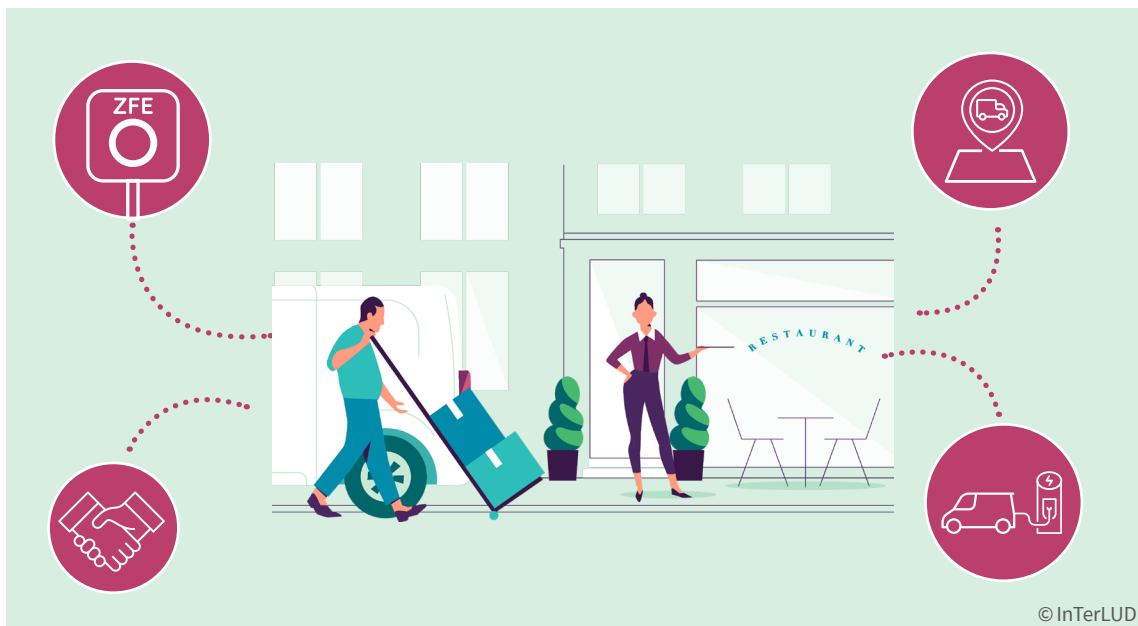


Q9

Quelles spécificités de la logistique à destination des artisans et petits commerçants ?



