



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

Rapport final

# Optimisation de la logistique urbaine dans les villes de tailles moyenne à petite (actualisation des données)

14/12/2022



**JONCTION**

## Renseignements

Maître d'ouvrage DREAL Hauts-de-France

Auteur(s) Jonction

Mots clés Logistique urbaine | Hauts-de-France

# Table des matières

Le présent document correspond au Rapport final de l'étude intitulée « Optimisation de la logistique urbaine dans les villes de tailles moyenne à petite (actualisation des données) », réalisée par Jonction pour le compte de DREAL Hauts-de-France.

Il s'organise de la manière suivante :

<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>3</b>
<b>LES OBJECTIFS DE LA MISSION</b>	<b>4</b>
<b>1 - LA QUANTIFICATION ET LA QUALIFICATION DES FLUX</b>	<b>5</b>
<b>1.1 - LE CONCEPT DE « MOUVEMENT »</b>	<b>5</b>
<b>1.2 - DENOMBREMENT ET CARACTERISTIQUES DES MOUVEMENTS</b>	<b>6</b>
1.2.1 - LES GENERATEURS	7
1.2.2 - NATURE DES MOUVEMENTS	7
1.2.3 - LES ACTEURS QUI REALISENT LE TRANSPORT	8
1.2.4 - LES VEHICULES UTILISES	9
1.2.5 - L'ORGANISATION DES MOUVEMENTS	11
<b>1.3 - L'OCCUPATION DE LA VOIRIE</b>	<b>14</b>
1.3.1 - LES ARRETS	14
1.3.2 - DUREES	14
1.3.3 - HORAIRES	14
1.3.4 - CONDITIONS D'ARRET DES VEHICULES	15
<b>1.4 - LES DISTANCES GENEREES</b>	<b>15</b>
<b>2 - COMPARAISON DES RESULTATS DE 2022 / 2017</b>	<b>16</b>
<b>2.1 - AVERTISSEMENTS</b>	<b>16</b>
2.1.1 - EVOLUTION METHODOLOGIQUE	16
2.1.2 - EVOLUTION GEOGRAPHIQUE	16
<b>2.2 - COMPARAISON 2022 / 2017</b>	<b>17</b>
2.2.1 - EVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS	17
2.2.2 - EVOLUTION DU MODE DE GESTION DU TRANSPORT	18
2.2.3 - EVOLUTION DU MODE D'ORGANISATION ET DU TYPE DE VEHICULE	19
2.2.4 - L'OCCUPATION DE LA VOIRIE	19
<b>3 - GLOSSAIRE, SIGLES ET ACRONYMES</b>	<b>22</b>
<b>JONCTION</b>	<b>26</b>

---

## Les objectifs de la mission

Les objectifs de l'étude sont doubles :

- Estimer flux de marchandises inter-établissements de la région Hauts-de-France (hors Métropole Européenne de Lille) en 2022 ;
- Comparer les résultats de 2022 avec ceux produits en 2017 dans le cadre de l'étude « Actualisation des données marchandises de l'étude « *optimisation de la logistique urbaine dans les villes de tailles moyenne à petite* » finalisée en 2018 ;

---

# 1 - La quantification et la qualification des flux

Cette section décrit de manière quantitative et qualitative les principaux flux du transport de marchandises en ville sur le territoire d'étude et plus particulièrement des flux dits « inter-établissements ».

Leur description s'appuie sur la mise en œuvre du modèle de simulation Freturb. Ce logiciel, développé par le Laboratoire d'Economie des Transports sur la base d'enquêtes statistiques lourdes, permet une quantification et une qualification des flux de marchandises à destination et en provenance des établissements économiques d'un territoire.

## 1.1 - Le concept de « mouvement »

Un mouvement correspond à une réception ou une expédition de marchandise effectuée au moyen d'un véhicule mécanisé.

Le mouvement est comptabilisé au niveau d'un établissement qui émet un besoin/une demande de transport (soit pour recevoir de la marchandise soit pour en envoyer). Cet établissement, ou « générateur » de mouvements, ne réalise pas forcément lui-même le transport des marchandises. Il peut en effet être confié à un tiers (un transporteur par exemple).

Enfin, le mouvement est une unité de mesure qui ne présage pas de la quantité de marchandises déplacée. Elle est avant tout destinée à mesurer une occupation de la voirie.

## 1.2 - Dénombrement et caractéristiques des mouvements

La modélisation Freturb permet d'estimer que l'ensemble des établissements du périmètre d'étude génère chaque semaine environ 1 629 229 mouvements, soit environ 307 401 mouvements par jour.

La carte ci-après répartit spatialement les mouvements. On constate une forte densité de mouvements sur la partie Nord Est (à proximité de la métropole lilloise) du territoire d'étude, sur sa frange littorale Nord mais aussi autour de quelques polarités (Amiens, Beauvais, ..., les principales centralités précédemment identifiées).

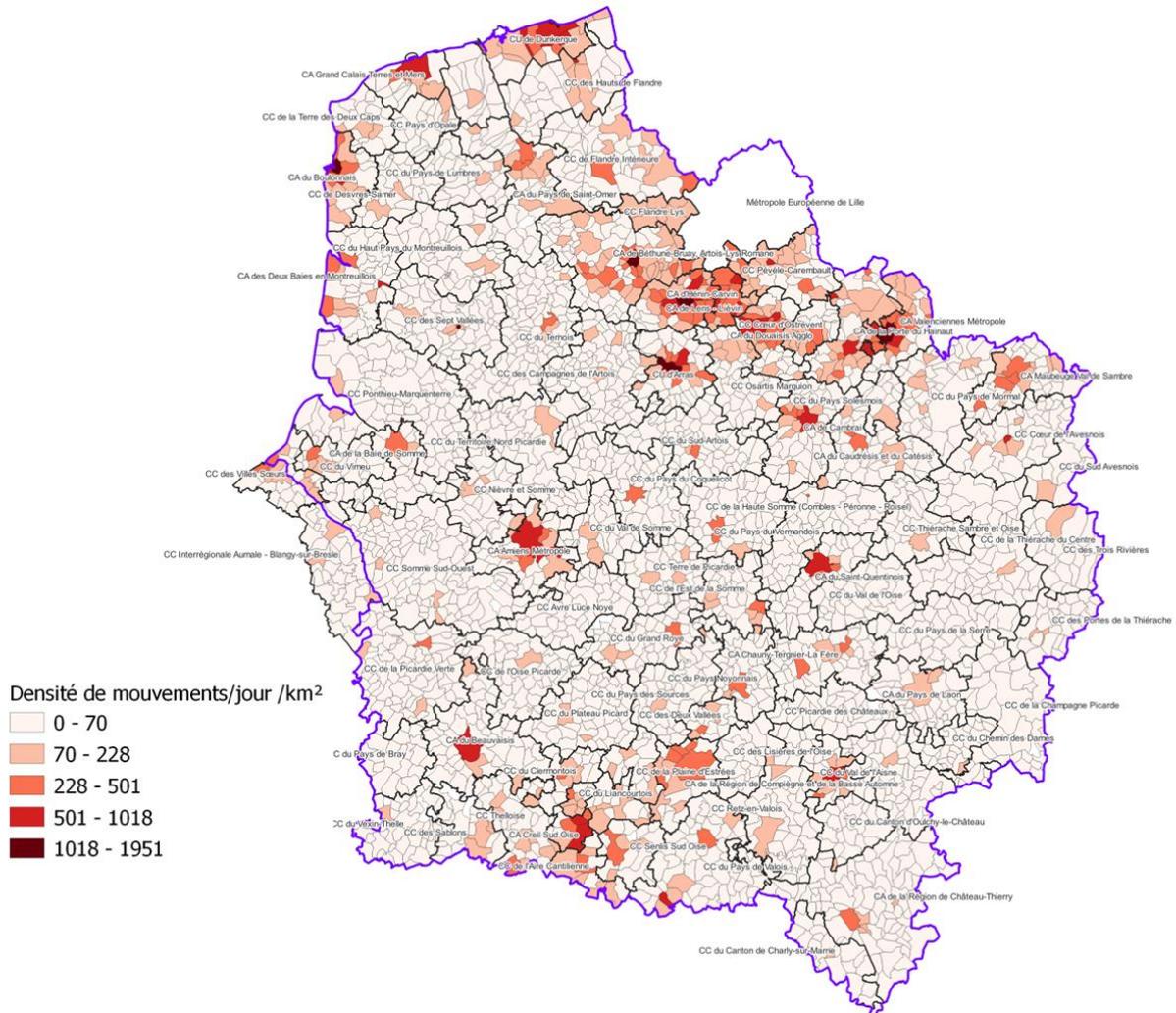


Figure 1 : densité de mouvements sur la région Hauts-de-France | Freturb - Jonction, 2022

