

# Le transport léger non établi en France

*Caractérisation et perspectives*

## Présentation au CF AIPCR



IFSTTAR

*DGITM/SAGS/EP2 - DGITM/DST/TR*

*Mars 2016*

# Introduction

**Transport léger non établi / étranger** = transport public de marchandises effectué par une entreprise non établie en France à l'aide d'un véhicule utilitaire léger (VUL - PTAC  $\leq$  3,5 t) immatriculé à l'étranger ;

## Phénomène relativement récent :

- Rapport du CGEDD de 2009\* : phénomène marginal ;
- Étude NEA pour la Commission en 2010\*\* : pas de concurrence déloyale possible entre le transport léger et le transport lourd (mais de gros problèmes méthodologiques).

→ **A l'époque, transport léger centré sur le pays d'établissement du transporteur / enjeu de régulation national.**

\* : *Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger*, CGEDD, 2009

\*\* : *Light Goods Vehicles in the Road Transport Market of the European Union*, NEA, 2010

# Introduction

## Pas de cadre juridique communautaire - VUL hors champ de :

- Directive 2002/15/CE sur le temps de travail ;
- Règlement 561/2006 sur les durées de conduite, de pause et de repos ;
- Règlement 1071/2009 sur l'accès à la profession.

Adoption par les États-membres de **règles nationales différentes** en matière de temps de travail, de conduite, d'accès au marché, de formation ;  
**Pas d'harmonisation en Europe**

### *Exemple en France :*

- Décret 83-40 sur la durée du travail dans les entreprises de TRM – s'applique aux salariés du transport léger ;
- Règles d'accès au marché pour les transporteurs légers ;
- Depuis 2014, la France a étendu au transport léger les règles de **cabotage** issues du règlement 1072/2009.

# Introduction

Depuis 2012, plusieurs OP du secteur et les agents de contrôle des transports terrestres font état d'une **présence croissante des VUL étrangers** en France ;

Pour les OP, problème de **concurrence déloyale** : les entreprises non établies peuvent tirer partie du système économique, social, fiscal et juridique de leur pays d'établissement ;

Table ronde sur le TRM du 3 octobre 2013 → engagement d'une étude visant à **caractériser le transport léger effectué dans l'Hexagone par des véhicules ou conducteurs étrangers** et à estimer les avantages concurrentiels éventuellement déloyaux des entreprises qui le pratiquent.



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Environnement,  
de l'Énergie  
et de la Mer

# Plan de la présentation

Méthodologie

Enquête de circulation, protocole et principaux résultats

Données et enquêtes liées aux contrôles routiers :

- Documentation des contrôles routiers ;
- Exploitation des données relatives aux infractions ;
- Exploitation de plusieurs procès-verbaux dressés par les agents de contrôle (parcours et schémas d'affrètement) ;

Comparaison des émissions de CO<sub>2</sub> d'un PL et d'un VUL non établi

Simulations économétriques réalisées par le CNR

Conclusion et perspectives



# Méthodologie

## Insuffisance des outils statistiques usuels :

- En Europe, données statistiques sur le TRM concernent les véhicules lourds (ex. du nombre de licences communautaires) ; Les données relatives aux VUL concernent l'ensemble des VUL, y compris ceux utilisés en dehors du TRM ;
- En France, données disponibles sur le parc de véhicules immatriculés en France (ex. de l'enquête quinquennale sur les VUL) ou sur les véhicules lourds étrangers (ex. de l'enquête transit).

→ Pour l'étude, mise en œuvre d'un **recueil spécifique de données**.

## Différentes sources utilisées :

- Enquête web auprès des agents du contrôle, infractions relevées sur les VUL non établis, procès-verbaux dressés par les agents du contrôle, documentation des contrôles routiers par les agents du contrôle ;
- 8 équipements de pesage en marche pour comptabiliser les VUL non établis ;
- Travaux du CNR et dires d'expert pour évaluer le différentiel de compétitivité des VUL étrangers.

**NB : sources moins fiables et moins précises que les outils statistiques usuels.**

# Méthodologie

## Différents volets de l'étude :

- Enquête de circulation entre avril et juillet 2014 utilisant les équipements de pesage en marche ;
- Analyse de requêtes relatives aux infractions relevées sur les VUL non établis ;
- Sollicitation d'agents de contrôle pour la récupération de données complémentaires ;
- Simulations économétriques menées par le CNR ;
- Publication d'un rapport d'étude en février 2016.

