

Livre Blanc Union TLF

# Élections Municipales 2026

Transporteurs  
et logisticiens font  
tourner votre quotidien



UNION DES ENTREPRISES  
TRANSPORT & LOGISTIQUE  
DE FRANCE



**TLF**

UNION DES ENTREPRISES  
TRANSPORT & LOGISTIQUE  
DE FRANCE



# LE MOT DU PRÉSIDENT DE L'UNION TLF



**Jean-Thomas Schmitt,**  
Président de l'Union TLF

## TRANSPORT ET LOGISTIQUE : DES ATOUTS DÉCISIFS POUR VOS TERRITOIRES

Chères candidates,

Chers candidats,

Le transport et la logistique irriguent chacun de vos territoires.

Derrière chaque entrepôt, chaque flotte de véhicules, chaque plateforme multimodale, ce sont des emplois locaux, des services de proximité et des chaînes d'approvisionnement sécurisées qui se déploient au service de vos concitoyens. Ce sont des commerces qui prospèrent, des industries qui produisent, des territoires qui vivent.

Notre filière représente près de deux millions d'emplois en France, dans tous les bassins de vie, y compris les plus fragiles. Elle soutient l'attractivité des zones rurales comme des grandes agglomérations, conditionne l'implantation d'activités industrielles et commerciales et demeure l'un des premiers recruteurs du pays.

Mais au-delà des chiffres, une évidence : **aucune politique locale ne réussira sans les transporteurs et les logisticiens.** Mieux localiser les entrepôts, réduire les distances, développer l'intermodalité... ce sont des choix qui relèvent aussi de vous, élus. Et nos entreprises sont prêtes à s'engager, à innover, à investir, sous réserve de prendre en compte leurs réalités opérationnelles et industrielles.

Ce livre blanc porte un message clair : **parler ensemble, décider ensemble.** Chaque fois que des choix sont faits sans associer les professionnels, c'est l'échec assuré. Chaque fois que nous co-construisons, les résultats sont là : emploi, efficacité, valeur durable pour vos territoires.

Vous trouverez ici des clés concrètes pour agir dès maintenant, aux côtés des entreprises qui font battre le cœur économique et social de vos territoires.

# CO-PRÉSIDENTS DE LA COMMISSION LOGISTIQUE URBAINE DE L'UNION TLF



**Loïc Chavaroche**

**Joy Pasquet**

## LA LOGISTIQUE URBAINE, CLÉ DE VOÛTE DES TERRITOIRES DE DEMAIN

À l'approche des élections municipales de 2026, les villes françaises sont à un tournant. Face aux défis de la transition écologique, de l'attractivité économique et de la qualité de vie, la logistique urbaine s'impose comme un levier stratégique incontournable.

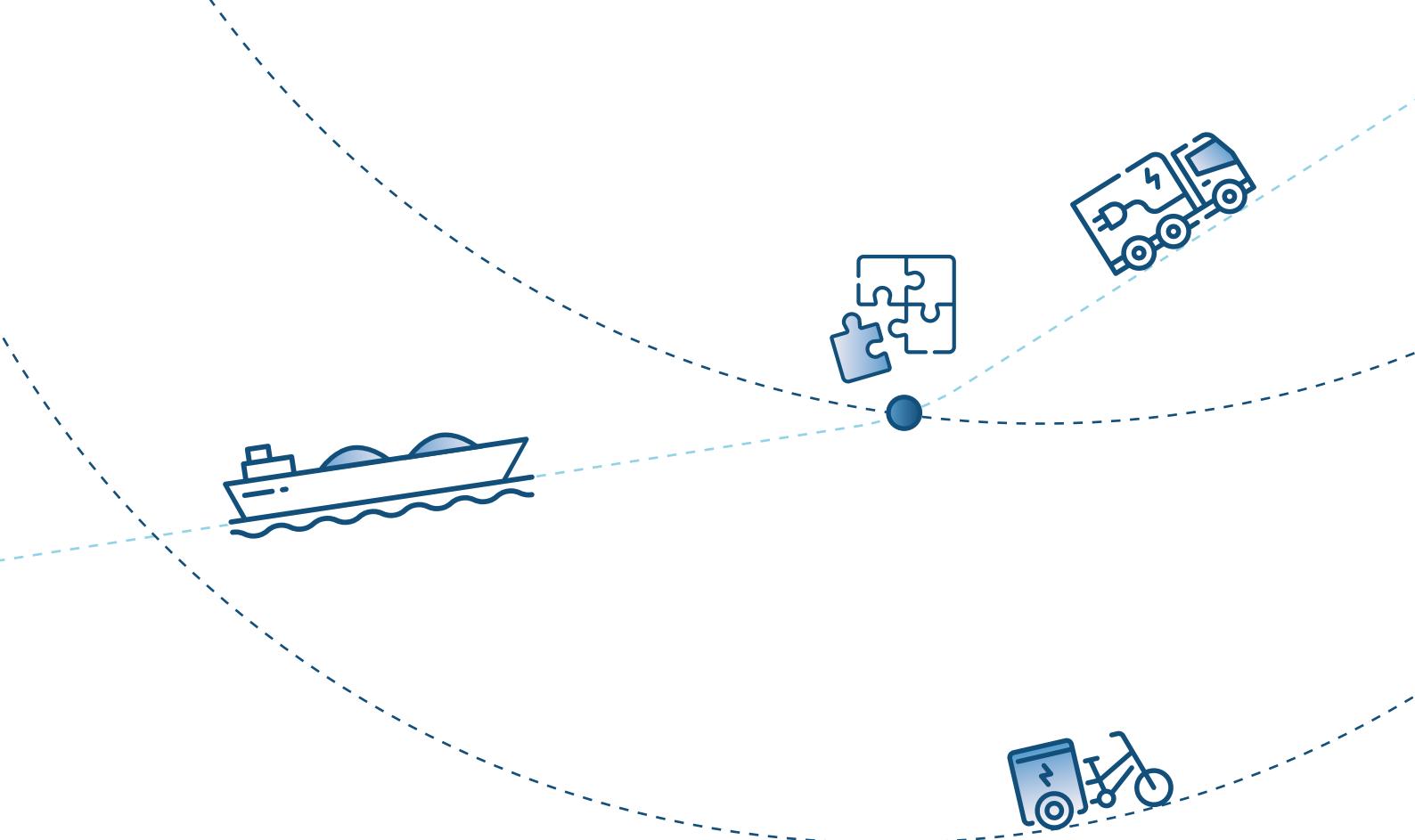
Trop souvent invisible, parfois perçue comme une contrainte, la logistique est pourtant une infrastructure vitale de la vie urbaine. Si elle ne représente que 15 à 20 % du trafic motorisé en ville, elle soutient 100 % de l'activité économique : commerces de proximité, artisans, chantiers, hôpitaux, services publics, collecte et tri des déchets... Derrière chaque livraison se cache un maillon de la résilience territoriale.