## 1.2.1 - Les générateurs

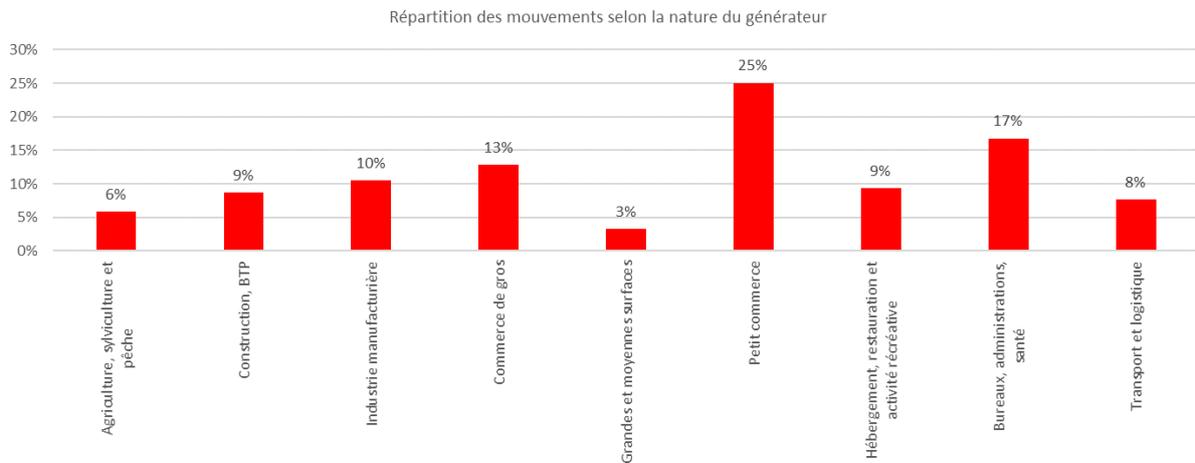


Figure 2 : répartition des mouvements par secteurs d'activités | Freturb - Jonction, 2022

La figure précédente illustre la répartition des mouvements selon la nature des générateurs (le secteur d'activité auquel ils se rapportent). Nous constatons que les « petits commerces » et « les bureaux, administrations et activités de santé » sont les secteurs les plus fortement générateurs de flux sur le territoire d'étude avec 42% des mouvements.

## 1.2.2 - Nature des mouvements

Sur les 307 401 mouvements quotidiens réalisés sur le territoire d'étude, près de 68% sont des réceptions de marchandises (et 32 % des expéditions). Cette répartition fluctue toutefois fortement en fonction du secteur d'activité considéré. Ainsi, la grande distribution génère principalement des réceptions alors que les entrepôts génèrent majoritairement des expéditions (cf. figure suivante).

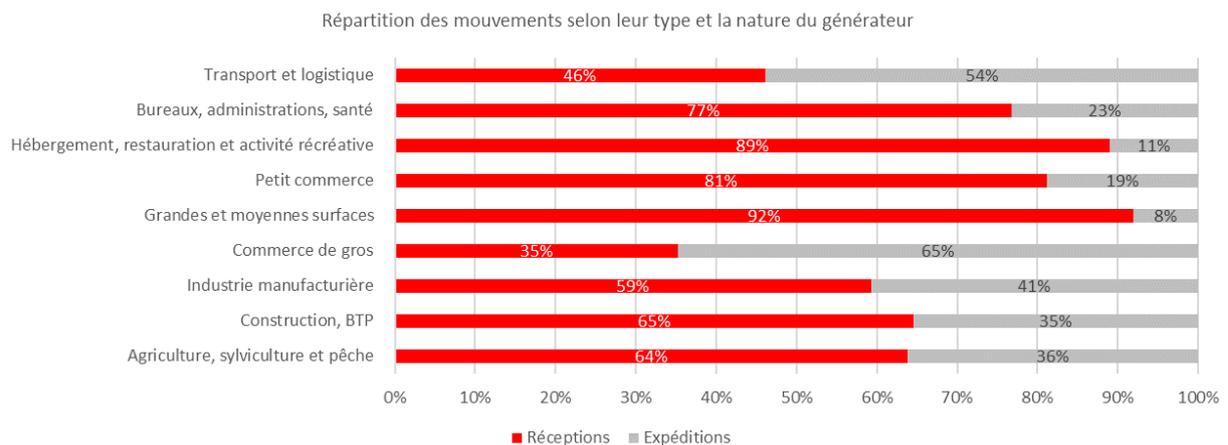


Figure 3 : nature des mouvements de marchandises | Freturb - Jonction, 2022

### 1.2.3 - Les acteurs qui réalisent le transport

Comme expliqué précédemment, ce n'est pas parce qu'un établissement génère un mouvement qu'il effectue lui-même le transport. La gestion du transport des marchandises d'un établissement, ou « mode de gestion », peut être confiée :

- à un transporteur professionnel, on parle alors de transport en « compte d'autrui » ;
- à un fournisseur dans le cadre d'un transport dit en « compte propre expéditeur » ;
- ou réalisée par le client lui-même en « compte propre destinataire ».

La figure ci-après met en avant le fait que 49% des mouvements sont effectués en compte propre (35% en compte propre expéditeur et 14% en compte propre destinataire). Les transporteurs professionnels (le compte d'autrui) réalisent 51% des mouvements et sont donc les principaux acteurs réalisant le transport des marchandises.

Répartition des mouvements selon le mode de gestion

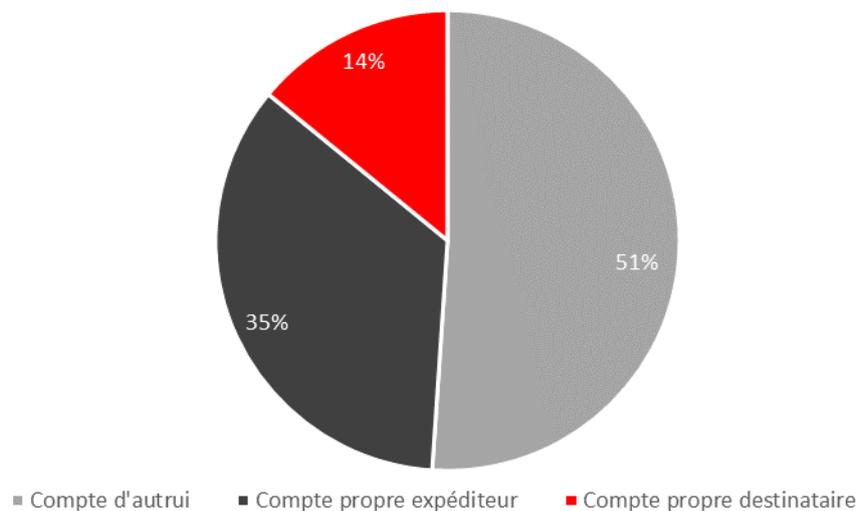


Figure 4 : répartition des mouvements selon le mode de gestion | Freturb - Jonction, 2022

En règle générale, les mouvements réalisés en compte d'autrui sont plus rationalisés/optimisés (en termes d'occupation de la voirie, économique, environnementaux) que ceux réalisés en compte propre mais ceci est à relativiser.

