

## Etude Geotab sur le transport urbain : Paris se classe parmi les villes les moins performantes

*Le nouvel Indice de Geotab sur le fret urbain révèle des écarts de performance importants entre les différentes capitales européennes.*

Paris, France – le 13 mai 2026 – [Geotab](#), leader mondial des solutions de véhicules et d'équipements connectés, publie aujourd'hui son premier Indice sur l'efficacité du fret urbain européen, intitulé « [Le coût de l'immobilisme](#) », qui révèle un écart de performance de 144 % entre certaines grandes villes européennes. Alors que Berlin arrive en tête en matière d'efficacité du fret, Paris figure dans les villes où le trafic est le plus difficile à appréhender pour les flottes professionnelles, en bas du classement.

Chaque jour, des millions de véhicules circulent dans les villes européennes pour acheminer les biens et marchandises qui font tourner l'économie : denrées alimentaires, médicaments, matériaux, colis... Mais toutes les villes ne traitent pas ce fret de la même manière. Le rapport de Geotab révèle que **la même flotte, constituée des mêmes véhicules, peut être confrontée à des réalités fondamentalement différentes selon la ville où elle opère**. Les répercussions sur les coûts, les émissions de CO2 et les performances sont donc considérables.

D'un côté, Berlin présente un score de 61 sur 100, arrivant en tête de l'indice avec une circulation maîtrisable et prévisible. A l'opposé, Madrid prend la dernière place avec un score de 25. Il y a donc un écart d'efficacité de 144 % entre la ville la plus performante et la moins performante ; une différence flagrante qui se traduit directement par plus de temps, de carburant et de coûts d'exploitation.

Amsterdam suit de près Berlin, avec un niveau d'efficacité presque équivalent (59). Dublin (49) et Rome (48) viennent derrière, formant un groupe intermédiaire, tandis que Paris (37) et Londres (29) rejoignent Madrid en bas du classement, où les réseaux urbains locaux jouent en défaveur des flottes.



Paris, engorgée toute la journée pendant les heures de travail, n'offre aucune fenêtre de circulation fluide. Pourtant, les temps de trajet font partie des plus stables de l'étude, avec un indice de variabilité de 83. Les embouteillages dans la ville sont si réguliers qu'ils en sont devenus prévisibles. Pour les gestionnaires de flottes en France, cette situation est devenue une réalité avec laquelle ils peuvent facilement composer : ceux qui organisent leurs trajets en tenant compte de ces schémas bien identifiés (en privilégiant les heures creuses ou les horaires nocturnes) obtiennent généralement de meilleurs résultats que ceux qui cherchent à aller à contre-courant.

## La circulation affecte les performances, mais une bonne gestion peut faire la différence

L'indice de Geotab souligne une évolution majeure dans la manière d'appréhender l'efficacité du transport de marchandises : il ne s'agit plus seulement de tenir compte des embouteillages quotidiens, mais aussi des **infrastructures qui impactent la mobilité dans les villes**.

À Berlin, une configuration polycentrique répartit le trafic sur plusieurs itinéraires, créant ainsi un réseau fluide qui reste stable tout au long de la journée. À Amsterdam, la conception compacte et l'optimisation des feux de signalisation permettent aux véhicules de continuer à circuler, même à faible vitesse, plutôt que de rester bloqués dans les embouteillages.

Toutefois, les infrastructures ne sont qu'une partie de l'équation. La manière dont les flottes planifient, programment et s'adaptent au réseau dans lequel elles opèrent est tout aussi déterminante. Des villes comme Londres, Paris et Madrid révèlent que **la congestion n'est pas la seule problématique : il faut aussi tenir compte de l'imprévisibilité**. Et pour les flottes, cette variable engendre ce que Geotab qualifie de « **taxe structurelle** » : des marges de temps supplémentaires, des créneaux de livraison non respectés et une perte d'efficacité. Des difficultés qui ne peuvent pas seulement être résolues par l'optimisation des itinéraires ou la formation des conducteurs.

Paradoxalement, les villes où la circulation est lente peuvent tout de même être efficaces, à condition de rester en mouvement. Rome, par exemple, combine une forte congestion avec l'un des taux de consommation de carburant lié à la marche au ralenti les plus bas, car le trafic avance en file indienne continue plutôt qu'en alternance arrêt-démarrage. A Londres, c'est l'opposé : les arrêts et démarrages répétés entraînent une inefficacité, une surconsommation de carburant et plus d'émissions de CO2.