80 % des flux logistiques urbains sont destinés aux entreprises locales : la logistique ne se résume pas au e-commerce, elle en est le prolongement utile et localisé. Elle est aussi une filière d'emplois accessibles, non délocalisables, et en pleine transformation.

**«LA LOGISTIQUE URBAINE EST INDISPENSABLE À 100 % DE LA VIE DE NOS VILLES.»**

Notre secteur est pleinement engagé dans sa transformation. La réussite exemplaire des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 l'a démontré : grâce à une concertation approfondie et des solutions innovantes, nous avons su relever le défi logistique d'un événement majeur tout en préservant la qualité de vie des habitants.

L'avenir appartient aux territoires capables d'organiser leur logistique comme un bien commun. Cela implique de dépasser les approches défensives pour adopter une vision stratégique, inclusive et partagée. Partout où collectivités, transporteurs et acteurs économiques co-construisent les stratégies locales, des solutions émergent : plus sobres, plus efficaces, plus justes.



## « LES JOP 2024 ONT DÉMONTRÉ NOTRE CAPACITÉ À RÉINVENTER LA LOGISTIQUE URBAINE QUAND TOUS LES ACTEURS TRAVAILLENT ENSEMBLE. »

Trois priorités doivent guider l'action des futures équipes municipales :

- Entreprendre une planification foncière stratégique et adaptée pour soutenir la vitalité économique des territoires;
- Harmoniser les réglementations à l'échelle des bassins de vie et d'emploi pour fluidifier les flux et accélérer la transition énergétique;
- Déployer et développer les infrastructures nécessaires à la décarbonation : bornes de recharge, hubs de transbordement, aires de livraison adaptées.

Ces évolutions doivent s'accompagner d'un dialogue renforcé entre collectivités et professionnels. C'est tout le sens des CTLUD du programme InTerLUD+ et des outils développés avec le soutien de l'État. Il ne s'agit plus de gérer la logistique comme un problème mais de l'organiser comme une solution.

Ces évolutions nécessiteront un accompagnement des professionnels dans leur transformation.

La directive européenne sur la qualité de l'air (2024/1105) fixe un cap ambitieux à l'horizon 2030. Ce n'est pas une contrainte : c'est une opportunité. Celle d'innover, de mutualiser, d'expérimenter. Celle de bâtir des villes où performance économique et qualité de vie avancent ensemble.

En tant que co-présidents de la commission Logistique urbaine de l'Union TLF, nous appelons les futurs élus à faire de la logistique un pilier de leurs projets de territoire. Les transporteurs et logisticiens sont prêts, engagés, disponibles. À nous maintenant d'organiser collectivement une logistique plus durable, plus intégrée, plus humaine.

# LA LOGISTIQUE URBAINE

## ELLE EST UN INCONTOURNABLE À LA VIE ÉCONOMIQUE DES VILLES

Seulement  
**10 %**



du trafic motorisé

Alors qu'elle est incontournable à la vie quotidienne en ville, la logistique ne représente qu'environ 10 % des déplacements motorisés en milieu urbain.