**Précautions pour l'interprétation des résultats** : l'étude donne un **ordre de grandeur** du phénomène du transport léger non établi et décrit ses principales caractéristiques.



# Enquête de circulation, protocole et principaux résultats

## Protocole

Enquête utilisant les équipements de pesage en marche (EPM), sur la base d'un protocole prédéterminé :

- Huit sites de comptage parmi les EPM existants ;
- Pour chaque site de comptage, analyse de 24 h d'observation et comptabilisation des VUL par type (châssis-cabine, fourgon, etc.) et par nationalité ;
- Comparaison des valeurs obtenues au nombre d'enregistrements de VUL français et de PL, pour obtenir un ordre de grandeur du trafic VUL étranger.

## Résultats concernant 8 EPM : comparaison des VUL étrangers (tous types) au trafic PL total enregistré par chaque EPM le jour considéré

- En tenant compte des incertitudes, quel que soit le site considéré, il est observé au **maximum 8 VUL non établis pour 100 PL** (valeur plafond) ;
- Mais cette proportion est plutôt de l'ordre de 2 à 3 % en moyenne ;
- Il y a plus de VUL non établis sur le réseau non concédé : la majorité des VUL non établis évitent les péages.

# Emplacement des équipements de pesage en marche utilisés sur le réseau routier national



# Documentation et enquêtes liées aux contrôles, méthode

**Sollicitation d'agents de contrôle** des DREAL Haute-Normandie, Poitou-Charentes, Alsace, Lorraine, Limousin et Île-de-France (à la suite d'une initiative de la DREAL Limousin), pour qu'ils récupèrent, sur la base du volontariat, plusieurs données, notamment :

- Propriétaire du véhicule, kilométrage au compteur, date de 1<sup>re</sup> mise en circulation et poids à vide du véhicule ;
- Nature et poids de la marchandise transportée, lieu de chargement/déchargement, donneur d'ordre ;
- Si possible rémunération du conducteur, caractéristique de l'employeur, itinéraire passé et à venir.

→ **Plus de 150 contrôles documentés.**

**Exploitation des données relatives aux infractions** : nombre et type d'infractions relevées

**Analyse de plusieurs procès-verbaux analysés** : reconstitution de parcours et de schémas d'affrètement

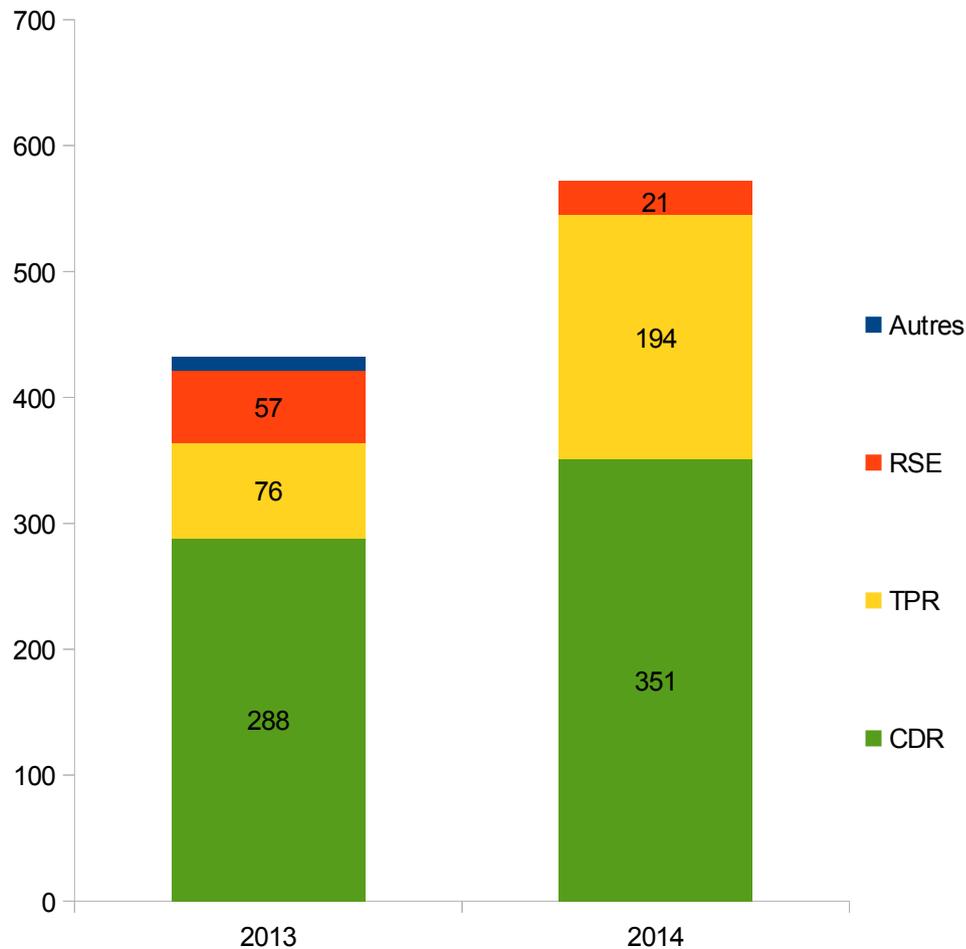
# Documentation des contrôles, synthèse des résultats

