

Le transport léger non établi de marchandises en France

Caractérisation et perspectives

2016



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Remerciements

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer en charge de l'élaboration de ce rapport remercient :

- les agents du contrôle des transports terrestres pour leurs contributions, et en particulier les agents des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Alsace, de Haute-Normandie, du Limousin, de Lorraine et de Poitou-Charentes qui ont participé au recueil des données nécessaires à la caractérisation du phénomène, lors de leurs contrôles sur route ;
- le Comité national routier (CNR) pour son implication dans l'étude, en particulier pour son analyse économique du phénomène ;
- la direction territoriale Est du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) pour la programmation et l'utilisation des équipements de pesage en marche.

Synthèse

Le ministre en charge des transports a annoncé, en octobre 2013, le lancement d'une étude visant à clarifier « *l'usage des véhicules utilitaires légers (VUL) [non établis] qui concurrencent de manière déloyale les entreprises de transport routier* ».

Pour mener cette étude, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer a croisé différentes sources, afin de mieux cerner ce phénomène émergent. Elle s'est appuyée sur un système numérique de recueil de données de circulation et d'éléments récoltés sur le terrain par les agents du contrôle des transports terrestres. Ces sources n'ont pas la fiabilité et la précision des outils statistiques usuels. L'étude donne donc un ordre de grandeur du transport léger non établi en France et décrit ses principales caractéristiques mais ne permet pas de le qualifier et de le quantifier aussi précisément que pourrait le faire une enquête statistique.

D'après les données récoltées, les VUL non établis contrôlés en France sont immatriculés en Europe de l'Est. Ils assurent des transports publics interurbains de fret industriel. La moitié de ces transports sont internationaux, entre pays d'Europe de l'Ouest. Le transport léger non établi est donc un phénomène européen touchant plusieurs pays de l'Union.

Le nombre de VUL non établis présents sur les axes routiers observés semble limité au regard du nombre de poids lourds : il y a au maximum 8 VUL non établis pour 100 poids lourds. Toutefois, ce résultat est à mettre en perspective avec la croissance rapide du transport léger non établi, phénomène quasi inconnu il y a encore quelques années. Le nombre d'infractions relatives aux VUL non établis a ainsi fortement augmenté depuis 2012, ce qui reflète le développement du phénomène mais également l'augmentation de la pression et de l'efficacité du contrôle.

Sur le plan social, les conditions de travail des conducteurs de VUL non établis sont très difficiles. Ces conducteurs, éloignés de leur domicile durant de longues périodes, prennent leur repos dans leur véhicule, pourtant inadapté. Ils peuvent conduire de nombreuses heures d'affilée, sans limite contrôlable. Les comportements répréhensibles au regard des règles sociales, ou risqués en matière de sécurité routière, sont en effet difficilement détectables, faute d'outils de contrôle obligatoires.

Le transport léger non établi dégrade la performance environnementale du transport routier de marchandises : un VUL émet en moyenne, par unité de transport, dix fois plus de dioxyde de carbone (CO₂) qu'un poids lourd.

Sur le volet économique, d'après une analyse du Comité national routier réalisée sous hypothèses légalistes, le coût moyen d'un transport léger non établi est bien plus faible que le coût moyen d'un transport léger français. Cela génère une discrimination économique immédiate au détriment des entreprises françaises de transport léger interurbain. À l'inverse, le coût moyen d'un transport léger non établi s'avère légèrement plus élevé que celui d'un transport lourd français. Néanmoins, au vu des incertitudes sur cette estimation, les VUL non établis et les poids lourds français peuvent se retrouver en situation de concurrence par les coûts, en particulier pour le transport des lots de quelques palettes.

En définitive, le transport léger non établi est un phénomène européen, difficilement contrôlable, et qui se développe dans un contexte où l'essentiel du droit communautaire en matière de transport routier de marchandises ne concerne que le transport lourd. Son essor fragilise davantage le pavillon français, dégrade la performance environnementale du transport routier de marchandises et détériore les conditions de travail et de rémunération des salariés européens du secteur. La croissance du phénomène devrait se poursuivre, car elle s'appuie sur deux tendances pérennes que sont les évolutions des chaînes logistiques et le différentiel de coût de main d'œuvre. Ainsi, cette étude montre la nécessité de développer, de manière harmonisée au niveau européen, un cadre juridique et des outils de contrôle spécifiques au transport léger.

Sommaire

I. Introduction.....	4
II. Méthodologie.....	5
1. Introduction.....	5
2. Description, intérêts et limites des sources utilisées.....	5
III. Caractérisation du transport léger non établi.....	9
1. Introduction.....	9
2. Véhicules, prestations et entreprises du transport léger non établi.....	9
3. Typologie des chaînes de transport impliquant des VUL non établis.....	12
4. Circulation et lieux de stationnement des VUL non établis.....	13
5. Taux et types d'infractions relevées sur les VUL non établis.....	15
6. Caractéristiques sociales et environnementales du transport léger non établi.....	16
IV. Analyse économique du phénomène.....	18
1. Introduction.....	18
2. Différentiel de compétitivité du transport léger non établi.....	18
3. Conséquences sur le marché du TRM.....	19
V. Conclusion.....	20

I. Introduction

Le transport léger français était, il y a encore quelques années, un secteur relativement épargné par la concurrence étrangère. En 2009, un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) jugeait cette dernière marginale : à l'époque, des véhicules utilitaires légers¹ (VUL) non établis (c'est-à-dire appartenant à des transporteurs étrangers non établis en France) étaient parfois signalés, mais cette présence ne semblait pas occasionner de perturbations sur le marché français du transport routier de marchandises (TRM)².

L'activité des transporteurs légers était, la plupart du temps, en lien avec leur pays d'établissement (transports nationaux le plus souvent, parfois bilatéraux³) et les enjeux de sa régulation étaient plus nationaux qu'européens. C'est principalement pour cette raison que le droit communautaire relatif au TRM ne s'applique pas aux VUL. Cette catégorie de véhicules est restée en dehors du champ de la réglementation européenne du transport au sens strict comme de la réglementation sur les temps de conduite et de repos ou de celle sur les temps de travail des conducteurs routiers. Ce sont les États-membres qui se sont chargés de réguler le transport léger, avec des approches sensiblement différentes. Il n'y a donc pas de règles harmonisées en Europe sur les durées de temps de travail, de conduite, de pauses et de repos des conducteurs de VUL, sur leur formation, ainsi que sur l'accès au marché des transporteurs légers.