Le mode de gestion varie fortement d'un secteur d'activités à l'autre.

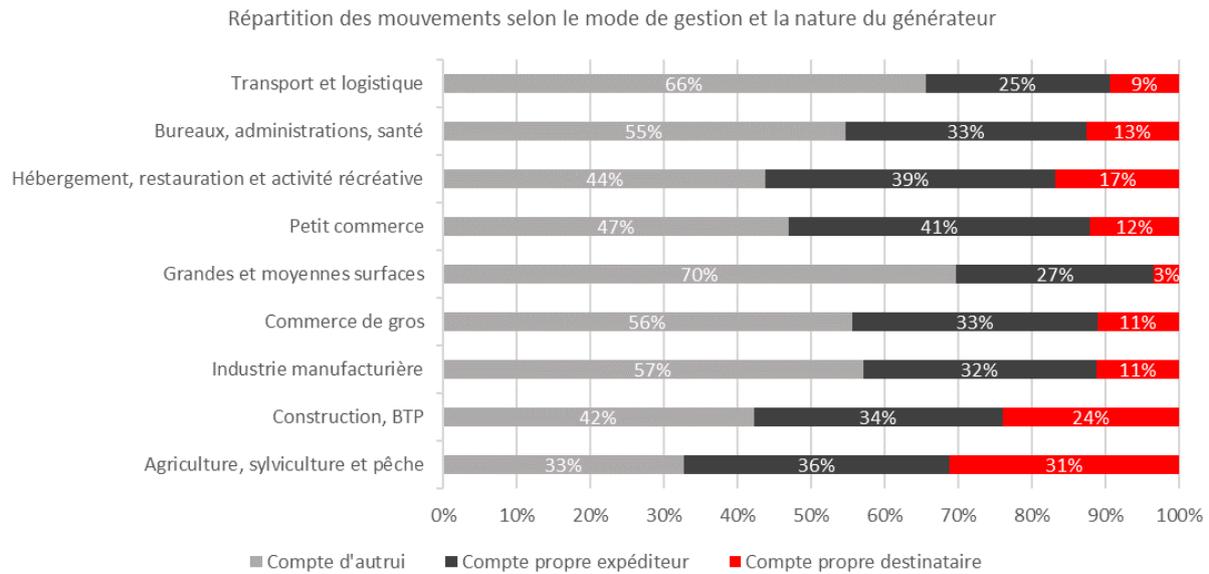


Figure 5 : répartition des mouvements selon le mode de gestion et le secteur d'activité | Freturb - Jonction, 2022

Les transporteurs professionnels interviennent majoritairement pour la grande distribution et les secteurs du transport et de la logistique, l'industrie manufacturière, le commerce de gros et les activités de bureaux, administrations et activités de santé.

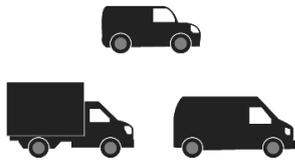
Les fournisseurs, eux, sont surtout actifs auprès des secteurs « agriculture », petit commerce, cafés hôtels restaurants et construction et BTP.

## 1.2.4 - Les véhicules utilisés

Freturb distingue trois types de véhicules dans ses analyses :

- les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes,
- les camions porteurs de plus de 3,5 tonnes de PTAC,
- les ensembles articulés dont le PTAC est généralement supérieur à 32 tonnes.

La figure ci-après présente ces trois types de véhicules et proposent quelques caractéristiques moyennes.

TYPES	SILHOUETTES	CARACTERISTIQUES
Véhicules Utilitaires Légers (VUL)		PTAC : de 1,5 à 3,5 t Longueur : de 4,5 à 6 m Largeur : de 1,8 à 2,55 m Hauteur : de 1,8 à 2,5 m Surface : de 8 à 12 m <sup>2</sup> UVP : 1,5 UVP
Camions porteurs		PTAC : de 3,5 à 32 t Longueur : de 6 à 12 m Largeur : 2,55 m Hauteur : de 2,5 à 4 m Surface : de 15 à 29 m <sup>2</sup> UVP : 2 UVP
Ensembles articulés		PTAC : de 32 à 44 t Longueur : de 16 à 18,5 m Largeur : 2,55 m Hauteur : 4 m Surface : 42 m <sup>2</sup> UVP : 2,5 UVP

Jonction, 2016

Figure 6 : les types de véhicules pris en compte par Freturb | Jonction, 2016

Sur les 307 401 mouvements journaliers réalisés sur le territoire d'étude, 67% d'entre eux le sont en véhicules utilitaires légers, 23% en camions porteurs et 9% en ensembles articulés.

Le graphique ci-après ventile ces résultats en fonction du secteur d'activité. Nous pouvons constater que la majorité des mouvements du secteur transport et logistique et de du secteur de la grande distribution sont réalisés avec des ensembles articulés ou des camions porteurs.

Les mouvements des autres activités sont en grande majorité effectués avec des VUL.

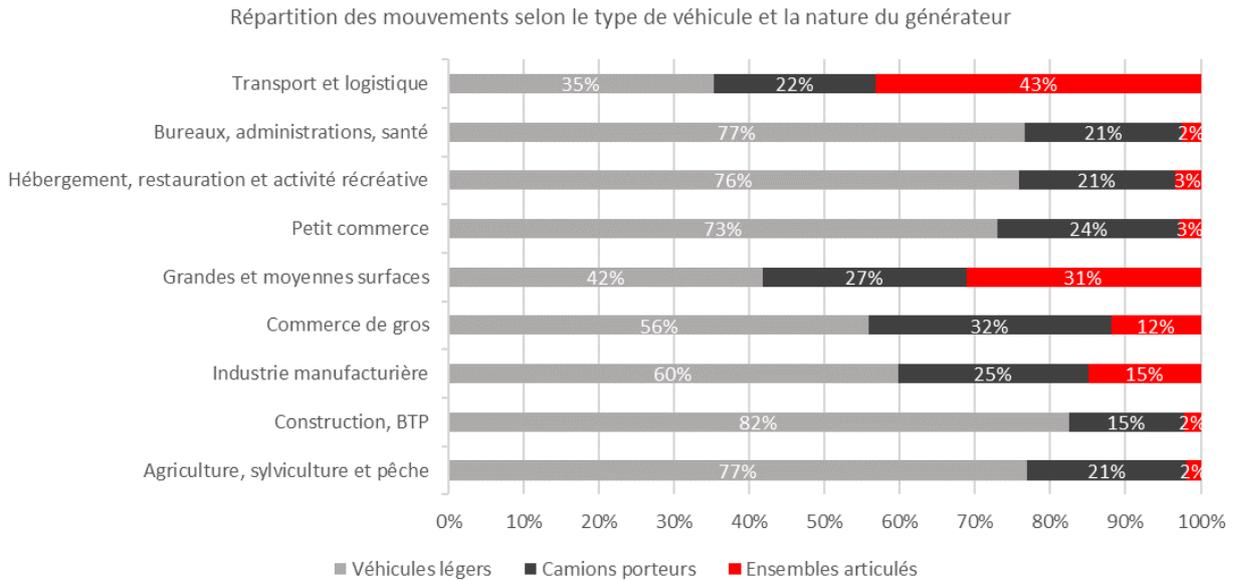


Figure 7 : répartition des mouvements selon le type de véhicule et le secteur d'activité | Freturb - Jonction, 2022

Les résultats précédemment présentés expriment un nombre de mouvements en fonction du type de véhicule. Il ne faut donc pas confondre ces données avec une répartition du parc de véhicules (car un même véhicule peut réaliser plusieurs mouvements).

### 1.2.5 - L'organisation des mouvements

Les mouvements peuvent s'organiser de différentes manières (on parle de « mode d'organisation ») et s'insérer dans le cadre de parcours dits :

- en « traces directes » ne desservant alors qu'un point,
- ou en « tournées » desservant *a minima* deux points.

Ainsi, lors d'une tournée, un même véhicule effectue plusieurs livraisons et/ou enlèvements et, est donc responsable de nombreux mouvements.

