Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés

Rapport de

M. Damien PICHEREAU,

Parlementaire en mission

auprès de la

Ministre chargée des transports

Avec le concours de

M. Romain Sevestre

direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

&

Mme Myriam Souami

Collaboratrice parlementaire

— Avril 2018 —

Table des matières

Table des matières **3**

Synthèse du rapport **5**

Liste des propositions **7**

Véhicules utilitaires légers : une régulation tant nécessaire qu'attendue **9**

1 Le développement et la diversification de l'usage des VUL dans le transport routier de marchandises : des incidences socio-économiques et environnementales insuffisamment maîtrisées **11**

1.1 Le parc des VUL, un parc vieillissant en expansion dans le transport routier **11**

1.1.1 Un parc qui mute lentement 11

1.1.1.1 Une capacité d'emport en augmentation 12

1.1.1.2 Un parc peu respectueux de l'environnement 14

1.1.2 Des conséquences importantes en termes d'externalités 16

1.1.2.1 Les émissions des véhicules 16

1.1.2.2 Les externalités socio-économiques 22

1.1.3 Un nécessaire renforcement du contrôle technique et des obligations d'entretien des VUL 25

1.2 Le transport routier de marchandises par le moyen des VUL : une réponse aux nouveaux modèles économiques du secteur ? **26**

1.2.1 Une autonomisation de l'usage des VUL par rapport aux poids lourds 27

1.2.1.1 VUL et poids lourds : de la complémentarité à la substitution ? 27

1.2.1.2 De la messagerie/fret express au e-commerce 28

1.2.1.3 Les VUL, outils du juste à temps 30

1.2.2 Responsabiliser les acteurs de la chaîne logistique 31

1.2.2.1 Une concurrence exacerbée et déséquilibrée 31

1.2.2.2 L'essor des plateformes digitales 33

1.2.2.3 Des conditions de travail dégradées pour les conducteurs 35

2 Des cadres inadaptés aux nouvelles tendances du transport léger **37**

2.1 Une harmonisation européenne insuffisante qui doit être renforcée **37**

2.1.1 Une absence de convergence des règles d'accès et d'exercice de la profession entre les poids lourds et les VUL 37

2.1.2 Une absence préjudiciable d'application de la réglementation sociale européenne au transport léger de marchandises 39

2.2 Au niveau national, professionnaliser davantage les acteurs **43**

2.2.1 Favoriser un contrôle plus efficace des VUL pour inciter à de meilleures pratiques 43

2.2.1.1 Des contrôles compliqués par un cadre européen insuffisant....43
2.2.1.2 Mobiliser le levier numérique....44
2.2.1.3 Lutter contre la surcharge, un enjeu majeur de sécurité routière....48
2.2.1.4 Promouvoir un arrimage de qualité....51
2.2.2 Une formation professionnelle insuffisante à la conduite des VUL....52
2.2.2.1 Un besoin général de professionnalisation du secteur....52
2.3 Au niveau local, créer les conditions du développement d'une logistique urbaine durable....55
2.3.1 Développer les capacités logistiques....55
2.3.2 Mieux prendre en compte les flux logistiques dans les politiques publiques locales....57
CONCLUSION....59
3 ANNEXES....62
3.1 Lettre de mission....62
3.2 Liste des auditions....64
3.3 Tableau récapitulatif des règles relatives à la durée du travail pour le personnel roulant des entreprises de transports de déménagement utilisant des véhicules légers....72
3.4 Les bourses de fret et les plateformes d'intermédiation digitales....73
3.5 Le cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable....75
3.6 Conditions d'accès et d'exercice de la profession....77
3.7 Le développement des carburants alternatifs : les points d'avitaillement....79
3.8 La responsabilité du chargeur....81

Synthèse du rapport

Cette mission s'inscrit dans une démarche plus large de transformation, voulue par le Gouvernement, des mobilités d'avenir pour les personnes et les marchandises. C'est en ce sens que nous avons souhaité faire un état des lieux et ainsi identifier les améliorations envisageables du secteur de transport routier de marchandises par véhicules utilitaires légers (VUL).

Le parc automobile français compte 6,2 millions de VUL. Ces véhicules sont majoritairement détenus par des particuliers et des artisans ; moins de 4 % du parc est utilisé pour réaliser du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

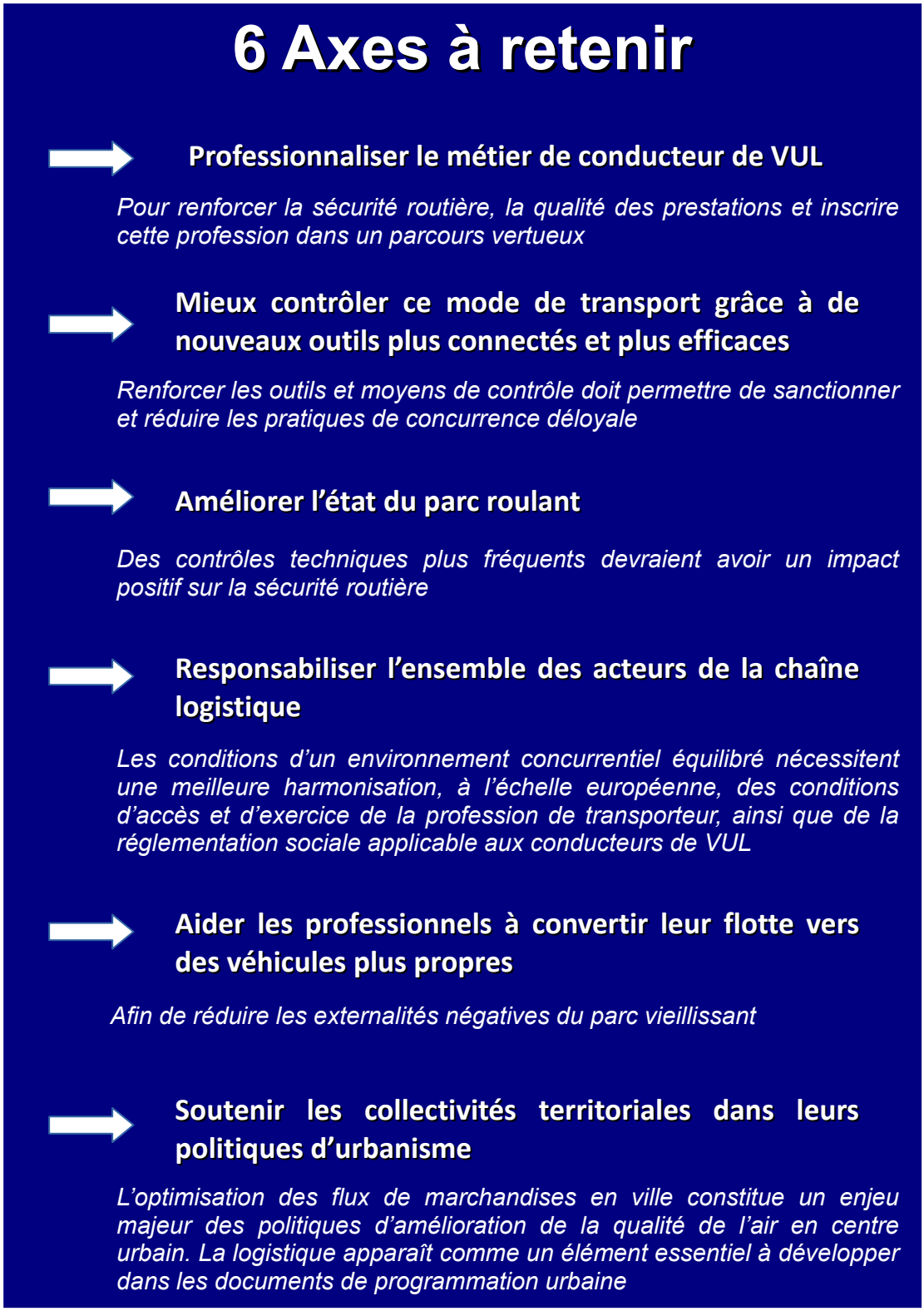
S'ajoute, cependant, l'augmentation rapide de la présence sur les routes de VUL exploités par des entreprises de transport non établies en France.

Leurs usages se diversifient. Le cadre réglementaire et législatif plus souple aux niveaux européen et national sont les principales causes de cet essor. Les transporteurs légers originaires de pays à bas salaires développent ainsi une offre toujours plus ajustée aux besoins, expliquant leur présence croissante sur le marché national.

Le parc de VUL, vieillissant, est générateur d'externalités négatives importantes. Une tonne transportée par VUL émet plus de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques que son transport par poids lourd. D'autres externalités négatives, telles que l'augmentation de la congestion du trafic découlent directement de l'augmentation de la circulation des VUL, ainsi que du fréquent non-respect des règles de livraisons, majoritairement effectuées en-dehors des aires réservées.

Alors que les VUL étaient jusqu'à récemment affectés à du transport de messagerie ou de fret express, le développement du e-commerce et le fonctionnement en flux tendus de nombreux sites industriels nous imposent aujourd'hui de repenser les mobilités, pour les faire correspondre à nos objectifs de développement durable, de respect de l'environnement, de justice sociale, d'efficacité économique et ainsi optimiser la logistique urbaine.

Au terme de ces 46 auditions, qui ont représenté 70 heures d'entretien, la mission dégage six axes d'actions majeurs en faveur d'une meilleure régulation des VUL.



Liste des propositions

Proposition n°1 - Renforcer la connaissance statistique des VUL....15

Proposition n°2 - Création d'une signalétique d'identification des véhicules utilisés pour du transport pour compte d'autrui....15

Proposition n°3 - Pour les entreprises, mise en place d'un dispositif de suramortissement à l'achat de véhicules utilitaires légers plus propres....20

Proposition n°4 - Soutien et réflexion sur l'homologation du rétrofit des moteurs....22

Proposition n°5 - Aide à la planification et à la constitution d'un réseau d'avitaillement des différentes énergies....22

Proposition n°6 - Renforcer les contrôles techniques sur les VUL....26

Proposition n°7 - Lancement d'une réflexion sur les dimensions, parfois excessives des emballages utilisés pour les colis en livraison de e-commerce....30

Proposition n°8 - Soutenir la suppression de l'obligation de taxe à l'essieu au niveau européen....32

Proposition n°9 - Obliger les plateformes d'intermédiation digitale qui interviennent dans la relation commerciale à prendre le statut de commissionnaire de transport....34

Proposition n°10 - Mettre en place un plafond de revenu sur les plateformes collaboratives au-delà duquel l'activité ne peut être considérée comme réalisée à titre non-onéreux....34

Proposition n°11 - Développement d'une responsabilité sociétale des entreprises dans le transport routier de marchandises....36

Proposition n°12 - Soutenir au niveau européen les quatre conditions d'accès au marché 39

Proposition n°13 - Lutter contre les sociétés « boîte aux lettres »....39

Proposition n°14 - Interdiction de prendre tout repos dans les véhicules utilitaires légers effectuant du transport routier de marchandises....41

Proposition n°15 - Proposer que la réglementation sociale européenne applicable aux conducteurs de véhicules lourds soit étendue aux conducteurs de véhicules utilitaires légers, hors compte propre....42

Proposition n°16 - Interdire la location longue durée sans chauffeurs pour les entreprises non établies....42

Proposition n°17 - Dématérialiser le livret individuel de contrôle....46

Proposition n°18 - Généraliser la lettre de voiture électronique....47

Proposition n°19 - Généraliser le tachygraphe.....48

Proposition n°20 - Réduire le risque de surcharge des VUL en obligeant les constructeurs à mettre en place un indicateur de surcharge sur les véhicules neufs.....49

Proposition n°21 - Augmenter les capacités de contrôle de la surcharge.....49

Proposition n°22 - Permettre de détarer les véhicules à énergie alternative du poids de leur batterie ou des équipement de stockage du carburant.....50

Proposition n°23 - Ériger juridiquement l'immobilisation du véhicule et de la marchandise comme une sanction permettant de responsabiliser l'ensemble de la chaîne logistique.....50

Proposition n°24 - accélérer la mise en place de contrôles sanctions automatisés.....51

Proposition n°25 - Intégrer le permis C à la formation des mécaniciens poids lourds.....54

Proposition n°26 - Formation initiale obligatoire pour la conduite de VUL pour compte d'autrui.....54

Proposition n°27 - Formation facultative de deux semaines ouverte à la conduite des VUL, indépendamment de son usage.....54

Proposition n°28 - Développer les guides de bonnes pratiques.....56

Proposition n°29 - Développer les espaces logistiques urbains et réfléchir sur les prix du foncier.....56

Proposition n°30 - Mettre en place une taxe pour les livraisons dans les délais jusqu'à 24h.....57

Proposition n°31 - Expérimenter les aires de livraison intelligentes.....57

Proposition n°32 - Inclure un schéma intercommunal d'aménagement de la logistique urbaine dans les plans de déplacements urbains (PDU).....58

Proposition n°33 - Collecter les arrêtés de limitation de tonnage, d'interdiction de circulation et de vitesse.....58

Véhicules utilitaires légers : une régulation tant nécessaire qu'attendue

La logique de prédominance des échanges internationaux effectuées par transport routier a rendu incontournable l'émergence du véhicule utilitaire léger. La France est un pays où ce segment est très répandu et ceci pour de multiples utilisations par des professionnels ou particuliers. Les acteurs français du secteur du transport routier de marchandises constatent, néanmoins, une présence croissante des véhicules utilitaires légers en provenance d'autres États-membres « non établis » sur le marché national.

A l'heure des grandes transformations souhaitées par le Gouvernement sur les mobilités de demain, il est apparu nécessaire d'apporter un nouveau regard sur l'exploitation de ces véhicules utilitaires légers au niveau urbain comme interurbain identifié par le Paquet mobilité actuellement en négociation. Ainsi, les raisons de cet essor sont multiples mais il est nécessaire de revenir au fondement originel de cette extension en constante progression.

Destiné à la courte ou moyenne distance, le transport routier de marchandises se tient aux aguets de l'innovation pour gagner en efficacité, en rapidité, en bénéfices. Ainsi une massification du transport est permise par l'intermédiaire de poids lourds de plus en plus imposants que nous connaissons depuis la seconde moitié du XXème siècle. Dans ce cadre, la législation est venue encadrer ce secteur d'activité partageant les réseaux routiers avec les autres véhicules particuliers, du vélo au véhicule léger.

L'ouverture du marché européen a permis de développer les échanges entre États-membres et les extensions successives de l'Union européenne nous ont poussé à réguler davantage afin que la concurrence demeure saine et équilibrée. Les règles devenant de plus en plus exigeantes pour les poids lourds, nombreux sont ceux qui ont souhaité contourner celles-ci, facilités par une offre des constructeurs de gamme de véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes pour des volumes approchant les 30m^3. Le modèle économique s'est peu à peu transformé en un Far-West des moins-disants facilité par l'arrivée de nouveaux acteurs tels que les plateformes d'intermédiation digitale.

L'absence de réglementation européenne harmonisée a permis l'éclosion sur le marché de ces véhicules utilitaires légers. En résumé, d'un mode peu compétitif par rapport aux poids lourds du fait de sa charge utile très limitée, le véhicule utilitaire léger devient concurrentiel par l'absence d'application de la réglementation sociale européenne (temps de conduite / temps de repos), de contrôle effectif (absence d'outils efficients pour le contrôle), d'absence de restriction de circulation ainsi que la surcharge admissible (parfois prévue par la carrosserie). Cela crée les conditions d'une concurrence déloyale à la fois avec les véhicules utilitaires légers français mais aussi avec les camions de plus de 3,5 tonnes.

Ce constat, partagé par la profession, doit nous permettre, en toute intelligence, de rectifier certaines déviances et effets pervers dans lesquels s'engouffrent des acteurs peu scrupuleux.

Un autre constat nous alarme : rapporté à la tonne transportée, les véhicules utilitaires légers émettent environ 5,7 fois plus de gaz à effet de serre (GES) que les poids lourds. Les accords de Paris sur le climat nous oblige à agir.

Corrélativement à cette expansion et dans un contexte de forte tension concurrentielle au sein du transport routier de marchandises interurbain, le développement du e-commerce, depuis la révolution digitale du début du XXIème siècle, a accéléré la croissance des véhicules utilitaires légers dans nos villes et zones périphériques mettant ainsi en exergue la problématique du dernier kilomètre de livraison. Tout en ayant refusé le poids lourd en ville - outils pourtant nécessaire à la massification des livraisons mais jugé très encombrant et polluant -, les collectivités territoriales se sont éloignées de cette thématique qu'est la logistique urbaine.

Or, si la nécessité d'organiser le cœur économique des villes est impérative, il est encore plus indispensable de maîtriser les externalités négatives des transports. Les collectivités territoriales doivent être le moteur d'une logistique urbaine harmonisée, durable et respectueuse de l'environnement dans laquelle nous l'insérons.

La pollution émise et la contribution à la congestion du trafic routier ou encore les pratiques de livraison nous ont amenés à envisager une professionnalisation de ce métier par la formation. La mission précise que ce processus devra être effectué en étroite collaboration avec les professionnels, gage d'une visibilité pour ces acteurs du transport léger, au demeurant indispensables aux besoins de notre économie moderne et à notre développement commercial.

La mission a constaté qu'il existait autant d'utilisateurs de ces véhicules utilitaires légers que d'utilisations possibles. En effet, la part dédiée au transport pour compte d'autrui reste minoritaire face au compte propre (4 % du parc est affecté au transport routier de marchandises pour compte d'autrui) Les artisans ou professionnels pour lesquels ce type de véhicule est particulièrement adapté et attractif, forment l'essentiel des utilisateurs professionnels de ces véhicules. Les particuliers représentent, quant à eux 40 % de la flotte des véhicules immatriculés. C'est pourquoi les mesures proposées ne devraient pas affecter de manière significative ces utilisateurs en compte propre ou particuliers.

La mission - ce travail de plus de 70 heures d'auditions, en deux mois, avec les organisations salariales et patronales, les professionnels du secteur, des associations environnementales, des institutionnels nationaux et européens - s'est donc efforcée à maintenir le bon équilibre entre les nécessités d'une régulation des différentes pratiques des protagonistes de ce secteur, première exigence d'une libre concurrence saine et équilibrée, et la liberté du marché et de l'économie.

1 Le développement et la diversification de l'usage des VUL dans le transport routier de marchandises : des incidences socio-économiques et environnementales insuffisamment maîtrisées

Le développement du recours au VUL dans le transport routier de marchandises n'est pas seulement une réalité perçue par les usagers de la route. Bien que difficile à appréhender sur un plan statistique, les chiffres, complétés par l'observation en bord de route montrent une croissance nette de l'usage des VUL dans ce secteur au cours des années récentes ; surtout lorsque l'on additionne les VUL français et non établis qui prestent en France.

Le parc des VUL, plus ancien que dans le reste du transport routier, est générateur d'externalités fortes insuffisamment prises en compte. Cet essor est le fruit d'une conjonction de facteurs qui trouvent d'abord leur origine dans les mutations rapides des modèles économiques du transport routier.

1.1 Le parc des VUL, un parc vieillissant en expansion dans le transport routier

1.1.1 Un parc qui mute lentement

En l'absence de définition juridique, le VUL est défini par la pratique. La plupart des acteurs convergent vers la définition suivante : les véhicules motorisés à deux essieux, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes et destiné au transport de marchandises.

S'il n'est pas défini juridiquement, l'emploi des VUL est néanmoins encadré par le code de la route et le code des transports.

Le code de la route, dans l'alinéa 2.1 de l'article R311-1, définit la catégorie de véhicule N1, conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes. L'alinéa 2.4 de ce même article précise que les véhicules à quatre roues de cette catégorie sont des camionnettes[1].

Le code des transports distingue les véhicules de transport routier de marchandises selon que leur PTAC est supérieur ou inférieur à 3,5 tonnes, notamment au regard des conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur. L'exploitation pour le transport public routier de

[1] Excepté les « véhicules à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 600 kilogrammes, la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 45 km/ h et la cylindrée n'excède pas 50 cm ³ pour les moteurs à combustion interne à allumage commandé ou 500 cm ³ pour les moteurs à combustion interne à allumage par compression et conçus pour transporter des marchandises »

marchandises de tout véhicule motorisé, y compris les deux roues est ainsi assujetti, en droit français, à l'obligation d'inscription au registre du transport routier, et doit satisfaire plusieurs conditions, notamment financières.

Il est difficile de dresser une typologie complète des VUL d'une part, en raison de l'extrême variété des carrossages, et d'autre part en raison d'usages multiples. Il existe, néanmoins, plusieurs façons de classer les VUL :

- selon les dimensions (desquelles découlent le volume utile – entre 7 et 30 m³ – et la charge utile – entre 600 et 1 700 kg généralement) ;
- la carrosserie (fourgon tôle, bâché, double cabine, benne …) ;
- la motorisation ;
- l'usage (par des professionnels, pour compte propre, pour compte d'autrui, ou par des particuliers).

La France est le pays européen comptant le plus de VUL immatriculés[2]. Son parc est constitué d'environ 6,2 millions de véhicules utilitaires légers[3], ce qui représente 15 % du parc motorisé français. À ce parc, il convient d'ajouter le constat d'une forte présence des VUL d'entreprises non établies exerçant dans le transport routier pour compte d'autrui. Il n'existe toutefois pas de données statistiques permettant d'en apprécier le nombre.

Chaque année, seul 5 % du parc est renouvelé. Relativement stable en nombre de véhicules, le parc tend à évoluer dans sa structure. Une analyse du renouvellement sur les quatre composantes du parc (dimensions, carrosserie, motorisation et usage) fait ressortir une mutation plus lente que pour les autres catégories de véhicules, et en particulier les poids lourds.

