



# Adaptation des capacités aux attentes du marché



© Jemastock - Fotolia

**D'un service de proximité et de course, le transport léger s'est diversifié et répond aujourd'hui à tous les besoins d'acheminement. Si les flottes et les expertises du secteur se sont renforcées, la transition énergétique y demeure un défi comme l'intégration de nouveaux outils numériques.**

**S**i les quantités de fret transportées par route sont stables voire régressent légèrement au cours des 10 dernières années en France, elles le doivent principalement aux trajets réalisés par des véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le segment inférieur appelé "transport léger" connaît en revanche une progression soutenue de l'ordre de 10 % en 10 ans. Extraite du rapport annuel sur le secteur des transports publié en mars 2018 par le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, cette tendance vient conforter les analyses faites par le Commissariat général au développement durable (CGDD) en septembre 2017 et, plus récemment, par le député Damien Pichereau dans son rapport sur les véhicules utilitaires légers (VUL) d'avril 2018.

## Etat des lieux

Depuis une vingtaine d'années, les deux relèvent une forte augmentation des

véhicules de moins de 3,5 tonnes utilisés en France dans le transport routier de marchandises. Sur un parc de 6,2 millions de VUL en circulation aujourd'hui, près de 146.000 interviennent ainsi dans le transport pour compte d'autrui contre 45.000 en 1995. Cet accroissement a touché toutes les composantes du transport léger dont le chiffre d'affaires annuel, sur la même période, a été multiplié par 3,5 pour atteindre 7 milliards d'euros. Ses effectifs sont passés en parallèle de 16.000 à 54.000 salariés.

En deux décennies, le poids du transport routier léger au sein du transport routier de marchandises s'est donc renforcé de 5 à 11 % en nombre de salariés et de 5 à 8 % en termes de chiffre d'affaires. Selon le Syndicat national des transporteurs légers (SNTL), un peu plus de 17.200 entreprises de transport routier de fret n'utilisent que des flottes d'utilitaires. Soit un quart des sociétés spécialisées dans le

transport routier de marchandises avec un effectif moyen de 5 salariés complète le CGDD.

## Diversification des activités

En termes de prestations, le transport routier léger a également évolué. Dans le fret de proximité, sa part s'est contractée de 87 à 67 % depuis 1995. Si cette baisse est à nuancer compte tenu de la forte augmentation du chiffre d'affaires du secteur sur la période, elle traduit néanmoins son extension vers d'autres prestations, l'express et la messagerie en particulier. Au même titre que ses autres segments, le fret de proximité profite en outre de l'essor du e-commerce en livraison BtoB et BtoC.

Dans l'express et la messagerie, les transporteurs légers représentent désormais 44 % des entreprises contre 19 % il y a 20 ans. Ils s'y distinguent aussi par leur taille avec un effectif moyen de 18 salariés. Les autres diversifications du trans-

port léger concernent le déménagement ainsi que le transport interurbain et longue distance. Lequel rassemble aujourd'hui 4 % des effectifs et du chiffre d'affaires du transport léger. « C'est certes peu important mais cela marque une augmentation sensible par rapport à 1995 où le transport léger y était quasi inexistant », indique le CGDD.

### Plusieurs métiers et leaders

Au sein de ces activités, plusieurs leaders apparaissent adossés à des matériels de transport qui s'étendent, en sus des utilitaires et fourgonnettes, à des deux-roues motorisés ou non comme des vélos et triporteurs. Dans la course qui couvre, en règle générale, le transport de plis et petits colis selon des trajets A pour B voire parfois par le biais de mini hub au cœur des villes, Top Chrono et ses différentes marques dont Faster, Coursier.fr, SVP Transport ou Coursiers.com et ATV Transports sont les entreprises les plus importantes. Le groupe Sterne à la tête de la société de transport rapide de colis TCS s'y est sensiblement renforcé avec les rachats cette année de Novéa, Rhône-Alpes Courses, Partners Express et ATS.

Souvent sur-mesure avec des enlèvements tardifs et des livraisons en J+1 première heure, le marché du transport léger rapide se développe aussi. Parmi ses leaders, on retrouve la plupart des entreprises de courses précitées sur la base d'offres toute France et internationales. Elles s'adressent par exemple aux organisations tertiaires, industrielles et logistiques en flux tendus. Plus normés, la messagerie et l'express proposent des délais 24/48 h pour des plis et colis de quelques kilos à des envois jusqu'à 3 tonnes. Avec des offres nationales, européennes et/ou internationales les principaux acteurs en France sur ces métiers

sont Geodis, filiale de SNCF Logistics, DB Schenker, filiale du groupe allemand Deutsche Bahn, Kuehne+Nagel, Heppner, Dachser ou Mazet. S'ajoutent Chronopost, DPD et Colissimo filiales du groupe La Poste, DHL propriété du groupe allemand Deutsche Post, les américains FedEx-TNT et UPS ou encore GLS marque de la poste britannique Royal Mail.