Comme le montre la figure qui suit, 74% des mouvements réalisés sur le territoire d'étude le sont dans le cadre de tournées.

Répartition des mouvements selon le mode d'organisation

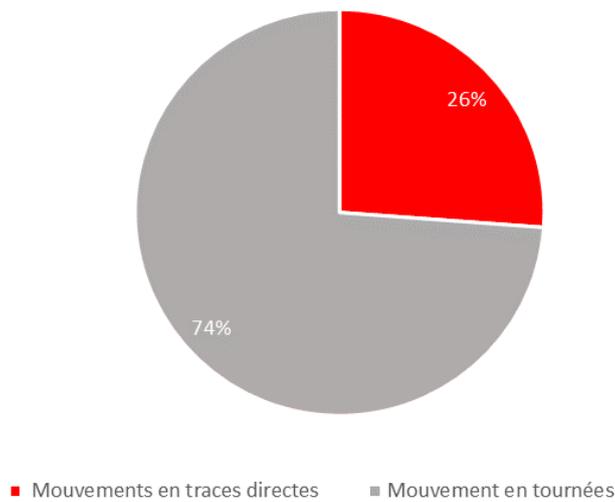


Figure 8 : répartition des mouvements selon le mode d'organisation | Freturb - Jonction, 2022

Le graphique ci-dessous révèle que les secteurs « agriculture » est le seul à organiser majoritairement leurs réceptions et expéditions de marchandises en traces directes.

Répartition des mouvements selon le mode d'organisation et la nature du générateur

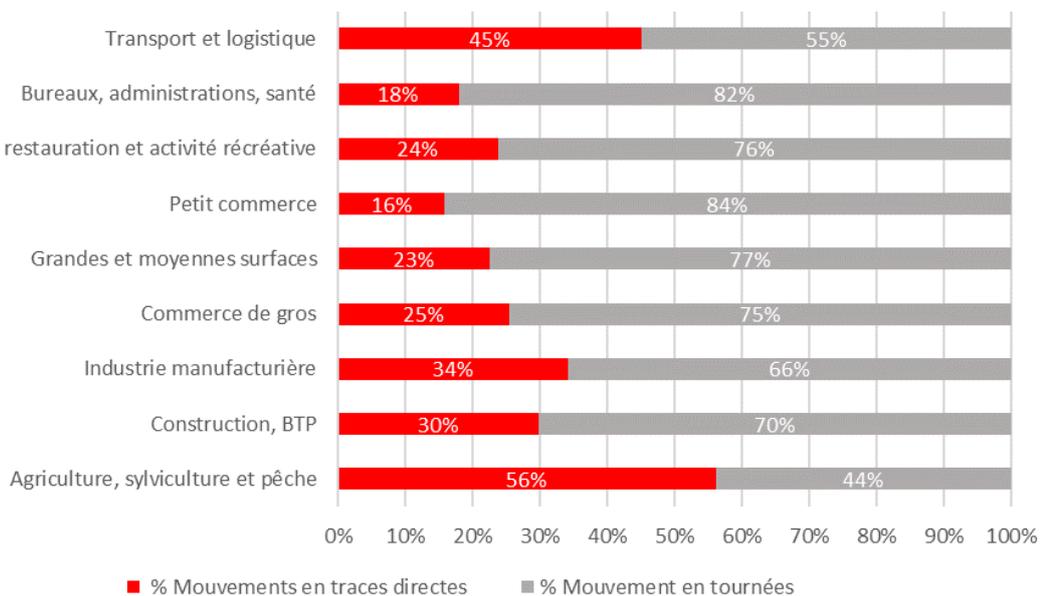


Figure 9 : répartition des mouvements selon le mode d'organisation et le secteur d'activité | Freturb - Jonction, 2022

L'estimation du nombre de parcours journaliers, proposée à travers le tableau suivant, apporte une idée quant au nombre « maximum » de véhicules utilisés pour le TMV (l'hypothèse retenue ici est qu'à un parcours correspond un véhicule).

Parcours journaliers	Véhicules légers	Camions porteurs	Ensembles articulés	Total
Traces directes	27 964	9 552	14 974	52 489
Tournées	8 964	7 135	3 336	19 434
Total	36 927	16 686	18 310	71 923

Figure 10 : estimation du nombre de parcours selon le type de véhicule et le mode d'organisation | Freturb - Jonction, 2022

Ainsi, chaque jour, 71 923 parcours/véhicules sillonnaient le territoire d'étude pour livrer ou enlever des marchandises auprès des établissements.

26% de ces parcours sont des tournées et permettent de réaliser 74% des mouvements. À noter que les tournées sont généralement considérées plus efficaces que les traces directes (mais là encore, cela dépend de plusieurs paramètres tel le taux de chargement du véhicule).

Si une tournée moyenne permet de desservir environ 8.5 établissements, nous constatons que certaines d'entre elles peuvent « toucher » plus de 50 établissements. Le graphique qui suit illustre cela.

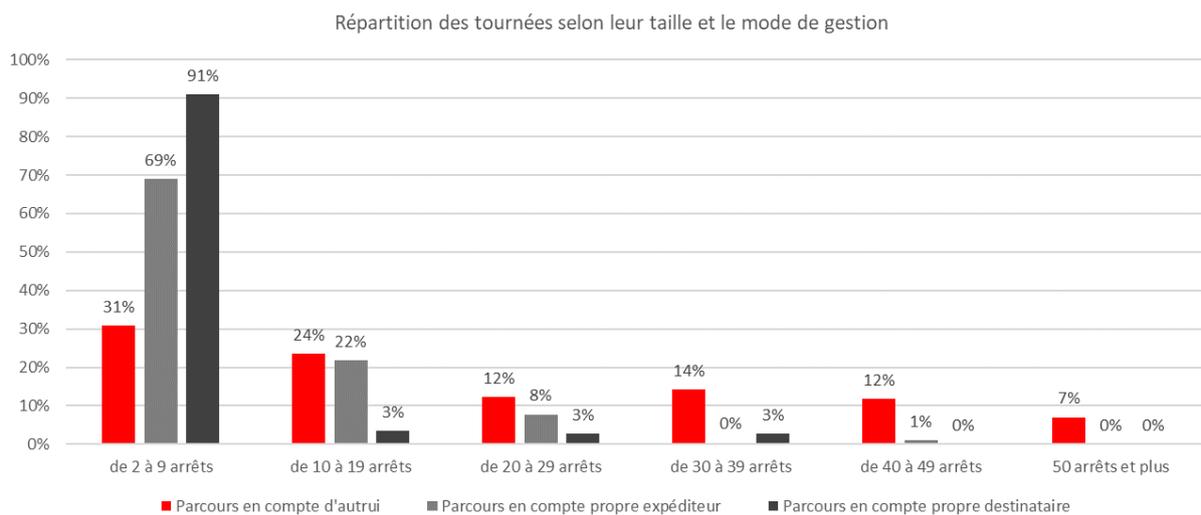


Figure 11 : répartition des tournées en fonction de leur taille et du mode de gestion | Freturb - Jonction, 2022

Nous remarquons que les tournées de « grande taille » (touchant le plus d'établissements) sont essentiellement le fait du « compte d'autrui » donc des transporteurs. Ainsi, 17% des tournées des transporteurs correspondent à de la messagerie express (tournées de plus de 39 points où les colis sont de petite dimension), les 83% restants à de la messagerie traditionnelle (nombre de points plus faible par tournée et marchandises palettisées associées à des colis).

Les tournées réalisées par les fournisseurs sont globalement de taille moyenne. Celles des clients eux-mêmes (compte propre destinataire), de très petite taille (91% d'entre-elles desservent au maximum 9 établissements).

## 1.3 - L'occupation de la voirie

Le concept du mouvement traduit une occupation de l'espace dans le temps. Nous allons donc détailler les conditions dans lesquelles se déroulent les livraisons et les enlèvements de marchandises sur le territoire d'étude et donc l'occupation de la voirie.

