

Michel Savy  
avril 2007 (version n° 2)  
document de travail  
[savy@enpc.fr](mailto:savy@enpc.fr)

## Institut de la ville en mouvement

### Véhicules utilitaires légers et métiers de la mobilité

Les véhicules utilitaires légers font l'objet d'une enquête régulière visant à en connaître le parc et l'utilisation. Ces données fournissent un éclairage particulier et significatif de certains "**métiers de la mobilité**" que l'IVM a mis à son programme d'investigation.

#### 1. L'enquête

Pourquoi faire simple ? Les VUL font l'objet de **définitions** différentes selon les sources relevant de la même administration. Pour le code de la route, le seuil est celui des 3,5 t de poids total autorisé en charge (**PTAC**, sans mentionner d'autres caractéristiques touchant aux dimensions des véhicules), en deçà duquel le conducteur peut n'avoir qu'un simple permis de conduire un véhicule léger. Au-delà, il faut le permis poids lourd (et une formation obligatoire dans le cas d'un exercice professionnel). Pour les enquêtes menées par le Service économie, statistique et prospective (SESP) du ministère des transports, le seuil retenu est celui de 3 t de **charge utile**, qui correspond à un PTAC de 6,5 t. Quant au Comité français des constructeurs d'automobiles (CCFA), il désigne par VUL les véhicules de moins de 5 t de PTAC.

L'**enquête "VUL"** est menée tous les cinq ans environ par le SESP. Elle porte sur le volume du parc en service, la nature de ses utilisateurs, et son usage. Celui-ci est apprécié par une déclaration des motifs d'utilisation (mais sans relation avec les parcours correspondants), par une répartition des distances parcourues en fonction des motifs, enfin par une répartition des parcours entre plusieurs catégories d'espace (ville, route, etc.).

L'enquête existe depuis 20 ans : les années disponibles sont 1986, 1991, 1996 et 2000. Une enquête pour 2006 est en cours mais ses résultats ne seront pas disponibles avant 2007. Les questions posées ont évolué au fil des temps, les questionnaires récents étant plus riches que les premiers, mais la discontinuité des séries en limite l'exploitation diachronique.

Le SESP mène par ailleurs, chaque année, une enquête sur le **transport routier de marchandises** (TRM) mais les VUL en sont exclus puisqu'elle ne porte que sur les véhicules de plus de 3 t de charge utile. Peut-on faire un lien entre les deux enquêtes ? Ce n'est pas évident, puisque l'enquête VUL, de son côté, ignore les quantités de marchandises acheminées par les véhicules légers. Elle montre du reste que le transport stricto sensu n'est qu'un usage parmi d'autres de ce type de véhicules, et pas le plus fréquent. On tentera ci-après d'établir un ordre de grandeur de la part que prennent les petits véhicules à l'ensemble du transport routier de fret, mais ce n'est sans doute pas l'élément le plus important pour approcher les métiers de la mobilité...

## 2. Le parc

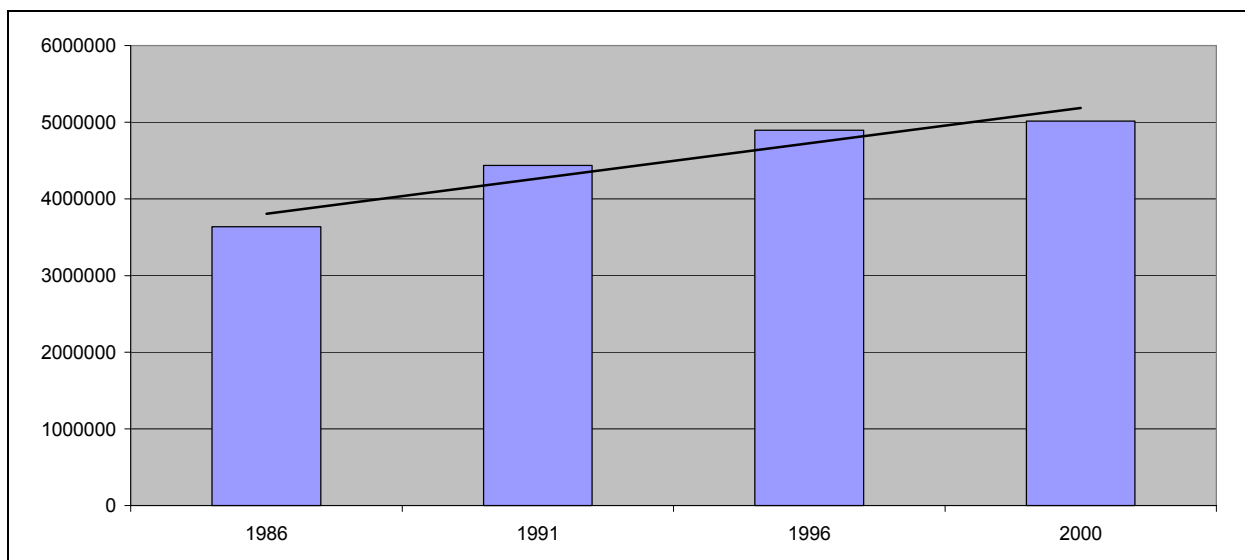
Le parc de VUL (au sens d'un PTAC inférieur à 3,5 t) compte en France quelque **5 millions** d'unités. C'est 10 fois plus que le parc de véhicules lourds (camions et tracteurs routiers) !