© InTerLUD

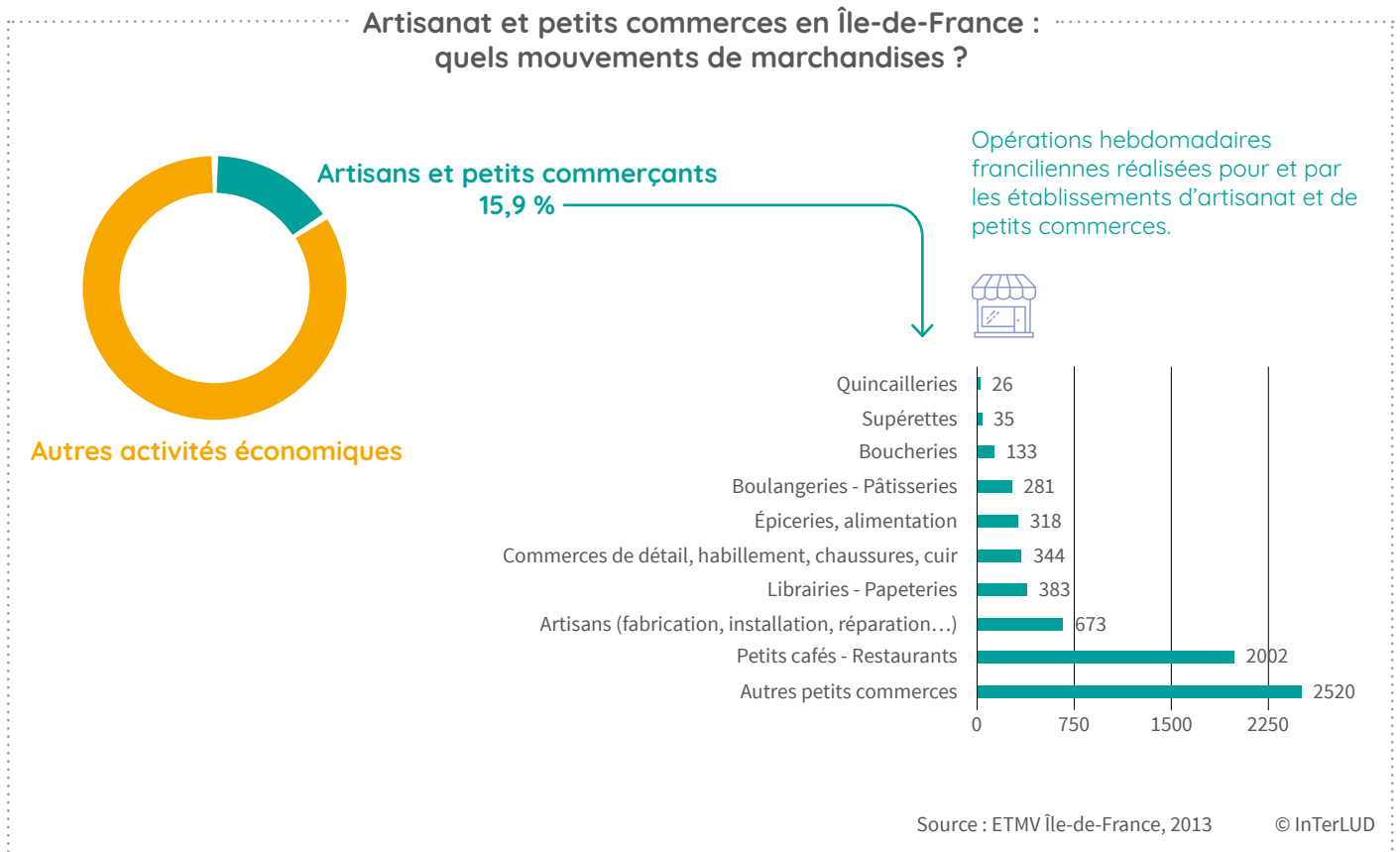
Les artisans et les petits commerçants sont essentiels à la vitalité économique des centres-villes, et garantissent l'accès à des services indispensables.

Les pouvoirs publics multiplient les programmes de revitalisation, particulièrement dans les villes moyennes, pour favoriser l'implantation ou le maintien de petits commerces et le développement d'activités artisanales. Pourtant, les organisations logistiques de ces acteurs restent mal connues, et font face à d'importants défis.

La logistique des artisans et petits commerçants en chiffres

La catégorie des artisans et petits commerçants regroupe de nombreuses entreprises hétérogènes et de petite taille, qui représentent **une partie relativement conséquente des flux de marchandises en ville**.

En se basant sur les données et traitements statistiques de l'enquête Transport de marchandises Île-de-France, on estime que les opérations de livraison et d'enlèvement pour **les établissements d'artisanat et de commerces de moins de 5 salariés** concernent **un peu plus de 15 %** des 4,2 millions de mouvements hebdomadaires réalisés sur la région.



L'auto-apvisionnement domine

L'activité de ces entreprises est caractérisée par une logistique atomisée, souvent réalisée en compte propre à l'aide de petits véhicules. Selon la même enquête, on estime que les petits commerces et les artisans s'auto-approvisionnent pour 20 et 25 % de leurs besoins en marchandises, contre seulement 8 % pour les établissements industriels, 7 % pour les établissements de bureaux, et 10 % pour les grandes surfaces de distribution. Entre 70 et 80 % des mouvements sont réalisés en petits véhicules (2-3 roues, voiture ou utilitaire).

