d'une activité régulière, stipule la mise à disposition d'un chauffeur et d'un camion selon une fréquence pré-déterminée et ce quel que soit le niveau de chargement,
- enfin, les acheminements « spot » relèvent d'urgences pour lesquelles le délai est plus discriminant (dans la négociation tarifaire) que le volume.

Les données qui suivent correspondent donc aux réponses d'un nombre limité d'entreprises pour lesquelles la notion de taux de remplissage est pertinente en regard de l'activité et du mode de gestion (positionnement sur des dossiers accroissant le taux de remplissage ou générant une rémunération suffisante). Sur ces entreprises le taux de remplissage varie entre 20 et 50 % pour les tournées. Le type de véhicule n'est pas discriminant (l'ensemble des entreprises déclarant des compositions de parc proches et dominées par des véhicules de type Kangoo – Berlingo).

	Tournées	Traces directes
Etablissement d'un groupe de messagerie	Les véhicules de 20 m ³ sont chargés pour environ 4 à 5 m ³	Le taux de remplissage atteint, selon les acheminements : 75 à 100 % avec des acheminements réguliers en navette
Entreprises positionnées sur les envois urgents	Pas de tournées	Entreprise 1 : Le taux de remplissage s'établit à environ 70 %
		Entreprise 2 : Le taux de remplissage varie entre 20 et 30 % avec des acheminements irréguliers
Louageurs	Entreprise 1 : Le taux de remplissage s'établit à environ 50 % sur la journée avec un taux plus élevé le matin	Très variable de 0 à 100 %
	Entreprise 2 : Le taux de remplissage s'établit à environ 20 %	
Entreprise de course	Le taux de remplissage s'établit à environ 50 %	

Tendance observée à partir des entretiens



Source : Samarcande à partir des entretiens réalisés.

4.3.6 Des horaires structurés par les offres « à délais garantis » et les horaires d'ouverture des destinataires

Les horaires d'utilisation renvoient directement aux types d'utilisations :

- pour les utilisations en tournées : horaires d'ouverture des destinataires sur lesquels sont calqués les horaires de service fixes : 7h – 17h pour certaines entreprises ; 9h – 18h pour d'autres articulés autour de deux vagues (matin et après-midi),
- pour les traces directes : horaires variables, proches des horaires de service pour les traces directes réalisées en zone locale – régionale mais pouvant être de 24h lorsque le conducteur est découché.

Synthèse du point 4

Le transport léger de marchandises tire sa compétitivité et son « utilité » :

- de son adéquation aux livraisons diffuses en zone urbaine (cas des tournées notamment),
- au différentiel de délai (cas des traces directes notamment) lié à l'absence de réglementation sur les temps de conduite et de repos et aux caractéristiques des véhicules.

L'utilisation des VUL apparaît, en conséquence, comme fortement corrélée aux évolutions des systèmes productifs (Juste à Temps, flux tendus), des modes de distribution (fractionnement, réduction des stocks des points de vente, revalorisation des commerces de centre ville) et de consommation (livraison à domicile).

Ces utilisations relèvent de trois schémas distincts :

- les tournées de livraison (le matin) et d'enlèvement (l'après-midi) présentant une vocation locale (la concentration accroît la productivité) voire régionale. Le mode de rémunération à la position ou à la fiche renvoie directement à la productivité donc au nombre de positions ou récépissés et/ou au nombre de rotations réalisables par véhicule,
- les traces directes qui résultent directement de la mise en place de systèmes de production plus souples fonctionnant sans stock. La tension des flux pèse, alors au moins pour partie, sur le transport dont les délais et la réactivité doivent pallier l'absence de stock. Dans ce cadre, la performance provient de la rapidité et de la capacité des entreprises de transport léger à valoriser cet atout y compris pour les distances moyennes et longues.
- les livraisons organisées en tournées (plusieurs destinataires sur le parcours) mais dédiées à un seul client industriel ou commercial, qui constituent, de fait, une variante des traces directes.

Le transport léger de marchandises apparaît comme une variable d'ajustement :

- de processus industriels complexes et générant des dysfonctionnements
- et d'un marché des transports générant des marges faibles, soumis à des variations de charges et dont les moyens (humains et matériels) sont souvent dimensionnés sur une charge moyenne.

En ce sens ce segment particulier du TRM induit un grand nombre de besoins ponctuels. Ces utilisations spot fragilisent les entreprises du transport léger, limitent leurs horizons de prévision donc leurs investissements en véhicules et en personnel.

Nombre d'entreprises sont prises en étau entre :

- une nécessité d'élargir leur clientèle,
- une difficulté à investir
- un développement conditionné par un accroissement des moyens.

Cette situation est particulièrement difficile à gérer en période de conjoncture basse (comme durant la période 2003-2004 durant laquelle se sont déroulés les entretiens).

L'obtention de contrats réguliers constitue, dans ce cadre, la principale stratégie des entreprises de ce secteur. Ces contrats résultent des politiques d'externalisation menées :

- par les messagers et expressistes (sous-capacité chronique),
- les entreprises industrielles et commerciales (externalisation des services internes de courses).

La réalité du transport léger et la fragilité d'une partie des entreprises qui le composent peuvent induire des comportements en marge de la loi. En regard de nos entretiens ceux-ci apparaissent toutefois comme des exceptions.

En revanche, les cas d'entreprises introduisant « une souplesse dans l'application des réglementations » ne sont pas rares ; les entreprises se prévalant :

- d'une spécificité de leur activité (par rapport aux poids lourds)
- de son rôle dans la performance des entreprises industrielles et commerciales et dans les politiques de réduction des stocks
- d'une certaine inadaptation des moyens de contrôle (pour le contrôle des temps de travail des salariés via les livrets individuels). Par ailleurs, toutes les entreprises positionnées sur les traces directes en aire régionale – nationale indiquent que l'introduction de réglementations relatives aux temps de conduite et de repos conduirait à un accroissement significatif des coûts limitant la compétitivité du transport léger et fragilisant les entreprises qui le composent. Elles considèrent, en outre, que la conduite d'un VUL est différente de celle d'un poids lourds et s'apparente plus à celle d'un VP (pour lequel il n'existe pas de contrainte de temps de conduite).

5. Les donneurs d'ordres

5.1 Les donneurs d'ordres de la messagerie et du fret express

Deux entreprises de la messagerie et du fret express ont été rencontrées. Elles illustrent les deux utilisations du transport léger :

- pour les tournées,
- pour les envois urgents.

Le recours à la sous-traitance pour les tournées

L'entreprise est un petit établissement d'un groupe multi-activités présentant une branche « messagerie et fret express ».

Les VUL sont utilisés pour :

- les livraisons en zones urbaines avec la livraison de villes de moyenne importance,
- les livraisons en zones rurales ne justifiant pas, compte tenu des volumes, le recours à des poids lourds.

Ces livraisons s'inscrivent dans une offre messagerie – express globale intégrant des clients industriels et commerciaux et des destinataires divers dont des particuliers (vente par correspondance).

L'activité « VUL » est intégralement sous-traitée auprès de quatre micro-entreprises comportant, en moyenne, un homme – un camion. Les paramètres qui ont prévalu à l'externalisation sont multiples :

- le coût qui explique également le choix de sous-traitant de petite taille,
- la part faible des livraisons en VUL dans l'activité globale (moins de 10 %),
- le caractère variable de la charge,
- enfin, la volonté de ne pas gérer un parc de véhicules, de fait, peu polyvalents puisque adaptés uniquement à des livraisons spécifiques.

Les tournées s'articulent autour de deux vagues : matin et soir (8h – 12h et 14h – 18h) :

- les tournées de livraison comportent sur une demi-journée 23 à 50 positions. Le nombre de positions est corrélé :
 - au volume de chaque envoi (d'un colis à destination d'une entreprise à un meuble livré chez un particulier),
 - à l'éloignement entre les positions (avec la spécificité des livraisons en zones rurales)
- les ramassages (notamment l'après-midi) induisent un nombre plus faible de positions (mais des volumes par position plus élevés) : 2 à 4 positions par tournée.

Deux types de rémunérations coexistent :

- **la rémunération au forfait** ; le forfait journalier prenant en compte :
 - le kilométrage,

- les charges de l'entreprise sous-traitante (afin de respecter le seuil de rentabilité).

Les transporteurs rémunérés au forfait sont des sous-traitants :

- exclusifs (l'exclusivité ne concerne toutefois que l'activité messagerie)
- réguliers auxquels une zone est attribuée (ce qui favorise la productivité).

Ils traitent, par ailleurs, majoritairement des envois inférieurs à 30 kg.

La spécialisation géographique et sur le monocolis⁶⁰ est favorable à l'optimisation des tournées : connaissance des zones et horaires éventuels de congestion, connaissance des temps attentes chez les destinataires ou sur les lieux de chargement lorsque ceux-ci sont récurrents. La régularité et la spécialisation sont compensées par une rémunération, ramenée à la position, plus faible.

Ces entreprises réalisent, en moyenne, 80 à 110 positions par jour en enlèvement – livraison.

La rémunération à la position

Les sous-traitants ne sont, dans ce cadre, pas exclusifs. Aucune zone ne leur est allouée. Le contrat peut néanmoins supposer que le sous-traitant positionne, tous les jours, un camion chez le donneur d'ordres. La position est rémunérée de 2,28 jusqu'à 12,19 euros pour les positions en enlèvement avec un grand nombre de colis. Elle tient compte des temps d'attente et temps de chargement.