Depuis 2012, en France, plusieurs organisations professionnelles du secteur du TRM et les agents du contrôle des transports terrestres font état d'une présence croissante des VUL non établis dans l'Hexagone. Selon ces organisations professionnelles, les entreprises de transport opérant ces véhicules, établies à l'étranger, concurrencent les entreprises françaises de manière déloyale en tirant profit du système économique, social, fiscal et juridique du pays européen dans lequel elles sont implantées.

Lors de la table ronde sur le TRM qui s'est tenue le 3 octobre 2013, le ministre en charge des transports a donc annoncé le lancement d'une étude visant à clarifier « *l'usage des véhicules utilitaires légers (VUL) [non établis] qui concurrencent de manière déloyale les entreprises de transport routier* ».

Pour mener cette action, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a croisé différentes sources, afin de mieux cerner ce phénomène émergent. Ce rapport présente la méthodologie adoptée et les résultats obtenus.

¹ Un VUL est un véhicule utilitaire dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 t.

² cf. *Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger*, CGEDD, 2009.

³ Un transport bilatéral est un transport international dont le pays d'origine ou celui de destination correspond au pays d'établissement du transporteur.

II. Méthodologie

1. Introduction

Les outils statistiques usuels sont insuffisants pour clarifier l'usage, en France, des VUL non établis dans le TRM. Les enquêtes statistiques nationales disponibles sont basées sur le parc de véhicules immatriculés en France (c'est le cas de l'enquête quinquennale sur les VUL) ou concernent le transport lourd (c'est le cas de l'enquête transit). En dehors de France, hormis quelques exceptions⁴, les statistiques disponibles permettent de quantifier le nombre total de VUL en circulation mais ne précisent pas l'usage de ces véhicules. Or, les VUL ont de nombreux usages personnels ou professionnels et une partie d'entre eux, seulement, intervient dans le TRM⁵.

La mise en œuvre d'un recueil spécifique de données et d'informations s'est donc avérée nécessaire. Pour cela, plusieurs sources ont été utilisées, de manière croisée et itérative, afin de caractériser le plus rigoureusement possible le transport léger non établi. La DGITM s'est appuyée sur un système numérique de recueil de données de circulation et d'éléments récoltés sur le terrain par les agents du contrôle des transports terrestres. Ces sources n'ont pas la fiabilité et la précision des outils statistiques usuels, et les résultats qu'elles fournissent appellent une interprétation prudente. L'étude donne donc un ordre de grandeur du phénomène et décrit ses principales caractéristiques mais ne permet pas de le qualifier et de le quantifier aussi précisément que pourrait le faire une enquête statistique.

2. Description, intérêts et limites des sources utilisées

- **Enquête web et procès-verbaux**

Une enquête web menée auprès d'une cinquantaine d'agents du contrôle des transports terrestres opérant dans l'ensemble des régions de l'Hexagone, en prise directe avec le phénomène sur le terrain, a permis une première caractérisation du phénomène, essentiellement qualitative. Plusieurs procès-verbaux dressés par les agents lors de leurs contrôles sur route ou en entreprise ont également été utilisés pour caractériser les chaînes de transport impliquant des VUL non établis.

- **Recueil et analyse de données provenant des contrôles routiers**

Des données, provenant de plus de 150 contrôles routiers de VUL non établis, ont été recueillies par un panel d'agents du contrôle volontaires, puis analysées. Ces données concernaient les VUL utilisés (propriétaire, kilométrage au compteur, date de 1^{re} mise en circulation, poids à vide et itinéraire passé et à venir du véhicule), la marchandise transportée (nature, poids et lieux de chargement et de déchargement), le donneur d'ordre, la rémunération et les conditions de travail du conducteur, les caractéristiques de l'employeur et les éventuelles infractions relevées.

Ces données récoltées en bord de route n'ont pas la qualité des statistiques usuelles mais permettent néanmoins d'estimer, au moins de manière approximative, les principales caractéristiques du transport léger non établi. Leur précision dépend de la présence à bord de documents de transport fiables et de la bonne volonté des conducteurs de VUL non établis. De plus, la répartition géographique des zones de contrôle influence les données récoltées, qui concernent donc principalement les flux interurbains (les zones de contrôles sont en effet majoritairement situées sur voirie interurbaine⁶).

⁴ En plus de la France, il n'y a que la Grande-Bretagne, la Norvège et les Pays-Bas qui disposent, en Europe, de statistiques sur l'utilisation des VUL immatriculés sur leur sol : cf. *Light Goods Vehicles in the Road Transport Market of the European Union*, NEA, 2010.

⁵ Par exemple, seuls 7 % des VUL immatriculés en France sont utilisés par le secteur des transports : cf. *Les véhicules utilitaires légers au 1^{er} janvier 2011*, CGDD, Chiffres et statistiques, 2012.

⁶ En France, 20 % des aires de contrôle sont situées sur voirie urbaine, mais ces aires ne représentent que 8 % des contrôles : cf. *Aire de contrôle routier, document de référence*, DGITM, décembre 2013.

- Données relatives aux infractions relevées en bord de route

Les données relatives aux infractions relevées sur les VUL non établis par l'ensemble des agents du contrôle des transports terrestres en bord de route ont permis de préciser le caractère infractionniste du transport léger non établi. Toutefois, il est fréquent que les forces en tenue (police ou gendarmerie) participent activement à la verbalisation des VUL non établis, en partenariat avec les agents du contrôle des transports terrestres. Le nombre d'infractions relatives aux VUL non établis enregistré par les agents du contrôle, présenté dans ce rapport, est donc inférieur au nombre d'infractions réellement relevées sur le terrain.

- Observation des VUL non établis en circulation

Un système numérique de recueil de données en bord de route a également permis, sur certains axes de circulation, d'estimer un ordre de grandeur des VUL non établis en circulation. Huit équipements de pesage en marche (EPM)⁷, principalement situés dans le nord et l'est de la France (cf. carte ci-dessous), ont été programmés afin de comptabiliser le nombre de VUL non établis circulant à leur niveau durant 24 h un jour de semaine.



⁷ Les EPM sont habituellement dévolus au ciblage, en temps réel, des véhicules lourds à contrôler : ils permettent aux agents du contrôle d'obtenir instantanément une estimation du poids d'un véhicule circulant là où l'équipement est implanté.