### 1.3.1 - Les arrêts

Les mouvements de marchandises donnent lieu à des arrêts de véhicules. Freturb estime la durée de ces arrêts, les horaires de la journée auxquels ils se produisent et les conditions dans lesquelles ils se réalisent.

À noter que dans la logique Freturb, un arrêt correspond à un mouvement ce qui dans les zones très denses (Lille par exemple) n'est pas toujours exact. En effet, un véhicule peut s'arrêter en un point et desservir parfois 2 ou 3 établissements. Cela est particulièrement vrai dans la messagerie express.

### 1.3.2 - Durées

Freturb nous apprend que la durée moyenne d'un arrêt pour livraison ou enlèvement de marchandises est d'environ 19 minutes sur le périmètre d'étude.

Cette durée fluctue fortement en fonction du mode d'organisation. Un arrêt réalisé dans le cadre d'une trace directe durerait à peu près 34 minutes contre 9 minutes en tournée.

Le mode de gestion et le type de véhicule utilisé font également varier ces données. Ainsi, les arrêts réalisés en VUL dans le cadre de tournées de messagerie express durent en moyenne 4 minutes.

### 1.3.3 - Horaires

La répartition journalière des mouvements révèle deux pics d'occupation de la voirie, le premier, très important, ayant lieu de 9h00 à 11h00 et le second, plus diffus, de 15h00 à 17h00.

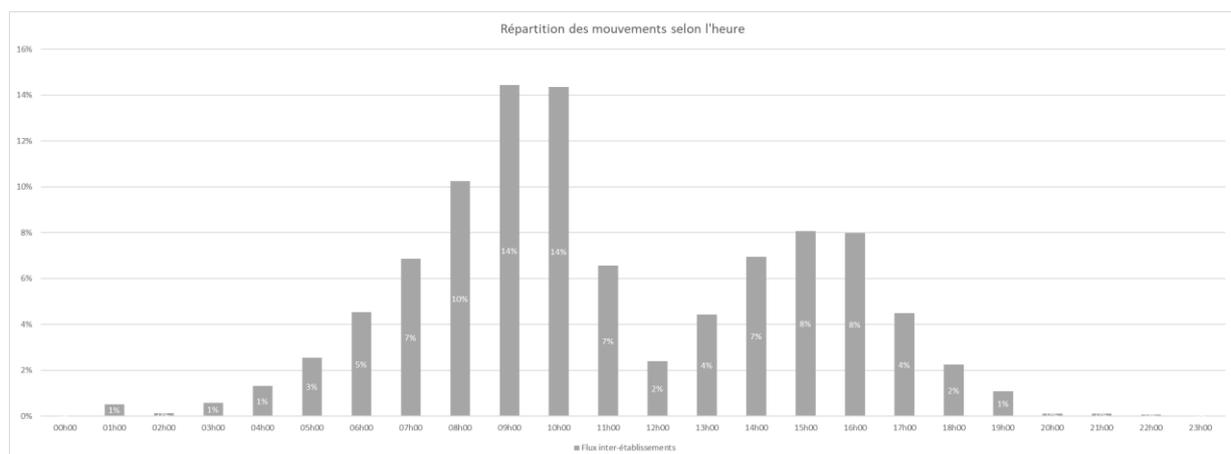


Figure 12 : répartition horaire des mouvements | Freturb - Jonction, 2018

Ainsi, le pic matinal des « marchandises » télescope celui des « voyageurs » (généralement de 7h00 à 9h00) et vient donc accroître la congestion (à 9h00, près de 14% des mouvements journaliers ont

lieu). Le second pic « marchandises » intervient plus tôt que le deuxième pic « voyageurs » (17h00 à 18h00). Son impact est donc relatif sur la circulation en fin de journée.

### 1.3.4 - Conditions d'arrêt des véhicules

Sur le territoire d'étude, près de 18% des mouvements sont réalisés dans des conditions potentiellement « gênantes » (soit en double-file soit sur un emplacement interdit) pour la circulation.

En effet, comme vu précédemment, les mouvements interviennent à différents horaires de la journée et donc parfois à des périodes où le trafic est faible.

Ces données sont cependant les données les « moins précises » proposées par le modèle. Elles dépendent en effet d'éléments très spécifiques à chaque agglomération étudiée comme l'existence d'une réglementation particulière ou encore l'existence d'espaces réservés au chargement et déchargement des marchandises (comme des aires de livraison) et le cas échéant à leur disponibilité (aires non « squattées » par un véhicule ventouse) et à leur opérationnalité (dimensionnement suffisant, etc.).

## 1.4 - Les distances générées

Chaque semaine, les établissements du territoire d'étude, pour le transport de leurs marchandises, sont responsables de la production de 16 228 423 km, soit environ 3 061 966 km par jour ou 29 352 301 km\*UVP par semaine et 5 538 170 km\*UVP par jour.

Ces distances parcourues (en km\*UVP) se répartissent, en fonction des secteurs d'activités, de la manière suivante :

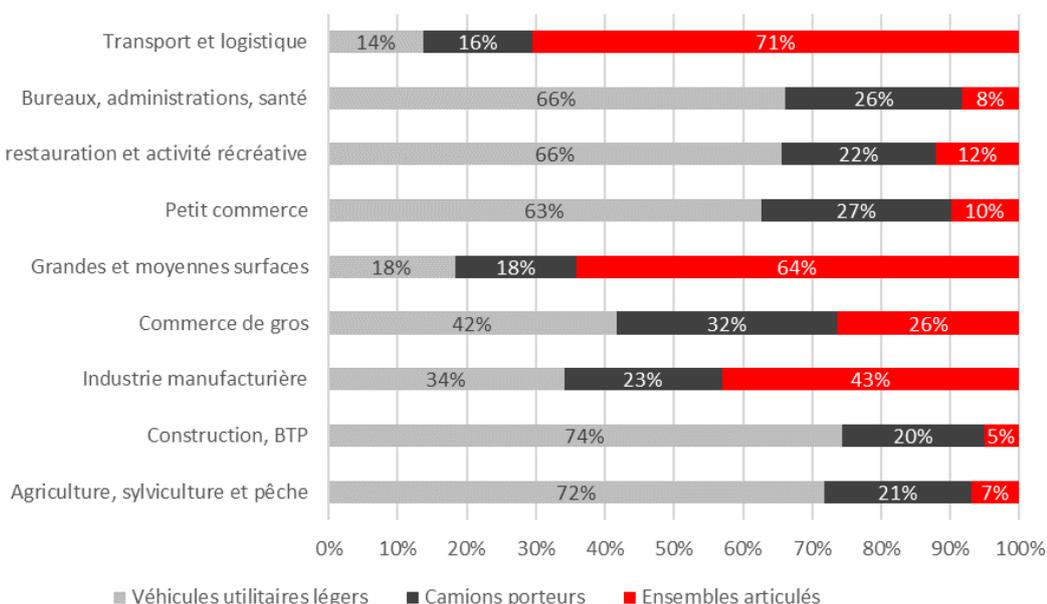


Figure 13 : répartition des kilomètres\*UVP en fonction du type de véhicule et du secteur d'activité | Freturb - Jonction, 2022

48% des km\*UVP sont réalisés en VUL, 24% en camions porteurs et 28% en ensembles articulés. Les véhicules utilitaires légers sont donc d'importants contributeurs aux km\*UVP parcourus pour le TMV.

---

## 2 - Comparaison des résultats de 2022 / 2017

Cette section décrit l'évolution des résultats des simulations réalisés en 2022 avec ceux de 2017.

### 2.1 - Avertissements

#### 2.1.1 - Evolution méthodologique

Entre 2017 et 2022, la structure du fichier SIRENE de l'INSEE a évolué et, plusieurs champs utilisés par le modèle Freturb ont disparu.

Freturb fonctionne en affectant des ratios moyens de mouvements à chaque établissement du répertoire SIRENE en fonction de son activité et du nombre de salariés qu'il emploie.