Observatoire de la métropole de Rennes : 9 %

**60 %**



des flux logistiques transportés  
par des petits véhicules  
(véhicules utilitaires légers)

**36 %**



par des poids lourds

**4 %**



par des deux roues/triporteurs

État des lieux sur Rennes Métropole, AUDIAR, 2023

## ELLE FAIT VIVRE LE COMMERCE DE PROXIMITÉ

**80 %**



des flux logistiques en ville  
soutiennent directement  
l'activité économique  
locale.

La majorité des livraisons et expéditions urbaines répondent aux besoins des entreprises, commerces et services implantés localement.

Panorama et chiffre clés LU, Métropole de Lyon, 2022

Nombre de flux logistiques  
hebdomadaires vers et depuis  
les entreprises rennaises,  
selon leur activité :

**79** flux/semaine

Commerce de gros alimentaire

**19** flux/semaine

Grandes et moyennes surfaces

**7** flux/semaine

Petits commerces alimentaires  
et Hôtels, Cafés, Restaurants

**3** flux/semaine

Petits commerçants non alimentaires

**2** flux/semaine

Services



État des lieux sur Rennes Métropole, AUDIAR, 2023

# LA LOGISTIQUE URBAINE ACCOMPAGNE LES NOUVEAUX MODES DE CONSOMMATION

**20 %**



**de flux liés au e-commerce**

Seul un cinquième des flux logistiques en milieu urbain est généré par le commerce en ligne.

Ordre de grandeur :  
Métropole de Lyon (20 %)  
Métropole de Lille (19 %)

**23,8 colis/habitant**



À Paris, on compte en moyenne 23,8 colis par habitant et par an.

OFELIF, enquête basée sur ITinSell, 2024

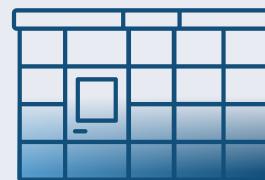
**+60 %**

de points de retrait en 3 ans

**Des réseaux en constante amélioration**

Les modèles de livraison e-commerce s'améliorent continuellement. Notamment, le réseau des points de retrait a augmenté de 60 % entre 2020 et 2023.

Les Échos Études. « Dernier kilomètre, un marché en mutation ». Juillet 2024. Haussse du réseau constatée pour les 3 premiers gestionnaires de point de retrait



## UNE ACTIVITÉ MASSIVEMENT POURVOYEUSE D'EMPLOIS ET EN PLEINE CROISSANCE

**En métropole lyonnaise**

**10 %**

**d'emplois liés à la logistique**

Les activités de transport et entreposage concentrent 10 % des emplois de la métropole lyonnaise.

Panorama et chiffre clés LU, Métropole de Lyon, 2022

**Projections de croissance de 2023 à 2030**

**+50 %**

En valeur, le marché du dernier kilomètre pourrait augmenter de 50 % entre 2023 et 2030.

Les Échos Études. « Dernier kilomètre, un marché en mutation ». Juillet 2024



# LES TRANSPORTEURS ET LES LOGISTICIENS

## DES ENTREPRISES ESSENTIELLES SOUS CONTRAINTES CROISSANTES

Le secteur de la logistique urbaine est au cœur du fonctionnement quotidien des territoires. Il subit des pressions multiples : accélération des transitions écologiques, évolution des modes de consommation, contraintes foncières, hétérogénéité et instabilité réglementaires, exigences de performance accrues. Pourtant, transporteurs et logisticiens sont des acteurs essentiels et doivent être reconnus comme partenaires de la transition et du développement local.

### Les professionnels engagés dans le dialogue public-privé

- **Création et dynamique :** Les CTLUD (Comités Techniques de Logistique Urbaine Durable), créés en 2021, instaurent un dialogue public-privé entre acteurs économiques et publics.
- **Portée nationale :** Lancé officiellement le 1<sup>er</sup> juin 2023 à la demande du ministre chargé des Transports, le collège des acteurs économiques réunit 31 organisations multisectorielles et constitue une interface structurée avec les acteurs publics.
- **Principes directeurs :** Stabilité et lisibilité réglementaires avec leviers d'incitation, harmonisation des règles pour éviter le millefeuille territorial et concertation public-privé renforcée.
- **Objectifs et actions :** Favoriser des mises en œuvre pragmatiques et proportionnées, faisant de la logistique urbaine un moteur territorial et d'emplois, avec des publications sur l'harmonisation des dérogations ZFE-m, les aires de livraison et l'avitaillement énergétique en zone urbaine.

### Une activité vitale, au cœur des attentes sociétales

- Chaque jour, les professionnels du secteur assurent **les livraisons aux commerces, hôpitaux, artisans, chantiers...** bien au-delà du seul e-commerce.
- **Commerçants et citoyens attendent des livraisons rapides**, locales, responsables : un paradoxe qui exige une logistique optimisée.