Photographie d'un VUL par un EPM

L'observation des VUL non établis a suivi un protocole prédéterminé. Pour chaque EPM utilisé, un opérateur de la direction territoriale Est du Cerema a passé au crible 24 heures d'enregistrements (photographies -similaires à celle présentée ci-dessus- et pays d'immatriculations des véhicules circulant au droit de l'équipement) afin de comptabiliser, par nationalité, le nombre de véhicules non établis, de type châssis-cabine ou fourgon, susceptibles de réaliser un transport public de marchandises⁸.

La qualité des observations, et donc la qualité de l'interprétation qui en est faite, dépend de la qualité des prises de vue de l'équipement, elle-même dépendante de la luminosité. La reconnaissance visuelle des VUL non établis circulant en nocturne s'est donc avérée délicate durant les nuits noires ou les nuits nuageuses. Pour minimiser ce problème, les observations se sont déroulées en mai et en juin.

Les données obtenues, compte tenu de leur incertitude, doivent être considérées avec prudence. Comme indiqué ultérieurement, une valeur plafond du nombre de VUL non établis, considérée comme plus robuste, est présentée.

- **Analyse économique menée par le CNR**

Sur la base des données recueillies par les agents de contrôle sur les VUL non établis et de ses propres travaux sur le transport lourd et le transport léger français, le Comité national routier (CNR) a élaboré des simulations économétriques afin d'estimer le différentiel de compétitivité du transport léger non établi.

Pour cette analyse, quatre profils ont été comparés :

- transport lourd français : tracteur et semi-remorque standard du pavillon français (longue distance -LD- 40 t) conduits par un conducteur français ;
- transport léger français : fourgon de 20 m³ immatriculé en France conduit par un conducteur français ;
- transport lourd à bas coût : tracteur et semi-remorque standard du pavillon polonais (LD 40 t), circulant en France et conduits par un conducteur polonais ;
- transport léger à bas coût : châssis-cabine bâché de 20 m³ immatriculé en Pologne et conduit par un conducteur polonais.

⁸ Le protocole excluait notamment du comptage les campings-cars, fourgonnettes d'une capacité inférieure ou égale à 5 m³, véhicules avec plateau, véhicules d'entretien routier, etc.

Les coûts unitaires des différents profils proviennent :

- pour le transport lourd français, d'enquêtes statistiques,
- pour le transport lourd non établi, d'enquêtes de terrain,
- pour le transport léger, de dires d'experts.

Le profil type moyen du transport léger non établi a donc été construit sur la base des données de contrôle précédemment récoltées et de coûts unitaires provenant de dires d'experts. La marge d'erreur de l'analyse comparative du CNR dépend donc directement de la qualité des données de contrôle et des dires d'experts utilisés.

Des simulations de coût ont été réalisées sur différents types de trajets : opérations de transit entre pays limitrophes, opérations internationales (de ou vers la France, vers ou depuis des pays limitrophes), opérations de transport national (opérations de cabotage pour les non établis). Ces simulations effectuées tiennent compte de conditions d'exploitation moyennes et représentatives ou estimées pour les différents profils.

Deux types de transport ont été considérés :

- le transport d'un lot complet d'un poids lourds transféré sur plusieurs VUL (30 palettes),
- le lot partiel d'un poids lourd chargé dans un VUL (6 ou 8 palettes).

Dans les deux cas, les lots sont constitués de palettes industrielles légères (125 kg/palette).

III. Caractérisation du transport léger non établi

1. Introduction

D'après les données récoltées, le transport léger non établi en France correspond principalement à un transport routier de marchandises entre entreprises, interurbain et en trace directe. C'est ce type de transport qui est plus précisément décrit dans ce rapport.

D'autres usages des VUL non établis sont néanmoins possibles : la course à la demande⁹ en zone urbaine, le transport de meubles ou de biens des particuliers ou le transport en groupage – dégroupage¹⁰. Ces usages, bien que parfois signalés par les agents de contrôle ou les professionnels du transport, semblent toutefois largement minoritaires par rapport au transport interurbain en trace directe.

2. Véhicules, prestations et entreprises du transport léger non établi

En ce qui concerne les véhicules, les prestations et les entreprises du transport léger non établi de marchandises, l'enquête web menée auprès des agents de contrôle et le recueil et l'analyse des contrôles routiers ont fourni des résultats concordants.

- **Caractéristiques des VUL non établis**

Les VUL non établis utilisés dans le TRM et contrôlés sur le territoire national sont principalement des véhicules de type châssis-cabines bâchés (cf. photographie ci-dessous)¹¹. Sans hayon élévateur ni carrosserie rigide, ces VUL disposent d'une charge utile¹² moyenne de 1,1 t. Leur capacité d'emport, en surface au plancher, est de 8 europalettes et, en volume, de 20 m³ de marchandises. La plupart des VUL disposent d'une bâche unie discrète, mais certains se démarquent en y affichant leur identité commerciale.



Photographie d'un VUL non établi

⁹ Pour une définition de la course à la demande, cf. *Le transport léger, monographie*, CNR, 2003

¹⁰ Des VUL non établis peuvent être utilisés pour ramasser localement plusieurs envois, envois qui sont ensuite groupés, sur un parking public, dans un véhicule lourd.

¹¹ Toutefois, des fourgons voire des véhicules avec remorque sont également signalés, mais en minorité par rapport aux véhicules de type châssis-cabine bâché.

¹² Cette moyenne est obtenue à partir des poids à vide relevés sur les certificats d'immatriculation des véhicules contrôlés. La charge utile est calculée de la façon suivante : charge utile (kg) = 3500 – 75 – poids à vide (kg).

Ces VUL non établis sont récents : environ 70 % des VUL rencontrés sont immatriculés depuis moins de deux ans. La grande majorité des VUL non établis sont immatriculés en Pologne : les véhicules polonais représentent environ 75 % des VUL non établis contrôlés en bord de route, devant les VUL roumains (13 %). Les VUL non établis contrôlés parcourent en moyenne 100 000 km/an (126 000 km/an en moyenne pour les VUL polonais) : ce kilométrage annuel moyen est du même ordre de grandeur que celui d'un tracteur lourd français utilisé en longue distance¹³.