Des utilitaires diesel avant tout

L'enquête sur la mobilité des artisans réalisée par la CMA (chambre des métiers et de l'artisanat) Lyon Rhône en 2017 montre qu'environ **9 entreprises d'artisanat sur 10 possèdent un véhicule** pour leur activité professionnelle, qui se trouve être dans la majorité des cas un utilitaire (64 %) ou une voiture particulière (30 %), les poids lourds et 2 roues moteurs sont très rares (3 % chacun).

La grande majorité de **ces véhicules fonctionnent au diesel** (84 % au total, 97 % pour les utilitaires). Les chiffres produits dans le cadre d'une analyse du parc des véhicules utilisés par les professionnels des métiers de l'alimentation de proximité en Île-de-France convergent avec l'étude réalisée par la CMA. L'enquête menée en 2015 par la CGAD (Confédération générale de l'alimentation de détail) Île-de-France montre que presque 90 % des véhicules utilisés sont des véhicules légers (dont 75 % d'utilitaires), et plus de 90 % sont des véhicules diesel.

Des véhicules plus anciens

Les véhicules des artisans et petits commerçants sont aussi souvent plus vieux que ceux utilisés par les entreprises de transport. Or, plus un véhicule est récent, plus il a de chances de répondre à une norme de pollution exigeante, comme la norme Euro 6 pour les véhicules utilitaires.

D'après des estimations réalisées à partir de la base véhicules utilitaires légers du SDES (2018), le kilométrage annuel médian est d'environ :

- 18 000 km dans le cadre de l'activité d'un transporteur professionnel,
- 13 500 km lorsque le véhicule utilitaire léger est utilisé par une entreprise pour du transport en compte propre,
- 12 000 km lorsqu'il est utilisé pour le transport artisanal.

Cette **utilisation plus faible** explique en partie que les véhicules des artisans et petits commerçants soient utilisés plus longtemps, et donc que le rythme de renouvellement des véhicules soit moins rapide. Ainsi, dans l'enquête de la CMA, les utilitaires des artisans du Rhône avaient en moyenne presque 7 ans, tandis que l'âge moyen des utilitaires du parc des professionnels du transport était de 5,8 ans. L'enquête de la CGAD Île-de-France montre aussi que **plus le véhicule acheté est cher, plus il est gardé longtemps**.

Des professionnels mobiles

L'analyse de la logistique des artisans et petits commerçants est complexe, en raison de la diversité et de la spécificité des activités et des besoins de ces acteurs.

Des véhicules multi-usages

Tout d'abord, certains artisans utilisent leur véhicule avec différents usages : **ils peuvent servir de boîte à outils, d'entrepôt temporaire** pour stocker des marchandises ou des déchets, d'espace pour les temps de pause, de vestiaire, et même de bureau mobile pour les tâches administratives comme l'appel de fournisseurs et de clients.

L'enquête réalisée par la CMA en 2017 montre que 58 % des artisans rhodaniens ont **un usage mixte de leur véhicule** :

- 53 % de leurs déplacements motorisés sont réalisés pour une intervention chez un client,
- 17 % pour une démarche commerciale,
- 16 % pour de l'approvisionnement auprès d'un fournisseur,
- 14 % pour des livraisons à un client.

Beaucoup d'artisans utilisent également leurs véhicules pour les déplacements entre leur domicile et la base fixe de leur travail.

De multiples pratiques

Ces chiffres moyens masquent par ailleurs des **divergences importantes selon les types d'activités**, et des profils de déplacements différents selon les contraintes opérationnelles et organisationnelles de chaque « professionnel mobile ». Les déplacements d'un commerçant chez ses fournisseurs plusieurs fois par semaine ne sont pas les mêmes que les déplacements d'un électricien qui réalise plusieurs interventions par jour, tous les jours.