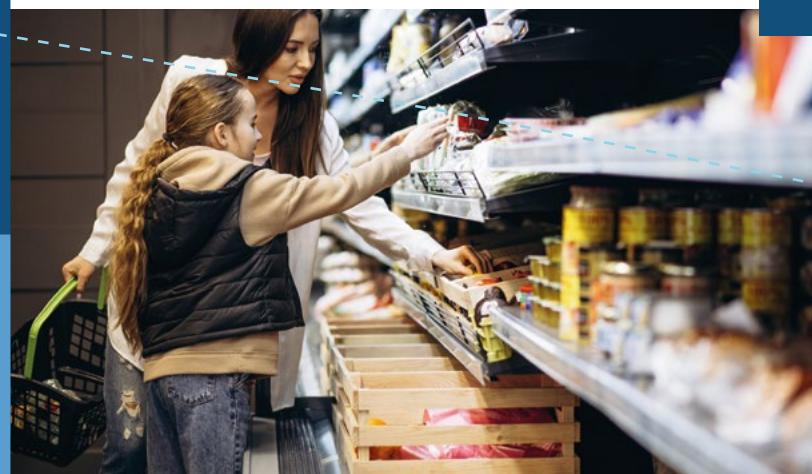
### Un secteur qui emploie, tout en consommant peu de foncier

- La logistique ne mobilise que 2 % du foncier artificialisé.
- **Elle a doublé sa densité d'emplois par hectare en 10 ans.**
- Chaque plateforme logistique **génère des emplois directs et indirects**, souvent accessibles sans diplôme.

### IDÉE REÇUE

#### La logistique n'est pas que de la livraison à domicile

En milieu urbain, **huit flux urbains sur dix concernent les commerces, les professionnels, les chantiers, les hôpitaux**. La logistique du quotidien est bien plus que du e-commerce.



# FOCUS

## Ruralité



En zones rurales ou peu denses, la logistique est essentielle pour maintenir un accès à l'offre commerciale et aux services. Le manque de relais logistiques locaux et de points d'avitaillement (électrique et carburants alternatifs) complique la desserte et creuse les inégalités territoriales.



### Des acteurs économiques locaux sous-représentés

- **Commerçants, artisans, restaurateurs, transporteurs** : leurs besoins sont peu pris en compte dans les schémas de circulation ou d'urbanisme.
- Mieux les intégrer permettrait de structurer **des chaînes logistiques plus efficaces et plus sobres**.

### Un risque de fiscalité injuste

- Des projets de taxation des livraisons urbaines apparaissent localement.
- L'Union TLF alerte sur **l'effet délétère d'une fiscalité punitive**, surtout quand elle ne finance pas directement des solutions logistiques durables mais est affectée à d'autres dépenses (transports en commun, etc.).

### Des règles locales hétérogènes, sources d'inefficacité

- L'empilement de normes locales (ZFE, horaires, tonnages...) désorganise les tournées et alourdit les coûts.
- **L'absence d'harmonisation** entre communes crée des ruptures de charge et freine la transition écologique.



## FOCUS

# Jeux Olympiques 2024 :

## UN MODÈLE D'ANTICIPATION ET DE CONCERTATION POUR UNE COORDINATION RÉUSSIE

À l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, l'Union TLF et ses adhérents se sont mobilisés très en amont pour anticiper les impacts logistiques majeurs de l'événement. Dès 2019, L'UNION TLF a créé le «Club Logistique en Or», rassemblant les acteurs économiques, les pouvoirs publics et les organisateurs. Ce collectif a permis de structurer un dialogue régulier et opérationnel autour des enjeux logistiques.

Cette dynamique a donné naissance au programme **LUJOP (Logistique Urbaine du quotidien pendant les JOP)**, piloté avec le soutien du Ministère des Transports, de la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris et InTerLUD+. Objectif : garantir la continuité des approvisionnements et des livraisons tout en répondant aux fortes contraintes de sécurité, de circulation et de partage de la voirie.



### Jean-Michel Genestier,

Conseiller délégué à la logistique métropolitaine, Métropole du Grand Paris



«Depuis l'adoption du Pacte pour une logistique métropolitaine en 2018, la Métropole a engagé un travail partenarial avec les fédérations professionnelles sur les différents enjeux du secteur. Dans le cadre de la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, nous avons très vite compris que les professionnels ne souhaitaient pas que nous leur expliquions leur métier! Ils avaient besoin d'information, d'anticipation et de concertation!

**La Métropole a assuré un rôle de coordination en matière de logistique urbaine.** En lien avec le Club Logistique en Or – Union TLF et le programme InterLUD+, avec le soutien de la DGTM, un groupe de travail intitulé "La logistique du quotidien pendant les Jeux de Paris 2024" (LUJOP) a été mis en place en janvier 2023.

L'objectif premier était d'assurer le maintien des livraisons de marchandises tout en absorbant l'augmentation des flux et en limitant les impacts

d'un contexte réglementaire contraignant, les voies olympiques réservées et les périmètres de sécurité autour des sites olympiques constituant un challenge à relever pour tous les acteurs.

Le groupe LUJOP a permis la mise en place d'outils techniques dédiés, utilisés par un nombre significatif d'entreprises. Nous pouvons ainsi mettre à profit de notre pays nos nouveaux savoir-faire pour préparer et accueillir de belles et grandes manifestations.

**LUJOP a été une véritable vitrine d'une démarche de logistique urbaine concertée entre acteurs institutionnels, collectivités, État, préfecture de police... et acteurs privés.** Nous avons appris ensemble, à la fois à dialoguer, à comprendre les contraintes de chacun à nous coordonner mais également à nous adapter et à expérimenter de nouvelles organisations logistiques plus vertueuses.»