**Edward Kulperger, Senior Vice President EMEA chez Geotab**, déclare que : « *Le transport urbain a toujours été abordé sous l'angle de la congestion, en regardant le niveau d'activité d'une ville et la lenteur du trafic aux heures de pointe. Ce rapport montre que le véritable problème est plus profond : ce n'est pas seulement une question de volume du trafic, mais de comportement de ce trafic. Dans les villes les plus efficaces, la circulation est fluide et prévisible. Dans les moins efficaces, elle devient fragmentée, créant un impact direct sur les coûts, les émissions et la capacité des flottes à fonctionner efficacement.* »

Il conclut : « *Pour les gestionnaires de flottes, l'imprévisibilité est l'un des facteurs les plus difficiles à gérer. On peut anticiper les embouteillages, on peut contourner les bouchons connus, mais lorsque les temps de trajet varient considérablement d'un jour à l'autre, cela crée un effet boule de neige sur l'ensemble des opérations. Les données des véhicules connectés nous permettent de mettre en lumière cette réalité cachée et d'aller au-delà des hypothèses, pour obtenir une vision globale de la situation. C'est cette visibilité qui permet aux flottes, aux villes et aux politiques de prendre des décisions plus éclairées sur l'évolution des réseaux de transport urbain.* »

### [Découvrez le rapport complet ici](#)

#### Méthodologie

L'indice d'efficacité du fret urbain européen attribue à chaque ville une note sur une échelle de 0 à 100, en se basant sur deux dimensions évaluées séparément pour les véhicules particuliers et les camions, puis combinées selon une pondération de 60/40 (particuliers/camions) afin de tenir compte du fait que la majeure partie de la demande routière provient des véhicules particuliers, alors que la composante « camions » reflète spécifiquement l'efficacité logistique.

La première dimension, qui porte sur la fluidité du trafic, représente 75 % de la note attribuée à chaque type de véhicule et mesure trois éléments : le poids des embouteillages (congestion cumulée sur la journée, pondération

de 50 %), les plages horaires sans embouteillages (heures par jour de circulation fluide, pondération de 25 %) et la variabilité des temps de trajet (prévisibilité des temps de trajet, pondération de 25 %).

La deuxième dimension, le coût de la congestion, représente les 25 % restants et mesure la durée de ralenti des véhicules en cours de trajet comme indicateur des pertes générées par le trafic. Des taux de ralenti élevés indiquent une mauvaise circulation, une synchronisation inadéquate des feux de signalisation et des embouteillages.

Les coûts de carburant liés à la marche au ralenti ont été estimés à partir des prix moyens à la pompe en 2025 issus du Bulletin hebdomadaire du pétrole de la Commission européenne pour les villes de l'UE, et de l'ensemble des données hebdomadaires sur les prix des carburants routiers du gouvernement britannique pour Londres, convertis au taux moyen GBP/EUR de 2025.

Tous les scores sont basés sur les données de l'année complète 2025 (janvier-décembre) issues de la plateforme de gestion des véhicules connectés de Geotab dans sept villes : Berlin, Amsterdam, Dublin, Rome, Paris, Londres et Madrid. Les scores représentent des comparaisons relatives normalisées issues d'un échantillon de véhicules connectés, et non d'un recensement.

###

### **À propos de Geotab**

Geotab est un leader mondial en matière de solutions de gestion d'actifs connectés, avec des sièges sociaux à Oakville, au Canada et à Atlanta, aux États-Unis. Notre mission est de rendre le monde plus sûr, plus efficace et plus durable. Geotab s'appuie sur l'analyse avancée des données et sur l'IA pour optimiser les performances et les activités des flottes, tout en réduisant les coûts et en stimulant l'efficacité. Grâce aux meilleurs ingénieurs et experts de la donnée, nous servons environ 100 000 clients dans le monde, en traitant 100 milliards de points de données par jour qui proviennent de plus de 5.9 millions de véhicules connectés. Des entreprises de la liste Fortune 500, des flottes de taille moyenne, ainsi que les plus grandes flottes du secteur public au monde, y compris celles du gouvernement fédéral américain, font confiance à Geotab. Engagé en faveur de la sécurité et de la confidentialité des données, Geotab détient les autorisations FIPS 140-3 et FedRAMP. Notre plateforme ouverte, notre écosystème de partenaires exceptionnels et notre Marketplace offrent des centaines de solutions tierces prêtes à l'emploi pour les flottes. Cette année, nous célébrons 25 ans d'innovation. Pour en savoir plus, rendez-vous sur [www.geotab.com/fr](http://www.geotab.com/fr), suivez-nous sur [LinkedIn](#) ou consultez notre [blog](#).

GEOTAB et GEOTAB MARKETPLACE sont des marques déposées de Geotab Inc. au Canada, aux États-Unis et/ou dans d'autres pays.