Préalablement à l'affectation de ces ratios, les activités décrites par la base SIRENE sont dispatchées par Freturb selon une classification qui est propre au logiciel et qui s'appuie sur divers champs du SIRENE, dont certains désormais manquants.

Une procédure palliative a été développée par Jonction pour faire face à ces données manquantes mais cette dernière n'aboutit pas exactement à la même classification des établissements.

De la sorte, les données produites en 2017 ne sont pas comparables avec les données produites en 2022 (les procédures d'apurement du fichier SIRENE et de classification des activités n'étant plus identiques).

#### 2.1.2 - Evolution géographique

Le périmètre retenu en 2017 correspondait exclusivement aux limites administratives de la région Hauts-de-France (hors Métropole Européenne de Lille).

Le périmètre retenu en 2022 correspond aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) des Hauts-de-France (hors Métropole Européenne de Lille). Toutefois, deux EPCI de la région Hauts-de-France sont inter-régionaux et débordent sur la région Normande. Les communes concernées ont été intégrées au zonage.

## 2.2 - Comparaison 2022 / 2017

### 2.2.1 - Evolution du nombre de mouvements

Entre 2017 et 2022, les mouvements de marchandises réalisés sur le périmètre d'étude sont passés de 1 660 638 en 2017 à 1 629 229 en 2022 (soit 2% de mouvements en moins).

Cette « décroissance » s'explique par une évolution de l'appareil économique et notamment une « tertiarisation » relative.

#### Mouvements hebdomadaires selon le générateur et l'année

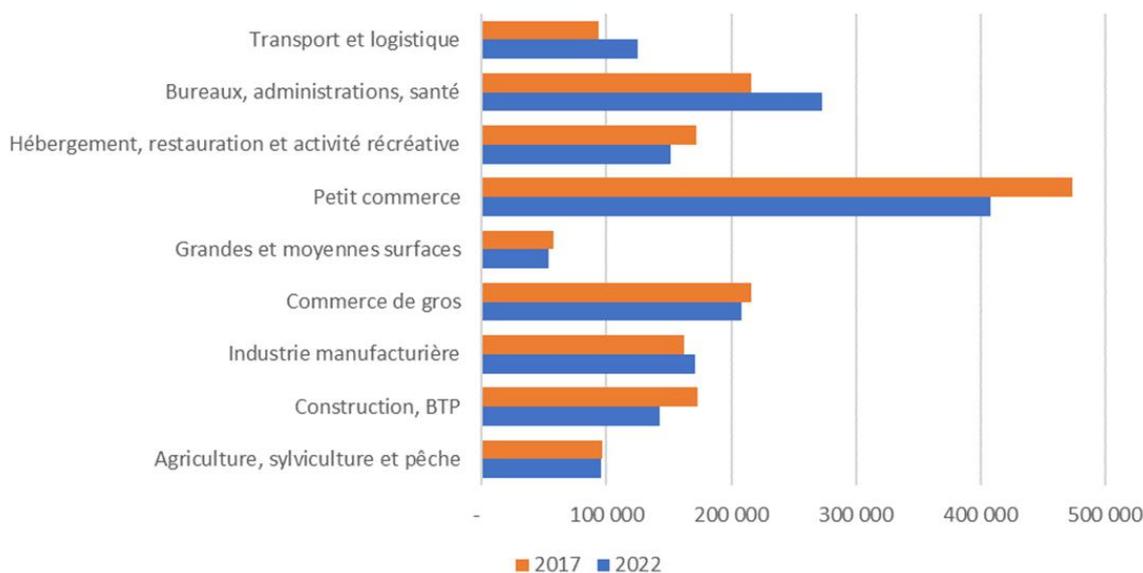


Figure 14 : évolution du nombre de mouvements entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

En effet, les mouvements semblent s'être reportés du petit commerce vers le secteur des bureaux, administrations et activités de santé (secteur où les emplois sont unitairement moins générateurs de mouvements que dans le petit commerce).

D'un point de vue spatial, la carte ci-après présente les EPCI où les mouvements ont cru (en rouge), les EPCI où les mouvements sont globalement restés stables (en jaune) et les EPCI où les mouvements ont baissé (en bleu).

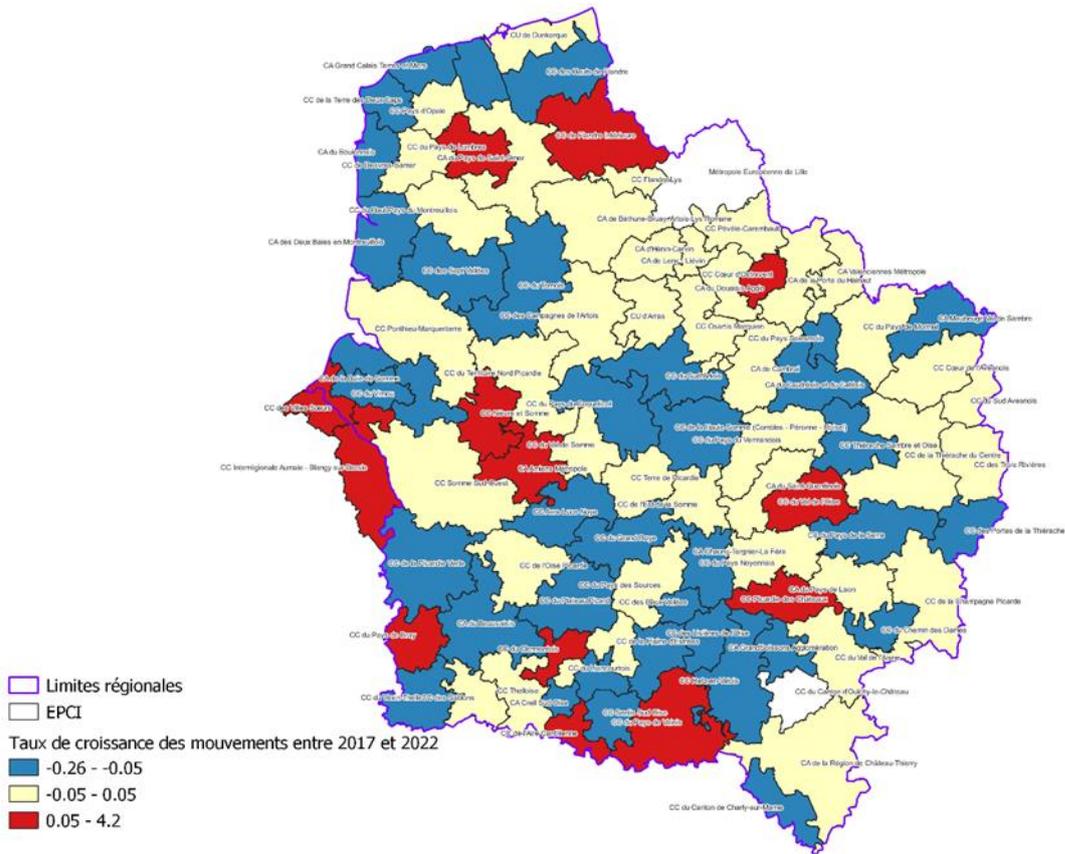


Figure 15 : cartographie de l'évolution des mouvements entre 2017 et 2022 selon l'EPCI | Jonction, 2022

### 2.2.2 - Evolution du mode de gestion du transport

Entre 2017 et 2022, la gestion du transport reste relativement stable même s'il est à noter une légère professionnalisation (environ + 2% pour le compte d'autrui).