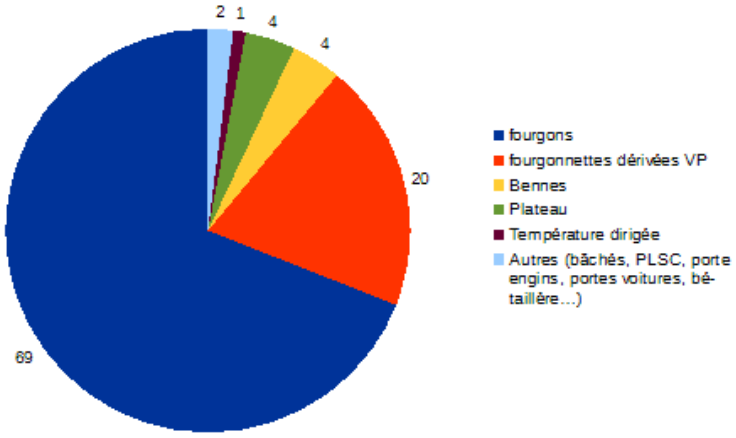
1.1.1.1 Une capacité d'emport en augmentation

Depuis 2010, on observe une stabilité forte des choix de carrossage des VUL. L'essentiel du parc est constitué de fourgons (déjà carrossés par le constructeur)

figure 1: parc des VUL en 2017 par carrosserie (en pourcentage) – source MTES

Les véhicules non carrossés[4] représentent l'essentiel du parc (env. 90%).

Les véhicules carrossés, quant à eux, se répartissent principalement entre bennes, plateau et températures dirigée



[2] Source : Eurostat

[3] Ministère de la transition écologique et solidaire – CGDD

Néanmoins, depuis près de vingt ans, les immatriculations de véhicules neufs font ressortir une tendance à l'augmentation des capacités d'emport des véhicules.

- Les VUL d'un PTAC inférieur à 1,5 tonne, qui étaient majoritaires en 2001 (40% du parc), ne représentaient plus que 16% du parc en 2010 et seulement 4% en 2017.
- Les VUL intermédiaires, d'un PTAC compris entre 1,6 et 2,5 tonnes, principalement utilisés par des artisans, sont aujourd'hui majoritaires et composent, en 2017, 53% du parc de VUL (contre 36% en 2001).
- Les « grands VUL », d'un PTAC compris entre 2,5 et 3,5 tonnes mobilisés notamment pour du transport routier de marchandises, y compris sur longue distance, représentaient le quart du parc en 2001, le tiers en 2010 et près de la moitié (43%) en 2017.

Il en résulte une augmentation de la charge utile unitaire moyenne du parc de VUL et de la capacité d'emport théorique totale[5] des VUL, qui augmente d'environ 1 % par an.

La croissance de la capacité d'emport des VUL devrait se poursuivre dans les prochaines années. Deux freins existent toutefois :

- d'une part, l'évolution du parc à l'achat peut déstructurer le marché de l'occasion qui n'est pas autant demandeur de « grands VUL », dans la mesure où ce maché s'adresse majoritairement à des particuliers ;
- d'autre part, les véhicules électriques, lorsqu'ils ne sont pas détarés[6] du poids de leur batterie, ont une capacité d'emport plus limitée.

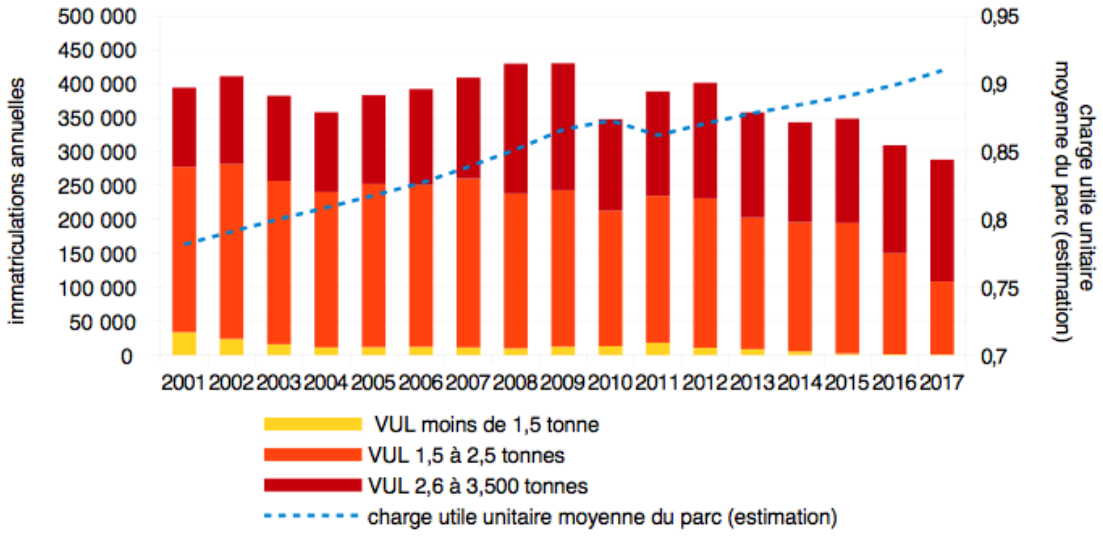


figure 2: Evolution des immatriculations de véhicules neufs et effets sur la charge utile unitaire du parc

[4] Fourgons et véhicules dérivés de voitures particulières

[5] Cette capacité théorique totale est la somme des charges utiles de tous les VUL. Elle a un intérêt limité par le fait que les VUL n'ont pas le même usage selon qu'ils sont utilisés par des particuliers, des professionnels en compte propre, ou pour du compte d'autrui. Néanmoins, cet agrégat permet de révéler des tendances sur le parc, notamment s'il est en situation de surcapacité.

[6] Détarer un véhicule du poids de la batterie consiste à soustraire le poids de la batterie pour tout ou partie du PTAC du véhicule.

Ce phénomène de croissance de la charge utile unitaire moyenne se retrouve également sur les véhicules lourds ; on observe une baisse des immatriculations de camions dont le PTAC est inférieur à 19 tonnes, et une augmentation des camions lourds.

1.1.1.2 Un parc peu respectueux de l'environnement

On constate une faible demande pour des carburants alternatifs. Le parc de VUL est très largement diésélisé[7] et la tendance ne faiblit pas. Le gazole est d'autant plus présent sur les VUL que leur PTAC est élevé.

carburant	VUL de moins de 1,5 tonne	VUL de 1,5 à 2,6 tonnes	VUL de 2,6 à 3,5 tonnes	total
Gazole	77,3 %	96,5 %	99,6 %	**97,1 %**
Essence	19,4 %	2,2 %	0,2 %	**2,0 %**
Électricité	1,1 %	0,7 %	négligeable	**0,4 %**
Essence / GPL	1,2%	0,4 %	0,1 %	**0,3 %**
Carburants alternatifs	1,0%	0,2 %	0,1 %	**0,2 %**
Total	100 %	100 %	100 %	**100 %**

Tableau 1: Structure du parc par motorisation au 1er janvier 2017 (Source SDES - MTES)

Le développement des carburants alternatifs est perceptible, mais encore trop marginal pour que l'on puisse parler d'une transition énergétique.

Il convient de rappeler qu'à l'instar des camions[8], les VUL vieillissent lentement. Leur durée de vie, en moyenne de 18 ans, fait que toute évolution du parc s'observe nécessairement sur du temps long. L'âge moyen du parc est de 9 ans et 7 mois[9] et 25 % du parc est âgé de 15 ans et plus.

Un VUL est, en moyenne immatriculé 2,9 fois[10] contre 2,7 fois pour les camions porteurs et 1,7 fois pour les tracteurs routiers, ces derniers ayant un cycle de vie plus court. De ce fait, un VUL a le plus souvent de nombreuses « vies » ; acheté en première main par des professionnels[11], il est – sur ses dernières années – utilisé par des autoentrepreneurs, artisans débutant leur activité, des agriculteurs voire des particuliers (de plus en plus utilisateurs de ce type de véhicules).

L'essentiel du parc est possédé par des particuliers ou des professionnels utilisant les VUL pour du compte propre et moins de 4 % du parc sert à du transport routier pour compte d'autrui.

Toute action à envisager sur les VUL doit tenir compte de ces diversités d'usage.

---

[7] Source : SDES – MTES

[8] Les poids lourds se divisent en deux catégories de véhicules :

- les tracteurs routiers, auxquels ont adjoint une remorque ;
- les camions, qui sont des véhicules autoporteurs.

[9] Source MTES, immatriculation des véhicules, données au 1er janvier 2018.

[10] Source, MTES (immatriculations neuves et d'occasion des véhicules)

[11] 75 % des immatriculations neuves de VUL sont effectuées par des personnes morales.

Proposition n°1 - Renforcer la connaissance statistique des VUL

Les VUL constituent une catégorie de véhicules en mutation, aux usages multiples et aux externalités nombreuses. Pour autant, peu de données qualitatives et quantitatives existent. La mission souhaite que soient renforcées les études statistiques portant sur :

- *le parc français, sa structure et son usage ;*
- *les VUL détenus par des entreprises non-établies présent en France*

Proposition n°2 - Création d'une signalétique d'identification des véhicules utilisés pour du transport pour compte d'autrui.

Les véhicules utilitaires légers sont susceptibles d'être utilisés pour du transport routier de marchandises pour compte d'autrui et nécessiter la détention d'une copie conforme de la licence de transport intérieur. Distinguer les véhicules utilisés dans le cadre de cette profession réglementée est principalement utile pour les agents de contrôle (contrôleurs terrestres ou forces de l'ordre), qui pourront plus facilement identifier ces catégories de véhicules sur quai et sur route. Pour les chargeurs, ce macaron peut également servir à connaître le statut de l'entreprise à qui ils confient leur marchandise.

Il est proposé d'instaurer, dès 2020, un macaron d'identification des véhicules utilisés pour compte d'autrui par les exploitants dûment inscrits au registre.

L'absence de ce macaron devra être lourdement sanctionné afin de limiter la fraude. Nous préconisons une contravention de classe 4[12].

[12] à l'instar des sanctions prononcées contre le défaut de macaron sur les VTC servant au transport public particulier de personnes

1.1.2 Des conséquences importantes en termes d'externalités

Le transport routier de marchandises fait l'objet de nombreuses attaques relatives à son empreinte écologique et, plus largement, aux externalités négatives qu'il génère.

Force est de constater que les VUL bénéficient d'une meilleure acceptabilité sociale que les poids lourds, aussi bien venant des usagers de la route – qui relèvent volontiers une présence jugée « excessive » des poids lourds, que des riverains qui se plaignent moins des nuisances sonores des VUL. Les pouvoirs locaux, se faisant écho d'une certaine hostilité vis-à-vis des véhicules lourds contribuent à favoriser les véhicules utilitaires au moyen de politiques dissuasives d'accès aux cœurs de ville par des gros porteurs.

Si les poids-lourds cristallisent une opposition plus franche, les véhicules utilitaires légers ne sont pas pour autant exempts de critiques. Ils génèrent également de nombreuses externalités négatives.

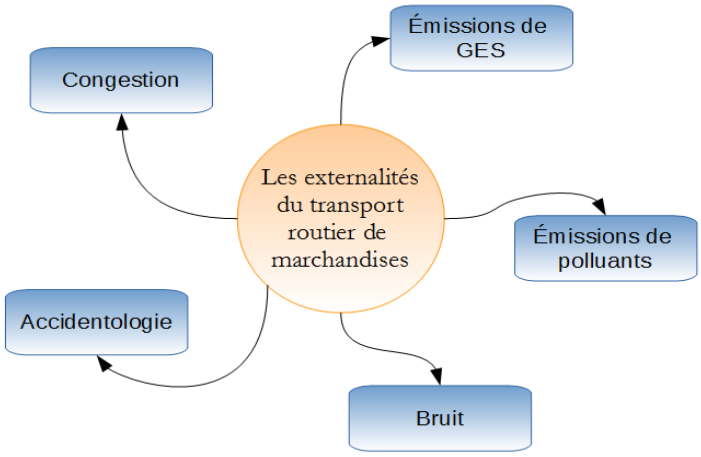


figure 3: typologie des externalités du transport routier de marchandises

1.1.2.1 Les émissions des véhicules

En l'absence de mesures incitatives suffisantes, le renouvellement du parc de VUL n'amorce pas une conversion significative vers une motorisation électrique ou à l'utilisation de carburants alternatifs[13]. Les professionnels se plaignent d'un manque de visibilité sur le long terme concernant ces carburants, l'investissement important dans ces véhicules nouvelle génération, du fait du manque d'offre, générant ainsi une prise de risque jugée trop importante. Seules des règles d'utilisation de la chaussée plus stricte (par des zones à circulation restreintes), des aides publiques, des obligations contractuelles avec les commissionnaires ou bien encore une volonté d'amélioration de l'image de l'entreprise semblent les inciter à acquérir des véhicules plus propres. Ce défaut de transition énergétique porte, à long terme, un enjeu environnemental d'émissions du parc de VUL, qui vieillit lentement. Trois catégories d'émissions génèrent des externalités négatives pour l'environnement et la santé.

[13] Gaz naturel pour véhicules ou hydrogène, notamment.

Les émissions de gaz à effet de serre.

Les émissions unitaires de CO_2 du parc français diminuent tendanciellement pour les poids lourds et pour les VUL. En 2000, un VUL motorisé au diesel émettait 256,4g de CO_2 par kilomètre, contre 232,8 g aujourd'hui. Un poids lourd émettait, quant à lui, 971g de CO_2 par kilomètre en 2000, contre 897,8 g aujourd'hui[14].

Si l'on ne s'attache qu'au véhicule.kilomètre, un poids-lourd émet autant que 4 VUL. En revanche, dès lors que l'on considère les émissions de la tonne transportée, le bilan environnemental des véhicules légers est largement dégradé. En prenant l'hypothèse que les véhicules sont chargés au maximum, une tonne.km par un VUL émet 206 g de CO_2, soit 5,7 fois plus qu'une tonne.km effectuée par poids lourds (36g de CO_2).

En terme de coût pour la société, compte tenu de la consommation annuelle de carburant par chacune des catégories de véhicules et de la valorisation de la tonne de carbone, les émissions de CO2 des VUL sont valorisables à hauteur d'1,12 milliards d'euros[15].

Sur les dix dernières années, les émissions de CO_2 unitaires du parc ont baissé en moyenne de 0,5 % pour les VUL, et 0,6 % pour les poids lourds.

Les émissions de polluants

Les principaux polluants atmosphériques émis par le transport routiers sont :

- les oxydes d'azote (NO_x)
- le monoxyde de carbone (CO)
- les particules fines (PM)
-

Données 2015 (unités variables)		NO_x (kt)	CO (kt)	COVNM (Kt)	PM_{10} (Kt)	$PM_{2,5}$ (Kt)	HAP (t)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Émissions du transport routier		472	395	56	34	27	2,8	20	144	54	285
Part du transport dans les émissions totales (%)		57	13	9	13	17	14	17	68	48	60
Part des émissions du transport routier par type de motorisation (%)	VP diesel	43	6	8	52	54	56	69	44	55	49
	VP essence	3	42	43	7	5	7	5	14	17	15
	VUL diesel	**21**	**8**	**9**	**24**	**26**	**16**	**20**	**17**	**21**	**18**
	VUL essence	**<1**	**10**	**5**	**1**	**<1**	**1**	**<1**	**2**	**2**	**2**
	PL diesel	32	12	7	15	14	18	4	22	2	15
	2 roues (essence)	<1	22	27	1	1	2	1	1	2	2
	Autres	<1	1	1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1

Tableau 2: Émissions du transport routier et part dans les émissions totales par type de véhicules (source Citepa, 2017)

[14] Estimation réalisée sur la base des données de consommations moyennes du parc (MTES) et sur une base d'émission de 2,651 kg de CO_2 par litre de diesel.

[15] 0,2287 t de CO_2 par hl de supercarburants, et 0,2651 t de CO_2 par hl de gazole ; valorisation de la tonne de CO_2 à 44,60 , conformément à la nouvelle trajectoire carbone redéfinie dans la loi de finance initiale pour 2018.

L'impact de cette externalité s'apprécie au regard du niveau d'exposition des populations aux émissions de polluants. L'évaluation de son coût étant lié aux densités de population, il est plus difficile à réaliser. Le rapport Quinet de 2013[16] fournit un bilan du coût de la pollution atmosphérique des véhicules routiers qui constitue un fondement solide de comparaison des émissions unitaires des véhicules et nous permet de constater qu'un VUL émet entre 5 et 9 fois moins qu'un poids lourd au kilomètre.

Coût en €$_{2015}$/100veh.km	Urbain très dense	Urbain dense	Urbain	Urbain diffus	interurbain
Poids lourds (diesel)	146,02	28,95	13,85	7,36	5,01
VUL (diesel)	15,96	4,30	1,72	1,25	0,86
VUL (essence)	3,52	1,02	0,47	0,39	0,39

Tableau 3: Coût de la pollution atmosphérique des véhicules (valeurs issues du Rapport Quinet)

Il convient toutefois de compléter ce bilan avec les capacités unitaires moyennes d'emport des véhicules[17] pour étudier l'impact du phénomène de transfert du fret des poids lourds vers les VUL sur les émissions de polluants, notamment en milieu urbain. Le transport par VUL apparaît bien plus émetteur à la tonne.km que le transport par poids lourds.

Coût en €$_{2015}$ de la tonne transportée	Urbain très dense	Urbain dense	Urbain	Urbain diffus	interurbain
Poids lourds (diesel)	5,84	1,16	0,55	0,29	0,20
VUL (diesel)	14,51	3,91	1,56	1,14	0,78
VUL (essence)	5,03	1,46	0,67	0,56	0,56

Tableau 4: Coût de la pollution atmosphérique de la tonne transportée par des véhicules entièrement chargés

Enfin, en tenant compte de la circulation des véhicules sur le réseau et de leurs coefficients de chargements, on peut estimer le coût social de la pollution à 3,7 milliards d'euros pour les VUL et 3,2 milliards d'euros pour les poids lourds[18] ; un coût qui est amené à augmenter au fur et à mesure que les poids lourds sortent des cœurs d'agglomération et sont remplacés par des VUL.

Les carburants alternatifs sont bien moins émetteurs de polluants atmosphériques, notamment d'oxydes d'azotes et de particules fines que les carburants traditionnels. Le soutien public au renouvellement des flottes de véhicules vers des motorisations moins polluantes constitue un levier d'action permettant de réduire l'empreinte environnementale des véhicules, notamment légers, dont le développement, dans les zones urbaines très denses, constitue une menace pour la qualité de l'air et la santé des riverains.

[16] Rapport de la mission d'Emile Quinet pour le CGSP : *l'évaluation socio-économique des investissements publics*, 2013.
[17] Emports retenus : 25 t par PL, 0,7 t par VUL essence et 1,1 t par VUL gazole.

[18] En €$_{2015}$

Les bruits routiers

La lutte contre les nuisances sonores est un enjeu de santé publique. Le secteur des transports participerait à hauteur de 20,7 milliards d'euros à ce coût social[19] , avec des externalités négatives aussi bien sur la santé que sur l'économie.

Le transport routier de marchandises est souvent perçu comme nuisible en raison de ses émissions sonores, de deux natures :

- celles issues du moteur et des échappements, principale source de bruit en ville ;
- celles générées par le frottement des pneumatiques sur la chaussée, qui l'emporte en zone interurbaine.

En zone interurbaine, le bruit de roulement constitue la principale source de bruit routiers. En zone urbaine, le bruit routier est principalement dû au moteur et à l'échappement.

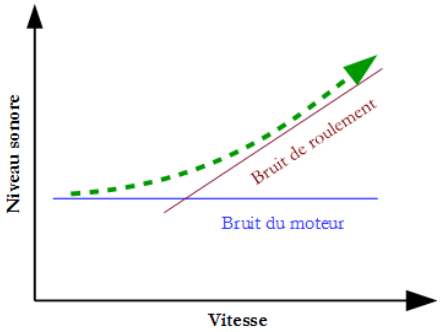


Illustration 1: Principe d'évolution du niveau de bruit global du transport en fonction de la vitesse

Au regard du bruit, les VUL sont relativement plus performants que les poids lourds. L'observatoire Bruitparif, estime[20] qu'un écart de 3 à 4 décibels existe entre un VUL et un poids lourd - avec un bruit moyen compris entre 75-80 db(A) pour les premiers, entre 77 et 85 db(A) pour les seconds.

Rappelons que l'échelle des décibels est une échelle logarithmique. Ainsi, 3 décibels supplémentaires correspondent à un doublement du niveau sonore, et 10 décibels multiplient celui-ci par 10. Le bruit d'un poids lourd peut représenter l'équivalent du bruit de dix VUL.

À l'instar de la pollution atmosphérique, l'impact du bruit dépend de la densité de population. Dans les milieux urbains denses, la seule prise en compte de cette externalité pourrait militer, a priori, pour une logistique urbaine sans véhicules lourds. Les motorisations alternatives présentent, toutefois, l'avantage de générer moins de bruit que les motorisations classiques. Les carburants alternatifs, et l'électricité, permettraient de réduire sensiblement les bruits routiers, particulièrement en agglomération, y compris avec des poids lourds.

Fort de ces constats, aussi bien sur les émissions de CO2, de polluants atmosphériques que de bruit, il apparaît essentiel d'enclencher rapidement une conversion du parc vers des motorisations

[19] *Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores*, CGEDD – MTES, octobre 2017.

[20] Bruitparif : *Maitriser le trafic, quels enjeux*

plus respectueuses de l'environnement, et de réduire les deux freins à cette transition énergétique que sont :

- le surcoût d'achat des véhicules à motorisation alternative ;
- un réseau performant de points d'avitaillement.

La nécessaire conversion du parc s'inscrit pleinement dans le cadre des objectifs du plan Climat porté par la France ainsi que des engagements pris par les États membres l'Union européenne lors de la COP 21. Ces objectifs se traduisent dans le paquet Mobilité II en cours de négociation, notamment à travers le projet de révision de la directive (CE) 2009/33.

Les leviers proposés permettront ainsi d'accompagner les objectifs ambitieux de décarbonations des transports ainsi poursuivis.

Proposition n°3 - Pour les entreprises, mise en place d'un dispositif de suramortissement à l'achat de véhicules utilitaires légers plus propres.

Le surcoût d'achat des véhicules à motorisation alternative, de l'ordre de 30 à 50 % environ par rapport à une motorisation classique, est en partie dû au faible nombre de véhicules vendus annuellement.