Le recours à la sous-traitance pour les envois urgents

L'entreprise est spécialisée dans le transport urgent à la demande.

L'externalisation est la règle. Toutefois, les courses urbaines sont intégralement réalisées en interne. Pour le répondant, ces opérations ne sont, en effet, pas suffisamment attractives pour les sous-traitants en raison notamment de la congestion qui limite la productivité (nombre de rotations par véhicule et par jour).

Les transports urgents régionaux et nationaux sont externalisés. Sur ces acheminements, les partenaires ont la possibilité d'effectuer (en relation avec d'autres activités et clients) des chargements complémentaires sur le parcours.

40 sous-traitants sont référencés. Le plus important présente un effectif de 3 personnes.

Les louageurs sont appelés au cas par cas en fonction de la taille du colis à livrer. La rémunération est fonction :

- des kilomètres : de 0,35 à 0,40 € le km selon le type de véhicule ;
- du type de véhicule,

⁶⁰ Voir glossaire

- des temps d'attente généralement connus (clients réguliers).

Pour l'entreprise, l'inscription obligatoire des entreprises du transport léger au registre des transporteurs et des loueurs a considérablement réduit les cas de loueurs qui travaillaient de manière clandestine. Certains d'entre eux présentaient un Kbis mais s'étaient désinscrits entre-temps. C'est donc à la fois l'inscription et le contrôle (contrôle annuel dans le cadre du dispositif relatif à la capacité financière et sanction possible en Commission des Sanctions Administratives) qui constituent, pour cette entreprise, une garantie.

5.2 Le cas d'un donneur d'ordres « distributeur »

L'entreprise est spécialisée dans la distribution de presse et d'édition.

Le transport léger est utilisé pour des trafics ponctuels correspondant à des urgences. Il représente moins de 20 % de l'ensemble des transports traités. Il peut s'agir :

- de livraison de plis chez des clients
- de collecte de plis ou de colis chez les éditeurs
- de transports internes (ouvrages, pièces ou matériels informatiques par exemple).

Il est intégralement sous-traité. Les sous-traitants sont choisis après une étude de marché. Les entreprises les plus fiables et présentant les coûts les plus faibles sont retenues. A ce jour, l'entreprise travaille avec 5 à 7 transporteurs (de plus de 10 salariés) dont certains sont à la fois partenaire en transport léger et en poids lourds. En transport léger, les partenaires positionnent un parc de véhicules de type Partner ou Jumpy.

Il n'y a pas de contrat d'exclusivité.

La rémunération s'effectue sur les bases suivantes :

- chaque acheminement est urgent et spot, il est donc peu compatible avec une recherche de complément de chargement en interne (le transporteur est, toutefois, autorisé à compléter chez un autre client). Un acheminement correspond donc à une position, un destinataire et un expéditeur. La position est payée sur la base d'un travail de 3h00 rémunéré 60 euros HT.
- pour les livraisons sur longue distance la rémunération s'effectue au forfait formé de : 3 heures (60 €) auquel s'ajoute un paiement au kilomètre
- si l'entreprise souhaite ajouter un arrêt supplémentaire celui-ci est rémunéré environ 30 à 45 euros HT.

La grande majorité des transports réalisés par VUL s'effectue en région Ile-de-France. Le rayon maximal est d'environ 60 km mais le cœur de l'activité est concentrée dans Paris intra-muros.

Le caractère spot et urgent des envois s'accompagne d'une exigence forte de réactivité. Les transporteurs ont, en revanche, la possibilité, si l'obligation de résultat est maintenue, de compléter leur chargement ailleurs. La seule exception concerne les acheminements de produits à forte valeur (par exemple matériels informatiques pour les services internes). Dans ce cas, l'acheminement doit être dédié (un acheminement = un seul destinataire).

Synthèse du point 5

Pour les donneurs d'ordres de la messagerie et du fret express interrogés et pour ce qui concerne l'utilisation des VUL, le recours à la sous-traitance :

- est la règle pour les envois urgents,
- est, pour les tournées motivée par :
 - o le différentiel de coût (coût inférieur aux acheminements réalisés en propre),
 - o la part faible des livraisons en VUL dans l'activité globale,
 - o le caractère variable de la charge,
 - o la volonté de ne pas gérer un parc de véhicules de fait peu polyvalents.

Pour le donneur d'ordres distributeur interrogé et pour ce qui concerne le recours aux VUL, la sous-traitance est associée à des envois urgents et régionaux demandant une forte réactivité.

6. Les utilisateurs professionnels des autres secteurs (hors transport)

Les monographies réalisées recouvrent cinq types d'utilisations.

Entreprise 1	Entreprise 2	Entreprise 3	Entreprise 4
La distribution postale	La livraison aux particuliers (de matériels électroménagers)	La maintenance	L'utilisation par un artisan (métier du BTP)
		L'utilisation de VUL par des représentants	

6.1 Le cas spécifique de la distribution postale

Le choix de la location

Autrefois propriétaire de son parc (avec un personnel affecté à sa maintenance), La Poste a adopté une politique de location longue durée. 468 véhicules utilitaires légers composent le parc de la direction départementale interrogée pour 36 centres de rattachement et une direction des services techniques. Un partenariat a été conclu avec des garages agréés qui gèrent les alertes sur les contrôles techniques et la révision des 30 000 km.

Les véhicules sont conservés pour la durée de la location : 6 ans.

Le kilométrage moyen en fin de vie est variable selon les types de véhicules :

- environ 100 000 km pour les dérivés de voitures particulières,
- de l'ordre de 20 à 30 000 km pour les véhicules de distribution utilisés sur courtes distances mais présentant une usure importante liée aux arrêts – redémarrages et conditions de circulation et de stationnement en ville.

La composition du parc répond à des utilisations particulières induisant des besoins différents en termes de capacité. Les volumes utiles sont toutefois, pour partie, fonction de contrats avec les constructeurs et de l'existence de véhicules ou d'organisations tests.

La diésélisation est forte : 91 % de la flotte totale ; 96 % de la flotte hors véhicules propres. Les véhicules essence sont les véhicules les plus anciens.

Les véhicules « propres » effectuent une percée timide dans le parc global (25 véhicules soit 5 %). Le parc comporte au total :

- 3 véhicules électriques (contre 7 auparavant). La réduction du parc est à corréliser au manque d'autonomie du matériel et à des pannes plus fréquentes sur ce type de véhicules,
- 22 véhicules en bicarburant essence – GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié)
- aucun véhicule fonctionnant au GNV (Gaz Naturel Véhicules) pour des raisons de ravitaillement (pas de station de compression).

Les utilisations non liées à la distribution

Deux utilisations de VUL⁶¹ ne sont pas liées directement à la distribution du courrier. Chacune d'entre elles génère un parc dédié. Dans les deux cas, le parc est exclusivement composé de dérivée de voitures particulières (VP).

- les visites commerciales.
Un parc de 60 véhicules, aux couleurs, est affecté à cette utilisation. Chaque commercial dispose de son propre véhicule utilisé toutefois exclusivement pour des motifs professionnels.
- Les services techniques (maintenance, contrôles de sécurité dans les différents centres rattachés, assistantes sociales ...). 112 véhicules sont affectés à cette utilisation. Ils sont dédiés à un salarié mais les utilisations sont restreintes aux motifs professionnels. Les véhicules ne servent pas de stock de pièces ou de petits outillages.

L'aire d'utilisation est le département.

Un véhicule supplémentaire s'ajoute au parc. Il n'est pas dédié et utilisé de manière plus occasionnelle. Il s'agit d'un véhicule électrique (dérivé de VP) banalisé (blanc).

La distribution

Le travail s'articule autour de deux vagues et équipes :

- 8 h à 13 h : distribution,
- 14 h à 18h30 : collecte.

La règle générale est que chaque véhicule est utilisé toute la journée donc sur les deux vagues :

Certains véhicules (3 m³) sont toutefois presque exclusivement utilisés en distribution (le matin).

Parallèlement, les véhicules qui présentent un volume important et sont équipés d'un hayon sont plus sollicités pour les collectes (l'après-midi).

Pour les véhicules utilisés sur les deux vagues : les utilisateurs du matin et de l'après-midi sont différents (les membres de l'équipe du matin n'effectuant pas de distribution l'après-midi). Les mêmes personnes conduisent cependant, en règle générale, le même véhicule (sur chaque demi-journée).