Ces contraintes de transport diffèrent en fonction de nombreux critères :

- la fréquence et la régularité des déplacements,
- les distances parcourues,
- la stabilité des périmètres d'intervention ou de livraison,
- les durées de l'intervention ou de l'approvisionnement,
- la possibilité de stationner à proximité du lieu d'achat ou d'intervention,
- l'organisation des chaînes de déplacements, etc.

Des besoins spécifiques

Une autre distinction de ces artisans et petits commerçants vis-à-vis d'autres acteurs économiques est la très forte spécificité de leurs besoins et de leur activité, au sein de laquelle **le transport n'est qu'une tâche très secondaire**, qui se manifeste de diverses manières :

- Certaines entreprises, par exemple, ont besoin de marchandises très spécifiques, ce qui requiert un haut niveau d'information sur le produit acheté et donc un déplacement en personne.
- D'autres recherchent des tarifs préférentiels pour des produits ou des prestations, ce qui nécessite un travail de négociation.
- Certains déplacements impliquent la réalisation de tâches impliquant des compétences particulières.
- D'autres professionnels profitent de leur déplacement pour prendre des commandes ou maintenir un contact commercial avec leur client ou leur fournisseur.

Dans tous les cas, la spécificité des tâches ou des besoins explique dans une large mesure le recours au compte propre par ces entreprises pour transporter leurs marchandises.

Les défis et leviers d'action pour accompagner la logistique des artisans et petits commerçants

Si le transport est une activité souvent secondaire pour ces acteurs, il n'en reste pas moins qu'elle est source de **fortes préoccupations, notamment liées au stationnement** :

- nécessité de se garer au plus près des lieux de livraison ou d'achat,
- difficultés à respecter les durées autorisées de stationnement en raison de temps de travail parfois imprévisibles,
- manque de clarté de la réglementation,
- coût du stationnement, etc.

À ceci s'ajoutent **les difficultés d'accès aux centres-villes** liées à **la congestion** ; ou liées aux **réglementations** comme les ZFE-m (zones à faibles émissions-mobilité), qui touchent particulièrement les véhicules plus anciens.

Une réglementation spécifique

Des leviers d'action sont à disposition des collectivités et des entreprises pour répondre à ces défis. Ainsi, de nombreuses villes ont mis en place **des politiques de stationnement spécifiques pour les artisans et petits commerçants**. Par exemple, à Paris, les professionnels mobiles domiciliés en Île-de-France peuvent stationner jusqu'à 7 h consécutives à un tarif préférentiel (0,5 €/h et un droit de stationnement de 250 €/an, gratuité pour les véhicules à faibles émissions) sur tous les emplacements payants de surface de Paris. Autre exemple à Brest, où un forfait artisan permet aux entreprises éligibles de bénéficier d'un stationnement adapté à leurs usages sous forme d'un forfait 4 h 30 ou 8 h, au lieu des 3 h 30 habituelles, et de cumuler plusieurs jours de stationnement.

Des aides financières

L'État et les collectivités proposent aussi des aides pour **l'achat de véhicules à faibles émissions** compatibles avec les exigences des réglementations des ZFE-m. Parmi les aides nationales, on peut notamment citer le bonus écologique à l'achat d'un véhicule électrique, hydrogène ou hybride, ou encore la prime à la conversion (cumulable avec le bonus écologique) pour l'achat d'un véhicule propre assorti de la mise à la casse d'un véhicule diesel. Certaines collectivités territoriales proposent également des aides complémentaires.

L'État propose également **des aides au retrofit électrique des véhicules**, c'est-à-dire la rénovation des véhicules en modifiant leur motorisation tout en conservant leur structure (carrosserie, pneus, etc.). Le retrofit est moins cher que l'achat d'un véhicule neuf. Il peut être pertinent pour les professionnels équipés d'un fourgon compact ou lourd, qui parcourent des distances modestes, qui ont des cycles de renouvellement de véhicules plus long, et pour qui l'achat d'un véhicule est un investissement à amortir sur une période plus longue.