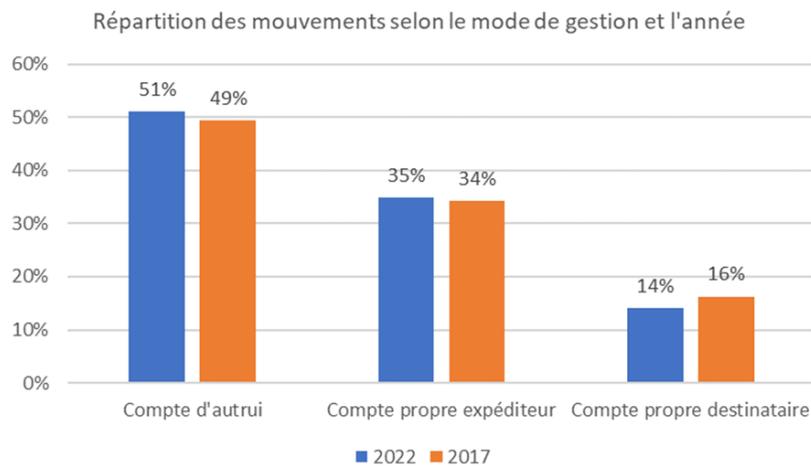


Figure 16 : évolution du mode de gestion entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

### 2.2.3 - Evolution du mode d'organisation et du type de véhicule

Entre 2017 et 2022, le mode d'organisation évolue légèrement en faveur des organisations en tournées. En revanche, le type de véhicule reste très stable.

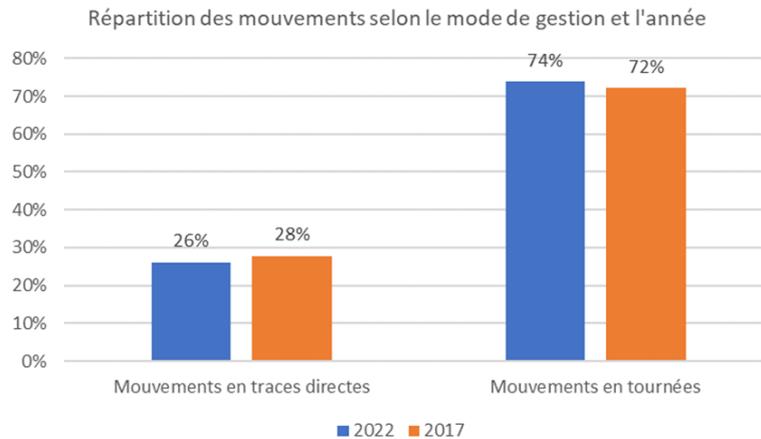


Figure 17 : évolution du mode d'organisation entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

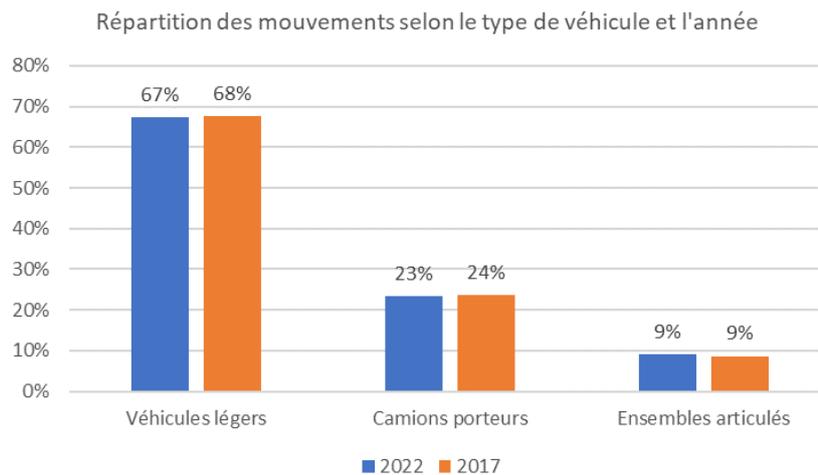


Figure 18 : évolution du type de véhicule entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

### 2.2.4 - L'occupation de la voirie

La durée moyenne des arrêts pour livraison et/ou enlèvement de marchandises reste stable et est égale à environ 19 minutes.

Du point de vue cinétique, là encore, on observe une certaine stabilité quant aux kilomètres générés entre 2017 et 2022 (on est passé de 3 045 447 km par jour à 3 061 967 soit une augmentation de 0,54%). Toutefois, il est à observer de réelles évolutions quant à la contribution des différents générateurs à la production de ces kilomètres.

### Durée moyenne des arrêts selon le générateur et l'année

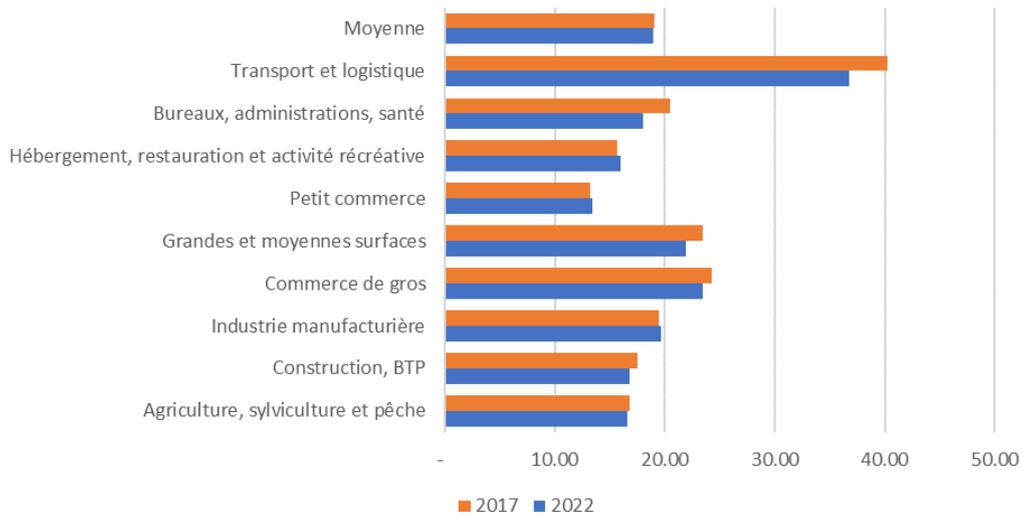


Figure 19 : évolution de la durée moyenne des arrêts entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

### Répartition des km selon le générateur et l'année



Figure 20 : évolution de la répartition des kilomètres entre 2017 et 2022 | Jonction, 2022

## 3 - Tables des illustrations

FIGURE 1 : DENSITE DE MOUVEMENTS SUR LA REGION HAUTS-DE-FRANCE   FRETURB - JONCTION, 2022.....	6
FIGURE 2 : REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR SECTEURS D'ACTIVITES   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	7
FIGURE 3 : NATURE DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	7
FIGURE 4 : REPARTITION DES MOUVEMENTS SELON LE MODE DE GESTION   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	8
FIGURE 5 : REPARTITION DES MOUVEMENTS SELON LE MODE DE GESTION ET LE SECTEUR D'ACTIVITE   FRETURB - JONCTION, 2022....	9
FIGURE 6 : LES TYPES DE VEHICULES PRIS EN COMPTE PAR FRETURB   JONCTION, 2016 .....	10
FIGURE 7 : REPARTITION DES MOUVEMENTS SELON LE TYPE DE VEHICULE ET LE SECTEUR D'ACTIVITE   FRETURB - JONCTION, 2022 ..	11
FIGURE 8 : REPARTITION DES MOUVEMENTS SELON LE MODE D'ORGANISATION   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	12
FIGURE 9 : REPARTITION DES MOUVEMENTS SELON LE MODE D'ORGANISATION ET LE SECTEUR D'ACTIVITE   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	12
FIGURE 10 : ESTIMATION DU NOMBRE DE PARCOURS SELON LE TYPE DE VEHICULE ET LE MODE D'ORGANISATION   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	13
FIGURE 11 : REPARTITION DES TOURNEES EN FONCTION DE LEUR TAILLE ET DU MODE DE GESTION   FRETURB - JONCTION, 2022.....	13
FIGURE 12 : REPARTITION HORAIRE DES MOUVEMENTS   FRETURB - JONCTION, 2018.....	14
FIGURE 13 : REPARTITION DES KILOMETRES*UVP EN FONCTION DU TYPE DE VEHICULE ET DU SECTEUR D'ACTIVITE   FRETURB - JONCTION, 2022 .....	15
FIGURE 14 : EVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	17
FIGURE 15 : CARTOGRAPHIE DE L'EVOLUTION DES MOUVEMENTS ENTRE 2017 ET 2022 SELON L'EPCI   JONCTION, 2022.....	18
FIGURE 16 : EVOLUTION DU MODE DE GESTION ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	18
FIGURE 17 : EVOLUTION DU MODE D'ORGANISATION ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	19
FIGURE 18 : EVOLUTION DU TYPE DE VEHICULE ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	19
FIGURE 19 : EVOLUTION DE LA DUREE MOYENNE DES ARRETS ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	20
FIGURE 20 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DES KILOMETRES ENTRE 2017 ET 2022   JONCTION, 2022 .....	20