### Parc total de véhicules routiers, France, 2003

(2003)	milliers de véhicules	%
<b>voitures</b>	30 591	84 %
<b>VUL</b>	<b>4 782</b>	<b>13 %</b>
<b>camions</b>	301	1 %
<b>autres</b>	914	2 %
<b>Parc total</b>	36 588	100 %

Le parc de VUL est en augmentation régulière depuis 20 ans.

### Parc de VUL en service



Source : *L'utilisation des véhicules utilitaires légers*, DAEI, SESP, coll. Chiffres et analyses. Dernière livraison disponible : 2003 (pour les chiffres 2000).

C'est la catégorie des véhicules de taille moyenne parmi les VUL (de 1,5 à 2,5 t de PTAC) qui augmente le plus vite, les catégories plus lourdes croissent lentement, la catégorie la plus légère décroît légèrement. La charge utile moyenne est aujourd'hui de 0,7 t, soit un "potentiel instantané du parc en service"<sup>1</sup> de 3,5 millions de tonnes de charge utile. Par comparaison, le potentiel de charge utile des véhicules lourds est de 7,3 millions de tonnes.

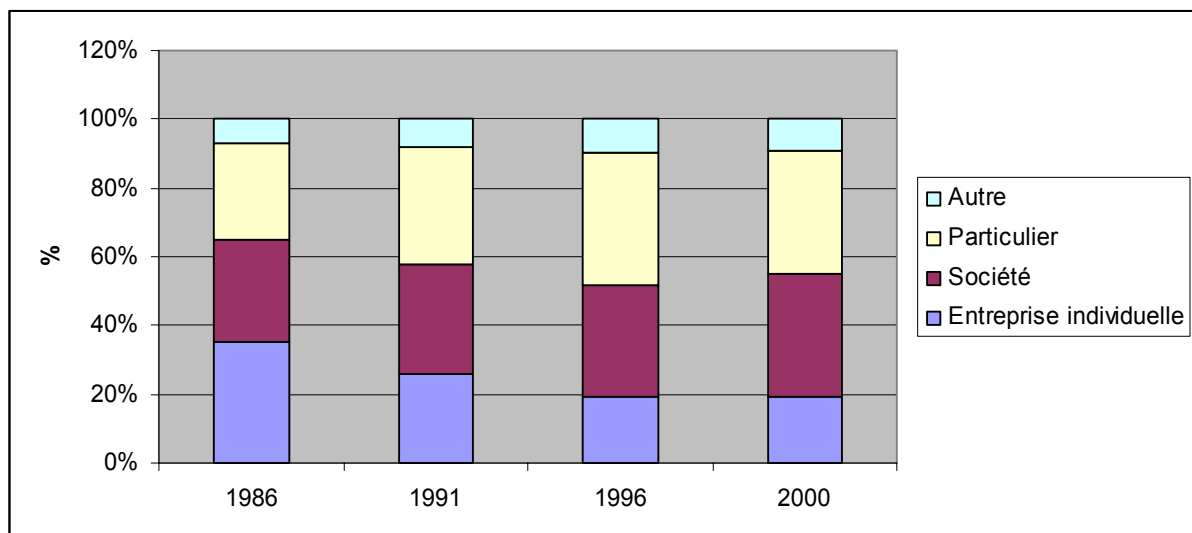
La carrosserie la plus fréquente est le "fourgon ordinaire", avec 80 % du parc.