### Défi de la transition énergétique

Hors deux-roues motorisés ou non, le parc de véhicules utilisés par le transport routier léger est très largement diésélisé à plus de 97 %. Avec 2 %, les propulsions à essence arrivent en seconde position devant l'électromobilité (0,4 %), le GPL (0,3 %) et les autres carburants alternatifs (0,2%). « Le développement des carburants alternatifs est perceptible mais encore trop marginal pour que l'on puisse parler d'une transition énergétique », selon le député Damien Pichereau. Pour ce dernier, « 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 » sans oublier la disponibilité et la densité des réseaux de distribution. Sur ce principe, « les véhicules électriques limités par le temps de recharge des batteries ne sont pas adaptés 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 ». A l'inverse, « le gaz naturel pour véhicule, GNV et BioGNV, est mature sur la plupart des segments de marché ».

### Plateformes digitales

Dans un contexte où la surcapacité de l'offre accentue la pression concurrentielle sur les acteurs, l'amélioration du taux de remplissage des véhicules et l'op-

timisation des flottes sont des enjeux majeurs pour le transport routier en général, léger en particulier. Fort de ce constat, de nouveaux entrants sont apparus dans les années 2010 sur le marché de la mise en relation entre ses fournisseurs et clients. Si leur rôle pose de nombreuses questions, notamment sur leur niveau de responsabilité, elles mettent directement en relation offreurs et demandeurs de prestations de transport par l'intermédiaire d'une géolocalisation, et établissent le prix du service connu à l'avance par les deux parties. Sur ce schéma, le transporteur le plus proche se verra proposer la marchandise. « Les chargeurs et les transporteurs ne se choisissent pas, mais sont rapprochés par la plateforme » qui perçoit au passage une commission.

Pour exercer en toute légalité, ces plateformes doivent du coup avoir le statut de commissionnaire de transport. Lequel pour rappel est un intermédiaire qui fait exécuter le transport sous sa responsabilité et en son propre nom. Attention donc aux plateformes digitales qui, dans leurs conditions générales de vente ou d'utilisation, s'exonèrent de ces responsabilités ainsi que de l'obligation de résultat, du devoir de conseil ou d'assurance.

### Commissionnaire de transport digital

Cette vigilance rappelée, ces nouveaux outils apportent aussi de nombreux aspects positifs au marché du transport routier en général, léger en particulier. Avec la réactivité et la simplicité d'utilisation pour atouts, leurs qualités sont présentées par Rodolphe Allard, président directeur-général de Chronotruck et membre du Comité directeur de l'Union TLF : « croissance de la demande, transparence accrue sur le marché et meilleur niveau de service grâce à l'exploitation de l'excédent d'offre et la circulation de l'information via, notamment, l'évaluation des parties à l'échange ». Le client de ces plateformes a en effet une importance majeure à travers leur « feedback » permanent sur les services reçus ou pour repérer les prestataires peu scrupuleux qui pourraient pratiquer un dumping tarifaire et/ou social ou se comporter de façon frauduleuse ou dangereuse. Au-delà, le SNTL a créé en mai 2017 le label du transport léger responsable qui atteste que le transporteur respecte les réglementations en vigueur...

Erick Demangeon  
Journaliste

## AUGMENTATION DES CHARGES UTILES

### POUR LES VUL

Depuis près de 20 ans, les immatriculations de véhicules utilitaires neufs font ressortir une tendance à l'augmentation des capacités d'emport. Ainsi les modèles d'un PTAC inférieur à 1,5 tonne, majoritaires en 2001 avec 40 % du parc, n'en représentaient plus que 16 % en 2010 et seulement 4 % en 2017. Les modèles intermédiaires, d'un PTAC compris entre 1,6 et 2,5 tonnes, détiennent désormais la pole position avec une part de marché de 53 %

contre 36 % en 2001. La plus forte progression concerne toutefois les « grands VUL » de plus de 2,5 tonnes. Mobilisés notamment pour le transport routier de marchandises, y compris sur longue distance, leur taux est passé de 25 % en 2001 à 43 % aujourd'hui. « Il en résulte une augmentation de la charge utile unitaire moyenne du parc de VUL et de leur capacité d'emport de l'ordre de 1 % par an » selon le rapport du député Damien Pichereau remis en avril 2018.