## 4 - Glossaire, sigles et acronymes

---

### **ADEME**

Agence de Développement et de Maîtrise de l'Énergie

---

### **AMO**

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

---

### **APE**

Activité Principale Exercée

---

### **Arrêt**

Immobilisation momentanée d'un véhicule sur la route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement de marchandises, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

---

### **ASVP**

Agent de Surveillance de la Voie Publique

---

### **BLU**

Boîte Logistique Urbaine

---

### **CCI**

Chambre de Commerce et de l'Industrie

---

### **CDU**

Centre de Distribution Urbaine

---

### **CEREMA**

Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

---

### **Compte d'autrui**

Mode de gestion où le transport est effectué par un professionnel du transport responsable par contrat de l'acheminement de la marchandise.

---

### **Compte propre**

Mode de gestion où le transport est assuré directement par l'entreprise expéditrice ou réceptrice de la marchandise, autre qu'un transporteur professionnel.

---

### **CRET-LOG**

Centre de Recherche sur le Transport et le Logistique

---

### **DREAL**

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

---

### **ELP**

Espace Logistique de Proximité

---

### **ELU**

Espace Logistique Urbain

---

---

### **Enlèvement**

L'enlèvement de marchandises par un chauffeur-livreur (opération de chargement de son véhicule) correspond à une expédition de marchandises pour un établissement.

---

### **Entreprise**

Il s'agit d'une structure économique et sociale qui regroupe des moyens humains, matériels, immatériels (service) et financiers, qui sont combinés de manière organisée pour fournir des biens ou des services à des clients. Une entreprise est généralement une structure légale : une société - anonyme, par actions, à responsabilité limitée, coopérative, etc. Elle peut avoir plusieurs établissements.

---

### **EPCI**

Etablissement Public de Coopération Intercommunale

---

### **Espace de Livraison de Proximité (ELP)**

Initié afin de fluidifier les déplacements urbains, les ELP permettent de stationner les véhicules de livraison sans gêne à la circulation tout en bénéficiant d'une main d'œuvre complémentaire pour accélérer les opérations (déchargement et livraisons).

---

### **Espace Logistique Urbain (ELU)**

Initié afin d'améliorer les déplacements urbains en intégrant les problématiques du développement durable, les ELU permettent de massifier les flux entrants dans les communes avant un dispatching vers les différents points de livraison, en particulier les espaces de livraison de proximité, idéalement avec des véhicules écologiques fonctionnant au gaz ou à l'électricité.

---

### **Établissement**

Unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise.

---

### **ETP**

Equivalent Temps Plein

---

### **FNTR**

Fédération Nationale des Transports Routiers

---

### **GES**

Gaz à Effet de Serre

---

### **GNV**

Gaz Natuel Véhicule

---

### **IGN**

Institut Géographique National

---

### **INSEE**

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

---

### **LAET**

Laboratoire Aménagement Economie Transports

---

---

**LET**

Laboratoire d'Economie des Transports

---

**Mode d'organisation**

Il s'agit de la manière dont la personne physique ou morale qui réalise le transport organise ses parcours pour effectuer les livraisons et enlèvements. On distingue la tournée et la trace directe.

---

**Mode de gestion**

Il s'agit de la manière dont la personne physique ou morale qui réalise le transport exécute l'acheminement de ses expéditions et/ou de ses réceptions. On distingue le compte d'autrui et le compte propre.

---

**Mouvement**

Un mouvement est l'événement qui correspond à la visite d'un véhicule dans un établissement avec dépose (livraison) ou/et enlèvement de marchandises. Ce mouvement peut donner lieu à la réalisation simultanée d'une livraison et d'un enlèvement on parle alors d'opération conjointe qui correspond à un seul mouvement. Le mouvement est lu au niveau de l'établissement. Un établissement peut être responsable de plus de mouvements qu'il n'en génère. Par ailleurs, générer un mouvement ne signifie pas forcément réaliser le transport.

---

**NAF**

Nomenclature des Activités Françaises

---

**ORT**

Observatoire Régional des Transports

---

**PAM**

Point d'Accueil Marchandises

---

**PAV**

Point d'Accueil Véhicule

---

**PDU**

Plan de Déplacements Urbains

---

**PL**

Poids Lourd

---

**PLU**

Plan Local d'Urbanisme

---

**PNMV**

Programme National Marchandises en Ville

---

**Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)**

Le Poids Total Autorisé en Charge est le poids maximum du véhicule et son chargement. Le poids des véhicules ne doit pas dépasser le PTAC. Chaque véhicule a son PTAC propre, fixé par le service des Mines. En outre, pour un véhicule à deux essieux, le PTAC est fixé à 19 tonnes, 26 tonnes pour un véhicule à trois essieux, et 32 tonnes pour un véhicule à 4 essieux ou plus.

---

**Position**

---

---

Synonyme du terme mouvement, utilisé par les transporteurs et logisticiens.

---

**PTAC**

Poids Total Autorisé en Charge

---

**SIRENE**

Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et de leurs Établissements

---

**SOES**

Service Observation et Statistiques

---

**Stationnement**

Immobilisation d'un véhicule sur la route en dehors des circonstances de l'arrêt.

---

**TMV**

Transport de Marchandises en Ville

---

**Tournée**

Il s'agit d'un mode d'organisation. On parle de tournée lorsque le parcours comporte plus d'un point de livraison ou d'enlèvement de marchandises.

---

**Trace directe**

Il s'agit d'un mode d'organisation au cours duquel le parcours est effectué entre une origine et une destination sans arrêt intermédiaire, pour effectuer deux opérations (un enlèvement à l'origine et une livraison à la destination).

---

**Unité Véhicule Particulier (UVP)**

Unité de mesure permettant de prendre en compte l'encombrement de la voirie par des véhicules de gabarit différent.

---

**UVP**

Unité Véhicule Particulier

---

**Véhicule Utilitaire Léger (VUL)**

Il peut s'agir d'une camionnette ou d'un camion de 3,5 tonnes ou moins de PTAC.

---

**Véhicules\*kilomètres**

Il s'agit d'une unité de mesure du trafic routier. Un véhicule kilomètre correspond au déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

---

**VP**

Véhicule Particulier

---

**VUL**

Véhicule Utilitaire Léger

---

# Jonction

Fondé en 1985, Jonction est un cabinet indépendant regroupant 6 consultants expérimentés aux profils et compétences complémentaires.

La logistique, sous ses multiples facettes (logistique internationale, supply chain, logistique industrielle et commerciale, logistique urbaine, ...), et le transport de marchandises sont ses champs d'intervention privilégiés mais non exclusifs.

À travers les prismes socio-économiques, technologiques et environnementaux, Jonction aborde les questions d'infrastructures, de réglementation, de planification territoriale, d'intermodalité, d'organisation, d'énergie, d'emploi et de formation, ... pour des clients relevant aussi bien des sphères publiques que privées.



413 avenue Gaston Berger 13625 Aix-en-Provence Cedex 1



+33 (0)4 13 55 31 56



[www.jonction.fr](http://www.jonction.fr)



[contact@jonction.fr](mailto:contact@jonction.fr)



Nous suivre sur Linked In

---

Sauf indication contraire, l'ensemble des textes, données, illustrations présentés dans ce document, a été produit par Jonction. Toute reproduction doit, *a minima*, mentionnée Jonction comme auteur.