# LES RÉSULTATS SONT CONCRETS



## Anticiper

Des **outils opérationnels ont été testés** et validés : pré-enregistrement des véhicules, accès via QR codes, horaires de livraison modulés selon les périmètres de sécurité.



## Co-construire

Un **dialogue public-privé structuré** a permis de co-construire des solutions avec les transporteurs, les clients, les fédérations et les services de l'État.



## Adapter

L'expérimentation a démontré que **logistique urbaine et événementiel majeur peuvent coexister**, à condition d'une concertation anticipée, d'un pilotage clair et d'une transparence dans les règles appliquées.

## Cette expérience réussie montre la voie à suivre.

Elle illustre la nécessité d'inscrire durablement une gouvernance logistique partagée dans chaque territoire, pour répondre aux défis du quotidien comme à ceux des grands événements.

### Jean-Luc Quenette, Directeur d'Exploitation Route région IDF/ NORD chez Schenker



« Durant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, DB Schenker a assuré la distribution du dernier kilomètre dans un contexte urbain fortement contraint.

En tant que Directeur de l'exploitation route de la région IDF, j'ai eu la chance de piloter et de mettre en place, avec les équipes des différentes agences de l'Île-de-France et du siège les moyens humains et matériels nécessaires pour garantir les livraisons.

**Dès septembre 2023, un groupe de travail réunissant toutes les expertises transport et logistique a été constitué afin d'anticiper les contraintes liées aux JOP.** Cette préparation en amont a permis d'identifier les difficultés à venir, qu'il s'agisse de l'accès aux zones réglementées, de l'obtention des pass, du stationnement ou encore du respect des créneaux de livraison.

Face à ces enjeux, DB Schenker a déployé un dispositif inédit. Un site logistique éphémère dans le 18 arrondissement a servi de base pour des livraisons en triporteurs électriques au cœur des zones restreintes. Des véhicules électriques venant de différentes agences sont venus renforcer le dispositif en IDF et des chauffeurs venus de différentes régions sont venus renforcer les équipes locales.

Les horaires ont été adaptés au calendrier des épreuves pour fluidifier les flux.

Cette mobilisation a nécessité des moyens supplémentaires : location d'un local et de véhicules, location de matériel de manutention, recrutement de cyclistes et hébergement des chauffeurs venus en renfort.

La réussite a aussi reposé sur la qualité du dialogue avec les clients. Grâce à une communication proactive, des réunions d'information et une adresse mail dédiée, les échanges ont été fluides et rassurants. Les retours ont d'ailleurs été très positifs, soulignant la continuité du service malgré un contexte exceptionnel.

**Dans ce dispositif, LUJOP a joué un rôle clé : en facilitant l'obtention des pass, en fournissant des cartographies et guides pratiques, mais aussi en faisant remonter aux autorités les besoins du terrain.** Cet appui a permis de sécuriser les opérations et d'apporter aux transporteurs une information claire et réactive.

Au final, cette expérience a démontré la capacité de DB Schenker à innover et à s'adapter, en s'appuyant sur une mobilisation exemplaire et sur une coopération étroite avec LUJOP, au service d'une logistique urbaine durable»

# ENJEUX

À l'approche des élections municipales, l'Union TLF identifie trois leviers d'action prioritaires pour faire de la logistique urbaine un véritable atout pour les territoires : au service des citoyens, des entreprises et de la transition écologique. Il s'agit de la considérer, non comme un problème à contenir, mais comme un **système à organiser intelligemment avec les collectivités**.

Ces enjeux doivent être abordés avec des politiques locales ambitieuses, pragmatiques et concertées, qui s'appuient sur une compréhension fine des réalités économiques, environnementales et sociales. À ce titre, les élus locaux disposent de leviers d'action concrets à travers trois axes structurants :

## LA LOGISTIQUE COMME OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

La logistique urbaine est indispensable au fonctionnement quotidien des territoires. Elle permet l'approvisionnement des commerces de proximité, artisans, marchés, hôpitaux et établissements publics, mais aussi l'alimentation des chantiers et des services à la personne, ainsi que les opérations de maintenance et la gestion des déchets, produits et matériaux : collecte, tri, réutilisation et recyclage. Elle soutient la vitalité économique des centres-villes, l'attractivité des quartiers et contribue au maintien de l'emploi local.



### FOCUS



### Intégrer la logistique dans la planification territoriale

La mise en œuvre du ZAN risque de raréfier, voire d'empêcher les implantations logistiques. Pour faciliter des organisations logistiques écologiques, il est proposé que l'État, en lien avec les régions, élabore un **schéma directeur du foncier logistique national**. Le schéma national devrait identifier les nouveaux fonciers à préserver pour la logistique permettant des flux interrégionaux écologiques. Il doit partir des besoins :

- Les infrastructures de flux et de transfert multimodal : lignes ferroviaires, ports fluviaux, plateformes combinées, autoroutes ;

- Les grandes zones de consommation (population) et portes de sortie export, pour la destination des flux ;
- Les grandes zones de production et portes d'entrée, pour la provenance des flux ;
- Les entrepôts existants et besoins exprimés mais non adressés d'entrepôts (en se limitant à ceux d'ampleur plurirégionale) ;
- La liste de besoins en nouvelles plateformes combinées.