Les pouvoirs publics ont la faculté d'impulser la transition énergétique en compensant – au moins en partie – ce surcoût, afin d'inciter les professionnels à s'orienter vers ces choix de motorisation.

Nous proposons, à l'instar de ce qui existe pour les poids-lourds motorisés au gaz naturel, de mettre en place une mesure de suramortissement pour l'achat de VUL motorisés :

- *au gaz naturel pour véhicules (compressé ou liquéfié) ;*
- *à l'hydrogène*
- *à l'électricité*

Aux conditions actuelles de fiscalité applicable aux entreprises, un suramortissement de 40 % revient à un crédit d'impôt de 11,2 % de la valeur du véhicule.

La transition progressive devant, à terme, conduire à une baisse de l'écart de prix entre les motorisations classiques et alternatives, cette mesure n'est pertinente et nécessaire que pour une durée limitée à quelques années.

Il existe des alternatives crédibles aux carburants conventionnels, tels que l'hydrogène, le gaz naturel et l'électricité. Chacun de ces carburants a un domaine de pertinence.

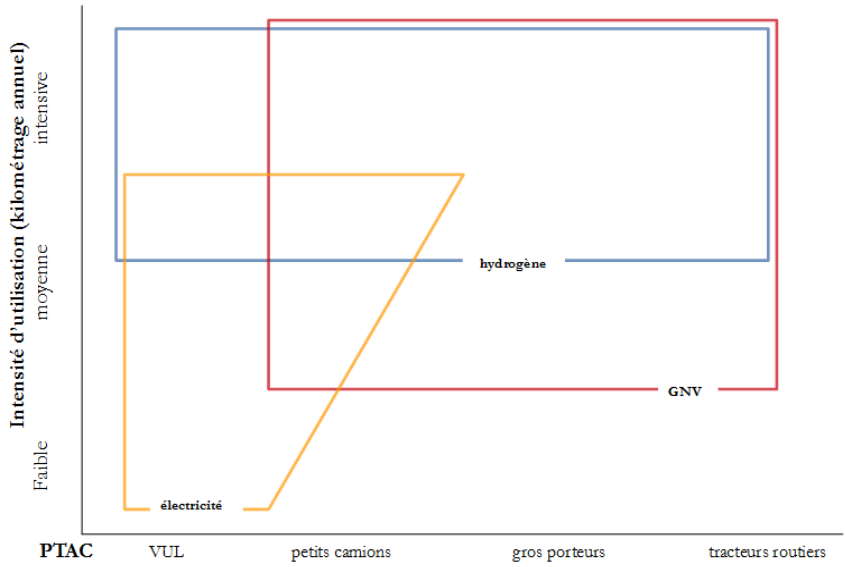


Illustration 2: domaine de pertinence des énergies alternatives selon le véhicule et l'usage

Le domaine de pertinence des énergies alternatives dépend à la fois de la maturité des technologies, de leur coût et de l'utilisation du véhicule.

- Aujourd'hui, les véhicules électriques sont limités par le temps de recharge des batteries. Ce mode n'est pas adapté à une utilisation sur longue distance
- l'hydrogène est le carburant alternatif dont la motorisation est, aujourd'hui, la plus coûteuse. Son utilisation n'est pertinente qu'à condition que le véhicule soit fréquemment utilisé.
- Le gaz naturel pour véhicule (GNV et bioGNV) est mature sur la plupart des segments de marchés. Très pertinent sur la longue distance, il est moins adapté à la livraison urbaines à arrêts fréquents .

Proposition n°4 - Soutien et réflexion sur l'homologation du rétrofit des moteurs.

Les VUL ont la particularité d'être conservés de nombreuses années, avec un parc vieillissant. Face à cela, certains groupes font le choix de l'électrification de véhicules thermiques, des sociétés allemandes étant spécialistes de ce type d'intervention. Le groupe de propulsion, ainsi que le réservoir du véhicule sont ainsi remplacés par un groupe motopropulseur électrique couplé à des batteries. Les conséquences sont positives en matière de recyclage puisque les véhicules remotorisés restent plus longtemps sur les routes.

En France, des Start-up tentent de se lancer sur ce marché, mais elles apparaissent freinées par des conditions d'homologation.

Un examen de la pertinence des conditions d'homologation devrait être réalisé et des aides à la conversion devraient être mises en place pour soutenir ce marché.

Proposition n°5 - Aide à la planification et à la constitution d'un réseau d'avitaillement des différentes énergies.

Le cadre national pour les carburants alternatifs, adopté par la France en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs constitue une des actions retenues dans le cadre de la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP) de la France. Ce cadre national prévoit la constitution d'un réseau d'avitaillement sur le gaz naturel (liquéfié et compressé) et l'hydrogène, ainsi que d'un réseau de points de recharge électrique. La mission estime qu'un fort volontarisme politique sur le sujet est susceptible d'accélérer la transition énergétique du parc, et réduire in fine ses externalités négatives.

1.1.2.2 Les externalités socio-économiques

En plus des externalités de nature environnementale, on impute généralement au transport routier deux coûts sociaux supplémentaires :

La congestion

La congestion réduit la fiabilité du transport par la route, à laquelle les expéditeurs sont particulièrement attachés. Le caractère imprévisible de la variation des temps de transport augmente l'incertitude des clients et peut freiner la circulation des marchandises. En plus de peser dans l'économie, la congestion génère également des externalités environnementales négatives en cascade : elle provoque des arrêts et redémarrages, ce qui peut avoir un effet positif sur le bruit, mais augmente les émissions de polluants et de CO_2.

Si l'on compare les effets sur la congestion des VUL et des poids lourds, et que l'on raisonne en termes de véhicules, alors on arrive à la conclusion que les poids lourds contribuent d'avantage à la congestion que les VUL, pour deux raisons principales :

- la taille et l'inertie – aussi bien au freinage qu'au démarrage – plus importante des poids lourds les oblige à avoir une plus grande emprise sur la voirie ;

- La durée moyenne de stationnement en livraison est plus longue pour les poids lourds (20 minutes) que pour les VUL (13 minutes)[21].

Au cœur des villes, la circulation d'un poids lourd pose des problèmes d'acceptabilité sociale en raison des ralentissements qu'ils occasionnent pour les autres usagers de la route. La congestion, en tant qu'externalité, a été estimée par le CGDD à 1,70 € pour 100 poids-lourds*kilomètre[22]. Au regard de l'emprise sur les voies et des capacités de manœuvre des véhicules, on peut retenir un impact trois fois moins important pour les VUL. Toutefois, les externalités ressenties ne sont pas toujours des externalités avérées et – dès lors que l'on raisonne non plus par véhicule, mais par charge transportée – on observe que le bilan des VUL est moins favorable qu'il n'y paraît.

Le transfert de l'activité des poids lourds vers des VUL entraîne une augmentation du nombre de véhicules légers, notamment en zone urbaine. Le défaut de massification du transport de marchandises, qu'alimente le développement des VUL en zones urbaines, conduit à donner au transport routier de marchandises une emprise au sol totale plus importantes, ce qui mène à une détérioration des conditions de circulation pour tous les véhicules.

Caractéristiques du véhicule			**Emprise au sol**			
Profil	Tonnes	palettes	M² au sol	M² par tonne transportée	Nombre de véhicules nécessaires pour 50 palettes	m² nécessaires pour 50 palettes
PL tracteur semi, 5 essieux	29	33	41	1,4	2	82
PL : porteur 26T (3 essieux)	17	20	30	1,7	3	90
PL : porteur 19T (2 essieux)	10	20	30	3	3	90
PL : porteur 12 T	5	16	28	5,6	4	112
VUL bâché 3,5 T	1,15	8	16,5	14,3	7	115,5
VUL fourgon 3,5 T	1,15	5	12	10,4	10	120
VUL 1,5/2T	0,7	1	8	11,4	50	400

Tableau 5: comparaison de l'emprise au sol approximative des véhicules

Enfin, si on tient compte des retours à vide, les poids lourds sont chargés, en moyenne à 13 tonnes et les VUL transportant de la marchandise, à 0,488 tonnes[23]. Le coût de la congestion pour 100 tonnes transportées est de 0,13 € par poids lourds et de 1,16 € par VUL.

[21] D'après l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, la durée moyenne de stationnement d'un poids lourd en livraison est de 20 minutes, contre 13 minutes pour une véhicule utilitaire léger.

[22] CGDD, *Synthèse n°30 : mobilité et émissions de gaz à effet de serre, comment construire les politiques de transports,* mars 2017

[23] CGDD et notamment l'enquête sur les VUL de 2011.

Les accidents

L'accidentologie est l'une des externalités routières les plus renseignées. La direction de la sécurité routière et l'observatoire national interministériel de la sécurité routière fournissent, chaque année, des statistiques sur le nombre de blessés et de tués sur les routes avec – parmi les variables – la nature des véhicules impliqués.

2016	Source ONISR (sauf * : source MTES)	Véhicules de tourisme	VUL	Poids lourds
Nombre de victimes d'accidents (conducteurs et passagers)		**35 286**	**2 081**	**632**
	Dont tués	**1 813**	**133**	**56**
	Dont gravement blessés	**12 214**	**784**	**267**
Ratio tués / accidents		**5,1 %**	**6,4 %**	**8,8 %**
Véhicules impliqués dans des accidents corporels		**46 023**	**5 084**	**2 797**
	Ayant entraîné la mort	**2 378**	**371**	**430**
	Ayant entraîné des blessures graves	**19 659**	**2 266**	**1 552**
	Nombre de tués	**2 596**	**430**	**496**
Bilan de la circulation : milliards de véhicules-km*		**427**	**98,8**	**17,5**
Ratio kilométrage (en mds de km)/ accidents corporels		**107,8**	**51,5**	**159,8**
	Ratio kilométrage (en mds de km) /tués	**5,6**	**3,8**	**24,6**
	Ratio kilométrage (en mds de km) / blessés graves	**46,0**	**22,9**	**88,7**

Tableau 6: L'accidentologie en France en 2016

Si on relève fréquemment la dangerosité des accidents impliquant des poids lourds, force est de constater que les VUL sont près de deux fois plus impliqués dans des accidents corporels que les poids lourds et qu'il y a plus de dommages causés sur des occupants de VUL (conducteurs et passagers) que sur des occupants de poids lourds, aussi bien au regard des blessés que des tués.

La typologie des accidents et les facteurs récurrents en cause soulignent le besoin d'améliorer la qualité des véhicules et la formation des conducteurs. En effet, de nombreux accidents auraient pu être évités – ou du moins atténués – en l'absence de surcharge du véhicule, d'un arrimage plus efficace des marchandises ou grâce à des équipements de sécurité sur les véhicules. La fatigue des conducteurs de VUL, qui ne relèvent pas de la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos, joue également un rôle important.

1.1.3 Un nécessaire renforcement du contrôle technique et des obligations d'entretien des VUL

Les véhicules utilitaires légers font l'objet d'un contrôle technique réalisé quatre ans après la première mise en circulation du véhicule, à l'instar des véhicules particuliers. Les 123 points de contrôle portent sur l'identification du véhicule, le freinage, la direction, la visibilité, l'éclairage et la signalisation, les liaisons au sol, la structure et la carrosserie, les équipements, les organes mécaniques et la pollution. Ce contrôle est renouvelé tous les deux ans.

En complément, un contrôle relatif à la pollution est à réaliser, tous les deux ans, entre deux contrôles réglementaires, dès la cinquième année du véhicule.

2 689 791 contrôles périodiques de VUL, et seulement 1 674 715 contrôles pollution ont été effectués en 2017. L'âge moyen du parc des VUL contrôlés est de 12,6 ans, contre 11,9 ans pour les voitures particulières. Les résultats des contrôles montrent un écart de qualité sur les premières années de vie des véhicules entre les VUL et les voitures particulières, révélant un besoin d'améliorer la qualité technique des premiers.

8,9 % des VUL ne sont pas conformes lors de leur premier contrôle technique, contre 3,7 % des voitures particulières.

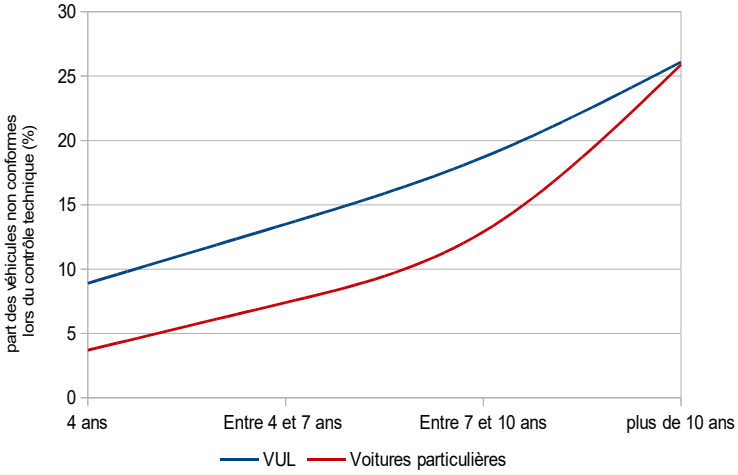


figure 4:

part des véhicules non conformes lors des contrôles techniques (Source MTES - 2017)

Les entreprises de transport pour compte d'autrui qui réalisent leurs prestations au moyen de VUL sont celles qui sont à la fois les plus susceptibles d'utiliser un véhicule récent, acheté neuf ou en pris en location longue durée, et celles qui les font le plus rouler. Ces véhicules sont, de plus, les plus sollicités en surcharge, ce qui détériore leur structure et les rend plus vulnérables à une non conformité au contrôle technique. C'est une des raisons pour lesquelles de nombreux professionnels se séparent des VUL avant le premier contrôle technique, faisant reporter le poids d'une utilisation intensive des véhicules – dans les premières années – aux artisans et particuliers propriétaires de VUL en secondes mains.

À l'occasion d'un contrôle routier, nous avons pu constater le niveau dégradé de certains VUL mal entretenus (pneus sous gonflés, rétroviseurs cassés, phare défaillants et même plaque d'immatriculation manquante).

Proposition n°6 - Renforcer les contrôles techniques sur les VUL

Nous proposons que soit institué – chaque année et dès la deuxième année – un contrôle technique du véhicule avec, par alternance : un contrôle technique complet les années paires, et un contrôle technique minimal les années impaires.

Les contrôles techniques complets, instaurés dès la deuxième année du véhicule et renouvelés tous les deux ans permettent d'améliorer la qualité du parc, notamment sur ses premières années des véhicules, là où ils sont les plus susceptibles d'être utilisés pour du transport pour compte d'autrui. Les 123 points de contrôles sont concernés.

Les contrôles intermédiaires réduits, instaurés dès la troisième année et renouvelés tous les deux ans ne portent que sur les émissions de polluants du véhicule, sur les pneumatiques, les freins, l'éclairage et la signalisation du véhicule.

Cette mesure devrait permettre de réduire, en partie, les externalités du transport par véhicule utilitaire, par une réduction des émissions et, surtout améliorer la sécurité routière. Le surcoût de cette mesure pour les particuliers et les entreprises, bien que non négligeable, demeure néanmoins modéré.

1.2 Le transport routier de marchandises par le moyen des VUL : une réponse aux nouveaux modèles économiques du secteur ?

Les évolutions dans le parc, et notamment l'augmentation de la capacité d'emport moyenne témoignent non seulement d'une évolution dans les usages des VUL, mais également d'une entrée en concurrence avec les poids lourds de plus en plus forte.

On observe une fragilisation croissante du transport de marchandises par véhicules lourds, au profit des VUL et, notamment ceux des entreprises non-établies, ainsi que le développement de solutions de transport alternatifs – avec le développement d'une intermédiation digitale ou le recours à l'auto-entreprenariat, qui constitue de puissants facteurs de développement du transport léger.

1.2.1 Une autonomisation de l'usage des VUL par rapport aux poids lourds.

1.2.1.1 VUL et poids lourds : de la complémentarité à la substitution ?

Traditionnellement, le transport routier de marchandises fonctionne par complémentarité entre :

- les poids lourds – camions ou ensembles articulés d'un tracteur et d'une remorque – dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, qui constituent la colonne vertébrale du transport de marchandises par la route et effectuent la part la plus importante du transport ;

- les véhicules utilitaires légers, dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes, qui contribuent au maillage du territoire à la fois pour la logistique des premiers et derniers kilomètres et pour la logistique urbaine en milieu très dense.

Cette complémentarité, qui demeure, est toutefois atténuée par l'évolution de la structure du parc et de son usage qui donne au VUL une place de plus en plus importante dans les schémas logistiques, et les fait entrer en concurrence frontale avec les poids lourds.

En 2016, sur les 174,8 milliards de tonnes kilomètres réalisées par le pavillon français, les VUL ont représenté 13,6% du tonnage kilométrique, contre seulement 9,2% en 2000.

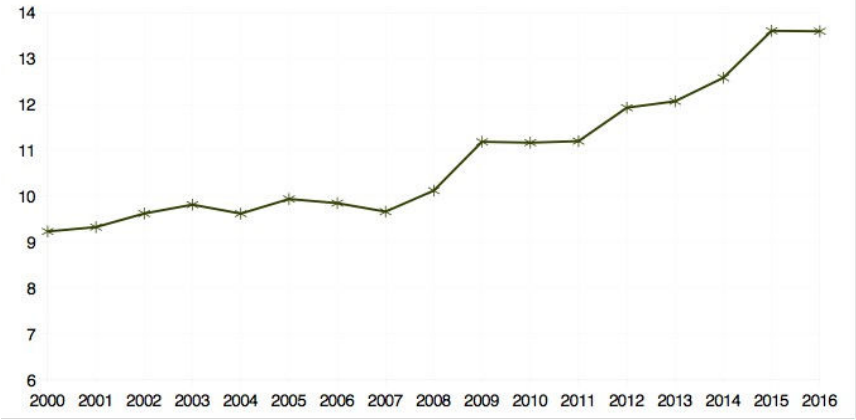


figure 5: part des VUL dans les tonnes kilomètres effectuées par le pavillon français. (source : MTES)

La part du transport réalisé par VUL français progresse. Celle des VUL étrangers, bien que difficile à mesurer, semble en forte croissance également. En tout état de cause, dans un contexte où les pavillons non résidents sont de plus en plus présents sur les segments de marché français, les VUL des entreprises non établies participent au phénomène de concurrence exacerbée venant de pays à bas coûts. deux opérations de cabotage sur trois en Europe se concentrent sur l'Allemagne et la France[24].

En particulier, l'activité de cabotage, qui concentre la majeure partie du trafic des VUL non établis, progresse à un rythme soutenu (environ 8,8 % de hausse annuelle moyenne entre 2000 et 2016[25], avec une tendance à la hausse : 16,8 % de croissance du cabotage en France en 2016).

Le parc français de véhicules utilitaires légers est relativement stable depuis 2010, autour de 6,2 millions d'unités et est majoritairement utilisé par des particuliers ou par des entreprises qui l'exploitent en compte propre.

[24] Datalab CGEDD, *Le transport routier de marchandises européen en 2016*, février 2018.

[25] Source MTES, pour l'ensemble du transport routier de marchandises, poids lourds compris.

Seul 2 % du parc de VUL sert au compte d'autrui, contre 40 % du parc de poids lourds (immatriculés en France).

Parc de véhicules	Total	(dont compte d'autrui)	Part du compte d'autrui
Poids lourds	432 300	175 200	40,5 %
VUL	6 203 890	145 808	2,4 %
Ratio VUL/PL	14,4	0,8	-

Tableau 7: Répartition du parc par compte en 2017 (Source MTES)

Le ratio VUL/PL qui est de 14,4 pour l'ensemble du parc[26] n'est plus que de 0,8 quand on s'intéresse spécifiquement au parc utilisé pour le transport pour compte d'autrui.

Or, si le parc de poids lourds a tendance à se contracter depuis la crise de 2008, celui des VUL utilisés pour compte d'autrui tend, quant à lui, à croître. Le ratio VUL pour compte d'autrui/ PL pour compte d'autrui est, par conséquent, passé de 0,6 VUL pour un PL en 2010 à 0,8 VUL pour un PL en 2016[27].

Mécaniquement, il en résulte une plus grande capacité, pour les VUL, à concurrencer les poids lourds. D'autant plus que, dans le cadre du plan de relance de l'économie nationale mis en place en décembre 2008, les entreprises peuvent bénéficier d'une aide appelée « bonus » lors de l'acquisition ou la location de VUL faiblement émetteurs de dioxyde de carbone (CO_2)[28]. Les Poids lourds n'ont pas connu de telles incitations.

Les véhicules utilitaires légers ne doivent plus être étudiés seulement du point de vue de leur complémentarité avec les poids lourds, mais également au regard de leur substituabilité par rapport à ces derniers.

1.2.1.2 De la messagerie/fret express au e-commerce

Le secteur de la messagerie se définit comme étant : « la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de trois tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire »[29].

La première caractéristique du transport de messagerie est son fonctionnement en mode réseau. Toute l'exploitation de cette organisation repose sur la coordination de plateformes régionales de groupage et de dégroupage autour desquelles rayonnent des routes les reliant les unes aux autres.

La deuxième est que les VUL y trouvent toute leur pertinence, du fait de sa rapidité (absence de limitation de vitesse spécifique) et de l'absence de restrictions (conduite le week-end, absence

[26] il y a 14,4 VUL pour un poids lourd

[27] Source MTES

[28] En 2016, 4 921 VUL ont bénéficié du bonus écologique pour une aide d'un montant de 1,43 millions d'euros.

[29] La nomenclature d'activité française le classe avec le fret express.

d'arrêtés anti-VUL contrairement aux poids lourds). Les véhicules utilitaires légers sont utilisés dans les trois versants de la messagerie :

- Messagerie traditionnelle : livraison de 24 à 72 heures.
- Messagerie rapide : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 18 h (cette activité peut, selon les cas, être intégrée à la messagerie traditionnelle ou à l'express).
- Messagerie Express : enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h ou même 9 h, avec délais garantis, remontée d'informations et services annexes. On distingue le traitement spécifique des colis légers de moins de 30 kilogrammes, souvent uniques (monocolis), transportés par des moyens routiers ou aériens nocturnes, de celui qualifié, par opposition, de tous poids.

L'activité des VUL se concentre de plus en plus sur les deux dernières catégories qui sont en plein essor avec le développement du e-commerce.