- **Caractéristiques des prestations de transport léger non établi**

D'après les contrôles en bord de route, le transport léger non établi effectué en France est pour moitié du transport international : environ 50 % des VUL non établis contrôlés réalisent une prestation de transport international lors du contrôle (transit ou transport de ou vers la France), 40 % une prestation de cabotage et 10 % roulent à vide¹⁴. La distance moyenne des prestations de transport est élevée, d'environ 1 000 km, ce qui fait du transport léger non établi un transport en longue distance. Les transports internationaux correspondent à des transports entre pays tiers¹⁵ d'Europe de l'Ouest, et qui sont donc réalisés bien au-delà des frontières du pays d'établissement du transporteur.

Les VUL non établis contrôlés transportent principalement du fret industriel, sous forme palettisée ou en colis, éventuellement groupé. Ce fret industriel est composé majoritairement de pièces à destination de l'industrie automobile. L'export moyen d'un VUL non établi chargé est de 800 kg. La quasi totalité des chargements sont compris entre 30 kg et 1,9 t. Seulement 13 % des prestations relèvent du groupage de marchandises (la masse moyenne des envois transportés par les VUL est donc légèrement inférieure à la masse moyenne des chargements). D'après les données de la dernière enquête chargeurs¹⁶, les VUL non établis sont donc en capacité, au vu des tonnages effectivement transportés, de capter environ un tiers des envois des établissements nationaux.

- **Deux exemples de parcours probable d'un VUL non établi**

Deux parcours différents de VUL non établis ont pu être recréés grâce aux lettres de voiture successives de leur activité, récupérées lors de contrôles routiers (cf. ci-dessous). Dans ces deux cas, le taux de kilométrage en charge des VUL non établis est estimé à environ 85 %. Ce taux est similaire à celui d'un tracteur lourd français utilisé en longue distance¹⁷.

Dans le 1^{er} exemple, le VUL non établi a parcouru environ 3 400 km en 8 jours (ce qui correspond à environ 12 000 km en un mois). Sur 9 prestations de transport réalisées, une seule concernait son pays d'établissement, 6 avait une origine ou une destination en France, une seule relevait du cabotage.

Dans le second exemple, le VUL non établi a parcouru environ 2 140 km en 10 jours (ce qui correspond à environ 6 400 km en un mois). Les trois prestations réalisées avaient une origine ou une destination en France et deux prestations relevaient du cabotage.

¹³ D'après le CNR, un tracteur lourd français opéré en longue distance parcourt environ 113 000 km par an. Le kilométrage annuel moyen d'un tracteur lourd issu d'un pavillon à bas coût est lui d'environ 135 000 km par an.

¹⁴ Ces ordres de grandeur sont issus des lettres de voiture collectées par les agents de contrôle : le pourcentage de cabotage a été légèrement augmenté, conformément aux recommandations des contrôleurs, de manière à tenir compte de l'existence de lettres de voiture falsifiées (une fausse lettre de voiture relative à un transport international peut servir à masquer une prestation de cabotage).

¹⁵ Un transport entre pays tiers est un transport international réalisé par un transporteur établi dans un pays autre que celui d'origine ou de destination.

¹⁶ cf. *Enquête ECHO « Envois – Chargeurs – Opérations de transport », résultats de référence*, INRETS, 2008. Un tiers environ des envois ont une masse comprise entre 30 kg et 1,9 t.

¹⁷ Le taux de kilométrage en charge d'un tracteur longue distance français est mesuré par le CNR à 86,9 % en 2014, cf. *Enquête longue distance 2014*, CNR, 2015.

Jour	Origine	Destination	Distance parcourue (km)	VUL à vide / chargé
1	Pologne	Slovaquie	460	Chargé
2	Slovaquie	Allemagne	730	Chargé
3	Allemagne	Allemagne	150	À vide
4	<i>Repos en Allemagne</i>			
5	Allemagne	France	370	Chargé
	France	Belgique	70	À vide
6	Belgique	France	210	Chargé
	France	Belgique	210	À vide
7	Belgique	France	550	Chargé
8	France	France	530	Chargé

Exemple n° 1 de parcours probable d'un VUL non établi, sur huit jours

Jour	Origine	Destination	Distance parcourue (km)	VUL à vide / chargé
1	Belgique	France	600	Chargé
2				
3 à 6	Repos et attente de marchandises en France			
7	France	France	280	À vide
8	France	France	720	Chargé
9	France	France	40	À vide
10	France	France	500	Chargé

Exemple n° 2 de parcours probable d'un VUL non établi, sur dix jours

- **Caractéristiques des entreprises de transport léger non établi**

D'après les données de contrôle, les transporteurs légers sont établis en Europe de l'Est, en grande majorité en Pologne, et ne semblent pas avoir de véritable activité dans leur pays d'établissement. La plupart de ces transporteurs sont de très petites entreprises, dont la flotte ne dépasse pas les 10 véhicules. 20 % des VUL non établis contrôlés en France appartiennent à des artisans-transporteurs.

Pour beaucoup de ces transporteurs légers d'Europe de l'Est, le transport international de marchandises est une activité relativement récente. Elle est parfois développée en marge d'une autre activité professionnelle (sans rapport avec le transport), et sert alors de complément de revenus au chef d'entreprise. La création d'une entreprise de transport léger est d'autant plus facile que la plupart des pays de l'Union européenne n'ont pas défini de règles d'accès à la profession pour les transporteurs légers. Rien ne les y oblige, car le règlement communautaire pour l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises¹⁸ ne s'applique pas aux entreprises de transport léger. La France, afin de professionnaliser le secteur, est ainsi un des seuls pays de l'Union à avoir instauré des règles d'accès spécifiques à la profession de transporteur léger.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

3. Typologie des chaînes de transport impliquant des VUL non établis

Les chaînes de transport impliquant des VUL non établis sont diverses. Toutefois, plusieurs caractéristiques reviennent fréquemment. Les VUL non établis interviennent le plus souvent en affrètement spot. Il y a généralement au moins un intermédiaire entre le chargeur et le transporteur léger non établi. Pour les prestations de cabotage ou au départ de la France, cet intermédiaire est le plus souvent un prestataire national (commissionnaire, transporteur, messenger). Des transporteurs d'Europe de l'Est proposent d'ailleurs leur service, par courriel, à des entreprises de transport françaises. Hormis quelques exceptions, les affréteurs non établis intervenant dans les chaînes de transport n'ont le plus souvent pas de lien capitalistique avec un transporteur français.