Le parc intègre des véhicules de volumétrie différente :

⁶¹ Il convient d'indiquer par ailleurs un parc de 14 VP alloués aux directeurs fonctionnels

Véhicules 3 m ³	<p>Le parc comporte 192 véhicules (Kangoo, C15, Partner, Express) affectés à la distribution</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>22 de ces véhicules fonctionnent en bi-carburant essence – GPL 2 autres sont électriques</p>
Véhicules 4m ³	La parc comporte 36 véhicules (Jumpy, Scudo) affectés à la distribution et à la collecte (pour les petits volumes).
Véhicules 6m ³ , 8 et 9 m ³	<p>Le parc comporte 49 véhicules affectés à la distribution et à la collecte. Certains sont déclinés (en fonction des contrats constructeurs) sur plusieurs volumes (exemple : Ducato 6 m³, Ducato 8 m³).</p> <p>Deux de ces véhicules comportent des rayonnages internes. Ils ont été testés dans le cadre d'une nouvelle organisation de la distribution avec un tri partiellement effectué dans le véhicule (cette organisation ne s'est pas généralisée).</p> <p>L'utilisation de ces véhicules sur la journée peut être variable selon les besoins en termes de capacité (ils peuvent, en ce sens, n'être utilisés que sur une demi-journée).</p> <p>Ils sont particulièrement utilisés pour la distribution – ramassage dans les immeubles de bureaux.</p>
Véhicules 10m ³ , 11 et 12 m ³	<p>Le parc comporte 18 véhicules tous équipés d'un hayon.</p> <p>L'utilisation de ces véhicules sur la journée peut être variable selon les besoins en termes de capacité (ils peuvent, en ce sens, n'être utilisés que sur une demi-journée).</p> <p>Ils sont particulièrement utilisés pour la distribution – ramassage dans les immeubles de bureaux.</p>

Les critères tels que le nombre de positions ou de colis – plis par destinataire ne font pas l'objet d'un suivi par le centre départemental.

6.2 Le cas d'un distributeur spécialisé (électroménager)

Le site interrogé occupe une fonction de stockage et de livraison. La zone couverte est l'Île-de-France. Les produits concernés sont des produits bruns (hifi – vidéo), blancs (réfrigérateurs, laves linge), matériels informatiques.

A cette activité principale s'ajoute des activités connexes (pose d'antennes et livraison de meubles en relation avec les cuisinistes).

Les livraisons sont organisées en deux vagues :

- une vague articulée autour d'un départ du site à 6 h – pour un retour à 13 h (avec une pause d'une heure) ,
- une vague articulée autour d'un départ à 8 h 30 – pour un retour à 17 h environ (avec une pause d'une heure)

Les horaires relatifs aux services connexes sont identiques.

Les vagues se chevauchant, les véhicules utilisés pour chacune des deux vagues sont distincts. Le principe régissant l'utilisation du parc est, en outre, qu'un véhicule qui rentre à la base ne ressort plus. Ce principe exclut des utilisations pour des motifs autres que les livraisons. Une exception concerne toutefois les antennistes autorisés à rentrer chez eux avec leur véhicule.

De manière identique, les équipes sont également affectées à l'une ou l'autre des vagues. Hors exceptions (remplacements par exemple), cette affectation est fixe. Les véhicules ne sont pas strictement attirés à un conducteur mais les personnes travaillent généralement sur les mêmes camions. En raison des produits livrés, une équipe de livraison peut être composée de deux personnes (dont un conducteur, l'affectation de la seconde personne peut varier selon le chargement).

Le personnel affecté à la pose d'antenne (antenniste) est, par ailleurs, spécifique.

Chaque tournée compte, en moyenne, 13 arrêts. Chaque arrêt chez un destinataire peut comporter la livraison de 1 à 3 produits en moyenne. La durée moyenne d'une livraison est d'une demi-heure lorsque les lieux de livraison sont peu éloignés et que le parcours n'est pas soumis à une forte congestion.

Les utilisations sont de deux types :

Les livraisons	Les services connexes
Elles sont effectuées : <ul style="list-style-type: none">- exceptionnellement par des véhicules de 3,5 à 7 tonnes de PTAC dédiés aux produits particulièrement volumineux- des véhicules dont la carrosserie est aménagée (caisse à l'arrière) offrant un volume de 20 m³. Le site détient 73 véhicules de ce type. (les conducteurs disposent de formation FIMO et FCOS)- des véhicules standards (13,9 m³). 9 de ces véhicules sont dédiés aux livraisons.	Une flotte leur est dédiée : <ul style="list-style-type: none">- 20 Master de carrosserie standard sont dédiés aux services connexes- 25 Kangoo et quelques express. Ces véhicules peuvent également être mobilisés pour les visites commerciales chez les clients cuisinistes (installateurs de cuisines équipés).

La gestion de la flotte de VUL est différente selon les utilisations et les types de véhicules.

Master 20 m³	Master et trafic standard	Kangoo et express
En location longue durée ces véhicules sont conservés en moyenne 6 ans et/ou jusqu'à un kilométrage d'environ 120 000 km.	Achetés neufs ils sont également conservés 6 ans et/ou jusqu'à un kilométrage d'environ 120 000 km.	Ces véhicules sont achetés neufs ou en location longue durée. Ils sont conservés en moyenne 3 ou 4 ans (distances parcourues plus importantes) et/ou jusqu'à un kilométrage d'environ 120 000 km.

Les motifs de recours aux VUL sont la volumétrie et les caractéristiques urbaines des zones à livrer (avec des stationnements parfois d'une demi-heure).

6.3 L'utilisation des véhicules utilitaires légers par une entreprise de fabrication – distribution de machines textiles

L'entreprise produit et distribue des machines textiles (machines à coudre). La clientèle est industrielle.

L'entreprise dispose, en France, de 15 VUL répondant à trois grandes utilisations :

1) les livraisons et interventions de service après-vente

Les livraisons s'effectuent auprès de clients du secteur textile (sites de production). Elles sont assorties d'une mise en service et, relèvent, en conséquence, des mécaniciens.

Ces derniers ont également en charge les interventions de maintenance curative sur les machines. Dans ce cadre, le véhicule peut être utilisé pour transporter des pièces détachées et outils sur le site de réparation et/ou pour ramener sur l'atelier de réparation de l'agence une machine ou un module impossible à réparer sur place.

Les véhicules sont utilisés par des mécaniciens répartis sur 5 agences (Paris, Lyon, Bordeaux, Lille, Marseille) afin de limiter les aires d'intervention (350 km en moyenne). Le nombre de techniciens varie selon les agences de 3 à 6.

Le ratio homme / véhicule est de 1 afin de permettre une intervention rapide. Aucun véhicule n'est pour autant attiré. Le chef d'atelier tient le planning d'affectation des véhicules.

Les mécaniciens sont présents pour environ un tiers de leur temps en atelier contre environ deux tiers en déplacement (pour des motifs de livraison ou des réparations à raison d'un seul déplacement par jour).

Ils n'utilisent pas les véhicules pour des motifs autres que professionnels. Toutefois lorsqu'ils reviennent de déplacements après 18 h (horaires de fermeture de l'agence), ils rentrent chez eux avec le véhicule.

2) Les visites commerciales

7 véhicules (dérivés de VP) sont affectés aux 7 représentants répartis géographiquement selon les 5 zones précitées.

Exceptionnellement utilisés pour la livraison de machines ou de consommables, ces véhicules sont utilisés pour les visites commerciales. Ils servent de stocks de prospectus et plaquettes techniques. Ils sont également mis à la disposition des commerciaux pour le week-end et les congés (avantage en nature). Le kilométrage moyen annuel sur ces véhicules est de 25 000 à 30 000 km par an.

En raison du caractère « utilitaire » des véhicules et des caractéristiques des déplacements (les représentants peuvent ne pas rentrer chez eux tous les soirs), les commerciaux ou leur ménage sont tous multi motorisés. Les utilisations autres que professionnelles sont donc relativement restreintes (hors déplacements des lieux de rendez-vous vers le domicile).

Il y a quelques années, les représentants disposaient de voitures particulières (break⁶² généralement). Les utilisations pour des motifs non professionnels étaient donc courantes. La politique de maîtrise des dépenses explique l'évolution vers les VUL.

3) Les foires et expositions

Un véhicule (Trafic) est affecté au décorateur en charge du montage des stands de l'entreprise (sur les différentes foires et expositions professionnelles). Le véhicule est à sa disposition également le week-end et durant les congés.

L'ensemble du parc est loué selon un principe de location intégrant l'assurance et la maintenance (pneus notamment). Les véhicules sont renouvelés tous les 3 ans.

6.4 Le cas d'un artisan

Le répondant est le dirigeant d'une entreprise de menuiserie. L'effectif est de deux salariés dont le dirigeant. Les deux personnes sont amenées à utiliser le véhicule pour la livraison. A titre très exceptionnel, le dirigeant utilise son véhicule pour ses déplacements domicile - travail ou pour transporter, à titre personnel, des objets volumineux. Les utilisations autres que professionnelles sont toutefois restreintes au maximum afin de ne pas accroître l'usure du matériel et maintenir sa disponibilité chaque matin dans l'entreprise.

L'entreprise dispose d'un seul véhicule Master de 1,5 tonnes de PTAC et 6 m³. Il a été acheté d'occasion avec un kilométrage de 35 000 km en remplacement d'un véhicule acquis (neuf) 10 ans plus tôt et dont le kilométrage était de 200 000 km.

Les critères de choix ont été :

- le prix,
- le volume intérieur (hauteur, largeur),
- puis le confort de conduite (sonorisation et direction assistée),
- et enfin, a fidélité à la marque.

⁶² voir glossaire.

Le véhicule n'est jamais utilisé pour des motifs professionnels autres que la livraison. Les deux salariés disposent d'un véhicule personnel (remboursement de frais kilométriques) utilisé pour les visites commerciales et les visites de chantiers en cours. Le véhicule ne sert pas de lieu de stockage de petit matériel.