<sup>1</sup> voir : "Les véhicules utilitaires légers en 2000", *SES Infos rapides*, n° 173, décembre 2002.

### 3. Utilisateurs des VUL

L'enquête distingue les **particuliers**, les **sociétés** et les **entreprises individuelles** parmi les utilisateurs du parc. La plupart sont propriétaires de leur véhicule, mais il ne faut pas sous-estimer le rôle de la location (en particulier pour les entreprises de transport et de messagerie, et d'autant plus que ces dernières sont de grande taille <sup>2</sup>). Depuis 1980, la part des **particuliers** a augmenté, reflétant une modification des modes de vie avec la différenciation du parc automobile et l'augmentation des véhicules de **loisir** (au sens large, incluant le **bricolage**). Parmi les particuliers utilisateurs de VUL, plus de la moitié sont ouvriers ou retraités. La part des sociétés augmente également, tandis que décline celle des entreprises individuelles. On peut interpréter ces chiffres en avançant que le VUL n'est pas seulement l'outil de travail de l'artisan, il correspond aussi à une **mobilité dans le travail** d'une gamme plus large de salariés.

Utilisateurs du parc en service



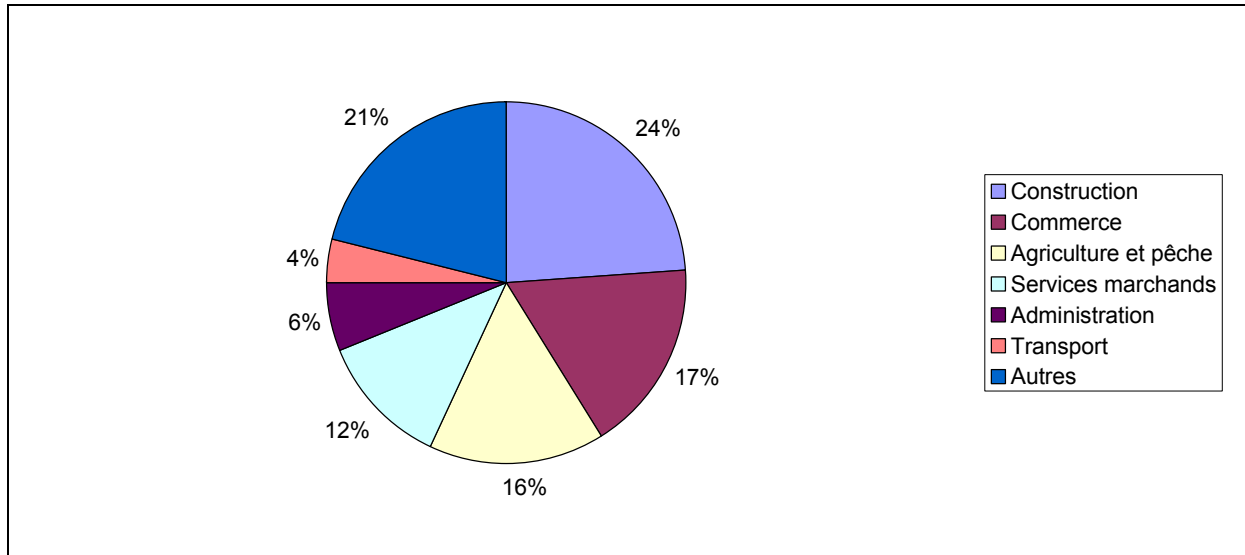
Parmi les **professionnels** utilisant les VUL, les **activités** sont assez également réparties. On note toutefois la **faible proportion du transport de marchandises**, en dépit de la dynamique que connaît le secteur de la messagerie, mobilisant plus de véhicules légers que le transport routier de lots complets : la plupart des VUL ne sont pas des engins de transport proprement dit, ou du moins utilisés pour un transport vendu comme une prestation autonome. Ils servent dans une activité où le **transport éventuel de produits ou d'outils** (de "biens autres que des marchandises" selon la nomenclature de l'enquête) entre **dans une organisation complexe** dont le transport est seulement une condition ou une composante.

