

Indice sur le fret : Dans quelles villes européennes les camions circulent-ils le mieux ?

Rome possède des conditions de circulation favorables aux camions, tandis que Londres et Madrid sont les seules villes où les véhicules particuliers sont plus efficaces que les véhicules utilitaires.

Paris présente des conditions de circulation pour les camions relativement performantes comparées au trafic des véhicules particuliers.

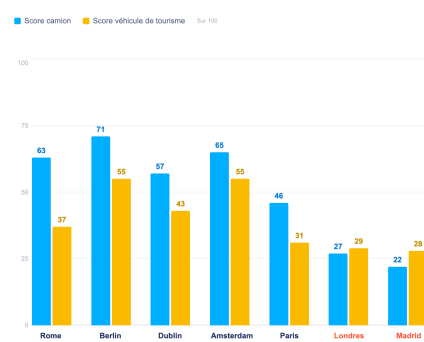


Paris, France - Le 8 septembre 2026 - Geotab, leader mondial des solutions de gestion de véhicules et d'équipements connectés, publie aujourd'hui de nouvelles données issues de son [Index Européen sur le Fret Urbain](#). Ces dernières montrent que **les véhicules utilitaires ont surpassé les voitures particulières en matière d'efficacité routière dans cinq des sept villes européennes analysées.**

Ce rapport évalue séparément les performances des camions et des véhicules particuliers de chaque ville sur une échelle de 0 à 100, en mesurant la fluidité du trafic et la quantité de carburant consommée en marche au ralenti. Un score plus élevé reflète un environnement opérationnel plus efficace. Les résultats s'appuient sur les données de véhicules connectés recueillies sur l'ensemble de l'année 2025 dans sept villes européennes. Lorsque les camions obtiennent un score supérieur à celui des véhicules particuliers, l'indice suggère que ce phénomène pourrait s'expliquer en partie par une planification des itinéraires en dehors des heures de pointe et par l'utilisation d'un routage professionnel, réduisant leur exposition aux conditions de circulation plus difficiles.

Dans les sept villes analysées, l'écart entre les camions et les véhicules particuliers varie de +26 points à Rome à -6 points à Madrid. Rome et Berlin présentent des configurations de circulation qui avantagent les camions, avec des créneaux d'accès dédiés au fret et des réseaux routiers bien répartis, que les opérateurs professionnels peuvent exploiter efficacement. Dublin et Amsterdam

INDICE D'EFFICACITÉ DU FRET URBAIN EUROPÉEN 2025
Les camions sont plus performants que les véhicules de tourisme dans cinq des sept capitales européennes
Tendance mesurée par le flux de trafic et la consommation de carburant à l'arrêt



suivent, chacune avec un écart à deux chiffres en faveur des camions. **Paris occupe une position intermédiaire surprenante : les camions surpassent les véhicules particuliers, affichant pourtant le taux de marche au ralenti le plus élevé de l'étude. En effet, les voitures particulières sont confrontées à des conditions encore plus défavorables.**

Seules Londres et Madrid font exception à cette tendance, pour des raisons différentes. Les données recueillies à Londres pourraient refléter un environnement réglementaire particulièrement contraignant pour les véhicules utilitaires :

- Restrictions d'accès aux voies de bus que les camions ne peuvent pas emprunter,
- Réglementations relatives aux livraisons (celles-ci étant concentrées sur des créneaux déjà congestionnés)
- Exigences liées aux zones à faibles émissions dont les coûts de mise en conformité pèsent de manière disproportionnée sur les flottes commerciales plus anciennes.

Le problème de Madrid est plus fondamental. Son score d'accessibilité pour les camions, qui s'établit à 8, est la mesure la plus basse de l'ensemble des données. Cela signifie que le réseau routier n'offre pratiquement aucune plage horaire où les conditions sont favorables à la circulation des véhicules utilitaires, quelle que soit l'heure de la journée.

Rome : là où l'avantage est le plus marqué

Rome enregistre l'écart le plus important entre l'efficacité des camions et celle des véhicules particuliers parmi toutes les villes analysées : un score de 63 pour les camions contre 37 pour les véhicules particuliers. Les données suggèrent que les véhicules utilitaires pourraient bénéficier de créneaux dédiés au fret et de zones soumises à des restrictions pour les voitures particulières. Le routage professionnel pourrait également permettre d'éviter les principaux points de congestion. Les camions de Rome sont également les plus économes en carburant de toutes les villes étudiées, avec une consommation de 29,52 litres aux 100 km, et seulement 2,8 % du carburant total consommé en marche au ralenti - le taux de marche au ralenti pour les camions le plus faible de l'ensemble de l'étude.