Le e-commerce représente aujourd'hui près de 8 % de la vente de détail[30] et connaît une croissance soutenue qui se répercute sur les besoins de livraisons. Le chiffre d'affaires de ce secteur progresse à une allure soutenue et a doublé en six ans. Dans certains secteurs, tels que les produits culturels ou le textile de maison, les parts de marché du e-commerce sont supérieures à 25 %. Le secteur est encore en plein essor, comme en témoigne le nombre croissant de sites marchands actifs.

Les produits les plus commercialisés par le e-commerce sont l'habillement/mode et les produits culturels.

La fréquence d'achat sur Internet est supérieure à une fois par mois pour un tiers des e-acheteurs. Ces derniers constituent la cible principale des offres commerciales proposant la souscription d'un abonnement à un service de livraison (auquel ont adhéré 21 % des e-acheteurs).

Enfin, le montant moyen d'un panier était d'environ 70 € en 2016[31], avec une baisse tendancielle qui traduit un changement de comportement des utilisateurs des plateformes de e-commerce. Le recours au e-commerce se normalise, il n'est plus réalisé à titre exceptionnel et les montants qui y sont dépensés se rapprochent des montants moyens effectués en commerce classique.

Le transport du « tout dernier kilomètre des marchandises » est, dans le cas du e-commerce, réalisé par un transporteur et non pas par un client se rendant, par ses propres moyens, dans le magasin où se situe la marchandise. Ces nouveaux comportements d'achat nourrissent fortement le développement du transport par VUL,

- d'une part car les VUL répondent, bien plus que les poids lourds, à un souhait du consommateur d'être rapidement livré ;

[30] Source FEVAD – INSEE

[31] Source FEVAD ICE

- d'autre part parce qu'avec le développement du e-commerce, offres et demandes de biens se retrouvent physiquement séparés et répartis à différents endroits. Les VUL permettent un transport faiblement agrégé.

Le e-commerce se développe aussi en raison de l'écart de réglementation sur l'ouverture des magasins le dimanche entre les boutiques physiques et numériques.

La croissance du fret express, de la messagerie et du e-commerce atteint un niveau qui rend nécessaire de réexaminer la pertinence des VUL, notamment dans les milieux urbains. Il apparaît nécessaire d'initier une réflexion sur la massification des flux du e-commerce et sur le recours au poids lourd pour du transport de colis. Avec l'augmentation de la demande de livraisons de colis, le transport lourd pourrait se substituer aux flux les plus importants.

Proposition n°7 - Lancement d'une réflexion sur les dimensions, parfois excessives des emballages utilisés pour les colis en livraison de e-commerce.

Adapter la taille des emballages du e-commerce aux objets transportés permet de lutter à la fois contre la production de déchets et d'optimiser le chargement des véhicules.

1.2.1.3 Les VUL, outils du juste à temps

Au-delà du domaine de la messagerie, qui constitue son cœur initial de pertinence, les exploitants de VUL se développent rapidement sur le marché du transport longue distance – jusque-là exclusivement réalisé par des véhicules lourds – notamment du fait de l'évolution des méthodes de production des biens et des véhicules eux-mêmes

De la même façon que les commerces de centres urbains, les sites de production industrielle, notamment automobiles, fonctionnent de plus en plus à travers des process d'approvisionnement en flux tendus. Or, les VUL, parce qu'ils permettent le transport de quantités peu massifiées et ne connaissent pas les mêmes restrictions de circulation que les poids lourds – notamment le dimanche et les jours fériés – constituent le mode de transport idoine pour un fonctionnement en juste-à-temps.

Les VUL, dont le champ de pertinence se limitait jusqu'il y a peu au transport urbain en bout de chaîne logistique, investissent désormais la longue distance, et même le transport international. Ce dernier est notamment réalisé par des VUL exploités par des entreprises non établies.

L'usage des VUL est aujourd'hui relativement répandu en Europe et les acteurs français du secteur font le constat unanime d'une présence croissante des VUL en provenance d'autres États membres de l'Union Européenne, notamment originaire d'Europe centrale et orientale, voire d'États tiers, sur certains segments du marché national. Cette situation crée des distorsions de concurrence autant pour les entreprises françaises exploitant des VUL que pour les transports

lourds. Entre 2014 et 2017, on a pu observer une augmentation moyenne de près de 10 % de la présence des VUL d'entreprises non établies en France, alors même que le trafic des VUL français a baissé de 5,4%.[32]

On assiste dans le secteur des transports routiers à un phénomène de double concurrence :

- selon la nature du moyen utilisé : VUL ou poids lourd ;
- selon le pavillon du véhicule.

Il en résulte une forte pression économique sur les acteurs, encore accentuée par le développement de l'intermédiation digitale.

1.2.2 Responsabiliser les acteurs de la chaîne logistique

Le transport routier est un maillon essentiel d'une chaîne logistique de plus en plus intégrée et multiforme. Ce maillon est soumis à une pression à la baisse des prix pratiqués. Le développement des plateformes digitales et l'exacerbation d'une concurrence pas toujours équilibrée, doublée de conditions de travail souvent dégradées pour les conducteurs, sont de puissants accélérateurs de croissance des VUL dans le transport routier de marchandises.

1.2.2.1 Une concurrence exacerbée et déséquilibrée

Le secteur du transport routier de marchandises est de nature très concurrentielle. Les taux de marges y sont faibles. Les conditions de concurrence à l'échelle européenne ne sont pas équilibrées et la part des transporteurs non établis sur le marché français du transport routier de marchandises croît de manière continue depuis une dizaine d'année. Le constat d'une concurrence déséquilibrée et de pratiques parfois déloyales est à l'origine de l'engagement de la France dans l'Alliance du routier qui vise un transport de qualité, économiquement socialement et écologiquement performant, dans le cadre d'une application homogène des règles de l'Union européenne.

Trois sources de déséquilibre entrent en action :

<u>La concurrence entre VUL et Poids lourds</u>

Elle tire sa source principale dans les écarts de réglementation entre :

- la réglementation sociale applicable à la conduite des deux familles de véhicules, notamment sur les temps de conduite et de repos ;
- les contraintes d'accès aux cœurs de ville et, plus largement, de circulation des véhicules.

[32] Selon une étude du Cerema, à paraître.

Sur ce dernier point, notamment, l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés pour les poids lourds est un facteur accélérant le développement des VUL. Il ne s'agit pas pour autant d'envisager une levé de l'interdiction de circuler aux véhicules de plus de 7,5 tonnes les dimanches et jours feriés, pour des raisons évidentes de sécurité routière qui ont motivé leur mise en place.

En outre, l'acceptabilité sociale des VUL étant meilleure à celle des véhicules lourds, ces derniers sont plus fréquemment frappés de mesures dissuasives qui ont un effet distorsif sur la concurrence.

C'est toutefois principalement en raison des écarts de la réglementation applicable aux temps de conduite et de repos que les VUL parviennent à entrer en concurrence avec les poids lourds, alors même que les coûts d'exploitation sont plus élevés (à la tonne transportée) pour les VUL que pour les poids lourds.

Cette concurrence pourrait n'apparaître que marginale au regard des volumes transportés. Pourtant, soustraire une tonne de fret au transport lourd pour la confier à du transport par VUL met en péril la viabilité économique du transport par poids lourd dont la marge est réalisée sur les dernières tonnes chargées. Réduire les écarts de réglementation et soutenir la compétitivité du transport lourd devrait contribuer à améliorer le fonctionnement du marché.

Proposition n°8 - Soutenir la suppression de l'obligation de taxe à l'essieu au niveau européen.

La taxe à l'essieu (TSVR : taxe spéciale sur certains véhicules routiers) est encadrée par la directive eurovignette. Elle ne s'applique qu'aux véhicules lourds de plus de 12 tonnes affectés au transport routier de marchandises et a pour objectif de compenser – en partie – l'impact, sur la chaussée, de ces véhicules. Afin de renforcer la compétitivité des poids lourds par rapport aux VUL, nous proposons que la France soutienne – au niveau européen – une suppression de l'obligation faite à chaque État de mettre en place cette taxe. La France applique déjà le taux plancher et la Cour des comptes a considéré, à juste titre, la TSVR comme archaïque et peu rentable.

La concurrence par les VUL des entreprises non établies.

Bien que les poids lourds concentrent toujours la majeure partie du transport routier de marchandises, la part des VUL est en croissance. Or, le segment de marché du transport léger est de plus en plus capté par des pavillons non résidents. Dans le transport lourd, 36 % des véhicules-km sont effectués par des véhicules étrangers. On ne dispose pas de chiffres équivalents pour les véhicules utilitaires légers. Néanmoins, la plupart des auditions ont évoqué le développement d'une concurrence étrangère qui pénalise le pavillon français dans son ensemble. Deux facteurs de croissance de la concurrence des VUL non établis sont dénoncés par la profession :

- l'absence de réglementation sociale européenne et d'équipement de contrôle du temps de travail sur les VUL, ce qui rend difficile la lutte contre le cabotage illégal et le respect des heures maximales de conduite ;
- la complaisance de certains chargeurs à l'égard des opérations de cabotage ou de surcharge des VUL auxquels ils font appel.

La concurrence des VUL particuliers

L'exercice illégal de la profession de transporteur est un délit prévu par l'article L. 3452-6 du code des transports et puni d'un an de prison et de 15.000€ d'amende. Pour autant, de nouvelles formes de prestations de transport réalisées par des particuliers se développent, notamment dans le secteur du déménagement. Aux abords de grandes surfaces et de magasins d'ameublement, ou tout simplement sur internet via des sites d'annonces, ces particuliers équipés de VUL effectuent des prestations illégales, en concurrence déloyale avec le secteur du transport routier.

1.2.2.2 Le développement des plateformes digitales.

Dans un contexte où la surcapacité de l'offre de transport routier accentue la pression concurrentielle sur les acteurs, l'amélioration du taux de remplissage des véhicules et l'optimisation des flottes est un enjeu majeur pour les transporteurs.

Fort de ce constat, de nouveaux entrants sont apparu dans le marché de la mise en relation entre les acteurs du transport routier : les plateformes d'intermédiation digitales[33]. Leur développement soulève de nombreuses questions que les organisations professionnelles n'ont pas manqué de poser ; notamment leur niveau de responsabilité, ainsi que leur rôle supposé dans le développement d'une concurrence déséquilibrée dans le transport routier de marchandises.

L'impact sur le secteur des plateformes d'intermédiation digitale :

- la déconnexion entre leur faible niveau de responsabilité vis-à-vis des transporteurs et des chargeurs et leur fort positionnement dans la relation commerciale ;
- leur rôle dans l'accélération de la concurrence – y compris déloyale – entre les transporteurs, notamment étrangers.

Les plateformes se caractérisent par une décorrélation entre responsabilité et organisation de la prestation de transport. Comme elles fixent le prix des prestations, elles interfèrent dans les modes de contractualisation entre transporteurs et chargeurs. Le développement des adhérents des plateformes combinées à une exploitation active des données entraîne la crainte d'une dérégulation de la profession de transporteur routier de marchandises par une substitution de son

[33] Contrairement aux bourses de fret qui ne sont ouvertes qu'aux professionnels du transport (transporteurs et commissionnaires), les plateformes d'intermédiations numériques permettent une mise en relation directe, pour un contrat « spot », entre des chargeurs et des transporteurs en recherche active de lots, sur la base de la géolocalisation de leurs véhicules.

« savoir-faire » au profit du modèle d'organisation des intermédiaires numériques, cantonnant de fait les TPE et PME du secteur au rang de simples tractionnaires.

Les plateformes participent activement à la part de plus en plus importante de pavillons non résidents sur le marché français En effet, elles simplifient la recherche de lot, y compris au dernier moment, et font disparaître la barrière de la langue, ce qui permet d'augmenter les possibilités de cabotage illégal. De la même manière, l'affaiblissement du lien entre donneur d'ordre et transporteur ainsi que la perte de la chaîne de responsabilité peut conduire à un phénomène de sous-traitance en cascade qui bénéficierait aux transporteurs non établis en France.

Il n'existe pas de plateformes spécifiquement dédiées aux VUL mais des plateformes positionnées sur des segments de marché. Si les VUL sont principalement concernés par le risque de travail illégal ou dissimulé, les plateformes ne sont pas limitées à cette problématique.

Proposition n°9 - Obliger les plateformes d'intermédiation digitale qui interviennent dans la relation commerciale à prendre le statut de commissionnaire de transport.

Ce sujet nécessiterait d'être approfondi avec les professionnels, mérite de concevoir un dispositif législatif. À ce stade, nous estimons que les plateformes d'intermédiation digitale qui sont parties prenantes au contrat devraient être soumises au statut de commissionnaire de transport. Elle serait, ainsi obligées d'être inscrites au registre des commissionnaires de transport, et surtout à respecter les contraintes et responsabilités liées à l'exercice de cette profession, dans leurs conditions générales d'utilisation.

Proposition n°10 - Mettre en place un plafond de revenu sur les plateformes collaboratives au-delà duquel l'activité ne peut être considérée comme réalisée à titre non-onéreux.

La consommation collaborative jouit d'une forte popularité. Il n'y a pas lieu de chercher à mettre fin son essor, favorable au développement durable. Il convient toutefois d'encadrer son fonctionnement pour éviter qu'elle ne serve de support au développement d'une concurrence déloyale et de travail dissimulé. Nous proposons que soit instauré un plafond de revenus générés sur les plateformes collaboratives, sous la forme de partages de frais. Le montant devrait être discuté dans le cadre de la prochaine loi sur la mobilité et devrait être proposé en cohérence avec les plafonds en vigueur pour le covoiturage.

1.2.2.3 Des conditions de travail dégradées pour les conducteurs

L'ensemble des acteurs du secteur des transports (organisations syndicales et professionnelles, forces de contrôle, etc.) ainsi que les usagers de la route s'accordent sur le constat de conditions de travail globalement dégradées des conducteurs de VUL, en particulier les employés des entreprises de transport non résidentes prestant en France.

Cela concerne :

- les repos pris dans les « capucines » installées au-dessus des cabines et non équipées, dans des conditions maximales d'inconfort et de très forte précarité (absence de climatisation en été, de chauffage en hiver...), les véhicules étant stationnés dans des espaces inappropriés (zones industrielles, zones de stationnement diverses pas ou peu aménagées) ; l'inconfort est renforcé lorsque le véhicule sert de base à deux conducteurs (pratique fréquente du double équipage) ;
- les cadences, temps de conduite et de travail qui atteignent régulièrement des niveaux très élevés, renforcées par la pratique du double équipage ;
- un éloignement du pays d'origine pendant des durées longues pouvant aller jusqu'à plusieurs mois, favorisé par des mécanismes de primes indexées sur la durée de cet éloignement ;
- une application très aléatoire des règles du détachement.

En marge des conditions de travail des conducteurs, sont également mentionnées régulièrement des pratiques totalement inadaptées en matière d'entretien ou de réparation de véhicules souvent vétustes, interventions réalisées de façon sauvage par les conducteurs sur des parkings.

Outre l'aspect social inacceptable pour les conducteurs employés dans ces conditions extrêmes, ce contexte est fortement créateur de risques en termes de sécurité routière et engendre des conditions de concurrence totalement déloyales.

S'agissant des conditions de travail des conducteurs de VUL des entreprises établies en France, les auditions ont exposé des situations également problématiques, notamment dans le cadre de prestations de logistique urbaine. Parmi celles-ci, peuvent être citées :

- l'incitation à la sous-traitance et à l'auto-entrepreneuriat pour échapper aux règles imposées par le droit français en matière de temps de travail et bénéficier d'un régime fiscal et social plus avantageux,
- des cadences élevées et des tournées de livraison trop longues induisant régulièrement des dépassements des temps de travail autorisés.

Comme cela sera précisé dans la suite du rapport, les faiblesses de l'encadrement des conditions d'exercice de la profession de conducteur de VUL et des dispositifs de contrôle associés réduisent très fortement la capacité à intervenir des forces de contrôle.

Enfin, il convient de signaler des inquiétudes exprimées par les conducteurs, notamment de VUL mais également de poids lourds amenés à opérer de nuit, en particulier en logistique urbaine. Les conditions techniques de chargement ou de déchargement ne garantissent pas toujours des conditions de sécurité satisfaisantes, les conducteurs intervenant souvent de façon isolée dans des espaces insuffisamment sécurisés pour de telles interventions (absence de sas d'accès aux entrepôts, de personnel d'accueil, etc.).

Proposition n°11 - Développement d'une responsabilité sociétale des entreprises dans le transport routier de marchandises.

La responsabilité sociétale d'une entreprise correspond à « la responsabilité des entreprises vis-à-vis des effets qu'elles exercent sur la société[34] ». L'entreprise qui met en place une telle démarche au sein de sa structure reconnaît ainsi, à côté de sa responsabilité pénale et civile, posséder une responsabilité sociétale, envers la société dans son ensemble.

Un référentiel de responsabilité sociétale des entreprises de logistique est en cours d'élaboration. Il est entièrement aligné sur l'ISO 26 000, qu'il décline et adapte à la spécificité des activités logistiques. La mission souhaite une promotion de ce référentiel et des objectifs qu'il contient.

[34] Communication de la Commission européenne en 2011 : « RSE : une nouvelle stratégie de l'Union européenne (UE) pour la période 2011-2014 ».

2 Des cadres inadaptés aux nouvelles tendances du transport léger

Le segment du transport routier de marchandises par VUL trouve un terreau de développement dans les écarts de réglementation, de capacités de contrôle et de politiques publiques nationales et locales existant entre les poids lourds et les VUL, en faveur de ces derniers.

Afin de garantir une concurrence plus juste et favoriser la massification des flux – nécessaire dans une perspective de transports plus durables, compatibles avec les objectifs de la transition énergétique –, il convient d'harmoniser les cadres qui s'appliquent aux véhicules effectuant du transport routier de marchandises, quels qu'ils soient.

2.1 Une harmonisation européenne insuffisante qui doit être renforcée

2.1.1 Une absence de convergence des règles d'accès et d'exercice de la profession entre les poids lourds et les VUL.

Alors qu'ils interagissent de plus en plus fortement sur un marché européen du transport de marchandises aux équilibres précaires, exploitants de poids lourds et de VUL ne sont pas assujettis à des obligations semblables à l'échelle de l'UE, tout particulièrement s'agissant des règles d'accès à la profession. Cela crée, de fait, une situation de concurrence déséquilibrée, aux dépens du transport lourd.

La réalisation d'un marché intérieur du transport par route avec des conditions de concurrence équilibrée exige l'application uniforme de règles communes concernant l'accès à la profession, à laquelle répond le règlement européen n° 1071/2009 du 21 octobre 2009. Ces règles communes doivent contribuer à :

- atteindre un niveau adapté de qualification professionnelle pour les transporteurs,
- rationaliser le marché,
- augmenter la qualité du service dans l'intérêt des transporteurs, de leurs clients et de l'économie dans son ensemble,
- améliorer la sécurité routière[35].

Au niveau européen, ce règlement ne s'applique pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes[36]. En revanche, les États membres ont la possibilité de mettre en place des dispositions spécifiques.

[35] Premier considérant du règlement.

[36] Article 1er du règlement.

Comme le lui permettait la législation européenne, sur le fondement du principe de subsidiarité, la France a décidé d'adapter les dispositions de ce règlement au transport de marchandises par VUL – dès 1999 partiellement (pour trois des quatre conditions d'exercice) et entièrement depuis 2011 – suite au constat de l'essor de ce secteur et du besoin de créer des conditions de concurrence reposant sur des entreprises financièrement saines, alors qu'elles connaissaient alors un taux élevé de faillites.

Comme les entreprises utilisant des véhicules lourds, celles utilisant des VUL établis en France affectés au transport routier de marchandises pour compte d'autrui sont attributaires d'une licence intérieure de transport délivrée sur la base du respect des conditions d'accès à la profession.

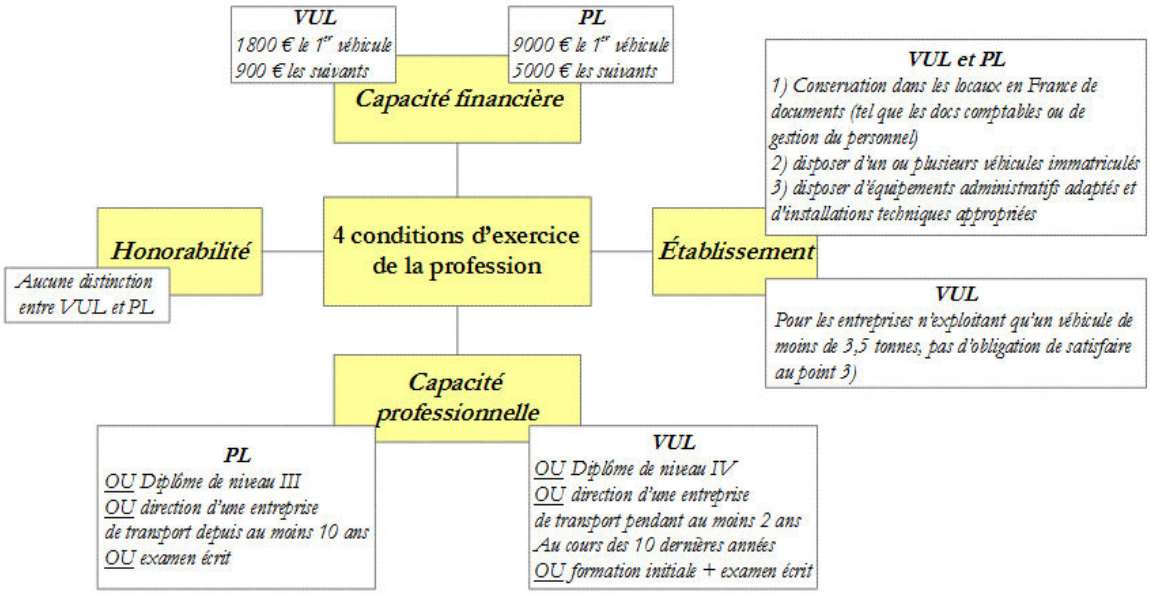


Illustration 3: les conditions françaises d'accès et d'exercice de la profession de transport routier de marchandises

L'absence de réglementation communautaire concernant l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises par VUL favorise le développement d'une concurrence sauvage. Dans ces conditions, le recours aux transporteurs légers non établis en France se développe de façon significative en France depuis 2012, ce qui génère des conséquences négatives en terme d'environnement, de sécurité routière, ainsi que de conditions de travail, les VUL n'étant pas soumis à la réglementation sociale européenne.

