

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Le constat

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

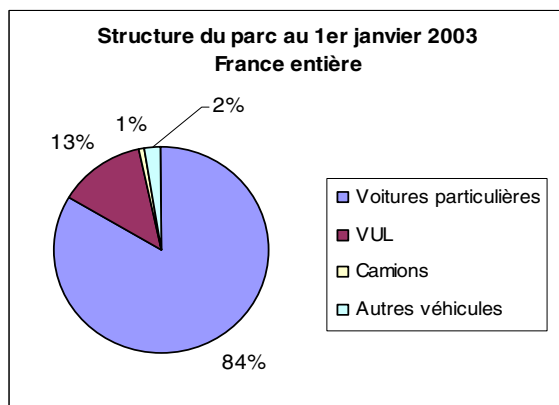
En France, au cours des 4 dernières années, le parc des VUL s'est accru de 7% correspondant à un taux de croissance annuel de +1,1%, identique à celui des voitures

particulières. Durant le même temps, le parc de camions qui ne représente qu'1% du parc total de véhicules, a pratiquement stagné (+ 7 000 unités).

Croissance du parc entre 1999 et 2003 (au 1er janvier) - France entière

	1999	2003		Evol 1999-2003 milliers	Taux annuel variation
	milliers	milliers	%		
Voitures particulières	28 630	30 590	84%	1 960	1,1%
VUL (ptac <= 3,5 T)	4 473	4 783	13%	310	1,1%
Camions	294	301	1%	7	0,4%
Autres véhicules	795	914	2%	119	2,4%
Parc total	34 192	36 588	100%	2 396	1,1%

Source : DAEI - SES (Données détaillées structurelles)



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

Des utilisateurs et des utilisations très variées

64% des utilisateurs de VUL en France sont des professionnels (sociétés, entreprises individuelles) et 36% sont des particuliers.

Le secteur de la construction est le premier secteur professionnel possesseur de VUL avec 24% du parc professionnel, suivi du secteur du commerce (17% du parc professionnel).

Le secteur du transport de marchandises ne possède que 4% du parc professionnel.

Parmi les motifs d'utilisation professionnels, il apparaît que les VUL ne sont pas principalement affectés au transport de marchandises, la grande majorité d'entre eux servant au transport de biens autres que des marchandises (transport d'outillage, de matériaux ou d'échantillon pour le travail, transport de gravats ...).

Des lieux de chargement franciliens

1 chauffeur sur 2¹ charge et livre dans le même département (les chargements hors Île-de-France sont très minoritaires : 3 % des chauffeurs). Les distances parcourues moyennes sont de 490 km par semaine (soit un peu moins de 100 km par jour) et le temps entre le chargement et la première livraison est inférieur à 1 h dans 85% des cas, et n'excède pas 20 minutes pour 1 conducteur sur 3.

Des livraisons fréquentes mais non quotidiennes

3 destinataires sur 10 seulement sont livrés quotidiennement. 8 sur 10 disposent d'un stock et, dans ce cas, il s'agit d'un stock d'au moins 15 jours pour 1 destinataire sur 2. Ils ne sont que 6% à n'avoir qu'un jour de stock.

90% des livraisons sont régulières ou répétitives, 10% seulement étant des livraisons exceptionnelles ou urgentes, impossibles à programmer à l'avance.

1 Les données sur les pratiques de livraison proviennent de l'étude de l'IAURIF sur « le transport de marchandises par VUL en Île de France » - juillet 2004.

Cette part importante des livraisons régulières montre toute la latitude qui existe pour une rationalisation des livraisons par des solutions de groupage.

Un chauffeur fait 12 livraisons par jour en moyenne, mais 20% en font au moins 20 et 8% en font au moins 40 par jour.

2 livraisons sur 3 se font dans le cadre d'une tournée.