En étudiant les données récoltées en bord de route par les agents de contrôle et plusieurs procès-verbaux qu'ils ont dressés après enquête, une typologie des différentes chaînes de transport faisant intervenir des VUL non établis est proposée. Cette typologie n'a pas vocation à être exhaustive. D'autres schémas d'affrètement existent, et peuvent consister, notamment, en une combinaison des différents cas types présentés. Cette typologie donne une vision organisationnelle des chaînes, mais ne dit rien sur la manière dont les moyens de transport sont effectivement mis en œuvre. Par exemple, les agents de contrôle ont recensé quelques cas où un transporteur français réalise avec ses propres moyens le pré et post-acheminement d'un lot, mais sous-traite à un VUL non établi la partie principale du transport¹⁹. D'autres agents ont mentionné la circulation de VUL en tandem, ce qui suggère la possibilité qu'un même lot soit transporté dans deux véhicules différents.

- Cas-type n°1

Ce premier cas-type, vraisemblablement le plus fréquent, correspond au cas où un chargeur s'adresse à un prestataire de transport établi sur le sol national (transporteur ou messenger). Ce prestataire, qui dispose pourtant de ses propres moyens de transport, décide de confier la prestation à un transporteur léger non établi. Ce dernier peut alors réaliser la prestation avec sa propre flotte, ou décider de la sous-traiter à son tour à une entreprise compatriote. Ce cas-type se rencontre également dans des transports internationaux.

- Cas-type n°2

La prestation de transport léger non établi peut également résulter de l'intervention d'un commissionnaire national qui ne dispose pas d'une flotte en propre. Le commissionnaire peut alors affréter un transporteur léger non établi (d'une manière analogue au cas précédent). Il peut également recourir au service d'un autre commissionnaire basé en dehors de France, qui se chargera de l'affrètement du VUL non établi. Des liens capitalistiques peuvent unir le commissionnaire initial et le commissionnaire non établi. Du point de vue des agents de contrôle en France, cette sous-traitance en cascade permet de masquer d'éventuels affrètements réguliers de VUL non établis sur le territoire national.

- Cas-type n°3

Le troisième cas-type répertorié illustre les liens capitalistiques qui peuvent exister entre un transporteur national et un transporteur léger non établi. Ce cas est néanmoins minoritaire, du moins pour le moment. Un chargeur s'adresse à un établissement établi sur le sol national, établissement qui dispose de sa propre flotte de transport (par exemple un transporteur léger spécialisé dans l'express interurbain). Celui-ci décide alors de confier la prestation à une de ces filiales, un transporteur léger non établi en France.

¹⁹ Du point de vue du chargeur, de l'expéditeur ou du destinataire, ce type d'organisation masque l'intervention du VUL non établi, ce qui facilite la violation d'éventuels accords contractuels interdisant la sous-traitance.

4. Circulation et lieux de stationnement des VUL non établis

• Axes et lieux préférentiels de circulation et de stationnement des VUL non établis

D'après l'enquête web menée auprès des agents de contrôle, les VUL non établis circulent dans toutes les régions de l'Hexagone, y compris les régions centrales, de manière assez homogène. Toutefois, certaines régions semblent un peu plus touchées (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Île-de-France, les régions de l'Est et du Sud-Ouest) que d'autres (Bretagne, Basse-Normandie, Provence-Alpes-Côte d'azur), ce qui pourrait s'expliquer par l'importance des transports internationaux opérés par les VUL non établis à destination ou en provenance du Benelux, de l'Allemagne ou de la péninsule ibérique.

D'après le recueil et l'analyse des données du contrôle, la plupart des conducteurs de VUL non établis déclarent éviter le réseau concédé, car leur entreprise ne leur rembourse pas les péages²⁰. Les VUL non établis empruntent donc préférentiellement les principaux itinéraires de transport de fret non concédés : la N2 entre la frontière belge et Paris, la N4 entre l'est de la France et Paris, la N10 entre Poitiers et le Pays basque, l'A20 dans sa partie non concédée (entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde via Limoges), l'A75 au sud de Clermont-Ferrand, la route Centre-Europe Atlantique, etc.

Pour le stationnement, les conducteurs de VUL non établis privilégient les parkings disposant de services (commerce alimentaire, sanitaires, connexion WiFi) et situés à proximité d'un générateur de trafic potentiel (agglomération, zone industrielle). Ils stationnent donc, parfois pendant une longue période, sur les parkings des centres routiers, des zones d'activités ou sur les aires de services des autoroutes non concédées.

• Estimation du nombre de VUL non établis en circulation

Le nombre de VUL non établis en circulation, susceptibles de réaliser une prestation de transport public, a pu être estimé en certains points du réseau national, grâce à huit équipements de pesage en marche (EPM) installés sur le réseau non concédé (sites n° 1, 2, 5, 6, 7, 9 dans les tableaux ci-dessous) ou concédé (sites n° 3, 4, 8).

Pour chaque EPM, le nombre de VUL non établis circulant au droit de l'équipement de pesage, sur une période de 24 h en semaine, a été comptabilisé. Parmi les VUL non établis, les châssis-cabines et les fourgons ont été différenciés. Eu égard aux incertitudes liées aux mesures, il est apparu pertinent de majorer le nombre de VUL non établis en circulation en définissant une valeur plafond. Cette valeur inclut les châssis-cabines, mais également les fourgons et l'ensemble des autres véhicules qui n'ont pu être discernés avec précision.

Le premier tableau ci-dessous présente le nombre de châssis-cabines non établis comptabilisés ainsi que la valeur plafond des VUL non établis en circulation. Les données obtenues ont été comparées au nombre de poids-lourds toutes nationalités (cf. second tableau), comptabilisés par l'EPM le jour de la mesure ou en moyenne journalière annuelle (TMJA²¹).

²⁰ Quelques conducteurs disposent néanmoins d'une carte leur permettant de régler leurs dépenses de carburant et de péage.

²¹ Le nombre de poids lourds en TMJA est plus faible que le nombre de poids lourds enregistrés en semaine, car il inclut le trafic poids lourds les jours de circulation restreinte.