Ce fût ainsi le sens des travaux menés, dans le cadre de la Commission des affaires européennes, par le député Damien Pichereau sur le premier Paquet mobilité. Une résolution européenne[37] a

[37]http://www.assemblee-nationale.fr/15/ta/ta0094.asp

été adoptée, le mardi 6 mars 2018, et regroupe donc toutes les avancées souhaitées par les parlementaires dans le cadre des négociations en cours au niveau européen.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé la création d'une Autorité européenne du travail. La mission parlementaire soutient cette proposition qui sera en discussion au Parlement européen et au Conseil et se félicite que celle-ci proposition comporte d'ores et déjà un volet « mobilité » qui permettra une meilleure coopération entre les États-membres et une harmonisation des contrôles effectués.

Proposition n°12 - Soutenir au niveau européen les quatre conditions d'accès au marché

Paradoxalement, le flotte des VUL, bien plus importante numériquement que celle des poids lourds, est moins encadrée.

La mission estime que le seul critère pertinent, pour une application de cette réglementation, est celui de l'activité de transport international routier. Il s'agit alors de ne pas s'arrêter aux seuls deux critères mis en avant par la Commission européenne dans sa proposition, mais bien les quatre conditions d'accès.

Proposition n°13 - Lutter contre les sociétés « boîte aux lettres »

La lutte contre le phénomène des entreprises « boites aux lettres » implique la mise en œuvre de conditions renforcées pour établir le lien entre l'activité de l'entreprise et son lieu d'établissement. Plusieurs pistes existent :

- *exigence d'un niveau d'activité « minimum » dans le pays d'établissement avec un retour régulier du véhicule dans ce pays pour y réaliser des opérations de transport ;*
- *obligation d'avoir des locaux et du personnel dans le pays d'établissement en lien avec l'activité de l'entreprise et avec l'entretien « quotidien » de la flotte de véhicules loués ou propriété de l'entreprise.*

2.1.2 Une absence préjudiciable d'application de la réglementation sociale européenne au transport léger de marchandises

Le champ du social est un des principaux facteurs de la compétitivité des VUL. Outre les écarts de rémunération entre pays d'Europe occidentale et orientale, les règles sur les temps de travail applicables aux conducteurs de VUL, car leur conduite ne fait pas l'objet du même encadrement que les poids lourds. Cette différence de régime procure un avantage concurrentiel supplémentaire en faveur des VUL d'entreprises non établies.

En droit européen, les règles européennes sur les temps de conduite et de repos ne sont pas applicables de véhicules motorisés de moins de 3,5 tonnes. Ce sont les règles minimales qui

s'appliquent en la matière, sur la base de la directive 2002/15 sur la durée de travail, en pratique non contrôlable en l'absence d'équipement des VUL en tachygraphe.

Le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route précise son champ d'application et se limite au transport routier de marchandises par des véhicules, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes. Ce texte s'applique sans distinction relative au statut social du conducteur, qu'il soit travailleur indépendant ou salarié.

L'exclusion des conducteurs de VUL du champ du règlement 561/ 2006 a pour conséquence de les exclure également du champ d'application de la directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier

Seules les règles « de droit commun » de durée du travail des salariés sont applicables aux conducteurs de VUL, mais elles ne sont pas adaptées à leur activité et presque impossible à contrôler.

En France, un certain nombre de règles, communes avec les conducteurs du transport lourd, figurent dans le code des transports et s'appliquent aux conducteurs de VUL salariés.

Les articles L.3312-1 et L.3312-2 du code des transports limitent la durée du travail quotidien – en cas de travail de nuit – et prévoit un régime particulier de pause pour le personnel roulant des entreprises de transport de marchandises, quel que soit le tonnage du véhicule utilisé.

Au niveau réglementaire, les articles R. 3312-34 et suivants du code des transports concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises comportent des dispositions spécifiques pour le personnel roulant en faisant pour certaines d'entre elles une distinction entre les conducteurs grands routiers et les autres conducteurs. À l'intérieur de ces deux catégories, certaines dispositions font aussi la distinction entre les conducteurs conduisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes et les autres.

En droit national, il n'existe aucune règle en matière de durée du travail applicable aux travailleurs non-salariés (travailleurs indépendants). Cet écart conduit de plus en plus le secteur à recourir massivement au travail indépendant, qui pousse certains conducteurs auto-entrepreneurs à rouler parfois 90 heures par semaine ou 48 heures d'affilée.

Proposition n°14 - Interdiction de prendre tout repos dans les véhicules utilitaires légers effectuant du transport routier de marchandises

La mission souhaite que la jurisprudence issue de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017 sur les conditions de repos des conducteurs de poids lourds s'applique également aux VUL, dont la cabine est encore plus exiguë.

De plus, la question de l'applicabilité de ces règles aux conducteurs salariés employés par des entreprises non résidentes demeure délicate.

Pour que soient applicables les dispositions du droit national relatives à la durée du travail à un conducteur routier dont l'employeur est établi hors de France, il faut que ce conducteur exécute pour le compte de son employeur un contrat de travail hors du pays dans lequel ou à partir duquel il travaille habituellement et que la prestation de services réalisée par son employeur soit dans le champ de la directive 96/71 relative au détachement de travailleurs.

Un transport de cabotage entre dans le champ de cette directive, tout comme un transport international dès lors que le destinataire de la prestation de service est établi dans le pays où le conducteur est détaché.

Lorsqu'il y a caractérisation d'une situation de détachement, les dispositions du droit national relatives à la durée du travail et aux repos compensateurs sont applicables, du moins en droit.

Cependant, la complexité du régime français de la durée du travail des conducteurs routiers avec son régime d'équivalence rend virtuelle son application aux conducteurs étrangers en particulier pour des courts séjours sur le territoire national.

Proposition n°15 - Proposer que la réglementation sociale européenne applicable aux conducteurs de véhicules lourds soit étendue aux conducteurs de véhicules utilitaires légers, hors compte propre.

Il s'agit de s'assurer que tous les conducteurs impliqués dans des opérations de transport international ou de cabotage, quel que soit le véhicule utilisé, bénéficient d'un cadre social suffisamment harmonieux permettant notamment de garantir la sécurité routière et une situation sociale soutenable. La réglementation sociale européenne ne doit plus s'attacher au type de véhicule utilisé mais bien à l'activité exercée.

Pour eux et pour les usagers avec qui ils partagent la voie publique et de consolider les bases d'une concurrence loyale entre tous les opérateurs du transport routier de marchandises.

Pour atteindre cet objectif, les conducteurs des véhicules de moins de 3,5t pourraient être soumis à l'application des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 lorsqu'ils sont impliqués dans des opérations de transport international ou de cabotage. Cela aurait pour impact d'instituer un socle permettant aux conducteurs de VUL de bénéficier des règles actuellement applicables aux conducteurs de véhicules lourds. Les possibilités de suivi et d'inspection de leurs temps de conduite et de repos seraient aussi renforcées tout en améliorant leurs conditions de travail.

Proposition n°16 - Interdire la location longue durée sans chauffeurs pour les entreprises non établies.

La mission estime que la location longue durée sans chauffeurs pour les entreprises non établies permet plus facilement de dissimuler du cabotage illégal ou du travail détaché irrégulier, car le véhicule n'est pas identifié comme non-résident. Ce phénomène, s'il tendait à se généraliser rendrait plus compliqués les contrôles routiers.

2.2 Au niveau national, professionnaliser davantage les acteurs

En matière de règles d'accès et d'exercice de la profession, ou de réglementation sociale, le transport routier dépend largement du niveau européen. Si le pavillon français souffre d'une absence d'harmonisation européenne, plusieurs leviers permettant de professionnaliser le secteur peuvent être actionnés au niveau national.

2.2.1 Favoriser un contrôle plus efficace des VUL pour inciter à de meilleures pratiques

2.2.1.1 Des contrôles compliqués par un cadre européen insuffisant

Les VUL font l'objet de contrôles en bord de route et en entreprises opérés par les contrôleurs des transports terrestres du ministère de la transition écologique et solidaire et les forces de l'ordre. Actuellement, les infractions majoritairement relevées lors de ces contrôles concernent :

- le code de la route (surcharges, validité des permis, etc.) ;
- le code des transports (règles d'accès à la profession pour les VUL exploités par des sociétés établies en France, cabotage pour les sociétés établies en France, infractions relatives aux documents de transport) ;
- la réglementation sociale européenne (dès lors que le véhicule tracte une remorque dont le poids total autorisé en charge dépasse les 750 Kg) ;
- la réglementation relative au détachement.

La mission a eu l'occasion de se rendre sur les lieux d'une opération de contrôle, le mardi 23 janvier, montée par les contrôleurs des transports terrestres de la DGITM en lien avec la police nationale. La mission a donc pu se rendre compte du manque flagrant d'entretien des VUL.

Si la France a introduit, depuis le « paquet routier », un dispositif similaire à celui exigible pour les véhicules lourds, ce n'est pas le cas de ses partenaires des pays européens puisque aucune obligation n'existe en ce sens.

En l'absence de réglementation communautaire, les VUL effectuant des opérations de transport pour compte d'autrui sur le territoire national sont contrôlés de manière différente, suivant que le véhicule appartient à une entreprise française ou à une entreprise non établie.

Outre le respect des règles du code de la route applicables à l'ensemble des véhicules circulant sur le territoire français, notamment le respect de la charge utile[38], un certain nombre de dispositions relevant du code des transports peuvent être contrôlées.

Points de contrôles	Véhicules français	Véhicules non-résidents
Entreprises	Copie conforme de la licence de transport intérieur	Néant
Véhicules	Documents de transport (lettres de voiture) Certificat d'immatriculation Certificat d'assurance Procès-verbal de contrôle technique surcharge	Documents de transport (lettres de voiture) Certificat d'immatriculation Certificat d'assurance surcharge
Conducteur	Permis de conduire Livret individuel de contrôle	Permis de conduire Attestation de détachement (sauf transit)

Tableau 8: points de contrôles

Le contrôle des temps de travail des conducteurs de VUL opérant dans le transport routier repose en France sur un outil déclaratif : le livret individuel de contrôle (LIC). Cet outil n'a pas de fondement juridique européen et ne peut donc être exigé des conducteurs d'entreprises non établies en France.

2.2.1.2 Mobiliser le levier numérique.

Les véhicules étrangers sont bien assujettis aux règles sur le cabotage[39] prévues par le règlement 1072/2009. Néanmoins, la contrôlabilité de ce type d'opérations reste difficile sur ces véhicules en l'absence du tachygraphe, de la généralisation de la lettre de voiture électronique, ou encore de l'obligation de conserver à bord du véhicule les lettres de voiture sur une période définie.

10 324 VUL ont été contrôlés par les contrôleurs terrestres des transports en 2017, dont 52 % appartenant à des entreprises de transport non établies sur le territoire national. Sur la totalité des véhicules contrôlés en bord de route, la part du contrôle spécifique des VUL est de l'ordre de 11 %[40].

Le taux d'infractions constatées sur les VUL est supérieur au taux d'infraction des poids lourds, respectivement 24 % contre 17 %[41].

Le livret individuel de contrôle sous format papier, un outil de contrôle dépassé.

En l'absence de dispositif automatisé d'enregistrement des temps de conduite et de repos (tachygraphe), le droit national prévoit l'existence d'un livret individuel de contrôle (LIC),

[38] La problématique de surcharge des VUL est un constat récurrent des forces de contrôle avec des effets induits sur la sécurité routière, la pollution et la concurrence déloyale.

[39] 3 opérations de transport sur le territoire, dans une limite de 7 jours.

[40] Source DGITM – Données 2017

[41] Source DGITM – Données 2016

renseigné par le conducteur. Cet outil, déclaratif et donc déjà peu fiable pour contrôler la durée du travail des conducteurs des entreprises résidentes, est encore moins adapté aux entreprises non résidentes.

Le LIC est prévu par l'article R. 3312-58 du code des transports comme moyen de contrôle de la durée de travail[42]. Il sert à l'enregistrement, l'attestation et le contrôle de la durée du temps de travail quotidien des personnels salariés sans heures fixes et retour journalier, exécutant des transports routiers de marchandises ou de déménagement non soumis aux règlements européens n° 561/2006[43] et n° 165/2014[44] et ne s'applique qu'aux véhicules de transport routier de marchandises de moins de 3,5 tonnes.

Son contenu est fixé par un arrêté[45] qui détaille :

- L'élaboration d'un registre unique de délivrance par l'employeur ;
- Le respect du modèle de couverture et de feuillet quotidien annexé ;
- La mise à disposition des LIC pour les agents en charge du contrôle.

Le LIC est un dispositif nominatif, en format papier, très simple d'utilisation. Le salarié y indique quotidiennement les temps passés à exercer différentes activités (conduite, repos…).

En théorie, les données qui y sont mentionnées servent au décompte des temps de travail et à la rémunération des salariés et, lors des contrôles, aux vérifications de la conformité des temps de travail, de conduite et de repos aux obligations réglementaires. En pratique, le LIC actuel, déclaratif, ne peut servir de base à un véritable contrôle. Surnommé « le petit menteur », ses données sont aisément falsifiables, et les fraudes sont difficiles à détecter.

Enfin, le LIC est conservé dans l'entreprise utilisatrice, y compris s'il s'agit d'une entreprise d'intérim, dans le cas des travailleurs intérimaires. Cela pose une difficulté supplémentaire dans la mesure où le salarié qui travaille à temps partiel ou à durée déterminée chez plusieurs employeurs a la charge d'informer chaque employeur du travail qu'il a réalisé chez les autres employeurs puisque chaque entreprise a son propre LIC.

La question de l'application du LIC aux VUL conduits par des travailleurs détachés n'est, à ce jour, pas tranchée. L'article L. 1262-4 du code du travail dispose que les travailleurs détachés sont tenus par les dispositions légales et conventionnelles *applicables aux salariés employés par les entreprises*

[42] « la durée du travail des personnels de conduite exécutant des transports routiers de marchandises (TRM) ou de déménagement non soumis aux règlements (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers et des personnels roulants des transports routiers de marchandises ou de déménagement autres que les personnels de conduite est enregistrée »

[43] Relatif à la durée de conduite des + de 3,5 tonnes

[44] Relatif aux tachygraphes installés dans les véhicules régis par le R. n° 561/2006.

[45] L'arrêté du 20 juillet 1998 relatif à l'horaire de service et au livret individuel de contrôle dans les transports routiers de marchandises ou de déménagement. Cet arrêté précise les caractéristiques et les modalités d'utilisation du LIC, un modèle lui est annexé. À noter : le secteur du déménagement utilise un modèle qui lui est propre fixé dans l'article 4 de l'accord du 22 septembre 2005 de la convention collective nationale des transports routiers.

de la même branche d'activité établies en France en matière de durée du travail. Les dispositions de l'article R. 3312-58 du code des transports devraient donc s'appliquer aux salariés conduisant des véhicules utilitaires légers réalisant une prestation de transport international à destination ou au départ de la France ou une prestation de cabotage. Dans la pratique, dès lors que leur auteur est domicilié à l'étranger, les parquets ne mettent pas en œuvre de telles poursuites.

Dans le cadre de la réglementation détachement des salariés mobiles, le livret ne fait pas partie des documents exigibles en cas de contrôle en bord de route et les sanctions le concernant relèvent du champ contraventionnel.

La position de la direction générale du travail est que le LIC ne s'applique formellement pas aux VUL étrangers mais qu'en revanche ceux-ci sont tenus de tenir un document, sous forme libre, ayant un contenu similaire, c'est-à-dire la tenue du décompte de leurs heures de travail.

Proposition n°17 - Dématérialiser le livret individuel de contrôle.

À défaut d'une généralisation du tachygraphe dans les VUL, il serait souhaitable de mettre en place des dispositifs déclaratifs dématérialisés permettant un suivi de l'activité des conducteurs de VUL. Ce mode d'archivage des données relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de VUL est allégé et n'induit pas de charge technique disproportionnée pour sa mise en place.

Dans le secteur du déménagement, une étude a été lancée par le ministère, en accord avec les organisations professionnelles et syndicales[46], afin de remplacer le système existant par un dispositif électronique d'enregistrement qui réduirait l'aspect déclaratif des informations.

Il est envisageable d'étendre la mise en place d'un tel dispositif à l'ensemble des VUL. La seule spécificité du transport de déménagement tenant au fait que cette activité comprend des temps de chargement et de déchargement importants qui doivent être imputés comme tels.

Est actuellement envisagée la création d'une application installée sur le téléphone portable par le biais de laquelle les conducteurs, disposant d'un compte personnel, déclareraient leurs heures de travail.

La mise en place d'un système électronique :

- *Réduirait les risques de falsifications / de fausses déclarations*
- *Améliorerait la fiabilité des informations transcrites,*
- *Faciliterait l'utilisation et l'archivage des données,*
- *Permettrait aussi un suivi en temps réel,*
- *Éviterait les situations conflictuelles au sujet du temps de travail déjà effectué via la création d'un compte personnel,*
- *Simplifierait les contrôles puisqu'il suffirait aux agents de télécharger les données (25 minutes sont aujourd'hui nécessaires pour effectuer un contrôle et vérifier toute la documentation).*

Le remplacement du LIC au format papier par un enregistrement électronique est une proposition à la fois pertinente et réalisable.

[46]Le sujet est traité par l'article 2.4 de la Convention nationale de partenariat dans la lutte contre le travail illégal dans l'activité de transport de déménagement signée entre l'État et les partenaires sociaux.

La lettre de voiture, un outil en voie de dématérialisation en France

La Convention des Nations-Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, prévoit que le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture qui doit contenir des dispositions relatives notamment aux lieux de chargement et de déchargement, aux coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur, à la nature et au poids des marchandises, au nombre de colis et au délai de transport convenu.

Cette lettre de voiture doit obligatoirement se trouver à bord du véhicule et doit être présentée aux autorités à l'occasion du contrôle effectué en bord de route.

Un protocole additionnel à cette Convention a été ratifié par la France en octobre 2016, avec une entrée en vigueur, pour la France, en janvier 2017. Il prévoit la possibilité laissée au transporteur routier de présenter la lettre de voiture internationale (CMR) sous format dématérialisée (eCMR), de manière électronique[47]

Cette faculté a pour objectif de faciliter l'établissement de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électronique des données. Elle ambitionne d'améliorer les procédures et l'efficacité de la chaîne de production, l'échange d'informations relatives à la circulation des marchandises, la correction des erreurs en temps réel et la diminution des charges administratives pesant sur les entreprises. Elle doit également favoriser les contrôles, tant internes qu'extérieurs, et notamment par les forces de contrôle.

En termes de pratique de contrôle, sur le territoire national, une lettre de voiture sous format papier ou une lettre de voiture sous format électronique peut donc être détenue à bord d'un véhicule réalisant une opération de transport de marchandises pour compte d'autrui domestique ou internationale, sans que son édition sous format papier ne soit exigible par l'autorité de contrôle.

Proposition n°18 - Généraliser la lettre de voiture électronique.

La dématérialisation des données et leur utilisation dans l'économie constitue un enjeu industriel majeur. L'enjeu pour l'État, à ce stade, doit être de susciter les expérimentations sans prendre parti pour une solution technique particulière et de veiller à ce que les solutions développées soient interopérables et ne conduisent à la constitution de monopoles au moyen de systèmes propriétaires.

[47] concrètement sur tablette ou smartphone, en format image ou code-barres.

Le tachygraphe, outil optimal pour le contrôle à la fois de la réglementation sociale européenne et du cabotage.

Le contrôle des VUL présente des difficultés inhérentes à la réglementation qui leur est applicable. Ainsi, il est fréquent que les agents de contrôle rencontrent des problèmes de suivi de l'exploitation du véhicule et de l'activité du conducteur en raison de l'absence de dispositif d'enregistrement équipant ces véhicules, des imprécisions des documents de transport ou des supports déclaratifs d'activité (livret individuel de contrôle pour les sociétés établies en France uniquement).

Ainsi lors de l'opération de contrôle, la mission a observé que le temps de contrôle pour chaque VUL était long, de l'ordre d'1h30.

Il apparaît nécessaire de développer les outils de contrôle permettant de sécuriser et d'harmoniser le cadre réglementaire de contrôle des VUL.

Proposition n°19 - Généraliser le tachygraphe

Il est souhaitable de porter au niveau européen la nécessité de mener une réflexion sur les outils du contrôle équipant les VUL. Dans ce cadre, la France devrait proposer la généralisation du tachygraphe sur les VUL pour le suivi des trajets et des temps d'activité des conducteurs et des véhicules. Ce type de mesure devra être élargi aux véhicules impliqués dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui afin de garantir une concurrence saine et loyale et couvrir également les conducteurs souffrant de conditions de travail particulièrement dégradées. Techniquement réalisable sans difficultés sérieuses, le coût en seconde monte serait raisonnable (notamment dans l'hypothèse où de nouveaux acteurs investiraient le marché des tachygraphes).

2.2.1.3 Lutter contre la surcharge, un enjeu majeur de sécurité routière

Les surcharges génèrent trois effets négatifs majeurs :

- sécurité routière altérée : les véhicules en surcharge présentent des capacités de freinage dégradées, des risques de renversement ou de sortie de route accrus. La surcharge est également un facteur aggravant en cas d'accident ;
- concurrence déloyale vis-à-vis des autres transporteurs et des autres modes de transport ;
- bilan environnemental dégradé : un véhicule en surcharge consomme davantage de carburant et de pièces d'usure que celui qui respecte les charges limites fixées par le code de la route et du constructeur de VUL.*

Proposition n°20 - Réduire le risque de surcharge des VUL en obligeant les constructeurs à mettre en place un indicateur de surcharge sur les véhicules neufs.