Les VUL sont l'outil de base des **services après-vente**, des **services techniques** (des entreprises comme des administrations et collectivités locales : jardiniers, etc.), ainsi que des **commerçants** (pour un transport en compte propre d'approvisionnement de leur magasin,

<sup>2</sup> voir : HUAULT, Philippe, "Les entreprises du TRM et de la messagerie et leur parc de véhicules", *Notes de synthèse du SES*, janvier-février 2002.

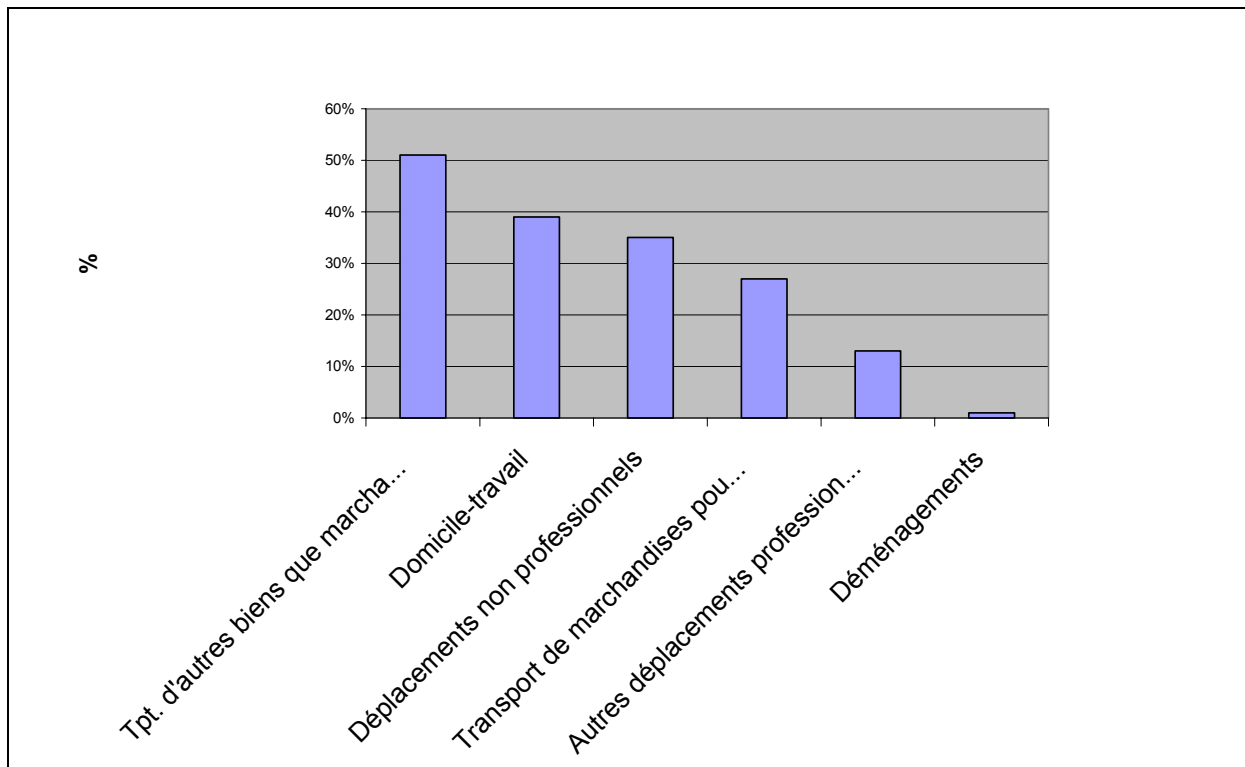
comme l'ont montré les enquêtes sur les marchandises en ville, mais aussi pour disposer d'un choix d'échantillons dans le cas des **représentants** "technico-commerciaux").

**Répartition du parc, par activité des utilisateurs professionnels**



Les **motifs** d'utilisation du parc (les réponses multiples donnant un pourcentage cumulé supérieur à 100 %) montrent l'importance du **transport autre que de marchandises** pour des motifs professionnels : le VUL est une "**caisse à outils**" ou un **stock mobile** de matériaux consommables pour l'activité principale de l'utilisateur, qui n'est pas le transport. Le VUL sert aussi pour le **transport de personnes**, que ce soit entre le domicile et le travail, pour des déplacements non professionnels ou pour des déplacements professionnels autres (que ceux nécessitant le transport de biens autres que des marchandises). Le transport de **marchandises** pour motifs professionnels ne vient qu'en quatrième position dans ce classement.