Site	Châssis-cabines comptabilisés	Valeur plafond	Poids lourds comptabilisés	Poids lourds en TMJA
1	46	154	3469	2034
2	29	206	3820	2438
3	40	201	8749	5945
4	1	101	2541	1709
5	21	64	5194	3568
6	30	244	4152	2837
7	25	90	2345	1434
8	1	156	7931	5650

Comptabilisation des véhicules sur une période de 24 h

Site	Part des Châssis-cabines par rapport aux PL	Valeur plafond rapporté aux PL comptabilisés	Valeur plafond rapporté aux PL en TMJA
1	1,33 %	4,4 %	7,6 %
2	0,76 %	5,4 %	8,4 %
3	0,46 %	2,3 %	3,4 %
4	0,04 %	4,0 %	5,9 %
5	0,40 %	1,2 %	1,8 %
6	0,72 %	5,9 %	8,6 %
7	1,07 %	3,8 %	6,3 %
8	0,01 %	2,0 %	2,8 %

Comparaison au trafic poids lourds

Sur les axes non concédés mesurés (sites n° 1, 2, 5, 6, 7, 9), le nombre de véhicules non établis de type châssis-cabines, rapporté au nombre de poids lourds en circulation (le jour de la mesure), est d'environ 1 %. Toutefois, au vu des incertitudes liées aux mesures, la part des châssis-cabine réellement en circulation par rapport au trafic poids lourds est très probablement légèrement supérieure, de l'ordre de 2 ou 3 %. Sur les axes concédés mesurés (sites n° 3, 4 et 8), cette part est bien plus faible, inférieure à 0,5 %.

Au maximum, les VUL non établis représentent entre 2 et 8 % de la circulation des poids lourds (mesurés en TMJA), selon le site d'observation. En moyenne, cette part maximale est d'environ 6 à 7 % sur les axes non concédés, contre 4 % sur les axes concédés.

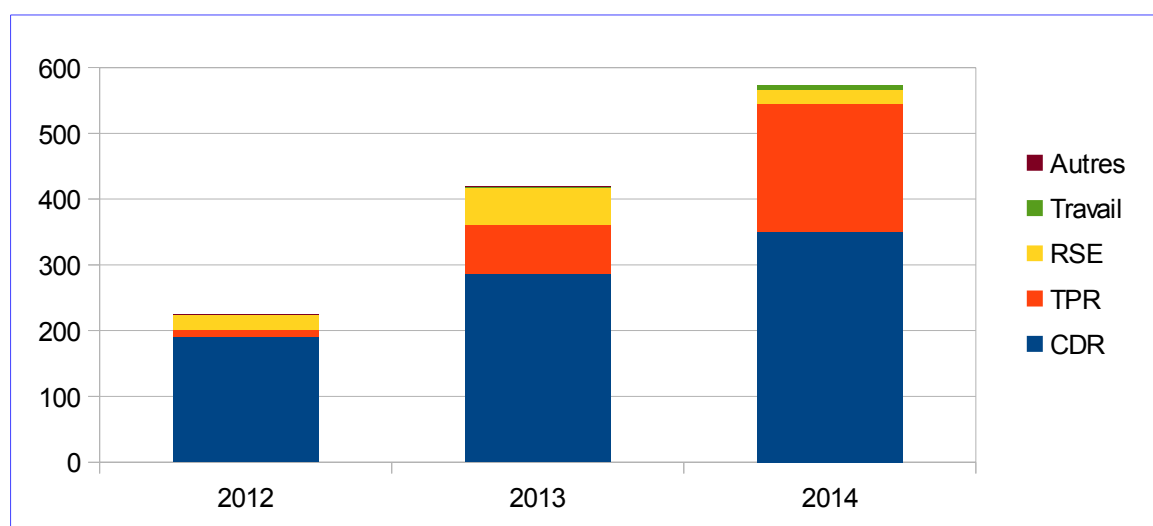
Le nombre de VUL non établis en circulation réalisant une prestation de transport public interurbain reste donc relativement limité par rapport aux poids lourds en circulation. Ces ratios confirment également que les VUL non établis empruntent préférentiellement le réseau non concédé. Toutefois, ces résultats sont à considérer avec prudence : les huit EPM utilisés ne suffisent pas à donner une vision exhaustive de la présence des VUL sur le territoire national. En particulier, les VUL non établis pourraient être présents plus massivement sur d'autres axes de transport non observés lors de l'étude.

5. Taux et types d'infractions relevées sur les VUL non établis

Sur la base des données récoltées en bord de route, environ 30 % des contrôles routiers de VUL non établis donnent lieu à au moins une infraction (tous types d'infraction confondues) : ce taux d'infractions est proche du taux d'infractions des poids lourds (compris entre 20 et 25 %).

Le nombre d'infractions relevées sur les VUL non établis par l'ensemble des agents du contrôle a augmenté depuis 2012. Entre 2012 et 2014, les infractions relatives aux VUL non établis ont augmenté de 154 % (cf. diagramme ci-dessous²²), celles relatives aux VUL immatriculés en Pologne de 600 %. Ces augmentations reflètent à la fois le développement du transport léger non établi et l'augmentation de la pression et de l'efficacité du contrôle.

Toutefois, en 2014, et malgré l'augmentation des dernières années, les infractions relatives aux VUL non établis représentent moins de 2 % des infractions constatées sur route, par les agents du contrôle, sur tous les types de véhicules.



Nombre d'infractions relevées sur les VUL non établis, par année et type de réglementation (légende en bas de page)

Les infractions relevées sur les VUL non établis concernent principalement la surcharge (soit le dépassement du poids total autorisé en charge du véhicule : 12 % des contrôles de VUL non établis donnent lieu à au moins une infraction pour surcharge), l'absence de lettre de voiture et le cabotage irrégulier.

Entre 2013 et 2014, le nombre des infractions relatives à la réglementation des transports publics routiers (dont les infractions pour cabotage irrégulier) a augmenté de 160 %, suite à l'intégration des véhicules légers dans le champ d'application des règles du cabotage²³.

²² Légende du diagramme : RSE : nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne (ces types d'infractions sont relevés sur les VUL équipés d'une remorque) ; Travail : nombre d'infractions au code du travail (travail illégal, etc.) ; TPR : nombre d'infractions à la réglementation des transports publics routiers (absence de lettre de voiture, cabotage irrégulier, etc.) ; CDR : nombre d'infractions au code de la route (surcharges, etc.).

²³ L'article 16 de la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 a étendu au transport léger la définition du cabotage et, par voie de conséquence, les délits de cabotage irrégulier ou illégal aux transporteurs utilisant des VUL.

6. Caractéristiques sociales et environnementales du transport léger non établi

• Conditions de travail et de rémunérations des conducteurs de VUL non établis

D'après les données issues des contrôles en bord de route, les conducteurs des VUL non établis sont majoritairement salariés. Ils alternent une période d'au moins trois semaines d'activité en Europe de l'Ouest, puis une période de repos d'une semaine à leur domicile. Leur durée de travail hebdomadaire ou mensuelle est variable : les estimations les plus fréquemment fournies par les conducteurs sont de 70 h par semaine²⁴ ou 250 h par mois.