Le pesage embarqué permet de renseigner le conducteur sur sa charge réelle et de lui faire prendre conscience des risques encourus tant pour sa sécurité, celui du chargement et de son trafic. C'est un indicateur qui peut également avoir une fonction pédagogique de nature aussi à faciliter les relations avec son client. Ce type de système pourrait être imposé au niveau national, en application du principe de subsidiarité. Une harmonisation européenne paraît cependant nécessaire. La directive 96/53 sur les poids et dimensions des véhicules doit entrer en révision d'ici à 2020. Nous proposons que la France soumette, lors du réexamen de la directive, que soit généralisé sur les VUL neufs, un indicateur de surcharge.

Parallèlement, imposer un affichage de la charge utile visible à l'intérieur du véhicule et dans tous les supports de commercialisation des VUL (sites internet des loueurs, catalogue des constructeurs, contrats de location, plaquettes etc..) est une piste à étudier.

Proposition n°21 - Augmenter les capacités de contrôle de la surcharge

Chaque brigade de gendarmerie devrait être équipée d'un peson permettant de démultiplier les contrôles sur la surcharge.

Les effectifs et moyens des contrôleurs terrestres devraient être renforcés afin de répondre à l'enjeu de la lutte contre les mauvaises pratiques

Les véhicules utilitaires légers (VUL), sont souvent en grande surcharge (en moyenne entre 15 et 30% avec des extrêmes relevés jusqu'à 300 %). Cela résulte, d'abord, de leur charge utile limitée, notamment celle des véhicules carrossés (types bennes ou VUL à hayons.). Les véhicules électriques non détarés présentent également une charge utile faible, faisant courir le risque d'une surcharge quasi systématique.

Proposition n°22 - Permettre de détarer les véhicules à énergie alternative du poids de leur batterie ou des équipement de stockage du carburant.

L'article R.312-4 du code de la route permet de compenser le poids des batteries dans la limite d'une tonne[48] pour les véhicules motorisés à l'électricité. L'article R.311-1 du même code définit les véhicules de catégorie N1, destinés au transport de marchandises et d'un PTAC maximal de 3,5 tonnes (les VUL), sans prévoir de dérogation pour le poids des batteries. Nous proposons que ce dernier article précise que le PTAC des véhicules N1 puisse être entendu sans le poids des batteries, conformément à ce que l'article R.312-4 permet.

Proposition n°23 - Ériger juridiquement l'immobilisation du véhicule et de la marchandise comme une sanction permettant de responsabiliser l'ensemble de la chaîne logistique

La décision d'immobiliser le véhicule en surcharge est, aujourd'hui, prise à titre conservatoire et ce, jusqu'à ce que la marchandise puisse être transférée sur un véhicule adapté et que l'infraction cesse. La mission propose de considérer l'immobilisation du véhicule et de la marchandise comme une possible sanction, dans le cas d'infraction lourde. L'objectif est de faire peser sur le transporteur et les donneurs d'ordre, la responsabilité de l'infraction.

Afin de pouvoir lutter contre ces surcharges, plusieurs possibilités existent et les leviers peuvent être nationaux ou européens. En 2004, dans le cadre d'un plan pour le transport routier de marchandises, un réseau de 29 stations de détection des surcharges, dits « équipements de pesage en marche (EPM) », a été programmé et déployé sur le réseau routier. Ces EPM permettent de détecter les véhicules les véhicules utilitaires légers présumés en surcharge dans le trafic courant afin qu'ils soient interceptés et contrôlés sur une aire de pesage, ou photographiés et identifiés pour d'éventuels contrôles ultérieurs en entreprise. Ce système de ciblage évite de très nombreux contrôles inutiles car environ 90% des véhicules ciblés s'avèrent effectivement en surcharge une fois pesés par les pesons homologués. Malheureusement, compte tenu des contraintes budgétaires et des évolutions technologiques, le réseau de station est vieillissant et est de plus en plus difficile à maintenir en condition opérationnelle. Il est indispensable de trouver des moyens de financement pour assurer la pérennité du réseau.

Au regard des progrès techniques, un pas supplémentaire doit être envisagé : le contrôle sanction automatisé des surcharges. Les développements techniques et juridiques semblent être à portée de main.

[48] IV de l'article R312-4 du code de la route : *« Les véhicules à gazogène, gaz comprimé et accumulateurs électriques ou systèmes de propulsion alternatifs bénéficient, dans la limite maximale d'une tonne, de dérogations correspondant au poids en ordre de marche soit du gazogène et de ses accessoires, soit des accumulateurs et de leurs accessoires, soit des stockages d'énergie mécaniques et de leurs accessoires. Il en est de même, dans la limite maximale d'une tonne, pour les ensembles routiers comportant au moins six essieux, et dans la limite maximale de 0,5 tonne, pour les poids des ralentisseurs des véhicules qui en sont munis. »*

Proposition n°24 - accélérer la mise en place de contrôles sanctions automatisés

La DGITM, consciente du problème posé par la concurrence déloyale, a initié en 2014 un projet de recherche sur un dispositif de contrôle sanction automatisé des surcharges (du type contrôle sanction automatisé vitesse) dont le stade de développement technique permet d'envisager une déclinaison concrète à moyen terme en matière de contrôle routier. La précision recherchée est celle de la classe 5 de l'organisation internationale de métrologie légale, soit une erreur maximale de 5% pour le poids total. Au delà des véhicules lourds, il convient d'intégrer la problématique des VUL dans le champ de ce projet et d'accélérer la recherche et le développement. Un déploiement à horizon 2021 pourrait être envisagé.

Recommandations sur le contrôle de surcharges des VUL :

- *Dégager des financements pour assurer la pérennité du réseau constant de stations de pesage en marche, quant à la sélection des véhicules à contrôler ;*
- *Rendre obligatoire l'équipement des systèmes embarqués sur les VUL y compris au niveau européen à des fins d'aide au conducteur et au chargeur ;*
- *Accélérer et porter un projet de CSA surcharge au niveau interministériel et dégager les financements nécessaires.*
- *Développer des systèmes mobiles pour pouvoir effectuer des contrôles ponctuels.*

2.2.1.4 Promouvoir un arrimage de qualité

L'arrimage des charges est un enjeu au regard de :

- **la sécurité routière** : Un déplacement intempestif de la charge mal arrimée peut provoquer un renversement du véhicule. Lorsque le véhicule est en mouvement, il peut y avoir un heurt avec un tiers par déversement ou échappement des charges. Le déversement des marchandises sur la chaussée peut provoquer des gênes au trafic, voire la fermeture d'une route.
- **La protection du salarié** : lorsque le véhicule est arrêté, l'opérateur peut être blessé voire tué, lors de l'ouverture d'une porte ou d'une ridelle, par la chute d'une charge désarrimée. Cela a pour conséquence de produire de nombreuses journées d'arrêt de travail. Lorsque le véhicule est en mouvement, un arrêt brusque d'un véhicule comportant une charge très lourde mais mal arrimée peut détériorer le véhicule, voire la cabine du conducteur et le blesser parfois mortellement.
- **Le coût pour la collectivité** : une charge mal arrimée peut endommager un véhicule et les marchandises transportées. Les bouchons générés occasionnent la perte de nombreuses heures de travail, ce qui peut se traduire par un coût économique élevé.

Un guide de contrôle sur l'arrimage a été élaboré et l'aspect arrimage des VUL y est traité. Dans un objectif d'amélioration de l'existant, la mission propose une professionnalisation de l'activité de transporteur afin d'éviter ces maladresses.

2.2.2 Une formation professionnelle insuffisante à la conduite des VUL

La Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs établit une formation obligatoire pour les conducteurs des véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D ou D + E est exigé, *i.e.* les poids lourds (camions et cars).

Les VUL ayant une masse maximale autorisée inférieure à 3,5 tonnes et ne requérant que la détention d'un permis de catégorie B, échappent à ces réglementations.

Si les VUL échappent aux dispositions de la Directive 2003/59/CE, l'article R. 3211-40 du code des transports oblige cependant le gestionnaire de transport d'une entreprise utilisant exclusivement des véhicules n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes à être titulaire d'une attestation de capacité professionnelle en transport léger, laquelle peut être obtenue par examen ou par équivalence. Selon l'article 7 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle, l'examen permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier est passé à l'issue d'une formation de 105 heures.

Il faut cependant insister sur le fait que les conducteurs des VUL ne sont eux-mêmes soumis à aucune formation obligatoire, le gestionnaire pourra au mieux les sensibiliser sur les sujets qui les concernent abordés au cours de sa formation.

2.2.2.1 Un besoin général de professionnalisation du secteur

Professionnaliser le secteur du transport routier de marchandises par VUL doit permettre de généraliser les bonnes pratiques de chargement / arrimage, d'éco-conduite, de livraison et de respect des conditions de travail. Toute proposition de renforcement des formations doit respecter les trois exigences suivantes :

Former sans exclure

La conduite de VUL nécessite moins de technicité que celle des poids lourds. C'est, pour certains travailleurs peu diplômés, une porte d'entrée dans le milieu professionnel. La mise en place de formations ne doit pas avoir pour finalité de limiter l'accès au marché de l'emploi à ces travailleurs. Pour autant, au vu du développement d'un secteur de transport fondé sur l'utilisation des VUL, il convient d'étudier l'opportunité de soumettre à un régime de formation initiale obligatoire, la conduite des véhicules légers de transport de marchandises pour compte d'autrui.

Mieux former les conducteurs de VUL peut amener l'ensemble de la filière du transport routier à créer un parcours vertueux du conducteur routier de marchandises : d'abord sur VUL, puis sur poids lourds.

Ce parcours vertueux permettrait, à la fois, de conforter la concurrence sur le marché de transports de marchandises et de répondre à des objectifs de sécurité routière.

Adapter les formations aux VUL

La création d'une réglementation spécifique aux VUL devrait être privilégiée par rapport à une simple extension du régime de formation applicable aux poids lourds. En effet, la directive 2003/59/CE, conçue spécifiquement pour encadrer la formation à la conduite de poids lourds, ne pourrait, en l'état, qu'imparfaitement s'appliquer aux VUL

Les programmes et la définition des contenus de cette directive ont été élaborés pour la formation de conducteurs de véhicules poids lourds, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de l'activité et des véhicules. L'extension de ce dispositif aux VUL ne pourrait s'effectuer par le seul élargissement de la définition de son champ d'application mais supposerait l'adaptation de tous les programmes, notamment pour supprimer les éléments réglementaires ou techniques spécifiques aux poids lourds et pour préciser les besoins de formation des conducteurs de VUL.

Par exemple, les programmes fixés par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs prévoient « *le perfectionnement à une conduite sure et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant* », or un VUL n'est pas équipé de la même façon qu'un poids lourd du point de vue de l'informatique embarquée.

Le champ d'application de la directive 2003/59 est intrinsèquement lié à celui du règlement 561/2006, à savoir véhicule de plus de 3,5 tonnes. Dès lors, la proposition d'étendre la directive 2003/59 aux VUL entraînerait *de facto* celle d'étendre à ces véhicules le règlement 561/2006.

Ne proposer de formations obligatoires qu'au transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

La mise en place de formations obligatoires pour la conduite de VUL serait difficilement acceptable par les entreprises, qui y verraient une remise en cause de leur modèle économique. La formation représente un coût qui n'est pas négligeable pour une petite structure (notamment en temps).

Dès lors, il semble nécessaire de moduler le champ d'application de la réglementation envisagée pour prendre en compte la structure des entreprises qui utilisent des VUL.

Proposition n°25 - Intégrer le permis C à la formation des mécaniciens poids lourds

Afin de limiter les effets de la pénurie de conducteurs de poids-lourds qui pèse sur le secteur du transport routier de marchandises et favorise le développement du transport par VUL, nous proposons d'intégrer à la formation des mécaniciens poids lourds le permis C.

Proposition n°26 - Formation initiale obligatoire pour la conduite de VUL pour compte d'autrui

Entre 1995 et 2000, une formation continue obligatoire existait pour la conduite des VUL de plus de 14m3. Aujourd'hui, une formation TP VUL est proposée aux conducteurs-livreurs. Cette formation est néanmoins peu suivie en raison de l'inadéquation entre le volume horaire élevé (315 heures) et les contraintes des transporteurs. De fait, seulement 1250 personnes l'ont suivie en 2016[49].

La mission propose une formation initiale qualifiante pour la conduite des VUL pour compte d'autrui comprenant plusieurs modules :

- *éco-conduite ;*
- *réglementation transport ;*
- *réglementation sociale et du travail ;*
- *règles de circulation et signalisation routière ;*
- *prévention des accidents ;*
- *particularité des autres usagers ;*
- *protocoles de sécurité au chargement et au déchargement ;*

Une VAE peut être envisagée pour les conducteur ayant plus d'un an d'ancienneté.

Proposition n°27 - Formation facultative de deux semaines ouverte à la conduite des VUL, indépendamment de son usage.

L'objectif est de permettre d'ouvrir une dérogation à la conduite, avec un permis B, de véhicules d'un PTAC inférieur ou égal à 4,5 tonnes, à l'instar de ce que le permis B96 permet déjà de faire pour la conduite d'attelages routiers jusqu'à 4,250 tonnes.

La formation pourrait, en outre s'inscrire dans un parcours vertueux du conducteur de transport routier de marchandises, et déboucher sur une formation FIMO marchandises de deux semaines au lieu de quatre.

Cette formation initiale non obligatoire devrait être ouverte également aux professionnels qui ne font pas du transport routier de marchandises (notamment les artisans utilisant des véhicules à faibles charges)

[49] Source AFTRAL

2.3 Au niveau local, créer les conditions du développement d'une logistique urbaine durable

2.3.1 Développer les capacités logistiques

La logistique urbaine est « *l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville* ». La logistique urbaine inclut donc le transport de marchandises en ville, les déplacements d'achat des ménages, ainsi que l'organisation des flux et leur optimisation.

Le transport de marchandises en ville est lié à des décisions d'acteurs situés au-delà de l'échelle locale, que ce soit les chargeurs ou en aval par les destinataires. Les collectivités territoriales, sans se désintéresser des questions de logistique, ont tendance à approcher le sujet principalement sous l'angle des nuisances que le transport de marchandises en milieu urbain occasionne. Elles sont pourtant au cœur de ce sujet et disposent de moyens d'action. Or, on observe, pour la plupart des agglomérations françaises, un desserrement logistique se traduisant par :

- Un éloignement progressif des plateformes de distribution de marchandises en ville, sous la pression de la dynamique des prix fonciers. Le renvoi des fonctions logistiques vers des périphéries de plus en plus lointaines, en contradiction avec les exigences de livraison plus fréquente vers les cœurs d'agglomération, où sont concentrés les consommateurs ;
- Une incohérence dans les choix logistiques. Certaines plateformes de distribution sont localisées en dehors des principaux axes de flux sur lesquels s'implantent les opérateurs.

L'intensité des livraisons de marchandises en ville dans un contexte de durcissement des conditions d'accessibilité impose, dès lors, de nouveaux modèles de distribution. Les distances moyennes parcourues par les véhicules se sont allongées d'autant : pour la messagerie – grande consommatrice de VUL – par exemple, la distance moyenne au centre de Paris des entrepôts où les livreurs s'approvisionnent, a ainsi presque triplé depuis 1970 (de 6 à 16 km). Enfin, en ville, on estime que deux livraisons urbaines sur trois sont effectuées en infraction.

De plus, les organisations du transport répondent à des logiques qui sont spécifiques selon les filières considérées. L'organisation des transports de boissons n'a rien à voir avec l'organisation de la messagerie, de la livraison de médicaments ou des logiques de la grande distribution. Les conditions d'approvisionnement sont déterminantes pour le dynamisme des villes dans de nombreuses activités telles que les commerces, restaurants, chantiers, industries … La ville est un lieu de consommation finale, on y dénombre donc deux fois plus de livraisons que d'enlèvements auprès des établissements. Les activités commerciales représentent, à elles seules, 40 % des mouvements de marchandises en ville. En moyenne, chaque emploi dans une agglomération urbaine française génère un mouvement de marchandises par semaine. La livraison du dernier km représente 20 % du coût total de la chaîne logistique

Certaines collectivités locales ont largement investit le sujet :

La Métropole de Grenoble, par exemple, a souhaité limiter le nombre de livraisons vers le centre ville de Grenoble en mettant en place deux centres de distribution urbaine permettant de centraliser les marchandises provenant de différents transporteurs afin de les livrer en centre ville au moyen de véhicules à énergie alternatives. En parallèle, elle a prévu de renforcer les restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants entre 2019 et 2025[50].

L'agglomération parisienne développe une stratégie tournée vers la logistique du Grand Paris et développe différents types d'espaces logistiques pour organiser les flux de façon plus efficace :

- les plateformes logistiques urbaines, pensée à l'échelle du bassin logistique a une fonction d'interface entre les flux longues distances et les flux urbains ;
- les hôtels logistiques associent la logistique à d'autres activités urbaines en favorisant, à l'échelle de l'agglomération, les transports alternatifs à la route ;
- les espaces urbains de distribution assurent un maillage des quartiers. Ils s'insèrent dans les espaces urbains et permettent l'utilisation de véhicules légers et propres pour la livraison de dernier kilomètre.

Proposition n°28 - Développer les guides de bonnes pratiques

La logistique urbaine est un sujet complexe, que l'ensemble des acteurs ne maîtrise pas nécessairement. Une meilleure information des décideurs politiques, des investisseurs de foncier logistique et des transporteurs ne peut qu'améliorer l'efficacité des livraisons urbaines. Des guides techniques ont été réalisées par le Cerema[51], des collectivités locales ont investi le sujet de la logistique urbaine. Les bonnes pratiques méritent d'être partagées.

Proposition n°29 - Développer les espaces logistiques urbains et réfléchir sur les prix du foncier

Aujourd'hui, le prix du foncier est discriminant pour implanter certains espaces logistiques urbains, qui doivent pourtant être développés, notamment dans les zones les plus tendues. Nous proposons que soit lancée une réflexion sur les prix du foncier pour favoriser l'implantation d'espaces logistiques urbains, y compris en cœur de ville.

[50] Les véhicules disposant d'une vignette crit'air 5 ne pourront plus circuler dans la zone à basse émission à partir de 2019, ceux disposant d'une vignette crit'air 4 à partir de 2020, ceux disposant d'une vignette crit'air 3 à partir de 2022 et enfin ceux disposant d'une vignette crit'air 2 à partir de 2025. Seuls seront autorisés à circuler, à partir de cette date, les véhicules à motorisation alternative.

[51] Par exemple, le guide du Cerema (ex-Certu) « Aménagement des aires de livraison, Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement » 2009.

Proposition n°30 - Mettre en place une taxe pour les livraisons dans les délais jusqu'à 24h

Afin d'optimiser le chargement des véhicules et de massifier les flux, nous proposons de réduire la part des livraisons effectuées en un délai très court au moyen d'une taxe de 1 euro sur les livraisons réalisées dans un délai de 24h. Cette taxe – de nature comportementale – s'appliquerait sur les livraisons réalisées pour le compte d'un particulier ; elle permet, en outre, de lutter contre l'idée que le transport peut être gratuit. Son produit pourrait être utilisé afin de renforcer les espaces logistiques urbains.

2.3.2 Mieux prendre en compte les flux logistiques dans les politiques publiques locales

La multiplication des centres logistiques dans les périphéries de nos villes, le développement et l'intensification des livraisons en trace directe allant jusqu'à la demande de livraison en quelques heures transforment les paysages urbains, les modes de consommation et d'activité. En moyenne quinze à vingt tonnes de marchandises sont livrées par personne et par an[52].

Cela conduit à identifier le besoin d'une meilleure prise en compte des services et des infrastructures nécessaires à l'approvisionnement des territoires en marchandises.

Les réflexions et orientations concernant l'armature logistique indispensable aux activités économiques et aux populations aux différentes échelles territoriales doivent également permettre de poursuivre et d'intensifier les dynamiques de développement durable et de maîtrise des externalités propres au secteur du transport routier de marchandises. La massification des flux au plus proche des lieux de consommation et de production, la mobilisation de chaînes de transport durables et multimodales et l'optimisation des conditions de distribution sont des objectifs qui ne peuvent être atteint sans une forte implication de l'ensemble des acteurs du fonctionnement urbains et de la chaîne logistique.

Les schémas de planifications constituent des cadres adaptés pour mieux organiser les flux tout en ayant une approche adaptée à la spécificité et aux besoins de chaque territoire. Ils permettent de mieux repenser le partage de la chaussée tout en assurant une prise en compte des besoins locaux.

Proposition n°31 - Expérimenter les aires de livraison intelligentes

Les livraisons « sauvages » se multiplient dans les zones fortement urbanisées, notamment en raison du fait de l'absence de places en nombre suffisant. Afin de réduire l'occurrence de cette pratique, la mission propose d'expérimenter la mise en place d'aires de livraison connectées et réservables.

[52] données qui ne prennent en outre pas en compte le nombre des livraisons à domicile que l'on peut estimer compris entre 20 et 35 % de livraisons supplémentaires

Proposition n°32 - Inclure un schéma intercommunal d'aménagement de la logistique urbaine dans les plans de déplacements urbains (PDU)

Le sujet de la logistique urbaine devrait intégrer les différents documents de planification territoriale. Il s'agit notamment d'identifier dans les SRADDET[53] les mesures de nature à favoriser la cohérence, l'intégration et le développement des infrastructures et des services de transport et de distribution de marchandises au niveau régional. Ainsi il permettrait d'élargir le champ des objectifs des plans de déplacements urbains en matière d'organisation des conditions d'approvisionnement, au delà des activités commerciales et artisanales, à l'approvisionnement (et enlèvement) en marchandises des populations du territoire afin de prendre en compte l'évolution des habitudes de consommation (développement du e-commerce et déplacements d'achat).

Proposition n°33 - Collecter les arrêtés de limitation de tonnage, d'interdiction de circulation et de vitesse

Le manque de cohérence entre les politiques d'accès au villes entre plusieurs communes limitrophes constitue un des freins au développement de la logistique massifiée par poids lourds, plus efficace du point de vue environnemental, que du transport non-massifié par VUL. Les parcours de livraison doivent tenir compte de contraintes d'interdiction de circulation non harmonisées. Les parcours de livraison doivent tenir compte de contraintes d'interdiction de circulation non harmonisées. La collecte de tous les arrêtés de limitation de tonnage, de vitesse et d'interdiction de circulation pourrait permettre l'émergence de services d'aide d'organisation des tournées.