### Utilisation du parc selon les motifs (réponses multiples)

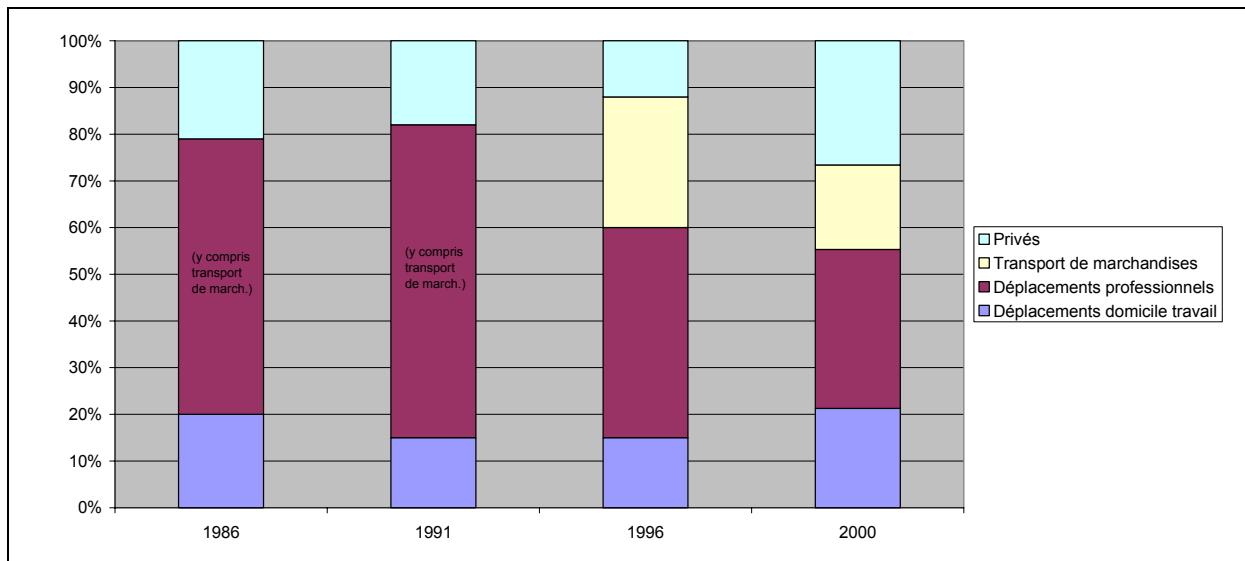


#### 4. Parcours effectués

Avec **77 milliards de véhicules kilomètres** en 2000, les VUL ont réalisé quatre fois plus de véhicules kilomètres que les 432 000 véhicules utilitaires lourds immatriculés en France, pour un potentiel instantané de transport (exprimé en tonnes) deux fois inférieur.

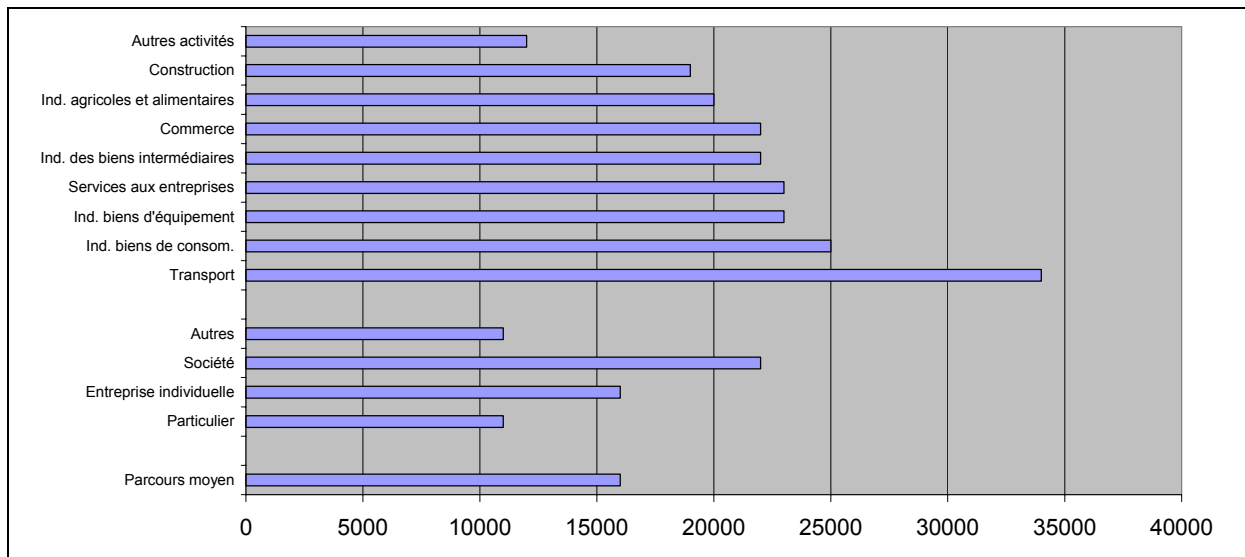
Le parcours annuel moyen par véhicule montre est assez stable (il est passé de 14 000 à 16 000 km entre 1986 et 2000). La répartition des distances parcourues par motifs montre une certaine instabilité à court terme, sans changement significatif à long terme. Les **déplacements professionnels ou liés à la profession** (transport de marchandises, déplacements professionnels et déplacements domicile-travail) l'emportent nettement sur les déplacements privés.