L'aire de rayonnement de l'entreprise est l'Ile-de-France. Les trajets effectués dans le cadre des livraisons s'échelonnent entre 10 et 30 km. Le kilométrage annuel moyen est de 20 000 km.

Selon l'importance des produits livrés, les chantiers génèrent une ou plusieurs livraisons. L'objectif est de maximiser le remplissage et de minimiser les livraisons multiples. De manière générale, les chantiers sont livrés en phase de démarrage. Les gros chantiers peuvent ainsi générer trois livraisons consécutives mais ne plus induire d'utilisation du véhicule pendant plusieurs jours.

En moyenne le matériel est utilisé 3 jours par semaine.

Synthèse du point 6

Les utilisations par des professionnels non transporteurs sont, par nature, fortement diversifiées car aux services de secteurs très différents.

Plusieurs points communs peuvent être mis en exergue :

- **les utilisations par les salariés pour des motifs non professionnels sont rares.** Elles concernent occasionnellement les déplacements domicile – travail et ce dans des cas souvent particuliers (déplacements ne permettant pas au salarié de rejoindre sa base avant la fermeture). **La seule exception notable est celle des commerciaux qui disposent de leur véhicule en dehors des heures de travail.** Le caractère « utilitaire » associé à l'absence de banquette arrière fait que ces salariés ou leur ménage sont multi-motorisés. L'utilisation de leur VUL pour des motifs personnels se rapproche, en ce sens, de celle des particuliers (loisirs, petits déménagement...).
- hors cas de l'entreprise artisanale qui compte un parc réduit (un véhicule), **les entreprises interrogées ont opté pour la location longue durée, pour au moins une partie de leur parc.** Avec des différences selon les entreprises, elles conservent donc leurs véhicules 3 à 6 ans. La « durée de vie » faible est un principe de gestion limitant les réparations, les risques de pannes donc d'indisponibilité, garantissant un confort de conduite aux conducteurs et une représentativité de l'entreprise (pour les véhicules aux couleurs).
- que la règle soit formelle ou informelle, **les véhicules sont, en règle générale, toujours utilisés par le même conducteur.** Deux paramètres président à ce choix : une moindre usure du véhicule, d'une part ; une facilité de gestion, d'autre part, et enfin le confort du conducteur.
- **seules les entreprises dont l'activité induit directement des livraisons en tournées présentent des utilisations selon des horaires fixes.**

7. L'évolution des véhicules utilitaires légers

Depuis quelques années les véhicules utilitaires légers forment un marché de plus en plus autonome : des poids lourds et des voitures particulières dont ils sont parfois un dérivé ou une variante (comme pour les véhicules de type Kangoo). Les constructeurs ont, en conséquence, développé des stratégies commerciales et marketing et des réseaux commerciaux spécialisés.

De plus en plus concurrentiel, le marché des VUL s'accroît, par ailleurs, en nombre de véhicules et présente des opportunités en relation avec la baisse générale de la taille des lots, l'accroissement des exigences de transports rapides, le développement des transports de marchandises en ville. L'accroissement des gammes et de la qualité deviennent donc des vecteurs majeurs de positionnements concurrentiels. Les évolutions recouvrent trois grandes dimensions :

- l'adaptation à des utilisations de plus en plus diversifiées qui requièrent des capacités (longueur, volume...) notamment différentes,
- une réponse aux attentes de diversification des motorisations,
- une réponse aux attentes d'amélioration du confort de conduite et de sécurité,
- un développement des véhicules propres.

7.1 S'adapter à des utilisations diversifiées

La majorité des véhicules utilitaires légers sont déclinés en termes de capacité sans modification substantielle des carrosseries.

S'ajoutent à cette diversification des aménagements particuliers adaptant ces véhicules à des :

- familles de produits :
 - produits sous températures dirigées (ajout de cellules isothermes)
 - vracs solides notamment pour le secteur du BTP avec des versions bennes ou pick up⁶³ ;
 - produits volumineux avec des modifications de la carrosserie permettant d'accroître le volume, de rallonger ou de rehausser les véhicules, d'adapter les portes.
- à des utilisations. Ces adaptations portent notamment sur les véhicules effectuant livraisons urbaines et concernent les ouvertures latérales ou les moyens de manutention intégrés (hayon).

Les exemples qui suivent illustrent cette diversification.

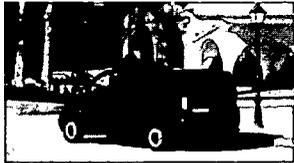
⁶³ Voir glossaire.

La gamme Fiat - Ducato

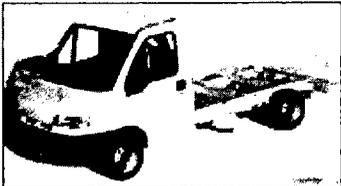
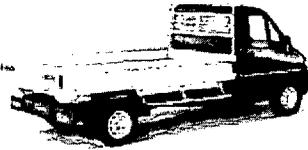
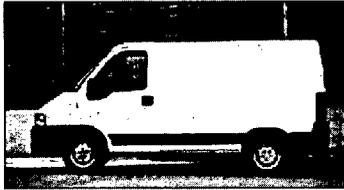
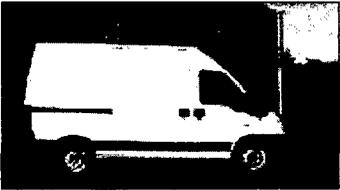
<p>Châssis cabine 2 portes</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>PTAC (en kg) : 3 300 Hauteur (en mm) : 2 150 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 885 Empattement⁶⁴ (en mm) : 3 200 Volume de chargement : -</p>
<p>Châssis cabine 4 portes</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>PTAC (en kg) : 3 300 Hauteur (en mm) : 2 150 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 435 Empattement (en mm) : 3 200 Volume de chargement : -</p>
<p>Fourgon tôlé 4 portes</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>PTAC (en kg) : 2 900 Hauteur (en mm) : 2 150 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 140 Empattement (en mm) : 2 865</p> <p>Volume de chargement : 7 500 à 9 000 selon les modèles</p>
<p>Fourgon vitré 4 portes</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>PTAC (en kg) : 3 500 Hauteur (en mm) : 2 150 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 145 Empattement (en mm) : 2 850 Volume de chargement : 7 500</p>
<p>Fourgon tôlé 3 portes toit surélevé</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>PTAC (en kg) : 3 500 Hauteur (en mm) : 2 480 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 505 Empattement (en mm) : 3 700</p> <p>Volume de chargement : 9 000 à 12 000 selon les modèles</p>

⁶⁴ Distance entre l'axe du moyeu avant et l'axe du moyeu arrière

La gamme Mercedes Vito

Vito compact 5 portes	 <p>PTAC (en kg) : 2 770 Hauteur (en mm) : 1 875 Largeur (en mm) : 1 906</p> <p>Charge utile (en kg) : nc Empattement⁶⁵ (en mm) : 3 200 Volume de chargement : 4 700</p>
Vito extra long 5 portes	<p>PTAC (en kg) : 2 770 Hauteur (en mm) : 1 875 Largeur (en mm) : 1 906</p> <p>Charge utile (en kg) : nc Empattement⁶⁶ (en mm) : 3 430 Volume de chargement : 6 500</p>

La gamme Citroën Jumper

Châssis cabine 2 portes	
Pick up	
Fourgon	 <p>PTAC (en kg) : 2 900 Hauteur (en mm) : 2 150 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 205 Empattement⁶⁷ (en mm) : 2 850 Volume de chargement : 7 500</p>
Fourgon à toit surélevé	 <p>PTAC (en kg) : 2 900 Hauteur (en mm) : 2 480 Largeur (en mm) : 2 002</p> <p>Charge utile (en kg) : 1 170 Empattement⁶⁸ (en mm) : 2 850 Volume de chargement : 9 000</p>

⁶⁵ Distance entre l'axe du moyeu avant et l'axe du moyeu arrière

⁶⁶ Distance entre l'axe du moyeu avant et l'axe du moyeu arrière

⁶⁷ Distance entre l'axe du moyeu avant et l'axe du moyeu arrière

⁶⁸ Distance entre l'axe du moyeu avant et l'axe du moyeu arrière

La déclinaison de la gamme Renault – Master montre qu'une des stratégies concerne les volumes. Le Master Fourgon est ainsi commercialisé, pour une charge utile inchangée (de 1,043 tonne), en versions de 8 à 13,9 m³. Cette évolution est également constatée chez les autres constructeurs (avec des volumes multipliés par deux selon les versions) .

Certains constructeurs, comme Mercedes, proposent des déclinaisons à la fois de volumes, de PTAC et de charge utile. L'offre pour un Sprinter illustre cette politique avec des versions : de 2,59 à 4,6 tonnes de PTAC ; de 0,735 à 2,4 tonnes de charge utile pour des volumes de 7 à 13,9 m³. Pour un même véhicule la charge utile peut donc être multipliée par trois.