[53] SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Conclusion

Avant d'aborder cette conclusion, nous tenons à rappeler ici les performances économiques de ce segment pour les constructeurs français de VUL. En effet, les groupes français font figure de leaders européens exportant ainsi le savoir-faire français, mais notre pays regorge également d'artisans et de start-ups qui ne cessent d'innover, notamment dans le domaine de la mobilité urbaine. Cette performance s'explique aussi par le fait que nous sommes parmi les grands utilisateurs de ce type de véhicules.

La mission a finalement confirmé nos préoccupations quant à l'exploitation faite des VUL en termes d'entretien, d'impact sur l'environnement et de sécurité routière. Au fil des auditions, il est apparu que le VUL est indéniablement un moyen de transport qui a sa place dans la chaîne de la logistique, en complémentarité d'une nécessaire massification des flux sur la route, le rail, ou encore par voie fluviale. La hausse des échanges de produits manufacturés due entre autres à l'explosion du e-commerce, nous questionne sur notre politique de logistique et la mission identifie l'agglomération comme la meilleure échelle de réflexion. En dehors de transports bien spécifiques (expressistes, transports spéciaux …), le VUL n'a pas sa place dans le transport interurbain. Son utilisation pour ce type de transport est incohérente avec les objectifs de réduction des gaz à effets de serre et autres polluant.

Il conviendra donc au Gouvernement ainsi qu'aux parlementaires européens d'être inflexibles durant les négociations sur le Paquet Mobilité afin que l'ensemble des règles européennes applicables au transport lourds le soient également sur le transport léger de marchandises, quitte à les adapter à la marge. Dans le cas contraire, il est à craindre que nous assistions à un transfert d'activité massif vers le VUL, qui serait dramatique pour l'environnement mais également pour l'équilibre économique du transport de marchandises.

La mission insiste sur la nécessité absolue de la mise en place d'outils de contrôle numérique. Selon les différentes auditions menées, le tachygraphe intelligent apparaît comme la meilleure solution, au regard de sa facilité d'installation, de sa fiabilité et de la sûreté des données qu'il contient. Les VUL effectuant du transport routier de marchandises étant finalement minoritaires dans la masse de VUL en circulation, cette obligation d'installation du tachygraphe devra être poussée à l'échelle européenne sur les VUL pour compte d'autrui (identifiés par un macaron comme nous le préconisons).

Les propositions visant à la responsabilisation de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique ont pour objectif l'autorégulation que les professionnels eux-mêmes réclament. . Prenons pour exemple l'infraction la plus répandue : la surcharge (Chiffre ?). Cette problématique, évoquée en introduction, a été confirmée par les chiffres des contraventions émises sur ces véhicules et ce, malgré le manque criant de contrôles, particulièrement en province. L'insuffisance de moyens matériels pour les autorités de contrôle, le plus souvent représentées par les divisions de sécurité routière des gendarmeries dans ces territoires, est à vrai-dire préoccupant. Pour combattre ce

fléau aux conséquences parfois tragiques, nous devons agir avec pédagogie et dissuasion. Nous proposons donc une mise en place progressive par les constructeurs d'un indicateur de surcharge sur les véhicules neufs au niveau européen. Il s'avère en effet, que les professionnels et davantage les particuliers n'étaient pas conscients de la surcharge effective de leur véhicule et de la dangerosité d'une circulation en l'état. Aussi nous proposons, en même temps, d'être plus dissuasif lors des contrôles de sécurité routière.

S'il n'est pas apparu clairement que les VUL étaient significativement plus touchés que les véhicules particuliers en terme d'accidentologie, la mission constate que la mortalité touche particulièrement les usagers de la route qui côtoient les VUL sur nos réseaux.

Nos auditions et visites de terrain ont d'ailleurs mis en lumière le manque d'entretien de ces véhicules, qui implique, selon nous, la nécessité du changement de règles du contrôle technique, compte tenu de la distance annuelle parcourue, de l'âge moyen du parc mais aussi de l'usure des véhicules trop souvent constatée. Aussi, nous devons inciter les transporteurs à convertir leurs parcs vers des énergies non-fossiles, moins polluantes, et à développer les infrastructures d'avitaillement d'énergies alternatives indispensables à l'essor d'un parc de véhicules plus propres.

Au fil des auditions, les craintes du secteur du transport routier de marchandises face à une dérégulation totale de l'activité sont apparues de plus en plus évidentes. Leurs inquiétudes résultent tout d'abord du développement des plateformes numériques de transport, où tout un chacun peut s'auto-déclarer conducteur de VUL, livreur, sans autre préalable que le statut d'auto-entrepreneur. C'est aussi une nouvelle tendance, lancée par les plateformes collaboratives, qui développent le « cocolisage », ou partage de coffre, à l'image du covoiturage. Il convient d'en limiter les abus, les utilisateurs de ces plateformes ne devant pas en faire une activité principale qui constituerait du travail dissimulé. Le métier de conducteur-livreur par VUL est un métier qui requiert des compétences, des savoir-faire et des savoir-être. Le simple fait de posséder un permis de conduire n'est pas suffisant pour l'exercer. Ainsi, la nécessité de professionnaliser ce métier est-elle reconnue par les acteurs ? Une formation initiale obligatoire des conducteurs valoriserait ce métier et permettrait aux candidats d'apprendre les bases du métier afin de sécuriser le conducteur , ses marchandises, et surtout les autres usagers de la route, tout en le fidélisant et lui ouvrant la possibilité d'une évolution des conducteurs vers les métiers du transport lourd.

Alors même que le métier de conducteur de VUL voit arriver de nouveaux candidats (les ex-chauffeurs LOTI), le secteur du transport poids lourd peine à recruter des conducteurs. Nous sommes convaincus qu'une progression des compétences doit être possible dans le secteur du transport routier de marchandises, et qu'elle peut débuter par une expérience dans le transport léger. Une formation (facultative) adaptée, permettant d'accéder à la formation initiale minimale obligatoire (FIMO) marchandise de manière simplifiée permettrait ainsi d'accéder à un métier de manière pérenne. Il serait alors synonyme de tremplin et d'accès à l'emploi. Parallèlement, pour encourager nos entreprises à souscrire à ces formations mais aussi leur offrir un avantage

concurrentiel, nous devrons, à l'image d'autres pays européens, autoriser à titre dérogatoire certains VUL à rouler avec un PTAC plus élevé.

Le VUL est amené à rester un acteur incontournable de la logistique urbaine et nous avons aujourd'hui la capacité de réguler en bonne intelligence ce secteur et d'accroître la qualité du service qu'ils rendent, de même que leur compétitivité, qui ne peut reposer sur la seule loi du prix. Cette mission nous a permis de constater l'existence des intérêts communs et des volontés d'actions positives du secteur du transport routier dans son ensemble et des professionnels du transport léger en particulier, des pouvoirs publics et des collectivités territoriales, pour une transition de la mobilité des marchandises vers un avenir plus propre et plus vertueux.

3 Annexes

3.1 Lettre de mission

Le Premier Ministre

Paris, le - 2 JAN. 2018

- - 0 1 / 1 8 SG

Monsieur le député,

L'exploitation des véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, dits véhicules utilitaires légers (VUL), représente un enjeu de plus en plus important pour l'équilibre des marchés français et européen du transport routier de marchandises.

Depuis plusieurs années, si l'on exclut l'utilisation importante faite dans le cadre du transport pour compte propre, l'usage des VUL connaît une croissance très dynamique, en particulier dans le cadre des activités de messagerie et de la logistique dite du « dernier kilomètre ». Le développement du commerce en ligne est ainsi étroitement lié à celui des VUL.

La concurrence des VUL non établis sur le territoire français s'est dans le même temps rapidement développée ces dernières années non seulement face aux entreprises françaises de transport léger mais également, plus largement, face aux entreprises effectuant du transport lourd. Cette concurrence ne se limite pas davantage au marché domestique.

Cette évolution profonde, soulève des questions sur les conditions d'exercice des conducteurs, sur la sécurité routière et sur les atteintes à l'environnement, qui ne peuvent être ignorées. En outre, les VUL peuvent être des vecteurs de trafics divers (êtres humains, stupéfiants, armes, etc.).

Le faible niveau de régulation semble expliquer, dans une large mesure, l'avantage concurrentiel dont bénéficient les VUL. La France, faisant en cela exception au sein de l'Union européenne, a fait le choix il y a plusieurs années d'introduire dans son droit national relatif au transport public routier de marchandises un régime d'accès à la profession pour les exploitants de VUL. Dans le cadre du transport routier international, les VUL sont uniquement assujettis aux règles européennes du cabotage et leurs conducteurs soumis, en France, au droit du détachement appliqué aux travailleurs mobiles.

Monsieur Damien PICHEREAU
Député
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75291 PARIS CEDEX 06

Les discussions en cours sur le paquet mobilité présenté par la Commission européenne pourraient conduire à une évolution de ce cadre. Sous réserve de leur aboutissement, le régime d'accès à la profession pourrait être pour partie repris dans la législation européenne, pour l'exploitation de VUL au-delà d'un certain poids, dans le cadre d'un transport international. Les Etats membres, en revanche, conserveraient la liberté de réguler ou non ce mode de transport léger sur leur marché domestique.

Toutefois, en l'absence d'un encadrement de l'activité au niveau européen et d'outils tels que le chronotachygraphe, le contrôle de ce mode de transport reste malaisé.

Les contrôles font par ailleurs apparaître un risque accru pour la sécurité routière. D'une part, les VUL circulent régulièrement en surcharge en raison du poids à vide du véhicule, de la capacité d'emport globale limitée et de l'absence de formation spécifique des conducteurs (notamment au chargement). D'autre part, les conducteurs ne sont pas assujettis à la réglementation sociale européenne sur les temps de travail et de repos, ni à des obligations de formation, notamment à la conduite. Les transports de matière dangereuse et de denrées périssables avec des VUL sont, en outre, des problématiques spécifiques qui requièrent une réponse adaptée.

Enfin, l'essor de l'exploitation des VUL soulève des réserves sur la performance environnementale du transport routier puisque ces véhicules émettent en moyenne dix fois plus de gaz et particules polluants à la tonne transportée qu'un poids lourd. La poursuite du développement de l'usage des VUL accentuera dans les années à venir la congestion du trafic routier dans les zones urbaines et, à défaut de motorisations plus propres, dégradera un peu plus la qualité de l'air.

Dans ce paysage, la multiplication des plates-formes numériques d'intermédiation apparaît comme une tendance importante dans le secteur du transport routier de marchandises, en particulier par le moyen des VUL (entre particuliers, entre particuliers et professionnels, entre professionnels). Le développement de ces plates-formes, sur les segments de marché les plus divers, est susceptible d'avoir des conséquences sur l'équilibre d'un marché déjà fragile et il convient d'en prévenir les risques pour les clients comme pour les professionnels du transport routier, entreprises comme salariés. Les questions de la responsabilité du transport et de la confidentialité des données commerciales semblent ainsi devoir être précisées et nécessiter une mise à niveau de notre droit. La protection de ces plateformes et leur résilience face aux cyber-menaces méritent par ailleurs d'être étudiées.

Afin de contribuer à l'élaboration de la position des autorités françaises dans les négociations en cours sur le paquet mobilité d'une part, et d'évaluer les évolutions possibles du droit national d'autre part, j'ai décidé de vous confier une mission dont l'objectif est de formuler des propositions de mesures de régulation nouvelles relevant du niveau européen ou national. Il s'agira notamment de :

- dresser un diagnostic de l'état du transport routier du fait du développement des VUL, en identifiant les chaînes de commande entre l'expéditeur initial du colis et le destinataire final ;

- évaluer l'empreinte environnementale de ce maillon de la chaîne logistique, en identifiant les marges de progrès, tant en matières de police et de contrôle que de progrès techniques ;

- évaluer le niveau de régulation souhaitable, en formulant des pistes de propositions concrètes et en appréciant le risque d'une réglementation qui concernerait la seule flotte française ;

- établir toute autre proposition destinée à assurer un meilleur équilibre entre la réponse aux besoins du marché et la préservation des enjeux sociaux et de sécurité routière ;

- formuler des recommandations visant à faciliter les contrôles par le développement, au niveau européen, d'un cadre juridique et des outils de contrôle harmonisés spécifiques au transport léger, notamment des règles d'accès communes à la profession.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Madame Elisabeth BORNE, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

Vous prendrez l'attache des ministères concernés par cette problématique tant pour ce qui concerne la régulation que les contrôles (intérieur, transition écologique et solidaire, économie et finances), et celle des organisations professionnelles du transport routier de marchandises, des chargeurs, des professionnels de la logistique et des organisations syndicales représentatives des conducteurs routiers ainsi que des services de la Commission européenne.

Pour la mise en œuvre de votre mission, vous pourrez vous appuyer sur les services de la direction des services de transport, au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la transition écologique et solidaire.

Je vous remercie de bien vouloir me présenter le rapport issu de vos travaux dans un délai de deux mois à compter de la présente lettre de mission.

Je vous prie de croire, Monsieur le député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Edouard PHILIPPE

3.2 Liste des auditions

Soit 46 auditions pour 70 heures d'entretiens.

Ministère en charge des transports

Madame Elisabeth BORNE	Ministre chargée des transports
Monsieur Jonathan GINDT	conseiller diplomatique

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

Monsieur François POUPARD	Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
Monsieur Alexis VUILLEMIN	Directeur des services de transport (DST)
Monsieur Paul WEICK	Sous-directeur des transports routiers (TR)
Madame Véronique GRIGNON	Cheffe de bureau (sous-direction des TR)
Monsieur Christophe DESNOUAILLES	Adjoint à la cheffe du bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routier (Sous-direction TR)
Monsieur Xavier DELACHE	Sous directeur des études et prospectives (Service de l'administration générale et prospective)
Monsieur Philippe MACHU	Chef du bureau de l'économie du transport routier (sous-direction TR)
Madame Brigitte LUCAS	Adjointe au chef de bureau de l'économie du transport routier (sous-direction TR)
Madame Aurélie VAYSSIÉ	Chargée d'études pour le développement durable (Bureau de l'économie du transport routier, sous-direction TR)
Monsieur Jean-Pascal BIARD	Sous-directeur des affaires sociales (DST)
Monsieur Julien PORTIER	Chef du bureau du droit social des transports routiers (Sous-direction des affaires sociales)
Monsieur Lionel KANIEWSKI	Adjoint au chef du bureau du droit social des transports routiers (Sous-direction des affaires sociales)

Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN)

Monsieur François BERTRAND	Sous-directeur de l'Aménagement durable

Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC)

Monsieur Loïc BUFFARD	Sous-directeur du Climat et de la Qualité de l'Air
Monsieur Cédric MESSIER	Sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules
Madame Cathy BIETH	Cheffe de bureau Animation du contrôle technique déconcentré

Ministère du Travail

Madame Marie-Laure GUILLAUME	Chef du bureau des équipements et lieux de travail
Monsieur David PERRIN-PILLOT	Chargé d'études au bureau du pilotage du système d'inspection du travail
Monsieur Camille JOLY	Chargé d'études au bureau des équipements et lieux de travail

Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL)

Monsieur Frédéric PAPET	Sous-directeur des compétences et des institutions locales

Ministère de l'économie et des finances

Madame Magali VALENTE	conseillère parlementaire et fiscalité
Monsieur Martin KLAM	Sous-directeur en charge de la fiscalité des transactions
Monsieur Matthieu DECONINCK	Chef du bureau des politiques sectorielles et taxes sur les transactions

Direction Interministérielle à la Sécurité Routière

Monsieur Emmanuel BARBE	Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Monsieur Rodolphe CHASSANDE-MOTTIN	Chef du bureau de la signalisation et de la circulation de la sous-direction de la protection des usagers de la route
Madame Mélanie d'AURIA	Chargée d'études "accidentologie" à l'observatoire national interministériel de la sécurité routière

Organisations professionnelles

Monsieur Marc GROLLEAU	AFTRI (Association française du transport routier international) – Président
Madame Françoise ANTIGNAC	AFTRI (Association française du transport routier international) – Déléguée aux affaires européennes et douanières
Madame Elisabeth CHARRIER	FNTR – Secrétaire Générale
Monsieur Gérard COHEN-BOULAKIA	FNTR - Président de la Commission Transport léger
Monsieur Olivier GACHET	FNTR - Dirigeant des Transports Constance
Monsieur Hervé STREET	SNTL - Président
Monsieur Antoine CARDON	SNTL – Délégué général
Madame Laurence LECHAPTOIS	Chambre syndicale du déménagement (CSD) – Déléguée générale
Madame Ericka BOSQUET	Chambre syndicale du déménagement (CSD)
Monsieur Jean-Marc RIVERA	OTRE – secrétaire général
Madame Laure DUBOIS	OTRE – secrétaire adjointe
Madame Catherine PONS	UNOSTRA – Déléguée générale
Monsieur Philippe PARENT	UNOSTRA - Président de l'UNOSTRA Centre
Monsieur Christian ROSE	AUTF – Délégué général

Organisations Syndicales

Monsieur Bruno LEFEBVRE	FO transports – Secrétaire général
Monsieur Jean-Louis DELAUNAY	CGT Transports – Secrétaire du bureau fédéral
Monsieur Stanslas BAUGE	CGT Transports – Membre du bureau fédéral
Monsieur Sandy PENNE	CGT Transports – Membre du bureau fédéral
Monsieur Patrick BLAISE	CFDT FGTE – Secrétaire général
Monsieur Christian COTTAZ	CFDT FGTE – Secrétaire général adjoint
Monsieur Jacky LABELLE	CFDT FGTE
Monsieur Franck SEYER	CFTC – Coordinateur titulaire

Monsieur Pascal GOUMENT	CFTC – Secrétaire Général Adjoint

AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France)

Monsieur Dominique ETIENNE	Secrétaire Général Adjoint

TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement)

Monsieur Pierre VAN CORNEWAL	Délégué général
Monsieur Michel SAVY	Président du Conseil Scientifique

SEMMARIS

Monsieur Stéphane LAYANI	Président Directeur Général de SEMMARIS
Madame Aminata DIOP	Cheffe de projet études et statistiques

Association AFILOG :

Madame Diana DIZIAN	Directrice

Association Club Démèter Environnement et Logistique

Monsieur Thierry ALLEGRE	Président
Monsieur Julien DARTHOUT	Délégué général

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

Madame Hélène JACQUOT-GUIMBAL	Directrice Générale
Monsieur François COMBES	Directeur de laboratoire

Le Groupe La Poste

Monsieur Frédéric DELAVAL	Directeur Eco-Mobilité et Logistique Urbaine
Monsieur Antoine DOUSSAINT	Directeur Adjoint RSE

Madame. Smara LUNGU	en charge des affaires territoriales et parlementaires

Grenoble-Alpes Métropole

Monsieur Christophe FERRARI	Président

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAURIF)

Monsieur Fouad AWADA	Directeur général
Madame Lydia MYKOLENKO	Responsable des études logistiques et marchandises
Monsieur Dany NGUYEN-LUONG	Directeur du département mobilité transports

SOGARIS

Monsieur Christophe RIPERT	Directeur Général Adjoint
Madame Marie LE VERN	Directrice des relations institutionnelles

GRUAU LABBE

Monsieur Frédéric PAYNOT	directeur
Monsieur Paul MAUXION	Directeur Activité Véhicules Propres

FIAT Chrysler

Mme Marina PICARD	Directrice Générale
M. Patrice BERGONZI	Directeur des ventes

SYMBIO Fcell

M. Fabio FERRARI	Président Directeur Général
Mme Fabiola FLEX	Directrice des affaires publiques et relations extérieures

Continental Automotive Trading France

M. Christophe MATHIEU	Responsable produits
M. Sylvain ROUSSEAU	Directeur commercial France chronotachygraphe

France Nature Environnement (FNE)

Monsieur Jean THEVENON	Responsable du réseau Transports et Mobilités

GRTgaz et AFGNV

Monsieur Vincent ROUSSEAU	Directeur de projet mobilité
Madame Agnès BOULARD	Responsable des relations institutionnelles
Monsieur Gilles DURAND	Délégué général AFGNV
Madame Estelle COURTIER-ARNOUX	Analyste marché du Gaz

ADEME

Monsieur Yann TREMEAC	Chef du service adjoint du service Transports

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) ,

Monsieur Nicolas LENORMANT	Président du métier véhicules industriels du CNPA
Madame Isabelle BLANCHET	Chargée de métier véhicules industriels au CNPA
Monsieur Pierre CAVELAN	Chargé des affaires publiques au CNPA

Ecologie Logistique

Monsieur Eric Xavier PETIT	Directeur général

Mairie de Paris

Monsieur Pierre MUSSEAU	Conseiller de M. MISSIKA, adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité.

Comité National Routier (CNR)

Monsieur Alexis GIRET	Directeur

Association Prev2R

M. Jacques GUILLEMOTO	Gérant

AFT (Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport)

Monsieur Jean-Paul DENEUVILLE	Président Délégué Général
Monsieur Philippe GAUMET	Directeur de l'Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique

AFTRAL

Monsieur Pierre SURÔNE	Directeur du développement, de la Communication et des Ecoles
Monsieur Christian DEMARQUE	Direction de la Pédagogie, des Produits et de la Production Pôle Conduite, Logistique et Prévention / Sécurité

GEFCO

Monsieur Pascal FRANCOIS	Responsable lot France

ACTIA Automotive

Monsieur Marc MINVIELLE	Directeur adjoint du département de l'après-vente

Parlement européen

Madame Karima DELLI	Présidente de la commission « transport » au Parlement européen
M. Emmanuel KUJAWSKI	Collaborateur de Madame Karima DELLI
Madame Maggy GERBEAUX	Collaboratrice de Madame Karima DELLI
Monsieur Wim VAN de CAMP	Député europée

Madame Petra SÖDERQVIST	Collaboratrice de M. Jens NILSSON, député européen

Commission européenne

Monsieur Jocelyn FAJARDO	Adjoint au Chef de Cabinet de Mme Violeta BULC, Commissaire chargée des transports

Représentation Permanente

Monsieur Fabrice DUBREUIL	Représentant permanent adjoint, RP France auprès de l'UE
Monsieur Raphaël CRINIER	Conseiller Transports terrestres et Intermodal Représentation permanente de la France auprès de l'Union Européenne

La mission tenait à remercier l'ensemble des personnes auditionnées pour leur implication. Nous tenions tout particulièrement à saluer la mémoire de Monsieur Jens Nilsson.