## Des leviers locaux pour un secteur en tension

Le secteur du transport routier de marchandises fait face à une pénurie critique : **près de 70 000 postes de conducteurs pourraient rester vacants d'ici dix ans**, soit un cinquième des effectifs actuels.

Pour enrayer cette tendance, il est essentiel de rendre la filière plus attractive :

- **en facilitant l'accès au logement;**
- en développant les **transports en commun autour des zones logistiques et des plateformes.**

Ces leviers renforceraient l'attractivité des bassins d'emploi et stabiliseraient une main-d'œuvre indispensable, confrontée à des horaires atypiques et à une forte contrainte de mobilité.

En investissant dans ces solutions, les collectivités locales deviennent des acteurs clés de la compétitivité du secteur et de la cohésion territoriale.

## Logistique et attractivité urbaine

Une logistique urbaine bien organisée est une condition de l'attractivité des villes. Elle garantit le bon fonctionnement des commerces, la fluidité des services et la résilience du territoire. Elle contribue ainsi, aux côtés des infrastructures publiques, de la santé ou de l'offre éducative, à l'image et à l'attractivité globale du territoire. Pourtant, elle reste peu visible, peu intégrée aux politiques urbaines et souvent perçue comme une contrainte à réduire. L'évolution de l'aménagement urbain (piétonnisation, végétalisation, réaménagement de l'espace public) tend à restreindre l'accès des véhicules de livraison, au risque d'affaiblir l'activité économique, notamment dans les villes moyennes ou les territoires périphériques.

Pour répondre aux besoins quotidiens des habitants tout en renforçant la résilience économique des territoires, les élus doivent :

- **intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme** (PLU, SCOT, PCAET) pour préserver des espaces adaptés à la circulation et à la livraison;
- **réservé du foncier stratégique** pour des plateformes de proximité, espaces logistiques urbains, Hôtels de logistique urbaine (HLU) ou micro-hubs, notamment en reconvertisant des friches;
- valoriser la logistique comme **filière d'emploi local** : insertion, reconversion, diversité des profils, emplois non délocalisables contribuant à l'ancrage territorial de l'activité économique. La logistique soutient aussi l'emploi artisanal et commercial, en assurant la continuité des approvisionnements locaux.

La logistique urbaine est aussi une filière de services à valeur ajoutée. L'implantation d'une plate-forme logistique permet :

- **la création d'emplois locaux** (manutention, RH, sécurité, maintenance, logistique industrielle...);
- **la production d'énergies renouvelables** (panneaux photovoltaïques);
- **la mutualisation de services** de tri ou logistique inverse.

C'est aussi un enjeu de souveraineté économique : les crises récentes ont révélé l'importance d'un maillage logistique de proximité.

## FOCUS ZAN et logistique

Une réglementation arithmétique ne peut répondre efficacement aux enjeux économiques et d'aménagement du territoire. Aussi, parallèlement à la réglementation ZAN, diverses dérogations et exemptions ont été jugées nécessaires : les projets d'envergure nationale ou européenne, ainsi que les « projets d'intérêt national majeurs », afin d'accélérer les procédures relatives aux projets stratégiques et à l'industrie verte. **Il est regrettable que ces dérogations et exemptions ne bénéficient à ce stade qu'à certains secteurs ou certaines activités économiques créant une scission entre les activités « vertueuses » et celles qui seraient à ralentir.**

L'Union TLF appelle à une « conférence nationale de l'aménagement économique » pour concilier urgence écologique et besoins de réindustrialisation.



# DES RÉGLEMENTATIONS HARMONISÉES ET CONCERTÉES POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Les règles locales encadrant la circulation des véhicules de livraison (horaires, tonnages, restrictions d'accès) sont nombreuses, parfois contradictoires et rarement harmonisées à l'échelle intercommunale. Cette hétérogénéité et instabilité réglementaires créent des ruptures de charge, augmentent les coûts, génèrent des kilomètres inutiles et freinent la transition écologique. Ces décisions sont souvent prises sans consultation des professionnels concernés.



Depuis 2020, la dynamique impulsée par les programmes InTerLUD, InTerLUD+ et LUJOP a démontré qu'un dialogue structuré public-privé permet d'aboutir à des solutions plus efficaces et acceptables pour tous. À l'approche des municipales, il est crucial de prolonger cette concertation.

Les collectivités peuvent agir efficacement à trois niveaux :

- **Co-construire la réglementation locale**, avec les transporteurs, logisticiens et commerçants : accès voirie, stationnement, horaires de livraison, partage de l'espace public entre tous les usagers et prise en compte des spécificités du transport exceptionnel;
- **Harmoniser les règles à l'échelle des bassins de vie** pour faciliter l'optimisation des tournées intercommunales;
- **Centraliser les informations dans la BNRV** (Base Nationale de Réglementation Voirie) pour une lisibilité accrue par les professionnels.