S'adapter aux attentes relatives aux motorisations et confort de conduite

Alors que la majorité des modèles de VUL existent depuis plusieurs années, ces derniers connaissent des déclinaisons de plus en plus nombreuses. Celles-ci concernent les motorisations et le confort de conduite (dont la sonorisation). L'objectif est de :

- se rapprocher le plus possible des normes de confort relatives aux VP (systèmes ABS de série, ...),
- se rapprocher le plus possible des normes de sécurité offerte sur les VP (airbags conducteurs proposés en série). Si l'accroissement des systèmes de sécurité est réel, il demeure, toutefois, soumis à un arbitrage prix – performances et certains équipements ne sont proposés qu'en option.
- d'accroître les performances des véhicules. La notion de délai largement commentée dans le cadre des utilisations se retrouve ici. L'évolution des VUL s'inscrit dans un processus général de développement des flux rapides (fret urgent, livraisons de « dépannage »...). Elle prend également en compte l'accroissement des distances parcourues.

Toutes ces évolutions accompagnent un élargissement du champ d'intervention des VUL qui dépasse le cadre strictement urbain (accroissement des vitesses, du confort de conduite) et l'acheminement de petits colis (accroissement de la charge utile et des volumes).

7.2 Les véhicules utilitaires légers : un champ important pour les véhicules propres

7.2.1 Les véhicules électriques

Les véhicules électriques appartiennent, pour l'essentiel, aux flottes de collectivités locales, de services publics et de quelques entreprises. EDF possède près du quart du parc.

Avec ELEASE, EDF s'est, en outre positionné sur le marché de la location longue durée, de la gestion pour compte (fleet management) et du rachat de parc (lease back).

Parc estimé en France en 2000	Electrique
Voitures particulières et véhicules électriques légers	5 000
Bus	Minibus 50
Bennes à ordures	100
Scooter	1 500

Flottes significatives	Electrique
Etat	200 VP ⁶⁹ et VUL ⁷⁰ , 50 scooters
EDF	1 200 VP et VUL
La Poste	500 VP et VUL
ADP	100 VP et VUL
RATP	20 minibus
Différentes agglomérations (Paris, Bordeaux, La Rochelle,...)	100 à 200 véhicules (VP et VUL, Bennes à ordures, minibus)

Source : « Etude et mise en œuvre d'une distribution urbaine à pollution réduite du fret d'origine ferroviaire dans l'agglomération strasbourgeoise », Newton-Vauréal/Samarcande

Les véhicules électriques proposés actuellement utilisent la technologie des batteries Ni-Cd⁷¹ qui permet une autonomie de 60 à 90 Km (mais le kilométrage journalier est plus proche de 40 km), par charge, en conduite normale⁷². L'offre est centrée sur les VP et petits utilitaires. Le manque d'autonomie constitue le principal frein à leur développement et limite l'utilisation des VUL électriques aux zones urbaines :

- par des entreprises désireuses d'afficher leur souci de l'environnement (les camions sont alors aux couleurs, certains sont loués auprès de ELEASE),
- par les services de voirie,
- par EDF ((véhicules de service utilisés pour les interventions techniques, les poses de compteurs...)).

A cela s'ajoute un prix lié aux petites séries encore élevé et des temps de charge longs selon le type de bornes de recharge (sur les bornes de recharge normale un 1h00 de charge permet de récupérer 10 à 15 km d'autonomie, sur les bornes de recharge rapide ce sont 2 km qui sont récupérés par minute de charge).

Le développement des batteries au lithium devrait permettre d'accroître sensiblement l'autonomie susceptible d'atteindre 200 km.

Exemple d'offres des constructeurs	
Voitures particulières	Peugeot 106 Citroën Saxo Renault Kangoo Fiat Seicento Elettra Toyota Prius (hybride essence – électrique)
VUL	Renault Kangoo Peugeot Partner Citroën Berlingo

⁶⁹ Voiture particulière

⁷⁰ Véhicule utilitaire léger (moins de 3,5t PTAC)

⁷¹ Nickel-Cadmium

⁷² L'autonomie est très dépendante de la façon de conduire.

Pour 10 000 km/an et sur 8 ans, le coût d'utilisation d'un véhicule électrique léger serait similaire à celui de son équivalent thermique. Le coût de fonctionnement est réduit 1€ = 60 km.

Mesures fiscales	Exonération de la taxe sur les voitures de société et sur les cartes grises Amortissements exceptionnels (12 mois) Exonération totale ou partielle de la vignette Récupération de la TVA sur les consommations d'électricité Les collectivités peuvent en outre exonérer de la taxe professionnelle (Crédit d'impôt pour les particuliers)
Aides à l'acquisition	De 1 500 à 2 300 euros pour les collectivités territoriales et selon le nombre de véhicules acquis 1 500 euros pour les autres bénéficiaires
Aides à la décision	Les bénéficiaires sont des gestionnaires de flottes publiques ou privées. Les aides peuvent couvrir 50 à 70 % du montant des études.

7.2.2 Les véhicules GNV (Gaz Naturel Véhicules)

Les véhicules GNV appartiennent pour 80 % à GDF.

Parc estimé en France en 2000	GNV
VP et VUL	3 000
Bus	600
Bennes à ordures	50

Flottes significatives	GNV
GDF	2 400 VP et VUL
ADP	20 VP et VUL
RATP	150 bus
Différentes agglomérations (Grenoble, Nice, Poitiers, Bordeaux,...30 villes)	20 à 200 véhicules (VP et VUL, Bennes à ordures, bus)

Les véhicules GNV légers sont proposés par les constructeurs français et étrangers en bi-carburant (GNV et essence)⁷³ mais les véritables gains passent par des moteurs dédiés au GNV (la mono-carburant posant le problème de la proximité d'un nombre suffisant de stations de compression).

Pour les véhicules lourds, les constructeurs proposent des véhicules avec un moteur spécifique.

⁷³ Le moteur diesel ne s'adapte pas au gaz .

Offre des principaux constructeurs	GNV
Voitures particulières	Renault Twingo, Clio Fiat Multipla
VUL	Renault Clio, Kangoo Peugeot Partner, Boxer Citroën Jumper RVI Mascot
Poids lourds	Iveco, Volvo, Mercedes, Heuliez

La principale difficulté du GNV est le faible nombre de stations (50 stations en France) et la durée du ravitaillement pour les petites stations (le ravitaillement dure 3 minutes s'il est effectué dans une station de compression mais plusieurs heures pour une station individuelle de petite puissance).

Aujourd'hui le prix GNV est inférieur au prix du gazole.

L'intérêt environnemental du GNV par rapport à l'essence ou au gazole diminue d'année en année avec l'avancée imposée aux motoristes et aux pétroliers par les directives « Auto-oil » et les normes Euro. Il devrait être nul ou faible (sauf avancées relatives aux GNV), pour les véhicules légers qui seront construits à partir de 2005 et les poids lourds construits en 2008.

Mesures fiscales	Exonération totale ou partielle de la taxe sur les voitures de société et sur les cartes grises Réduction ou exonération de la TIPP (plancher communautaire) et, pour les taxis, réduction ou exonération de la TICGN (Taxe Intérieure sur la Consommation de Gaz Naturel) Amortissements exceptionnels (sur 12 mois) Récupération de la TVA sur les consommations de GNV Exonération totale ou partielle de la vignette Les collectivités peuvent en outre exonérer de la taxe professionnelle (Crédit d'impôt pour les particuliers)
Aides à l'acquisition	Uniquement pour les bus et bennes à ordures

7.2.3 Les véhicules GPL

Les véhicules GPL sont utilisés par un plus large public.

Parc estimé en France en 2000	GPL
VP et VUL	150 000
Bus	100

Flottes significatives	GPL
La poste	1 400 VP et VUL
France Télécom	50 VP et VUL
ADP	50 VP et VUL
RATP	150 bus
Société de location Europcar	200 VP
Différentes agglomérations (Bayonne, Tours,...)	20 à 100 véhicules (VP et VUL, bus)

Comme pour le GNV, les véhicules GPL légers sont proposés par les constructeurs français et étrangers en bi-carburant (GPL et essence) mais les véritables gains passent par des moteurs dédiés. Pour les véhicules lourds, les constructeurs proposent des véhicules avec un moteur spécifique. Les véhicules GPL sont soumis à une réglementation concernant la protection au feu des réservoirs.

Offre des principaux constructeurs français	GPL
Voitures particulières	Renault l'ensemble de la gamme Peugeot 406, 106, 306 Citroën Xantia, Xrara Fiat Multipla
VUL	Citroën Berlingo
Poids lourds	Heuliez

A un niveau moindre que le GNV, le GPL pêche par un nombre relativement réduit de stations (1 500 stations en France).

De la même façon que pour le GNV, l'intérêt environnemental du GPL par rapport à l'essence ou au gazole diminue avec l'avancée imposée aux motoristes et aux pétroliers par les directives « Auto-oil » et les normes Euro. Le développement de la mono-carburant est une voie actuellement privilégiée.

Mesures fiscales	Exonération totale ou partielle de la taxe sur les voitures de société et sur les cartes grises Réduction ou exonération de la TIPP (plancher communautaire) et, pour les taxis, réduction ou exonération de la TICGN (Taxe Intérieure sur la Consommation de Gaz Naturel) Amortissements exceptionnels (12 mois) Récupération de la TVA sur les consommations de GPL Exonération totale ou partielle de la vignette Les collectivités peuvent en outre exonérer de la taxe professionnelle (Crédit d'impôt pour les particuliers)
Aides à l'acquisition	Pour les taxis et les bus (dans le cadre d'opérations exemplaires)

Synthèse du point 7

Avec son accroissement, le marché des véhicules utilitaires légers donne de plus en plus lieu à des stratégies commerciales et marketing spécifiques (par rapport aux poids lourds et au VP). Celles-ci se traduisent par une évolution des véhicules, une montée en gamme et une diversification des modèles ou, plus souvent, des versions d'un même modèle.