Les conditions de travail des conducteurs de VUL non établis sont très difficiles. Ces conducteurs, qui résident en Europe de l'Est, partent plusieurs semaines d'affilée en Europe de l'Ouest, loin de leur domicile. Ils dépendent, pour se nourrir et se laver, des commodités à disposition sur leurs lieux de stationnement. Ces conditions de travail sont néanmoins communes aux conducteurs de VUL et de poids lourds des pavillons à bas coût. La différence réside dans la prise de repos journalière : si les poids lourds disposent d'un espace dimensionné pour le couchage, les conducteurs de VUL non établis passent la nuit dans un espace plus réduit et encore moins confortable situé au-dessus de leur véhicule (dénommé une capucine), voire directement dans leur cabine de conduite.

Les conducteurs de VUL non établis, qui s'adaptent à la demande, alternent de longs temps d'attente de fret (par exemple 3 jours d'attente sur un parking) et des phases de conduite intenses de plusieurs heures d'affilée, y compris de nuit ou le week-end, sans limite contrôlable. Les comportements répréhensibles au regard des règles sociales, ou risqués en matière de sécurité routière, sont en effet difficilement détectables faute d'outils de contrôle obligatoires.

Les conducteurs de VUL non établis pâtissent de l'absence d'une réglementation communautaire adaptée. Ils sont en effet exclus du champ de la directive relative au temps de travail des conducteurs²⁵ et des règlements sur les durées de conduite, de pauses et de repos²⁶. De nombreux pays européens, dont la France, ont néanmoins adopté des règles nationales en matière de durée de travail des conducteurs de VUL²⁷, mais dont l'application reste difficile à contrôler.

La rémunération mensuelle moyenne d'un conducteur de VUL non établis (y compris les défraiements) s'élève à environ 850 €. Cette rémunération est déterminée, en pratique, par le niveau des salaires en vigueur dans le pays d'établissement du transporteur, par le nombre d'indemnités journalières perçues hors du domicile et par le nombre de kilomètres parcourus²⁸. À pavillon égal, elle s'avère bien plus faible que celle d'un conducteur lourd²⁹.

²⁴ À titre de comparaison, l'article 5 du décret n° 83-40 sur la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises limite la durée de service hebdomadaire au plus à 56 h.

²⁵ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

²⁶ Règlement (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.

²⁷ cf. *La sécurité routière des véhicules utilitaires léger*, Parlement européen, direction générale des politiques internes de l'Union, département thématique B, 2009.

²⁸ Sur ce dernier point, l'article 10 du règlement 561/2006 proscrit ce type de rémunération. Toutefois, ce règlement ne s'applique pas aux VUL.

²⁹ Par exemple, un conducteur lourd polonais gagne en moyenne 1500 € par mois, d'après le CNR.

- Comparaison de la performance environnementale d'un VUL non établi et d'un poids lourd

La performance environnementale du transport léger (mesurée ici par l'intermédiaire des émissions de CO₂ de l'activité de transport) est faible comparée à celle du transport lourd : les émissions moyennes de dioxyde de carbone (CO₂) par unité de transport d'un VUL non établi (environ 543 gCO₂ / t.km) sont plus de dix fois supérieures à celles d'un véhicule lourd (cf. tableau ci-dessous)³⁰.

	Transport lourd longue distance français ³¹	Profil type du VUL non établi
<i>Capacité d'empport du véhicule</i>	25 t	1,13 t
<i>Taux de kilométrage en charge</i>	0,869	0,85
<i>Taux de chargement sur parcours en charge</i>	0,881	0,71
<i>Coefficient de chargement*</i>	0,766	0,60
<i>Consommation unitaire de carburant</i>	32,6 l / 100 km	12 l / 100 km
Performance environnementale	52 gCO₂ / t.km	543 gCO₂ / t.km

* coefficient de chargement = taux de kilométrage en charge x taux de chargement sur parcours en charge

La libéralisation accrue du transport routier de marchandises en Europe était souhaitée par la précédente Commission européenne, notamment pour des raisons environnementales, en arguant que le cabotage aurait réduit le taux de parcours à vide. Or, cette libération accrue aurait très probablement favorisé le développement du transport léger. Ce développement aurait alors dégradé la performance environnementale du transport routier de marchandises, et produit un effet contraire à celui souhaité initialement.

³⁰ Les calculs sont effectués avec un facteur d'émission du gazole routier égal à 3,07 kgCO₂ / l, conformément à l'arrêté du 10 avril 2012 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport.

³¹ Les données relatives au transport lourd longue distance concernent un ensemble tracteur et semi-remorque français de 40 t exploité en longue distance, cf. *Enquête longue distance 2014*, CNR, 2015.

IV. Analyse économique du phénomène

1. Introduction

Sur la base des données recueillies par les agents de contrôle sur les VUL non établis et de ses propres travaux sur le transport lourd et le transport léger français, le Comité national routier (CNR) a élaboré des simulations économétriques afin d'estimer le différentiel de compétitivité du transport léger non établi.

Quatre profils, correspondant aux caractéristiques d'exploitation observées sur le terrain (véhicules, chargements, etc.), ont été comparés (transport lourd français, transport lourd à bas coût, transport léger français, transport léger à bas coût). Le profil type moyen du transport léger non établi a été construit sur la base des données de contrôle précédemment récoltées, et de dires d'experts en ce qui concerne les coûts unitaires. La marge d'erreur de l'analyse comparative du CNR dépend donc directement de la qualité des données de contrôle et des dires d'experts utilisés.

Les simulations économétriques tiennent compte de conditions d'exploitation moyennes et représentatives ou estimées pour les différents profils. Plusieurs cas de concurrence entre VUL et poids lourds, transport français ou à bas coût sont envisagés (lot complet, lot partiel) et différents trajets sont simulés (transit, prestations internationales, cabotage)³².

2. Différentiel de compétitivité du transport léger non établi

Suivant les simulations considérées, le transport léger à bas coût est 2 à 4 fois moins coûteux, à la tonne.kilomètre, qu'un transport léger français : cet écart génère une discrimination économique immédiate au profit du VUL non établi et au détriment des entreprises françaises du transport léger interurbain. Cette discrimination découle notamment de la structure des coûts des entreprises nationales de transport léger. Les frais de personnel, principal avantage compétitif des transporteurs non établis, ont en effet une part prépondérante (50 % environ) dans la structure de coût des entreprises nationales³³.