En complément, il est essentiel de **prévoir l'aménagement d'espaces de livraison et de transbordement adaptés**, en tenant compte des contraintes opérationnelles des entreprises. Cela passe par l'identification d'aires de livraison bien positionnées, la facilitation des créneaux horaires compatibles avec l'activité économique et l'amélioration du mobilier urbain pour permettre des arrêts sécurisés.



## Bruno Neveu,

Président du SNTL

«Les entreprises du transport léger assurent chaque jour, avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes, la continuité d'un service essentiel au bon fonctionnement de nos villes. Ces femmes et ces hommes transportent ce qui fait vivre nos territoires : les marchandises des commerces, des entreprises, des laboratoires, des établissements de santé ou des collectivités. Dans un contexte de transition écologique et de centres-villes de plus en plus contraints, ils incarnent un véritable service d'intérêt collectif, garantissant la vitalité économique et sociale des villes. Leur engagement pour la décarbonation, la discréetion et l'efficacité s'accompagne d'un modèle social responsable, fondé sur l'emploi salarié, la formation et la qualité de service. Le trans-

port léger doit être reconnu comme une fonction vitale de la cité, soutenue par un aménagement public cohérent et durable, garantissant la fluidité, les espaces nécessaires à la livraison, la sécurité et l'efficacité d'une logistique de proximité au service du bien commun.»

«Les transports légers ont besoin d'un espace public qui prend en compte, dans son aménagement, la fluidité de la circulation, les espaces nécessaires aux livraisons, et des règles lisibles, compréhensibles avec une continuité dans les décisions.»

**Sntl** — Syndicat national  
des transports légers

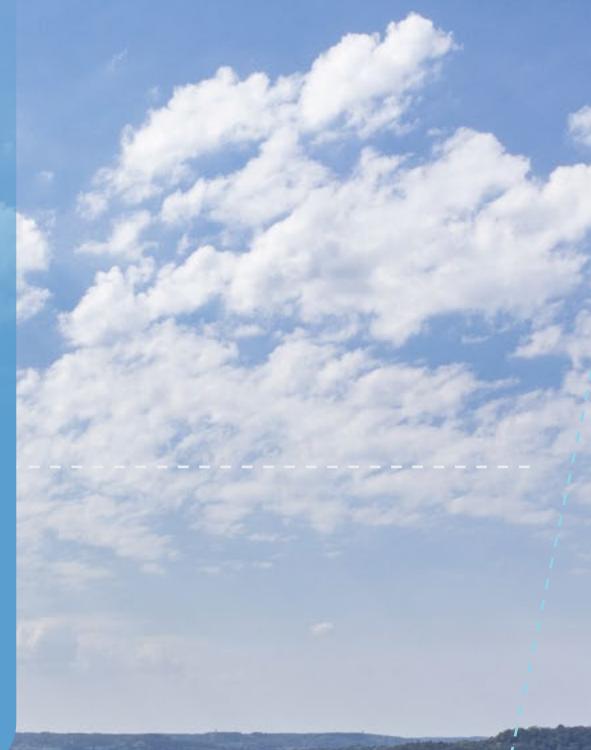
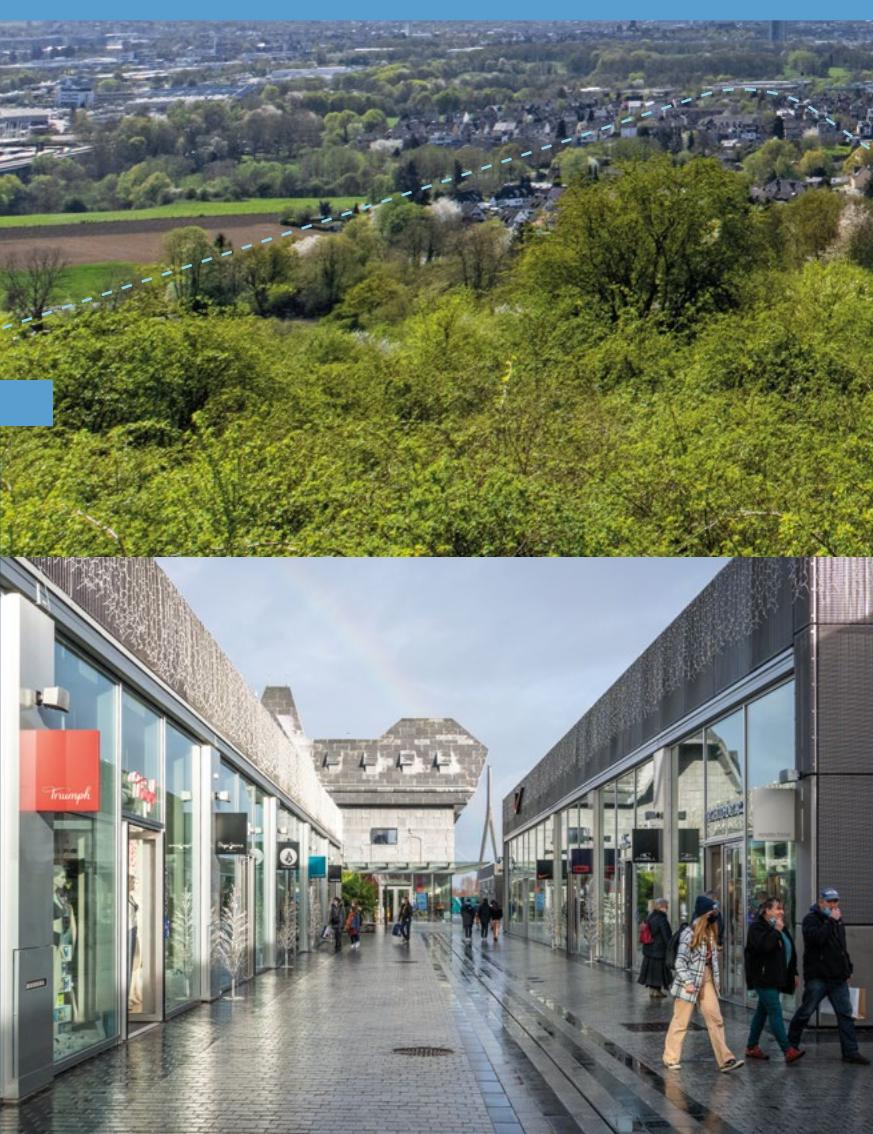