Les évolutions recouvrent trois grandes dimensions :

- l'adaptation à des utilisations de plus en plus diversifiées qui requièrent des capacités (longueur, volume...) différentes,
- une réponse aux attentes de diversification des motorisations,
- une réponse aux attentes d'amélioration du confort de conduite et de sécurité,
- un développement des véhicules propres (dont la percée est toutefois timide au sein des parcs).

8. Recommandations

L'analyse relative aux utilisations et motifs d'utilisation des véhicules utilitaires légers montre une forte diversité de situations. Cette hétérogénéité se trouve dans l'examen des utilisateurs (compte propre, compte d'autrui, particuliers).

De ce point de vue, il convient, à notre sens, de distinguer les utilisations de véhicules utilitaires légers par des particuliers.

Celles-ci sont très spécifiques et aucun élément recueilli lors de l'étude ne permet d'identifier des utilisations s'apparentant à du travail clandestin. En regard de cela, l'utilisation des VUL par des particuliers rejoignent, sur de nombreux points, l'usage de voitures particulières et, notamment de véhicules *break* qui offrent également une capacité de chargement importante. Le développement de ces automobiles rend, en ce sens, de plus en plus ténue la différence entre VUL et voiture particulière.

En regard de cela, l'élargissement aux particuliers de réglementations ayant cours dans le transport de marchandises (pour compte propre ou d'autrui) n'a, à notre sens, pas de pertinence.

La question de cet élargissement mérite, en revanche, d'être posée pour d'autres utilisations et utilisateurs.

Cette logique s'avère toutefois également complexe. En premier lieu, parce qu'elle repose sur un terme et une acception finalement assez flous des véhicules utilitaires légers

- 1) A ce jour, et alors que certains véhicules sont déclinés en version VUL et en version VP, le terme d'utilitaire se définit, en effet :
 - non pas par des utilisations (tel que le démontre le cas spécifique des ménages)
 - mais, de manière schématique, par l'absence de banquette arrière
- 2) Cette situation est accentuée par le qualificatif léger qui conduit à assimiler un VUL à un VP et non à un poids lourd, dans certaines statistiques relatives à la sécurité routière ou dans le type de permis de conduire requis.

En conséquence, les réflexions relatives à l'élargissement de certaines réglementations aux véhicules utilitaires légers :

- **ne peuvent s'inscrire dans le cadre exclusif de la sécurité routière.** La conduite d'une version VUL d'un Kangoo peut-elle être, en effet, considérée comme plus fatigante ou plus contraignante que celle prévalant pour une version VP ? Parallèlement, est-il pertinent d'équiper les VUL des particuliers de chronotachygraphes ?
C'est donc moins le type de véhicule que le type d'utilisations et le métier auquel elles font référence qui doivent servir de base.
Il convient, en outre, d'indiquer, qu'à ce jour, les VUL sont, comparativement au parc, peu impliqués dans les accidents de la route.
- **doivent s'envisager dans une démarche interne au transport de marchandises intégrant à la fois :**
 - le transport léger (entreprises inscrites sous un code du TRM ou d'organismes de transport),

- les conducteurs du compte propre,
 - l'activité transport de marchandises des taxis (dont le rôle semble aller croissant, y compris hors zone urbaine, avec le développement du fractionnement des envois et des livraisons de dépannage).
- doivent s'inscrire dans une dimension « **conditions de travail** » et dans une professionnalisation du métier de conducteur quel que soit le type de véhicule ; ce qui n'interdit pas des formations différenciées selon le type de véhicules et/ou le type de produits transportés et/ou le type d'organisations dans lesquelles s'inscrivent l'acheminement.
- **posent la question de l'application des réglementations sociales aux seuls salariés** alors que, le transport, en général, et le transport léger, en particulier, sont avant tout composés d'entreprises unipersonnelles au sein desquelles le dirigeant non salarié est également le seul conducteur.

Une des réponses possibles réside dans la **professionnalisation du métier de conducteur du compte propre et du compte d'autrui, du transport léger**, prenant en compte les spécificités liées aux caractéristiques des véhicules mais créant une qualification particulière « conducteur routier » (ce qui n'est pas le cas actuellement la seule qualification requise dans le transport léger résidant dans le permis B). Contrairement au particulier, par exemple, qui peut également conduire un VUL (mais souvent de manière occasionnelle ou quelques heures par jour), le conducteur professionnel se voit, en effet, affecté des tâches de conduite journalières auxquelles s'ajoutent des opérations de chargement – déchargement ainsi que des tâches administratives liées à la livraison. La formation pourrait donc constituer un outil de cette professionnalisation. Le dispositif pourrait s'apparenter à des formations FIMO-FCOS allégées comprenant des enseignements relatifs à la sécurité sur la route, au chargement et déchargement, à l'ergonomie, à l'arrimage des colis ...

Ces réflexions posent, parallèlement, la question du contrôle des temps de travail (puisque les VUL ne sont pas soumis aux réglementations relatives au temps de conduite et de repos) et aux outils y afférent. Si les horaires de service, sont, dans ce cadre, assez unanimement acceptés, tel n'est pas le cas des livrets individuels de contrôle considérés comme un outil inadéquat à la fois pour le salarié et pour l'entreprise. L'adaptation du chronotachygraphe, pour les véhicules qui n'y sont actuellement pas soumis, mérite d'être étudiée **comme outil de contrôle des temps de travail** en remplacement des livrets individuels.

Alors que :

- le transport, en général et le transport léger, en particulier, sont composés de nombreuses entreprises unipersonnelles,
- le transport léger fonctionne, très souvent, sur la base de véhicules dédiés à un client,

les réflexions qui n'intégreraient pas les conducteurs non salariés seraient porteuses d'un risque de report de trafics et de contraintes sur des très petites structures ne présentant pas d'effectif salarié ; donc également sur des structures qui ne disposeront pas des moyens nécessaires à leur développement, à la différenciation de leur offre et de leurs tarifs et à la diversification de leur clientèle.

Les impacts sur les coûts et / ou les délais et les tarifs pourraient être non négligeables (accroissement des coûts, développement des effectifs non salariés associés aux tâches de gestion...). En ce sens, les évolutions relatives au transport léger renvoient également à l'organisation actuelle des systèmes productifs et de distribution, à la tendance à l'inflation des délais courts, des pratiques de fractionnement et d'extrême tension des flux.

Cette augmentation et la création d'une spécificité française posent également la question du risque de **distorsion de concurrence par rapport aux transporteurs des autres pays membres de l'Union Européenne**. Si il convient d'être souligné ce risque est, à notre sens, relativement faible dans la mesure où la vocation géographique du transport léger demeure majoritairement locale et régionale.

Enfin, si le type d'utilisations devient, avec la professionnalisation des conducteurs, un élément plus discriminant que le véhicule (VUL ou PL), il convient d'élargir les réflexions au sujet du carburant utilitaire pour les VUL. Ce dispositif intègre actuellement un seuil de PTAC ce qui aboutit, à ce jour, à l'exclusion des entreprises du transport léger.

GLOSSAIRE

Break : Voiture automobile qui peut se transformer en véhicule utilitaire grâce à un hayon relevable et à une banquette arrière amovible ou repliable.

Chronotachygraphe⁷⁴ : Appareil implanté sur le tableau de bord du véhicule, enregistrant sur un disque les durées de conduite et de repos du conducteur et la vitesse de circulation. Il est obligatoire pour tous les véhicules (transport de marchandises et de voyageurs, compte propre et compte d'autrui) de P.T.A.C. supérieur à 3.5 tonnes ou de capacité de plus de 9 places (conducteur compris). Il doit être d'un modèle homologué et est soumis au contrôle d'un installateur agréé, tous les deux ans. Pour les véhicules dispensés de l'appareil (tels les VUL), un livret individuel de conduite ou des horaires de services doit être à bord du véhicule.

Colis⁷⁵ : Tout objet ou ensemble d'objets, quels qu'en soient le poids, le volume et les dimensions, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur : carton, caisse, fardeau, roll-trainer, palette,...

Compte propre : transport effectué directement par l'entreprise expéditrice ou réceptrice de la marchandise, autre qu'un transporteur professionnel

Compte d'autrui : transport effectué par un transporteur professionnel (transport public)

Confrère : terme utilisé dans le cadre d'une sous-traitance interne au secteur. Le transporteur effectuant la prestation de traction travaille alors pour un autre transporteur ou un commissionnaire.

Course : envoi individuel de colis urgents

CSA : Commission de Sanctions Administratives. La commission régionale des sanctions administratives est présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou judiciaire, nommé par le préfet de région sur proposition, selon le cas, du président du tribunal administratif ou du premier président de la cour d'appel territorialement compétents au chef-lieu de la région. Elle comprend : 2 représentants du ministre des transports ; 4 représentants des usagers du transport ; 4 représentants des entreprises concourant à l'activité de transport dans la région, désignés sur proposition des organisations professionnelles ou des organismes intéressés ; quatre représentants des salariés des entreprises mentionnées à l'alinéa précédent, désignés sur proposition des syndicats représentatifs dans la région.