Si l'on compare les VUL non établis aux poids lourds, quelle que soit la simulation considérée, l'avantage compétitif moyen revient aux poids lourds : le transport léger à bas coût est 1,2 à 1,6 fois plus coûteux à la tonne.kilomètre qu'un transport lourd français et 1,7 à 2,3 fois plus coûteux à la tonne.kilomètre qu'un transport lourd à bas coût. Le plus faible différentiel de coût entre transport léger à bas coût et transport lourd s'observe sur la simulation du transport d'un lot partiel.

Toutefois, les simulations menées sont des calculs économiques de coût moyen, qui ne disent rien des options tarifaires existantes sur le marché, ni des opportunités commerciales qui resteraient rentables pour du transport lourd notamment sur la base d'un calcul au coût marginal relatif au transport d'un lot complémentaire. De plus, eu égard au manque de précisions de certaines données concernant les VUL non établis, le CNR estime la marge d'incertitude du différentiel de coût à plus ou moins 50 %.

Plusieurs facteurs sont également susceptibles de diminuer le différentiel de coût entre le VUL à bas coût et le poids lourd français :

- les coûts moyens calculés ne concernent que le transport : dans le cas où un poids lourd passe à quai, le différentiel de coût avec le VUL non établi, qui opère en trace directe, s'amenuise, d'autant que ce passage s'effectue avec des coûts salariaux français ;

³² Pour plus d'informations, se référer à la partie « méthodologie » de ce présent rapport.

³³ cf. *Le transport léger, monographie*, CNR, 2003.

- le profil de VUL non établi utilisé dans les simulations respecte les contraintes légales, en particulier celles limitant la capacité d'emport des véhicules. Un VUL moins respectueux des contraintes légales (temps de travail, chargements, etc.) s'avérerait plus compétitif ;
- les simulations ne tiennent pas compte des coûts de structure. Or, les coûts de structure des transporteurs légers non établis sont probablement plus faibles³⁴ que celles des transporteurs nationaux ;
- enfin, les coûts salariaux pris en compte sont des coûts moyens calculés pour un profil de VUL polonais. Le différentiel de coût s'amenuise si l'on considère par exemple un profil de VUL roumain, où la rémunération du conducteur est plus faible.

En définitive, le transport léger non établi et le transport lourd français peuvent donc se retrouver en situation de concurrence par les coûts, en particulier sur le segment du transport de lot partiel de quelques palettes.

Hors coûts, le transport léger non établi a des avantages par rapport au transport lourd en termes de flexibilité et de rapidité. Néanmoins, le transport léger français, en particulier la course à la demande, dispose d'avantages similaires. Si le transport léger non établi se développe, c'est donc bien grâce à son différentiel de coûts et non grâce à une meilleure qualité de service.

3. Conséquences sur le marché du TRM

Le développement du transport léger non établi a des effets sur le niveau général des prix du TRM. En proposant pour certaines prestations une offre de transport concurrentielle, les transporteurs légers non établis tirent les prix vers le bas. Au vu des différentiels de compétitivité calculés, ce sont principalement les entreprises françaises de transport léger, spécialisées dans la course à la demande, qui sont impactées.

Toutefois, des entreprises de transport lourd de marchandises générales, de groupage et éventuellement de la messagerie subissent également cette baisse des prix. Pour les entreprises du transport lourd en limite de rentabilité, le fait de perdre du fret complémentaire (par exemple un petit lot) et la marge qui en découle peut s'avérer pénalisant. Le transport léger non établi a donc des conséquences réelles mais difficiles à évaluer sur les transporteurs lourds nationaux, en termes de pertes de part de marché, de chiffres d'affaires, de rentabilité et d'emplois.

À l'inverse, certains prestataires français peuvent tirer profit des VUL non établis en les affrétant dans les cas où ils s'avèrent plus performants (petit lot difficile à compléter, origine et destination de la marchandise hors des lignes habituelles, transport urgent, etc.). Le transport léger induit donc également une réallocation des marges au profit des prestataires nationaux qui y ont recours.

³⁴ En effet, il n'est pas rare que le siège social d'un transporteur léger non établi soit situé au domicile même de l'entrepreneur.

V. Conclusion

Pour mener cette étude, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer a croisé différentes sources, afin de mieux cerner ce phénomène émergent. Ces sources n'ont pas la fiabilité et la précision des outils statistiques usuels. L'étude donne donc un ordre de grandeur du transport léger non établi et décrit ses principales caractéristiques mais ne permet pas de le qualifier et de le quantifier aussi précisément que pourrait le faire une enquête statistique.

Le transport léger non établi en France est un phénomène réel, européen, difficilement contrôlable, et qui se développe dans un contexte marqué par l'absence de cadre juridique adapté au niveau communautaire.

S'il peut répondre aux contraintes physiques, organisationnelles et économiques de certains donneurs d'ordre, il fragilise davantage le pavillon français, dégrade la performance environnementale du transport routier de marchandises et détériore les conditions de travail et de rémunération des salariés européens du secteur.

De plus, la croissance du phénomène devrait se poursuivre, car elle s'appuie sur deux tendances pérennes que sont :

- les évolutions des chaînes logistiques : la fragmentation des lots en envois de moins en moins lourds (tendance de fond observée depuis plus de 20 ans et qui a d'ailleurs pu être accélérée par la crise), ainsi que la volonté de réduire les stocks par le développement du juste-à-temps, augmentent la pertinence du transport léger ;
- le différentiel de coût de main d'œuvre entre les salariés des pays d'Europe de l'Ouest et ceux d'Europe de l'Est.

Dans un contexte où l'essentiel du droit communautaire actuel en matière de transport routier de marchandises ne concerne que le transport lourd, cette étude montre la nécessité de développer, au niveau européen, un cadre juridique et des outils de contrôle harmonisés spécifiques au transport léger. En premier lieu, la France proposera de fixer, au niveau de l'Union, des règles d'accès communes à la profession, spécifiques aux transporteurs légers, en s'inspirant des règles qu'elle a elle-même instaurées pour professionnaliser le secteur.

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Direction des Services de Transport
Tour Sequoia
92 055 La Défense cedex
Tél. +33 (0)1 40 81 21 22