- Principalement des VUL de type **châssis-cabine bâchés** récents (1 t environ de charge utile en moyenne, capacité au sol de 8 europallettes) ;
- Parcours moyen de **100 000 km annuel** (même ordre de grandeur qu'un tracteur lourd en longue distance) ;
- 3/4 immatriculés en **Pologne**, une partie non négligeable en Roumanie ;
- Les VUL circulent principalement sur les grands axes fret du **réseau non concédé** ;
- La moitié des prestations environ relève du **transport international**, quasi exclusivement **en Europe de l'Ouest** ; 40 % des prestations environ relève du cabotage ;
- Les conducteurs, principalement salariés, semblent passer au moins trois semaines par mois en Europe de l'Ouest ; leur rémunération moyenne est de **850 €** (plus faible que celle d'un conducteur lourd à pavillon égal) ;
- Les VUL stationnent de longue période en attente de fret sur les aires de services des autoroutes concédées, les parkings routiers ou dans les zones d'activités ;
- 1/3 environ des contrôles ont donné lieu à au moins une **infraction**. 12 % des contrôles ont donné lieu à au moins une infraction surcharge.



# Exploitation des données relatives aux infractions

Nombre d'infractions concernant les véhicules étrangers de type « camionnette » (VUL), par nature d'infraction, en 2013 et 2014



Entre 2013 et 2014 :

**+35 %** d'augmentation des infractions

**+160 %** d'augmentation des infractions à la réglementation des transports publics routiers

→ **Augmentation de la pression et de l'efficacité du contrôle**

Légende : CDR = Code de la route ; TPR : Transports publics routiers ; RSE : réglementation sociale européenne (les infractions concernant la RSE sont relatives, en toute vraisemblance, à des VUL avec remorque) ; Autres : comprend les infractions concernant les marchandises dangereuses et la réglementation du travail

# Exploitation des données relatives aux infractions

Une majorité d'infraction concerne les infractions au code de la route (CDR) : surcharges, etc.

Cinq codes Natinf seulement représentent 80 % des infractions :

	Natinf	Description
1	28213	Surcharge PTAC (poids compris entre 3,5 et 4 t)
2	28214	Surcharge PTAC (poids > 4 t)
3	7732	Absence de lettre de voiture
4	27607	Cabotage irrégulier (non respect des conditions légales)
5	27783	Cabotage irrégulier (sans lettre de voiture relative au transport international préalable)

En 2014, parmi les VUL non établis en infraction, les véhicules polonais sont majoritaires (62 %) devant les véhicules venant de pays d'Europe de l'Ouest (24 %) et les VUL venant de Roumanie ou d'autres pays d'Europe de l'Est (13 %).

# Exploitation de plusieurs PV

Reconstitution de **deux parcours** de VUL non établis :

- Parcours n°1 sur 8 jours : 3400 km (~ 12 000 km/mois), 6 prestations de transport, en majorité du transport international, 1 seul cabotage ;
- Parcours n°2 sur 10 jours : 2140 km (~ 6 400 km/mois), 3 prestations de transport, tous les déplacements ont pour origine ou destination la France, 2 cabotages ;

Dans les deux cas, **taux de kilométrage en charge = 85 %** (similaire au taux de kilométrage d'un tracteur longue distance).

Détermination de **schémas type d'affrètement** :

- Différents cas possibles, mais des points communs : affrètement spot ; au moins un intermédiaire entre le chargeur et le VUL ; le plus souvent, cet intermédiaire est basé en France (pour les prestations concernant la France) ;
- Affrètement possible via un transporteur, un messenger ou un commissionnaire établi en France ; Possibilité de sous-traitance en cascade qui complique les contrôles avec intervention d'un commissionnaire basé à l'étranger ;
- Peu de liens capitalistiques entre les entreprises françaises et les entreprises de transport léger non établies.