Paris : une circulation ralentie, mais pourtant performante

Paris affiche un résultat assez paradoxal. Ses camions consomment 18,2 % de leur carburant total en marche au ralenti, soit le taux pour les camions le plus élevé de l'indice. Pourtant, ils surpassent encore nettement les véhicules particuliers au niveau de leur score global d'efficacité (score de 46 pour les camions, 31 pour les véhicules particuliers). Cet écart pourrait en partie s'expliquer par le fait que les véhicules particuliers sont confrontés à des conditions de circulation difficiles, que les camions peuvent partiellement contourner grâce au routage. En effet, il n'existe aucune heure de la journée à Paris durant laquelle le trafic passe sous le seuil critique de congestion pour les voitures particulières. Une planification professionnelle et l'accès à la ville en dehors des heures de pointe peuvent absorber une partie de cette pression. Pour les opérateurs de flotte parisiens, le taux de marche au ralenti de 18,2 % représente le point d'intervention le plus évident : c'est sur cet aspect que l'écart avec les meilleures performances du marché est le plus important.

Madrid : faible accessibilité et aucune prévisibilité

Madrid est la seule ville où les véhicules particuliers surpassent clairement les camions, avec un écart de 6 points en faveur des voitures (score de 28 pour les véhicules particuliers, 22 pour les camions). Les deux scores sont faibles : Madrid se classe en dernière position de l'indice d'efficacité global. Son score d'accessibilité pour les camions, qui s'établit à 8, est le plus bas de toute l'étude. À pratiquement toute heure de la journée, la congestion des véhicules utilitaires dépasse le seuil critique. Le score de variabilité des temps de trajet des camions à Madrid s'établit à 33, soit moins de

la moitié de celui de la ville classée juste au-dessus. Cela signifie que les opérateurs sont confrontés non seulement à une congestion permanente, mais aussi à des conditions véritablement imprévisibles. Avec aucun créneau de répit et aucune donnée fiable sur les temps de trajet, Madrid est la ville la plus difficile pour les véhicules utilitaires parmi les sept villes analysées.

L'impact des données pour les flottes professionnelles

Les villes où l'avantage opérationnel disparaît sont celles où les conditions structurelles imposées aux véhicules utilitaires sont si défavorables que même une gestion professionnelle ne suffit pas à les compenser entièrement. Pour les opérateurs de flotte, avoir accès à des données permet d'identifier à la fois les villes où une gestion professionnelle est importante, celles où le principal défi tient davantage aux infrastructures qu'aux opérations et celles où la nécessité de faire évoluer la réglementation doit être étayée par des informations factuelles.

François Denis, Associate Vice President, EMEA chez Geotab, déclare : *« L'idée selon laquelle les camions seraient toujours la principale source d'inefficacité de la circulation urbaine ne résiste pas à l'analyse de ces données. Dans la plupart des villes européennes, les flottes professionnelles obtiennent des performances nettement supérieures à celles du trafic de véhicules particuliers, grâce à une combinaison de routage structuré, d'une meilleure planification et de décisions fondées sur les données auxquelles les conducteurs particuliers n'ont tout simplement pas accès. Pour les opérateurs de toutes les villes, le message est le même : plus vous disposez d'une vision claire des postes sur lesquels se concentrent les coûts, mieux vous êtes en mesure d'agir ».*

[Consultez 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.

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 des opérations connectées, de la télématique vidéo et des analyses basées sur l'intelligence artificielle. Fort de la confiance de plus de 100 000 clients — des petites et moyennes flottes aux entreprises du Fortune 500, en passant par les organismes publics comme le gouvernement fédéral américain — Geotab connecte environ 6 millions de véhicules et d'actifs, traitant 100 milliards de points de données par jour. Grâce à ses certifications ISO/IEC 27001:2022, SOC2, FIPS 140-3 et FedRAMP, sa plateforme ouverte et son

écosystème de plus de 700 partenaires unifie sécurité, conformité et opérations au sein d'un système unique.
Notre mission : rendre le monde en mouvement plus sûr, plus efficace et plus durable.

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