GNV : Gaz Naturel Véhicules

GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié

Licence communautaire (règlement CEE 881/92) : la licence communautaire est délivrée par un Etat membre à tout transporteur pour compte d'autrui établi ou habilité par cet Etat membre. L'original de la licence est conservé par l'entreprise, le nombre de copies certifiées conformes délivré est fonction du nombre de véhicules et de la capacité financière du transporteur. La licence est délivrée pour 5 ans.

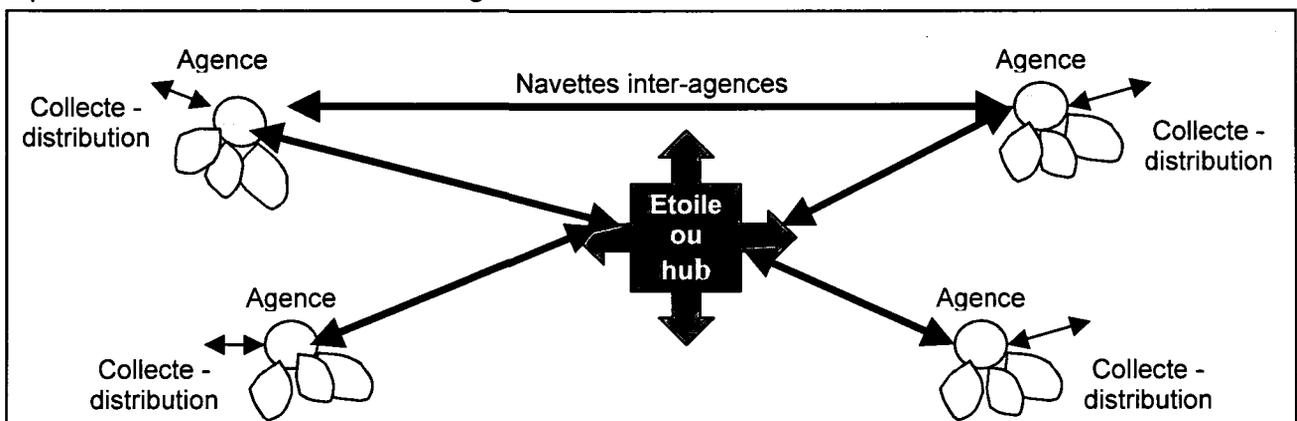
⁷⁴ Cargohub, glossaire

⁷⁵ Cargohub, glossaire

La licence de transport intérieur autorise l'exécution sur le territoire français de transports intérieurs de marchandises avec des véhicules dont le poids maximum autorisé n'excède pas 6 tonnes ou dont la charge utile, y compris celle des remorques, n'excède pas 3,5 tonnes par des entreprises qui n'ont pas l'obligation de détenir la licence communautaire.

Louageur : entreprise artisanal de transport travaillant, en sous-traitance, pour des confrères notamment messagers (pas d'accès direct au marché).

Messagerie : la messagerie est un transport de charges multiples ayant des expéditeurs et/ou des destinataires également multiples. Elle suppose des opérations de groupage – dégroupage et des passage à quais. Le schéma qui suit présente une chaîne de messagerie



Sont habituellement distinguées (typologie du SES) :

la messagerie express : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h, avec des délais garantis et une remontée d'informations

la messagerie rapide : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 18 h (ce type de messagerie, peut être, selon les cas, intégré à la messagerie express ou à la messagerie traditionnelle)

la messagerie traditionnelle : au-delà de 24 h

Cette segmentation peut être croisée avec la vocation géographique : nationale ou internationale.

La messagerie donne lieu, dans sa dimension collectes - livraisons à des organisations en tournées.

Monocolis⁷⁶ : envoi d'un expéditeur constitué d'un seul colis

Pick-up : Camionnettes à plateau découvert.

PMA : Poids Maximum Autorisé. Cette donnée n'est pas mentionnée sur le véhicule. Pour un camion isolé elle est égale à son PTAC mais il faut la calculer pour les autres véhicules. Pour les ensembles articulés, c'est la plus petite des 2 valeurs suivantes :

- poids total roulant autorisé (PTRA) du véhicule tracteur,

⁷⁶ Source DTT, transports de marchandises en ville

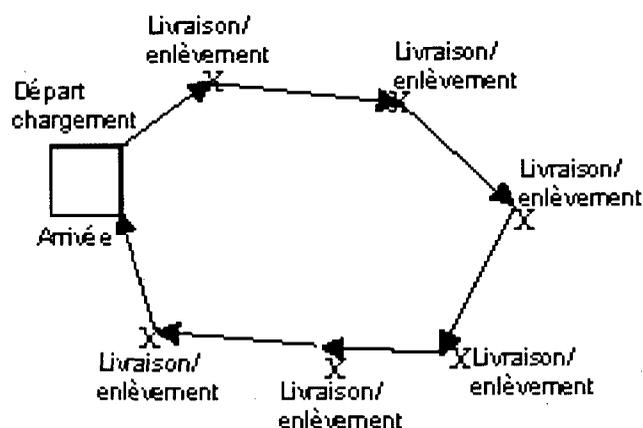
- somme du poids à vide du véhicule tracteur (PV) et du poids total autorisé en charge (PTAC) de la semi-remorque,
- Pour les tracteurs routiers, c'est la plus petite des 2 valeurs suivantes :
- poids total roulant (PTRA) du véhicule moteur,
 - somme des poids totaux autorisés en charge (PTAC) du véhicule moteur et de la remorque

Position : une position correspond, dans une tournée de livraison, à la livraison d'un destinataire. Une position peut comporter plusieurs fiches (chaque fiche correspondant à un expéditeur) si le destinataire est livré par plusieurs expéditeurs. Une fiche peut, enfin, correspondre à plusieurs colis.

PTAC : poids total autorisé en charge

Spot : transport à la demande

Tournées⁷⁷ : parcours comportant plus d'un point de livraison.



Trace directe (ou droiture)⁷⁸ : parcours effectué d'une origine à une destination sans opération de tri intermédiaire. Une trace directe comporte généralement un seul point de livraison. Dans certains cas, un second point peut toutefois être livré sur le parcours.

Transport de lot : le transport de lot stricto sensu est l'acheminement d'une charge complète (camion complet) d'un point A à un point B. Des compléments de chargement peuvent être recherchés dans le cadre du transport de semi-lots.

TRM : transport routier de marchandises Au sens statistique de l'enquête EAE, le marché du transport routier de marchandises est circonscrit aux entreprises inscrites sous les codes APE (Activité Principale Exercée) suivant : 602L, 602M, 602N, 602P

Véhicule utilitaire léger : un véhicule utilitaire léger (VUL) est un véhicule : présentant un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à 3,5 tonnes, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être

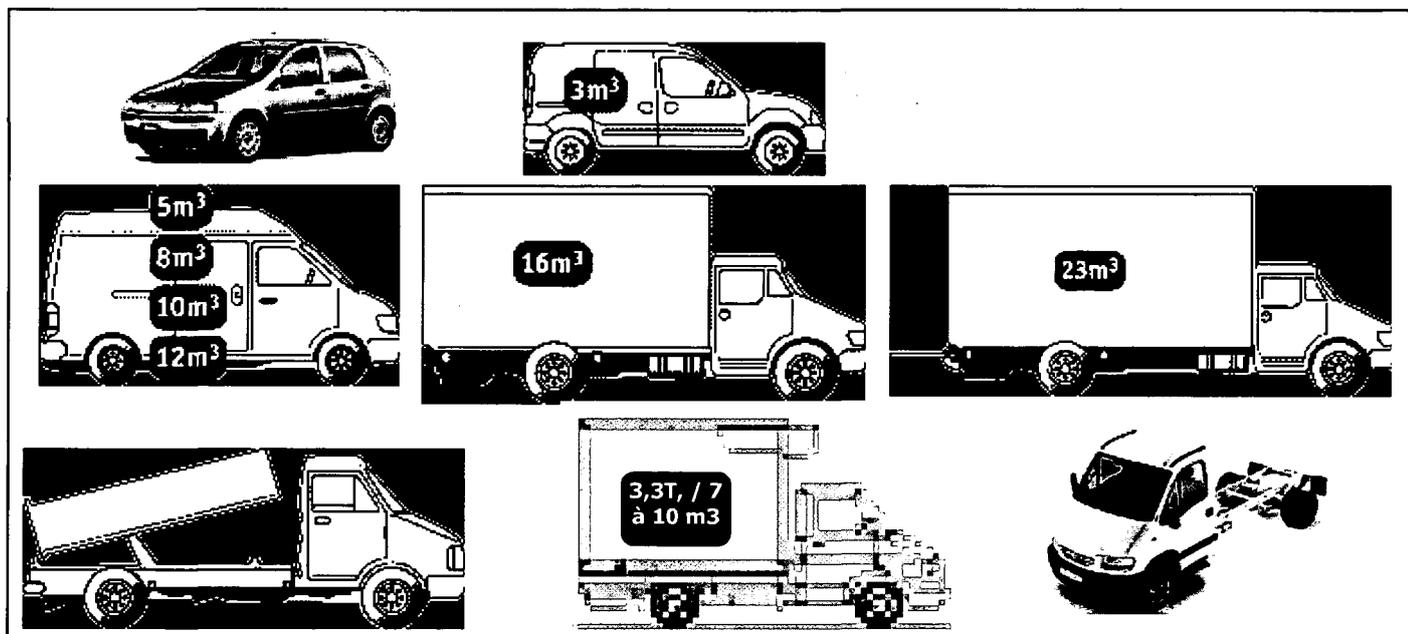
⁷⁷ Source DTT, transports de marchandises en ville