## Structure des parcours par motif



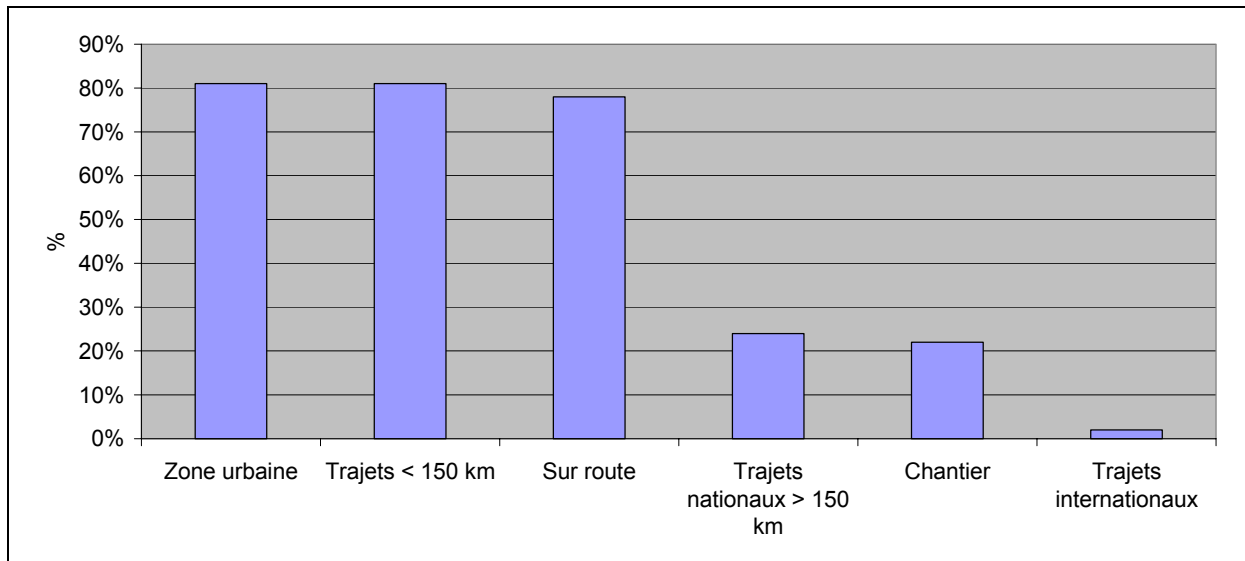
La répartition par **type d'utilisateur** et, parmi les professionnels, par **activité**, montre de fortes différences de parcours annuel moyen par véhicule. Les sociétés font circuler leurs véhicules davantage que les entreprises individuelles et celles-ci plus que les particuliers. Les parcours annuels les plus longs sont le fait des transporteurs, tandis que les parcours les plus courts relèvent de la construction : le VUL est, selon les cas, un engin de transport ou un stock mobile.

## Parcours annuel moyen par véhicule par type d'utilisateur et par activité



Quant aux **espaces** parcourus, les trajets en ville et sur route sont aussi fréquents les uns que les autres, mais la **courte distance** (inférieure à 150 km) l'emporte nettement sur la longue distance.