Contraintes et horaires : des livraisons plutôt dans la matinée

Si plus d'1 chauffeur sur 3 déclare n'avoir pas de contrainte horaire, 40 % d'entre eux travaillent toutefois toujours ou souvent sous contrainte horaire. Aussi, 1 chauffeur sur 2 change toujours ou souvent de parcours.

Les livraisons s'effectuent à tout moment de la journée avec une prépondérance dans le courant de la matinée, après l'ouverture des magasins ; 1 livraison sur 5 seulement s'effectue en dehors des horaires d'ouverture. Il s'agit alors surtout des commerces de détail alimentaire, de la restauration, des grandes surfaces non-alimentaires, des tabac-presse, et de certaines activités spécialisées comme les pharmacies, les opticiens, les banques. La presse et les pharmacies sont les commerces les plus fréquemment approvisionnés la nuit, les autres étant essentiellement livrés le matin avant l'ouverture.

Les principales limites à la livraison de nuit résident toutefois dans la tolérance des riverains à l'égard des nuisances sonores. Ces nuisances peuvent être réduites en partie par l'utilisation de véhicules plus silencieux et aménagés de manière à limiter les vibrations ; par ailleurs, des expérimentations portant sur la mise en oeuvre d'une chaîne du silence - incluant donc aussi les opérations de manutention - se développent.

Les dysfonctionnements

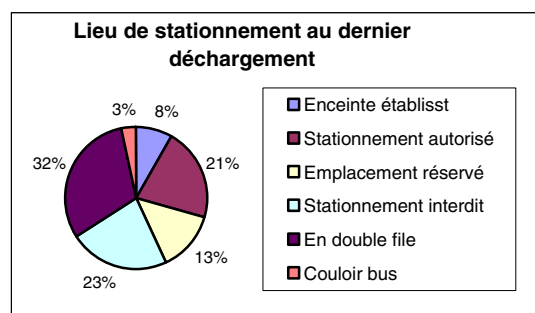
Des aires de livraison peu utilisées

Pour plus d'une livraison sur deux, l'arrêt se fait sur des emplacements non autorisés. Les raisons en sont multiples et les plus fréquemment évoquées concernent, outre la très courte durée de l'arrêt lors de la livraison (30% des livraisons se font en moins de 5 minutes, 60% en 10 minutes maximum), la non-disponibilité des aires de livraison², régulièrement occupées par les véhicules des

² Ce constat de la non-disponibilité des aires de livraison concerne d'ailleurs tous les véhicules de livraison, quel que soit leur gabarit.

commerçants, des artisans, voire des riverains, ou encore l'éloignement des emplacements par rapport aux points de livraison. Il est vrai que 9 chauffeurs sur 10 déchargent eux-mêmes la marchandise et ne disposent, la plupart du temps, que d'un diable.

Aux dires des chauffeurs, les emplacements réservés ne sont utilisés que si aucune manœuvre n'est nécessaire (entrée et dégagement en direct). Ceci implique des aires positionnées en angle de rue ou suffisamment longues (de l'ordre de 15 mètres pour un VUL).



source : Iaurif

Les VUL, facteur de congestion et de pollution

Les problèmes de congestion en centre ville ont amené de nombreuses collectivités locales, en Île-de-France comme ailleurs en France ou à l'étranger, à imposer, aux véhicules de marchandises dépassant un certain gabarit, des restrictions d'accès aux zones les plus denses.

Mais ce faisant, et outre le fait que ces réglementations sont souvent hétérogènes entre communes géographiquement voisines, elles ont contribué à accroître le recours aux utilitaires légers et donc à augmenter l'occupation de la voirie et la pollution liée à leur utilisation.

En effet, sur le plan de l'encombrement, il faut 8 véhicules de petit gabarit pour transporter le chargement d'un seul poids lourd. Quant aux nuisances environnementales, une étude de l'ADEME de 1997 avait montré que 12 fourgons de livraison de 500 kg chacun effectuant des livraisons parallèles pour 12 magasins situés à 10 km d'un centre de distribution consommaient plus d'énergie, émettaient plus de gaz d'échappement et produisaient plus de bruit qu'un seul camion de 6 T effectuant une tournée de livraison pour ces 12 magasins à partir du même centre de distribution.