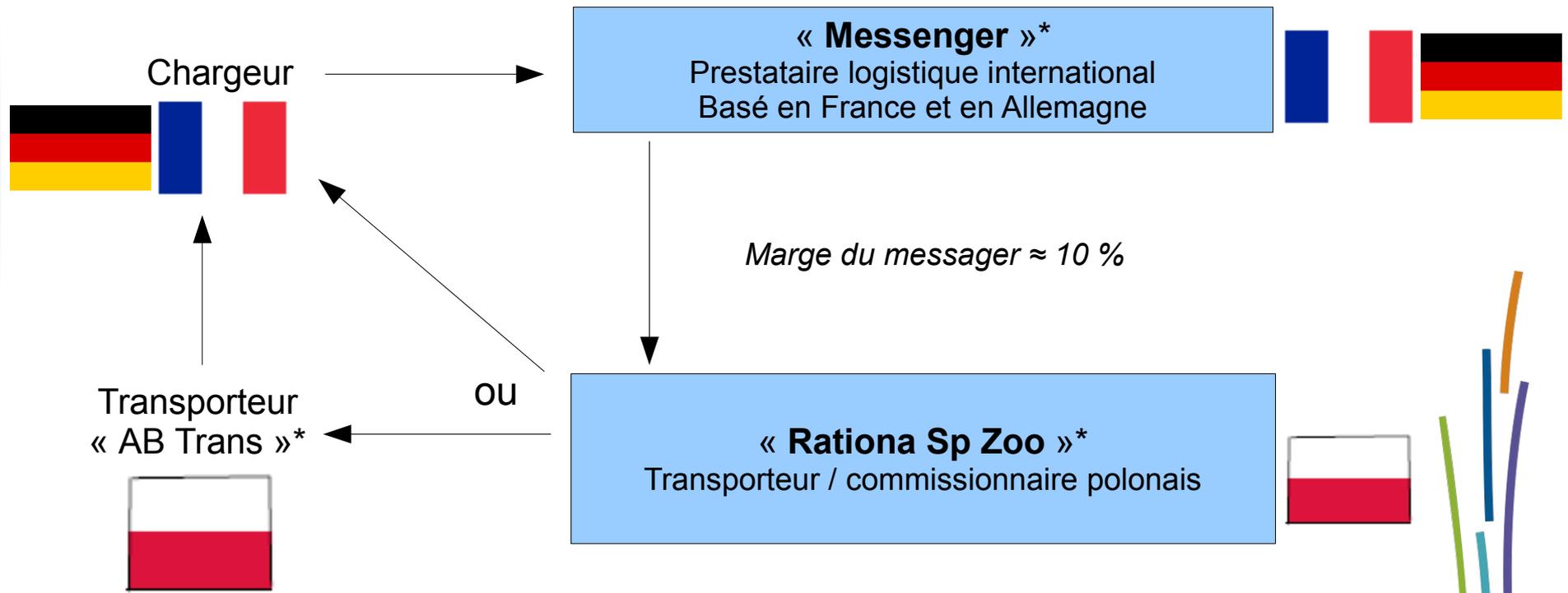
## Ex. du parcours n°1

Parcours probable sur 8 jours

	Départ	Arrivée	Distance	Masse de la marchandise
J1	Pl	Svk	460 km	51 kg
J2	Svk	All	730 km	840 kg
J3	All	All	150 km	À vide
J4	<i>Repos en Allemagne</i>			
J5	All Fr	Fr Be	370 km 70 km	340 kg À vide
J6	Be Fr	Fr Be	210 km 210 km	172 kg À vide
J7	Be	Fr	550 km	110 kg
J8	Fr	Fr	530 km	609 kg

- 3400 km en 8 jours, soit environ 12 000 km sur le mois ;
- 1 seul cabotage en France, sur 6 déplacements dont l'origine ou la destination est française et sur 9 déplacements en tout ;
- 85 % du parcours est effectué chargé (ce taux de kilométrage en charge est similaire au taux de kilométrage d'un tracteur longue distance) ;
- Poids moyen de chargement : 350 kg.