Des changements de pratiques

Les artisans et les petits commerçants eux-mêmes peuvent décider de modifier la manière dont ils réalisent leur transport. Ainsi, on assiste à **l'émergence médiatisée de l'utilisation du vélo ou du vélo-cargo** pour certains professionnels qui n'ont pas des charges trop lourdes ou volumineuses à transporter, sans qu'on ait le recul aujourd'hui pour chiffrer l'ampleur du phénomène. Ceux-ci peuvent stationner et circuler facilement en centre-ville. À noter aussi, l'utilisation de micro-fourgons, des petits utilitaires souvent à motorisation électrique, pouvant être conduits sans permis et permettant de transporter des charges modestes à faible vitesse (convenant donc aux milieux urbains).

Des services à imaginer

Au-delà de l'amélioration des conditions du stationnement ou du renouvellement des véhicules utilisés, certaines mesures pourraient optimiser les déplacements des artisans en milieu urbain. Par exemple, l'aménagement de **stocks tampons** pour des pièces nécessaires à leurs interventions pourrait éviter des allers-retours entre les chantiers et les lieux de ventes des fournisseurs. Ces besoins de stocks tampons sont d'autant plus importants que les grandes villes connaissent une fuite en périphérie des grossistes auprès desquels les professionnels mobiles s'approvisionnent traditionnellement. Par exemple, Paris a perdu plus de 500 commerces de gros entre 2017 et 2020.

Une autre manière d'optimiser ces flux serait de les **externaliser auprès des professionnels du transport et de la logistique**. La spécificité des besoins des artisans et petits commerçants est une barrière difficile à l'adoption de ces nouvelles pratiques, mais le développement du commerce en ligne et des livraisons « instantanées », offrant un approvisionnement rapide et à la demande, permet l'émergence de nouveaux services. Une externalisation peut aussi permettre aux professionnels de se recentrer sur leur cœur de métier, et de limiter ou d'éviter les désagréments liés à la conduite en centre-ville.

À lire également

D'autres questions traitées pour compléter la réflexion

Question n°4 > Quels usages des énergies alternatives dans le transport de marchandises ?

Question n°5 > Quels impacts des ZFE-m sur le transport de marchandises en ville ?

Question n°6 > Quel potentiel de développement pour la cyclologie ?

Question n°8 > Espaces logistiques urbains : où stocker sa marchandise ?



Dico et ressources



Dico

- **Grossiste** : un grossiste sélectionne, stocke, commercialise et livre en camion, le plus souvent, différentes gammes de produits alimentaires ou non alimentaires à ses différents clients professionnels, souvent situés en centre-ville, comme des pharmacies, restaurants, chantiers, supérettes, etc.
- **Hybride** : un véhicule hybride associe un moteur thermique, essence ou diesel, à un ou plusieurs blocs électriques. Il peut être rechargeable (par le biais d'un raccordement au réseau électrique ; permet de bénéficier du bonus écologique) ou non rechargeable (utilise le moteur et le freinage pour recharger la batterie ; l'autonomie électrique est réduite ; ne permet pas de bénéficier du bonus écologique).
- **Normes Euro** : l'Union européenne a créé des « normes Euro ». Actualisées environ tous les 5 ans, elles édictent des limites tolérées pour les émissions de polluants des véhicules légers, poids lourds et autobus. En France, le système de vignettes Crit'Air se base sur ces normes.
- **Organisations professionnelles** : représentent et défendent les intérêts des entreprises adhérentes d'un même secteur d'activité. Celles qui sont reconnues comme représentatives par la direction générale du Travail sont habilitées à négocier les accords collectifs.
- **Retrofit** : rénovation des véhicules en modifiant la motorisation tout en conservant la structure. Il s'agit de la conversion de véhicules diesel à une autre énergie (électrique, gaz, biocarburants). Depuis 2020 par exemple, un arrêté autorise et encadre les modifications de motorisation vers l'électrique sans avoir à demander l'autorisation aux constructeurs des véhicules.
- **ZFE-m** : zone à faibles émissions mobilité. Territoire sur lequel la circulation et le stationnement sont restreints à certains véhicules, en fonction de leur type (poids lourd, véhicule utilitaire léger, etc.) et de leurs émissions en polluants atmosphériques (NO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$).