3.3 Tableau récapitulatif des règles relatives à la durée du travail pour le personnel roulant des entreprises de transports de déménagement utilisant des véhicules légers

	Règles applicables	Référence des textes
Durée maximale journalière : - temps de service pour les conducteurs - pour le personnel non sédentaire (non conducteur)	- 12 heures - 10 heures - 12 heures deux fois par semaine, sous conditions	Article R 3312-51 du code des transports Artcle L 3121-18 du code du travail Article D 3312-64 du code des transports
Durée maximum journalière de travail en cas de travail de nuit : - temps de service pour les conducteurs - pour le personnel non sédentaire (non conducteur)	- 10 heures pour un travailleur de nuit ou un salarié qui accomplit sur une période de 24 heures une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 h et 5 h - 8 heures pour un travailleur de nuit	Article L 3312-1 du code des transports Article L 3122-6 du code du travail
Durée maximale hebdomadaire - temps de service pour les conducteurs -pour le personnel non sédentaire (non conducteur)	- 56 heures sur une semaine isolée et 48 heures en moyenne sur trois mois pour les grands routiers. - 52 heures sur une semaine isolée et 48 heures en moyenne sur trois mois pour les autres personnels. - 48 heures sur une semaine isolée - 44 heures sur 12 semaines	Article R 3312-50 du code des transports Article L 3121-20 du code du travail Article L 3121-22 du code du travail
Durée repos quotidien Personnel de conduite Personnel non sédentaire	- 10 heures consécutives sur toute période de 24 heures. - 11 heures	Article R 3312-53 du code des transports Article L 3131-1 du code du travail
Durée repos hebdomadaire Personnel de conduite et Personnel non sédentaire	- 24 heures consécutives auxquelles s'ajoutent les heures consécutives de repos quotidien	Article L 3132-2 du code du travail
Régime de la pause	– 30 minutes lorsque le temps de travail quotidien est compris entre 6 et 9 heures -45 minutes lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à 9 heures ; – possibilité de fractionner les pauses en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune	Article L 3312-2 du code des transports

3.4 Les bourses de fret et les plateformes d'intermédiation digitales

Les bourses de fret

Les bourses de fret sont des intermédiaires qui organisent la rencontre entre une offre et une demande de transport. Elles ont principalement été créées dans le but d'optimiser la charge et l'utilisation des véhicules, notamment pour éviter les retours à vide. Elles ne s'adressent qu'aux professionnels, transporteurs et commissionnaires de transport, et excluent les chargeurs, détenteurs du fret, dont la présence augmenterait les risques de guerre des prix et serait nuisible aux transporteurs.

Avec le développement de l'économie numérique, au tournant des années 2000, elles ont connu un réel essor et elles capteraient aujourd'hui 10 à 15 % des flux de transport routier de marchandises en France.

Les bourses de fret se bornent à publier des demandes de transports assorties des caractéristiques des marchandises à transporter, éventuellement en mentionnant un prix. Les offreurs intéressés peuvent contacter les demandeurs qui sont libres de sélectionner les transporteurs avec lesquels entamer des négociations sur les termes du contrat. Les parties prenantes sont libres d'établir les modalités contractuelles qui les lient notamment la détermination du prix, les délais, et les exigences de certifications ou de qualité.

Les plateformes d'intermédiation digitales

Les années 2010 ont vu émerger les plateformes d'intermédiation digitales qui ont investi le champ du transport routier de marchandises et entrent en concurrence avec les bourses de fret et les transporteurs. Plusieurs types de plateformes existent, en particulier celles qui proposent une mise en relation entre offreurs professionnels et transporteurs inscrits au registre des entreprises de transport de marchandises par route. Elles ont une logique différente de celles des bourses de fret dans la mesure où elles s'adressent aux chargeurs et non aux seuls transporteurs, et interviennent à des degrés divers dans la relation commerciale.

Les plateformes d'intermédiation digitales mettent directement en relation offreurs et demandeurs par l'intermédiaire d'une géolocalisation. Elles établissent le prix de la prestation que les deux parties ne peuvent que valider. La définition du contrat échappe aux parties prenantes. Le transporteur le plus proche se verra proposer la marchandise. Les chargeurs et les transporteurs ne se choisissent pas, mais sont rapprochés via la plateforme.

Sur trois points, les bourses de fret et les plateformes divergent quant à la nature de l'intermédiation : lors de la conclusion du contrat ; sur le partage des responsabilités; dans les modalités de rémunération du service d'intermédiation.

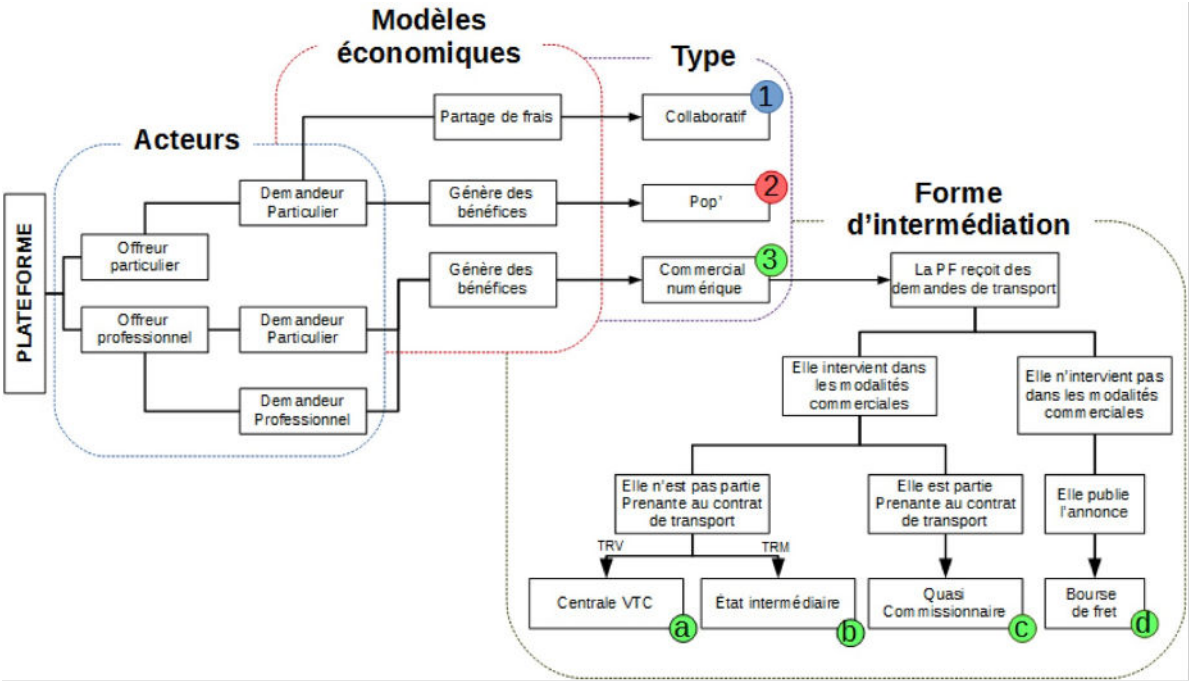


Illustration 4: Typologie de l'intermédiation digitales

3.5 Le cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable

L'optimisation de l'espace logistique urbain doit permettre d'adapter les véhicules à la morphologie de la ville, de recomposer les flux afin d'optimiser les moyens, de faciliter la livraison des marchandises par des véhicules peu émissifs et de limiter le nombre de véhicules par la mutualisation.

Des actions correctrices nécessitent d'intégrer la logistique dans les documents intercommunaux de programmation en matière de planification urbaine (plan local d'urbanisme intercommunal) en vue notamment :

- De contrecarrer les phénomènes « d'étalement logistique »,
- De mettre en œuvre de nouvelles organisations des livraisons réaffectant du foncier logistique au cœur de l'agglomération, par exemple via la mutualisation des flux avec la création d'Espace Logistique Urbain (ELU). Les ELU sont des « équipements destinés à optimiser la livraison des marchandises en ville, sur les plans fonctionnel et environnemental, par la mise en œuvre de points de rupture de charge » (D. Boudouin) permettant de conserver pour la livraison, un transport massifié le plus loin possible et de limiter la dernière étape de livraison par de petits véhicules, à un périmètre réduit. Ils se développent à différentes échelles et prennent plusieurs formes : des consignes à l'échelle d'un immeuble au Centre de Distribution Urbain à l'échelle d'une agglomération.

Au niveau régional, l'article L.4251-1 du code général des collectivités territoriales confie à la région l'élaboration d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui regroupe des schémas préexistants tels que le schéma régional climat air énergie, le schéma régional de l'intermodalité et le plan régional de prévention et de gestion des déchets. La planification de niveau régional doit permettre de « clustériser » les entrepôts périurbains (les regrouper dans des parcs logistiques) et de promouvoir en particulier le développement d'entrepôts urbains, afin de massifier les flux au plus près des consommateurs et de limiter « l'étalement logistique ».

L'organisation de la logistique urbaine est un enjeu majeur à la fois en termes de dynamisme économique des villes et de qualité de vie des citoyens (diminution de la pollution de l'air, du bruit, de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre).

Le Ministère de la transition écologique et solidaire et l'ADEME ont donc lancé la démarche du « cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable » pour répondre aux attentes exprimées lors de la conférence environnementale de 2014 et de la concertation avec les acteurs de la logistique lors de la « conférence logistique » de 2015.

La démarche vise à la signature de chartes d'engagements volontaires en matière de livraison urbaine durable de la part des collectivités territoriales et des acteurs économiques (livreurs,

logisticiens, commerçants…) sur la base d'un référentiel partagé de bonnes pratiques et d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Le cadre national a été signé en 2015 par les principaux organismes nationaux du secteur de la logistique tels que FNTR, OTRE, TLF, UNOSTRA, AFILOG, Club DEMETER, CDKL, CERTIBRUIT, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, AUTF, CCI France, GART et AMF. Cette signature acte leur intention de mobiliser les acteurs locaux pour favoriser la signature de chartes locales pour une logistique durable en ville.

Une boite à outils opérationnelle sur les bonnes pratiques en matière de logistique urbaine durable a été réalisée à destination des collectivités territoriales en 2016. Ces outils comportent notamment des éléments de connaissance générale sur la logistique urbaine, une vingtaine de « fiches actions » sur des thématiques variées (réglementation des livraisons, outils de politique foncière…). Un outil de calcul des gains environnementaux liés aux actions proposées est en cours de réalisation.

Depuis janvier 2017, les outils du cadre national sont en cours d'expérimentation par cinq collectivités territoriales : les métropoles de Montpellier et de Lille, la ville de Dieppe, et les communautés d'agglomération du Pays de Lérins (Cannes) et du Pays de Grasse.

Au printemps 2018, au terme de l'expérimentation, les outils du cadre national seront mis à disposition des collectivités territoriales et des autres publics intéressés.

Une réflexion est en cours avec la direction générale de l'énergie et du climat du ministère de la transition écologique et solidaire et l'ADEME afin de préparer un projet de programme de certificats d'économie d'énergie pour sensibiliser et accompagner les collectivités dans cette démarche de logistique urbaine durable. L'objectif est également l'élaboration d'opérations standardisées CEE dans ce domaine.

3.6 Conditions d'accès et d'exercice de la profession

4 conditions doivent être réunies pour accéder et exercer la profession de transporteur.

Établissement

L'exigence d'établissement est inscrite dans le code des transports aux articles R.32-11-19 à R.32-11-23. Trois conditions doivent être réunies :

- dans les locaux du siège de l'entreprise ou, pour une entreprise n'ayant pas son siège en France, dans ceux de son établissement principal qui y est situé, sont conservés les principaux documents comptables ainsi que l'original de la licence de transport ;
- l'entreprise dispose d'un ou plusieurs véhicules immatriculés, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail ;
- l'entreprise dirige effectivement et en permanence les activités relatives à ces véhicules au moyen d'équipements administratifs adaptés et d'installations techniques appropriées.

La troisième exigence n'est cependant pas requise pour les entreprises utilisant uniquement un seul VUL.

Honorabilité

L'exigence d'honorabilité est inscrite dans le code des transports aux articles R32-11-24 à R.32-11-31.

Sont concernées toutes les catégories de personnes suivantes :

- l'entreprise, personne morale ;
- les personnes physiques suivantes :
  - le commerçant, chef d'entreprise individuelle ;
  - les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
  - les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
  - les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite ;
  - le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes ;
  - le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées ;
- le gestionnaire de transport de l'entreprise.

Les personnes peuvent perdent leur honorabilité lorsqu'elles sont condamnées à plusieurs infractions mentionnées à l'article R.32-11-27, notamment celles mentionnées au casier judiciaire n°2.

Capacité financière

L'exigence de capacité financière est inscrite dans le code des transports aux articles R.32-11-32 à R.32-11-35.

L'entreprise doit démontrer qu'elle dispose, chaque année, de capitaux et de réserves d'un montant au moins égal :

- pour les VUL : à 1 800 € pour le premier véhicule, et 900 € par véhicule supplémentaire ;
- pour les poids lourds : à 9 000 € pour le premier véhicule, et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.

Capacité professionnelle

L'attestation de capacité professionnelle en transport routier de marchandises peut être obtenue de trois façons distinctes :

<table>
<tr><th colspan="3"></th><th>Attestation TRM "lourd" (+ 3,5 T)</th><th>Attestation TRM "léger" (- 3,5 T) - VUL -</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Modalités d'accès à la profession</td><td rowspan="2">Par équivalence :</td><td>Diplômes</td><td>Diplôme national ou visé par l'Etat, titre universitaire, certificat d'études ou titre professionnel délivrés en France par les établissements d'enseignement supérieur ou les organismes habilités, qui impliquent la connaissance de toutes les matières énumérées à l'annexe I du règlement (CE) n°1071/2009.

La liste de ces diplômes et titres est fixée par la décision du 9 février 2012 modifiée relative à la liste des diplômes, titres ou certificats permettant la délivrance, par équivalence, d'une attestation de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier (code des transports, art. R. 3211-38) (diplômes de niveau III)</td><td>Baccalauréat professionnel transport, spécialité exploitation des transports et baccalauréat professionnel "transport" (diplôme de niveau IV)</td></tr>
<tr><td>expérience</td><td>Direction de manière continue d'une entreprise de transport public routier de marchandises, dans un ou plusieurs Etats appartenant à l'Union européenne durant les 10 années précédant le 4 décembre 2009 (code des transports, art. R. 3211-38)</td><td>Direction de manière continue d'une entreprise de transport public routier de marchandises durant 2 années, sous réserve de n'avoir pas cessé cette activité depuis plus de 10 ans (code des transports, art. R. 3211-40)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Examen</td><td>Examen écrit de capacité professionnelle portant sur les matières et selon les dispositions figurant à l'annexe I du règlement (CE) n°1071/2009 (code des transports, art. R. 3211-37)

Pas de formation préalable requise.

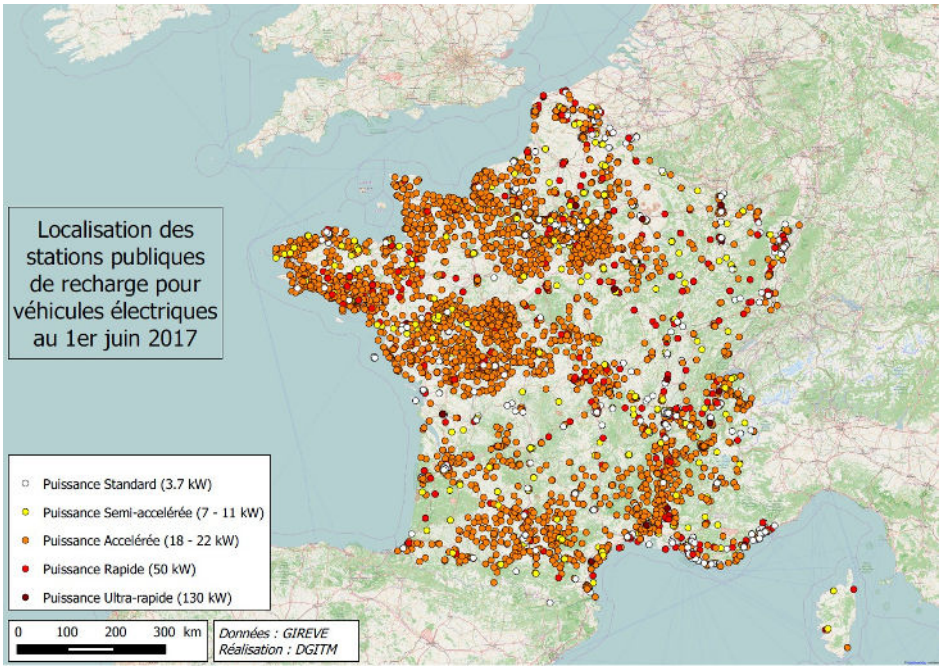
Un examen écrit annuel organisé par le ministère des transports.</td><td>Avoir suivi une formation de 105 heures auprès d'un organisme de formation agréé par le ministère des transports (article 7 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier)

La formation est sanctionnée par un examen écrit obligatoire, intégré à la dernière demi-journée de formation, portant sur un référentiel de connaissances défini par ce ministère (code des transports, art. R. 3211-40)

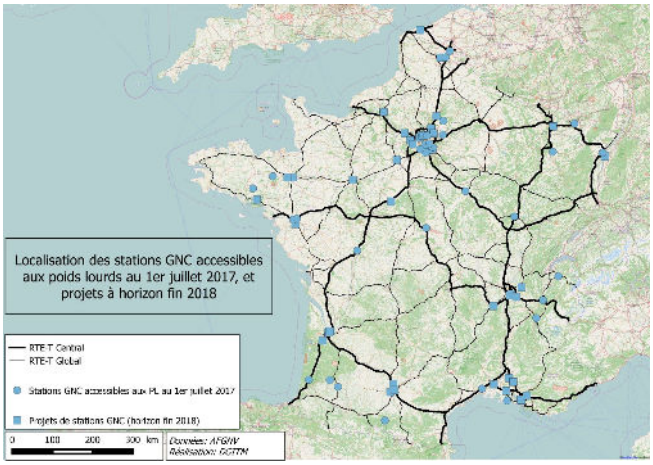
Plusieurs sessions peuvent être organisées par les centres d'examens.</td></tr>
</table>

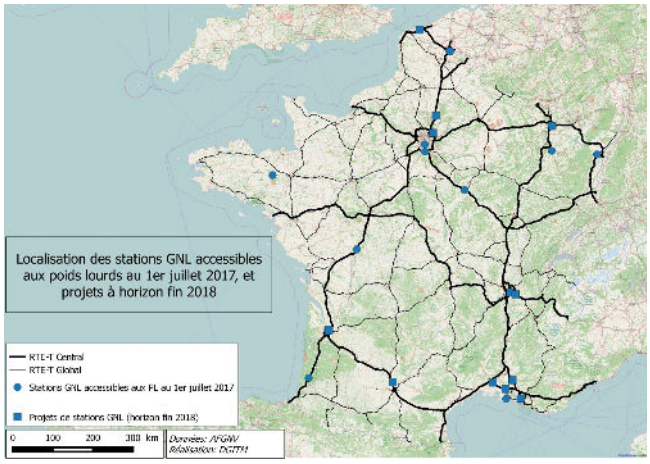
3.7 Le développement des carburants alternatifs : les points d'avitaillement

L'électricité



Le gaz naturel





L'hydrogène

Southampton
Plymouth
Belgique
Luxembourg
Guernesey
Jersey
Brest
Rennes
Strasbourg
Tours
France
Limoges
Clermont-Ferrand
Genève
Turin
Bordeaux
Toulou
Nîmes
Monaco
Santander
Saint-Sébastien
Montpellier
Marseille
Cannes
Bilbao
Vitoria-Gasteiz
Google My Maps

3.8 La responsabilité du chargeur

Code des transports

La commande de cabotage irrégulier est délit

Article L. 3421-7

Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise cocontractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Article L. 3452-8

Est puni de 15 000 € d'amende :

1° Le fait, pour l'entreprise ayant commandé des prestations de cabotage routier de marchandises, de ne pas respecter l'article L. 3421-7 ;

2° (…) Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer ou de faire effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée maximale d'un an.

Code de la route

L'incitation à commettre des infractions à diverses réglementations est une infraction punie par une contravention.

Fausse déclaration du poids d'un chargement

Article R. 121-4 :

Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres à un transporteur routier de marchandises, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un préposé, de provoquer, par une fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Instructions incompatibles avec le respect de diverses dispositions

Article R. 121-5 :

Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, en connaissance de cause, de donner à tout transporteur routier de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions incompatibles avec le respect des dispositions :

1° de l'article 6 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatives aux durées maximales de conduite journalière ;

2° de l'article R. 3312-51 du code des transports, ;

3° relatives aux vitesses maximales autorisées par le présent code ;

4° des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4, relatives aux limites de poids des véhicules ;

5° des articles R. 433-1 à R. 433-3 relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement,

est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Code pénal

Article 131-13

Constituent des contraventions les infractions que la loi punit d'une amende n'excédant pas 3 000 euros.

Le montant de l'amende est le suivant :

1° 38 euros au plus pour les contraventions de la 1re classe ;

2° 150 euros au plus pour les contraventions de la 2e classe ;

3° 450 euros au plus pour les contraventions de la 3e classe ;

4° 750 euros au plus pour les contraventions de la 4e classe ;

5° 1 500 euros au plus pour les contraventions de la 5e classe, montant qui peut être porté à 3 000 euros en cas de récidive lorsque le règlement le prévoit, hors les cas où la loi prévoit que la récidive de la contravention constitue un délit.

Article 131-41

Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par le règlement qui réprime l'infraction.