Parce que les VUL apparaissent particulièrement bien adaptés pour répondre à des besoins de faible volume ou urgents et du fait de la souplesse du cadre réglementaire dans lequel ils s'inscrivent³, on a assisté à un développement « incontrôlé » des petits véhicules de livraison en compte propre et à la disparition des livreurs professionnels dans certains quartiers, phénomène qui entraîne la perte d'interlocuteurs organisés et reconnus en matière de transport de marchandises. Or c'est aussi sur ce mode de transport que se concentrent les pressions exercées par la gestion de l'approvisionnement des commerces en flux tendus, par les exigences des clients à qui il faut pouvoir tout offrir tout de suite, mais aussi par les problèmes d'accessibilité et de congestion qui ont pu amener les grands transporteurs à abandonner parfois la livraison des marchandises en ville et à se tourner vers des solutions de sous-traitance.

Les enjeux

A l'avenir, différents éléments viendront peser en faveur d'un accroissement des VUL d'au plus 3,5 tonnes : le développement des livraisons à domicile, la montée des services (installation, reprise des anciens équipements ...) en accompagnement de la vente, ou encore l'application de la directive européenne qui mettra fin, en 2005, à l'autorisation accordée aux camions de moins de 12 T de PTAC de circuler à 110 km/h – au lieu de 90 km/h - sur les autoroutes (et 100 km/h sur les routes à chaussées séparées).

Sur le plan des aménagements urbains, le concept d'espace logistique urbain⁴ se diffuse ; de grandes entreprises mettent en place, en zone dense, des bases de livraison/enlèvement ; les petites entreprises fonctionnent d'ores et déjà selon des pratiques plus ou moins formalisées basées sur des systèmes qui s'apparentent à la notion de points relais.

De leur côté, des collectivités locales ont mis en œuvre diverses expérimentations visant à rationaliser la distribution des marchandises et utilisant éventuellement des véhicules propres⁵. Ces expérimentations sont d'autant plus intéressantes qu'elles intègrent la problématique des VUL, assurent parfois la distribution par des petits véhicules propres et peuvent contribuer à l'amélioration du bilan environnemental de la distribution urbaine.

Quelles que soient les solutions mises en œuvre, les VUL devront être mieux pris en compte dans l'aménagement de l'agglomération francilienne. En effet, au-delà du choix d'un gabarit limitant l'accès aux zones les plus denses tel qu'il puisse limiter aussi une trop forte multiplication des VUL, ces derniers resteront, du fait de leur flexibilité et ajustement aux volumes et à la fréquence des envois en juste-à-temps, un élément important du transport de marchandises en ville. Dès lors, le transport par VUL devrait pouvoir être davantage réglementé et en particulier, une formation adaptée au secteur du transport de marchandises par VUL devrait être mise en place et requise pour les chauffeurs-livreurs urbains.

³ Depuis la loi Gayssot n° 98-69 de février 1999 sur les conditions d'accès à la profession de transporteur public de marchandises, toute entreprise qui exerce une activité dans le domaine du transport routier de marchandises doit être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs, qu'elle utilise des VUL de plus ou de moins de 3,5 tonnes. Auparavant, il suffisait d'être possesseur d'un permis B. Cependant le cadre réglementaire du transport de marchandises par VUL est encore souple.

⁴ Un espace logistique urbain (ELU) est un équipement plus ou moins important destiné à organiser la circulation des marchandises en ville par la mise en œuvre de points de rupture de charge.

⁵ Voir à ce sujet l'expérimentation de Monaco et plus généralement le suivi du Programme National « Transport de Marchandises en Ville ».