Fiches actions

Accompagnées dans le cadre du programme **CEE InTerLUD** (innovations territoriales et logistique urbaine durable), les communes disposent d'un guide méthodologique réalisé par l'Ademe comprenant des conseils et des fiches actions pour les soutenir dans leur démarche. Des versions de synthèse sont accessibles. En lien avec la question traitée, elles permettent aux acteurs économiques de repérer les thématiques susceptibles d'être portées sur leur territoire :

- Fiche B4 – [Améliorer la logistique des chantiers et la desserte des commerces environnants](#)
- Fiche C3 – [Créer des espaces logistiques urbains](#)
- Fiche C4 – [Encourager les livraisons silencieuses en horaire décalé](#)
- Fiche C5 – [Développer l'usage mixte de la voirie publique](#)



Ressources clés

À consulter en ligne : des ressources pour mieux comprendre la question ou passer à l'action.

- CGAD Île-de-France, 2016. Analyse du parc des moyens de transport utilisés par les professionnels d'Île-de-France des métiers de l'alimentation, expertise des besoins des entreprises et préconisations – Logistique urbaine en Île-de-France et qualité de l'air, Principaux résultats, 27 p.
- CMA, Ademe, 2017. Regard sur la mobilité des artisans du Rhône – Principaux enseignements de l'enquête mobilité, Synthèse et chiffres clés, 3 p.
- LAET, 2021. **La deuxième vague d'enquêtes Transport de marchandises en ville** (ETMV).
- SDES, 2021. **Parc et immatriculations des véhicules routiers**.
- Ademe, 2021. **Étude retrofit** : revient sur les conditions nécessaires à un retrofit économe d'un véhicule thermique à un véhicule électrique.
- Brest Métropole, 2022. Le forfait artisan pour un stationnement adapté aux usages : **le projet** est sur le site InTerLUD, **la page grand public** est sur le site de la Métropole et de la ville de Brest.

Bibliographie

Pour retrouver les références (ouvrages, études, articles) utilisées pour la rédaction de la question.

- Beziat A., 2017. Approches des liens entre transport de marchandises en ville, formes urbaines et congestion : le cas de l'Île-de-France, Thèse de doctorat soutenue publiquement à l'université Paris-Est, 427 p.
- James S., Gressel R., Ifsttar, 2018. Professionnels mobiles dans le trafic urbain (PMTU) : Enquête pour une meilleure connaissance et une approche quantifiée de l'impact de la mobilité des professionnels sur le trafic routier en ville – Quelle contribution à la pollution de l'air ? Rapport Ademe en partenariat avec l'Ifsttar, 219 p.
- Camilleri P., 2018. What future for electric light vehicles? A prospective economic and operational analysis of electric vans for business users, with a focus on urban freight, Thèse de doctorat soutenue publiquement à l'université Paris-Est, 279 p.
- Cerema, 2017 (38 p). ADN des Professionnels Mobiles – Profil des professionnels mobiles à partir de la structure temporelle de leurs activités quotidiennes.
- Serouge M., Patier D., Routhier J.-L., Toilier F., 2014. Enquête marchandises en ville réalisée en Île-de-France entre 2010 et 2013, Rapport d'enquête – MEDDE direction de la Recherche et de l'Innovation, 127 p.

Crédits

- Illustration : Chloë Kast
- Schéma : conception Adrien Béziat (université Gustave-Eiffel), sur la base des données et traitements statistiques de l'enquête Transport de marchandises (ETMV) Île-de-France 2013, réalisation Trait singulier, février 2022.
- Conception graphique : Trait singulier
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