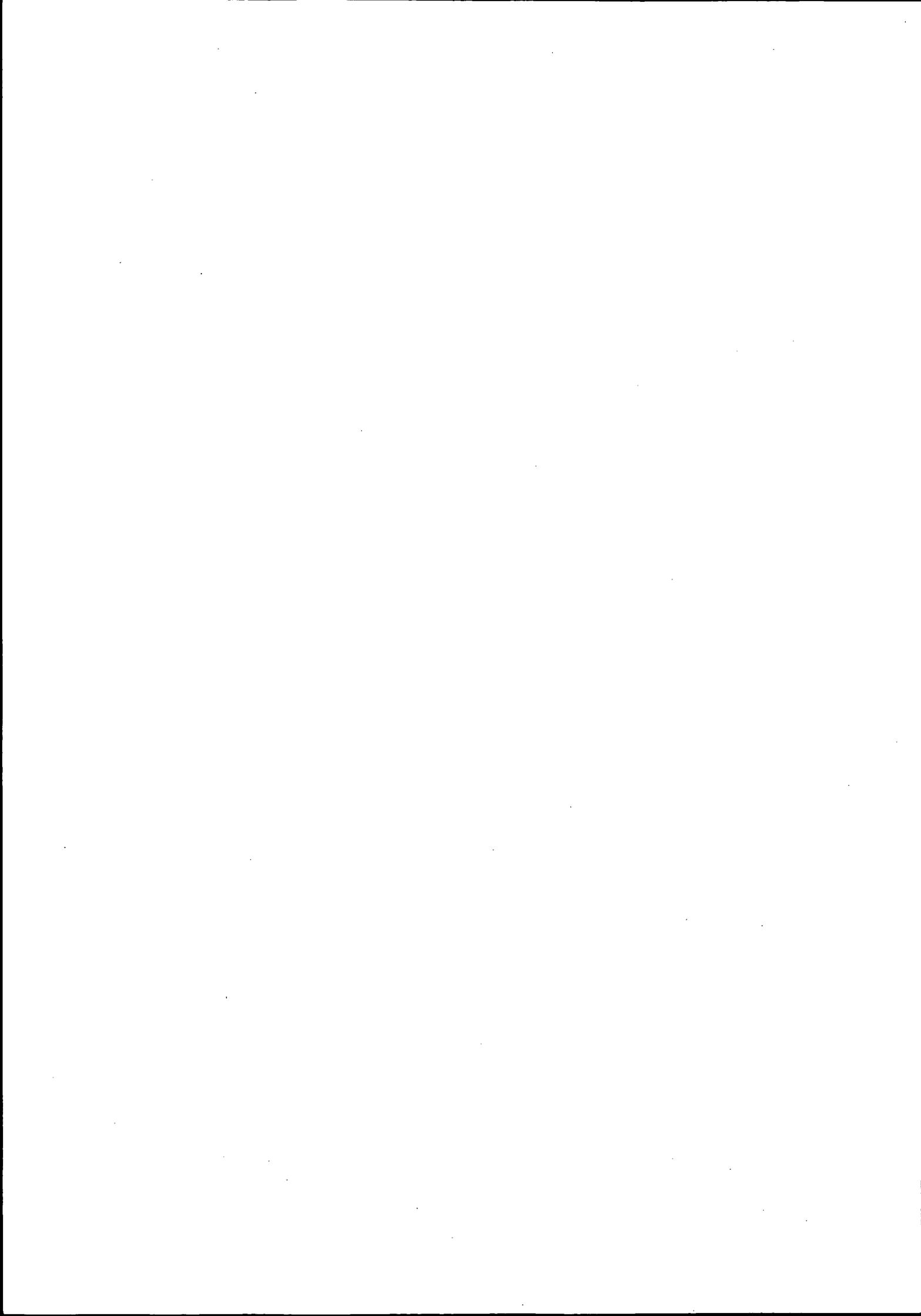
⁷⁸ Source DTT, transports de marchandises en ville

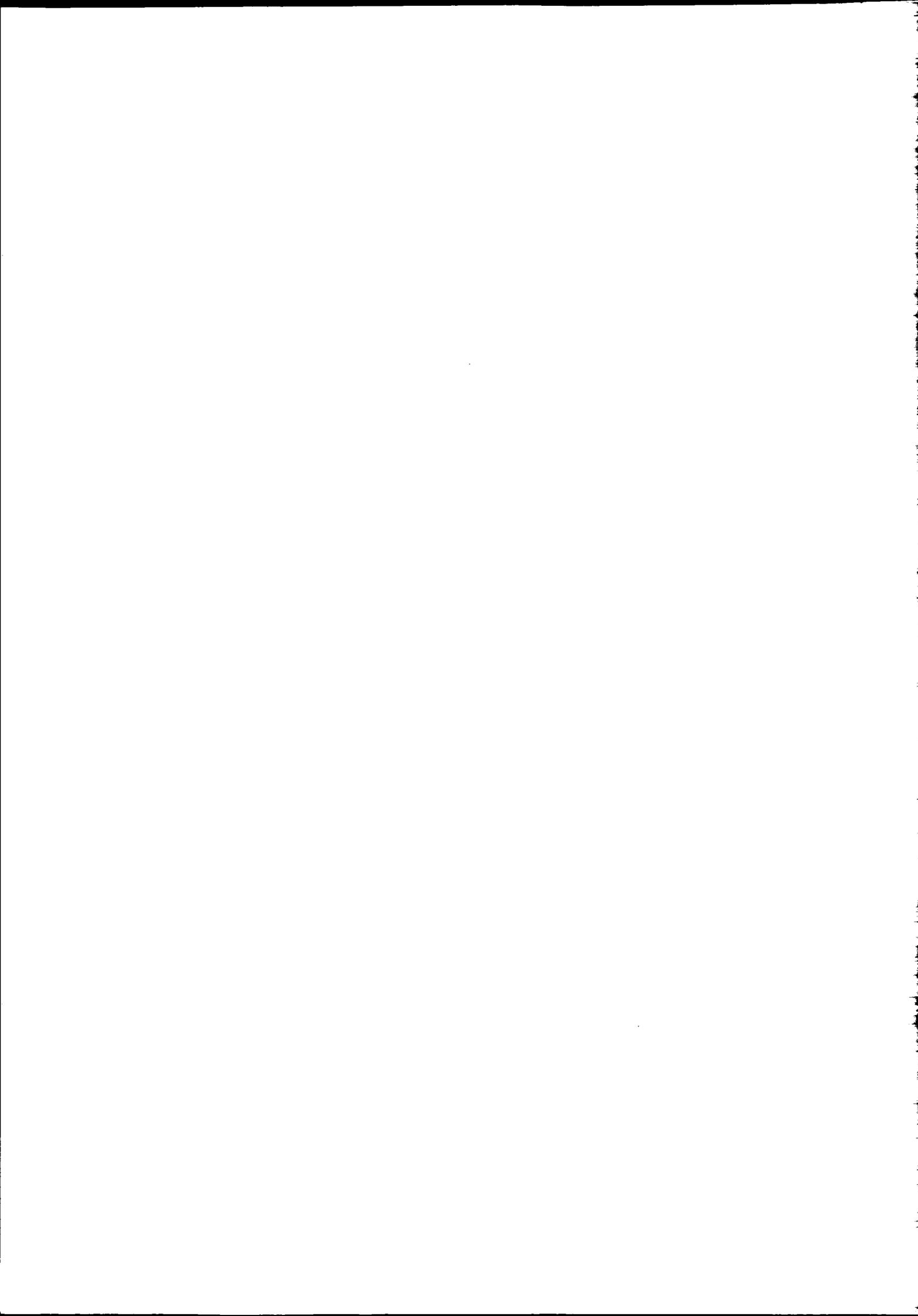
aménagées pour des utilisations particulières (exemple : bennes). Ces véhicules sont appréhendés sous le sigle N1 au sein de la nomenclature utilisée par la législation européenne relative aux limiteurs de vitesse (annexe aux directives 92/6 et 92/24).

CATÉGORIE	DÉFINITION	CARACTÉRISTIQUES
N	Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises	Quatre roues au moins, soit trois roues et un poids maximal excédant 1 tonne
N1		Poids maximal qui n'excède pas 3.5 tonnes
N2		Poids maximal compris entre 3.5 et 12 tonnes
N3		Poids maximal excédant 12 tonnes

L'encadré ci-dessous présente quelques exemples de VUL. Certains véhicules sont déclinés (capacités différentes selon les versions).







**direction
des Affaires
économiques
et internationale**

**Service économie
statistiques
et prospective**

**Tour Pascal A
92055 La Défense
cedex**

**téléphone :
33 (0) 1 40 81 13**

**télécopie :
33 (0) 1 40 81 13**

**internet :
[www.statistiques.
equipement.gouv](http://www.statistiques.
equipement.gouv)**