# Ex. de schéma type d'affrètement



Ex. du transporteur « AB Trans », sous-traitant régulier du transporteur « Rationa » : 14 cabotages réalisés entre janvier et avril 2013, sur 52 prestations au total

# Émissions de CO<sub>2</sub> d'un PL et d'un VUL non établi

Calcul des émissions d'un PL (tracteur et semi 40 t sous pavillon français exploités en longue distance) et d'un VUL non établi (profil type issu de l'étude)

	Transport lourd longue distance français	Profil type du VUL non établi
Capacité d'emport du véhicule	25 t	1,13 t
Taux de kilométrage en charge	0,869	0,85
Taux de chargement sur parcours en charge	0,881	0,71
Consommation unitaire de carburant	32,6 l / 100 km	12 l / 100 km
<b>Émissions unitaires de CO<sub>2</sub></b>	<b>52 gCO<sub>2</sub> / t.km</b>	<b>543 gCO<sub>2</sub> / t.km</b>

→ Un VUL émet en moyenne, par unité de transport, **dix fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un PL**

# Simulations économétriques menées par le CNR

## Méthode

- Construction de 4 profils types :
  - PL français (tracteur + semi, LD 40 t) ;
  - VUL français (fourgon 20 m<sup>3</sup>) ;
  - PL européen « low cost » (tracteur + semi polonais) ;
  - VUL « low cost » (VUL polonais, bâché 20 m<sup>3</sup>).
- Profil type du VUL « low cost » en **charge légale** (VUL polonais, avec CU = 1 t) ;
- Simulations hors coûts de transbordement et hors coûts de structure des entreprises ;
- Utilisation :
  - des données et travaux du CNR (PL, VUL français) ;
  - des données recueillies par les agents de contrôle sur les VUL étrangers.

# Simulations économétriques menées par le CNR

## Méthode (suite)

- Simulations de différents trajets :
  - Opérations de transit entre pays limitrophes ;
  - Opérations internationales, de ou vers la France, vers ou depuis des pays limitrophes ;
  - Opérations de cabotage.
- Simulations de deux cas :
  - Lot complet d'un PL transféré sur plusieurs VUL (30 palettes) ;
  - Lot partiel d'un PL chargé dans un VUL (6 ou 8 palettes).
- Les lots sont constitués de palettes industrielles légères (125 kg/palette) ;



# Simulations économétriques menées par le CNR

## Résultats des simulations

- Suivant le cas simulé, un VUL « low cost » est 2 à 4 fois moins coûteux qu'un VUL français ;
- Cet écart génère une discrimination immédiate au profit du VUL non établi.
- Sur les simulations menées, le PL est plus compétitif que le VUL :
    - Suivant le cas simulé, un VUL « low cost » est 1,2 à 1,6 fois plus coûteux qu'un PL français ;
    - Suivant le cas simulé, un VUL « low cost » est 1,7 à 2,3 fois plus coûteux qu'un PL « low cost » ;
  - Le plus faible différentiel de coût entre VUL « low cost » et PL s'observe sur le cas simulé du lot partiel de 8 palettes ;

*NB : les marges d'incertitude sur les ratios sont estimées à +/- 50 % ;*

→ **Au vu de l'incertitude et des hypothèses prises, le VUL « low cost » et le PL français peuvent se retrouver en situation de concurrence par les coûts, en particulier en ce qui concerne le transport de lot partiel de plusieurs palettes.**

# Concurrence des VUL non établis : conséquences et perspectives

## Pertes de part de marché, de CA et de rentabilité pour une partie du pavillon français due à la baisse des prix ;

- Éviction du marché pour les entreprises de transport léger en ce qui concerne les prestations à faible valeur ajoutée ;
- Perte de fret complémentaire pour des entreprises de transport lourd, et diminution de leur rentabilité.

A l'inverse, **de meilleures marges possibles pour les intermédiaires français** qui affrètent des VUL.

La **concurrence des VUL non établis devrait se poursuivre**, portée par deux tendances :

- Évolution des chaînes logistiques ;
- Différentiels de coûts de main d'œuvre.

## Pour résumer

Cadre juridique communautaire actuel essentiellement dédié au transport lourd ;

Transport léger non établi = phénomène réel, européen, en développement ;

Développement du transport léger non établi → fragilisation accrue du pavillon français, dégradation de la performance environnementale du TRM, détérioration des conditions de travail et de rémunération des salariés européens du secteur ;

Ce développement devrait se poursuivre → Nécessité de développer, au niveau européen, un cadre juridique adapté et des outils de contrôle harmonisés spécifiques au VUL.

***Retrouver le rapport à l'adresse :***

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-transport-leger-non-etabli-de.html>

# Merci de votre attention

## Des questions ?

[Lionel.kaniewski@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Lionel.kaniewski@developpement-durable.gouv.fr)