## Types de trajets (réponses multiples)



Il est enfin loisible d'essayer d'apprécier l'importance du fret routier acheminé par les VUL, en comparaison avec les véhicules lourds, même si l'on a vu que **la fonction de transport de fret n'est pas la fonction primordiale dans l'usage des VUL**. Si le transport de marchandises proprement dit représentait, en 2000, 17 % du kilométrage total parcouru par le parc de VUL, si les véhicules affectés à cette fonction ont une charge utile légèrement supérieure à la moyenne du parc (soit 1 t au lieu de 0,7 t), si l'on considère que, souvent utilisés pour l'enlèvement ou la livraison de lots multiples, leur coefficient de chargement moyen est de l'ordre de 0,5, le volume de transport ainsi assuré est de l'ordre de :

$$77 \times 0,17 \times 0,5 = 6,54$$

arrondi à **7 Gt.km**.

Pour la même année, le transport routier de marchandises (TRM) par véhicules lourds acheminait 184 Gt.km, on peut en conclure que les VUL n'assurent que :

$$7 / (7 + 184) = 3,7 \%$$

arrondi à **4 % du transport routier total**.

Mais, sur les 184 Gt.km du TRM, seuls 19 Gt.km s'effectuent à moins de 50 km, distance de pertinence des VUL. Dans un périmètre de proximité, on peut donc considérer que les VUL assurent environ  $7 / 26 = 27 \%$  **du transport du fret routier local**. Cette proportion serait plus importante encore si l'on ne comptait pas en termes de tonnes-kilomètres mais de coût (du fait de la plus petite taille des véhicules), d'emploi, de contribution au trafic viaire, à la congestion, à la pollution. On retrouve ici les interrogations (technico-économiques et politiques) sur la **logistique urbaine**.

\*

L'exploitation de l'enquête VUL donne ainsi des informations partielles mais intéressantes sur les VUL :

- la masse de leur parc et donc la banalité de leur usage, privé et professionnel, et dans toutes les activités ;

- le caractère minoritaire de leur fonction de transport proprement dit, même si leur capacité à acheminer des outils ou des matériaux "autres que des marchandises" est indispensable, comme composante d'une activité plus complexe ;
- leur contribution spécifique à la vie des territoires urbains, où les flux de produits et de personnes restent massivement locaux ;
- enfin, l'existence d'un large spectre de **métiers** dont la **mobilité** est une composante centrale, au point de mobiliser un véhicule adapté, qu'il serve de caisse à outils, de stock, de bureau, de vestiaire ou de salle à manger, tout en servant aussi au transport des personnes.

\*

### Sources :

Enquête dite "VUL" : *L'utilisation des véhicules utilitaires légers*, DAEI, SESP, coll. Chiffes et analyses. Depuis 1980, dernière livraison disponible : 2003 (pour les chiffres 2000).

DABLANC, Laetitia, *Transport de marchandises en ville, une gestion publique entre police et services*, Éditions Liaisons, Paris. 1998.

HUAULT, Philippe, "Les entreprises du TRM et de la messagerie et leur parc de véhicules", *Notes de synthèse du SES*, janvier-février 2002.

([http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS139-29-32\\_cle661b9b.pdf](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS139-29-32_cle661b9b.pdf))

"Les véhicules utilitaires légers en 2000", *SES Infos rapides*, n° 173, décembre 2002.

([http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/vul\\_173\\_cle22d75f.pdf](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/vul_173_cle22d75f.pdf))

"Le transport de marchandises par véhicule utilitaire léger en Île-de-France", *Note rapide sur les transports*, IAURIF, n° 362, octobre 2004.

([http://www.iaurif.org/fr/ressources\\_doc/publications/publicationsrecentes/notesrapides/pdf/transports/nr\\_349.pdf](http://www.iaurif.org/fr/ressources_doc/publications/publicationsrecentes/notesrapides/pdf/transports/nr_349.pdf))

Samarcande, *Le transport léger : situation et perspectives*, rapport pour le SESP, juin 2005, 113 p. ([http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Transport\\_leger\\_cle22b895.pdf](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Transport_leger_cle22b895.pdf))

VILLARET, Anne-Laure et VICAIRE, Vincent, "La croissance mal maîtrisée du transport léger", *Transport*, n° 439, septembre 2006.

\*