## DIRECTIVE

### «Qualité de l'air» (UE 2024/1105): un enjeu de santé publique... et de logistique pour votre ville

Entrée en vigueur en décembre 2024, la directive 2024/1105 va imposer aux villes de respecter, d'ici 2030, des seuils de pollution plus stricts, avec des obligations renforcées de suivi, de transparence et d'engagement local. Pour atteindre ces objectifs sans compromettre l'approvisionnement des commerces, services et habitants, les collectivités devront construire une feuille de route adaptée en intégrant les besoins logistiques dès la phase de planification.

Une concertation étroite avec les acteurs de la logistique urbaine sera indispensable pour concilier transition environnementale, vitalité économique et qualité de vie. Cette concertation doit s'inscrire dans une transition écologique pragmatique, au service de la qualité de vie.



## FOCUS

### Concertation durable

L'Union TLF recommande la mise en place d'un référent logistique dans chaque collectivité et la création de comités logistiques territoriaux pour suivre, adapter et faire vivre la stratégie logistique locale.

# LES TRANSPORTEURS ET LOGISTICIENS ENGAGÉS DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES TERRITOIRES

Indispensable au quotidien des Français, le transport de marchandises s'adapte continuellement pour réduire son impact environnemental, en privilégiant la massification des livraisons et le transport mutualisé afin de limiter les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air en ville. Pour conjuguer performance logistique et exigence environnementale, les politiques locales doivent agir sur trois leviers :

- **Décarboner les flottes** : accompagner les transporteurs dans l'acquisition ou la location de véhicules électriques, à hydrogène ou bioGNV ; accompagner le développement de la cyclistique ; conditionner les marchés publics à des critères environnementaux.
- **Planifier des infrastructures de décarbonation** : déployer des infrastructures de recharge accessibles ; accompagner les porteurs de projet dans l'accès au foncier pour déployer des bornes de recharge pour usage professionnel ; identifier et sanctuariser du foncier compatible avec la création de hubs de transbordement vers les modes doux (cycles, piétons) ; planifier un maillage d'aires de livraison qui limitera les kilomètres parcourus.
- **Limiter les nuisances sonores** : promouvoir la livraison de nuit là où elle est compatible avec le tissu urbain ; encourager le matériel silencieux (hayons, bandes roulantes) ; planifier les horaires selon les zones et les activités.

Ces choix doivent reposer sur une **évaluation objective des impacts**, comme les diagnostics logistiques réalisés dans le cadre d'InTerLUD ou les études de l'ADEME, pour orienter les politiques locales vers les mesures les plus efficaces.



## FOCUS

### Livraison de nuit : un levier à valoriser

**Moins de congestion, moins de bruit en journée, optimisation des tournées : avec un matériel adapté, la livraison de nuit est une solution à intégrer dans les stratégies locales**

**Jean-Marie Joessel,**

**Directeur de l'innovation et des réseaux – Sterne Regular**

«La livraison de nuit constitue une véritable opportunité pour les collectivités et les acteurs économiques des territoires.

Capitalisant sur la mise en place de lieux de livraison sécurisés en sas ou boitons et d'organisation millimétrée tant d'un point de vue donneur d'ordre que de transporteur, elle permet de fluidifier les centres-villes, de réduire la congestion et les nuisances sonores en journée, tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

Nous constatons au sein du Groupe Sterne une augmentation de 40 % des points livrés la nuit versus le jour pour un kilométrage et une durée équivalente grâce à l'optimisation des tournées, l'augmentation du taux de remplissage des véhicules et l'absence de ralentissement.

Cette organisation, déjà éprouvée en France et en Allemagne, s'intègre naturellement aux stratégies locales de mobilité durable et d'aménagement urbain.»

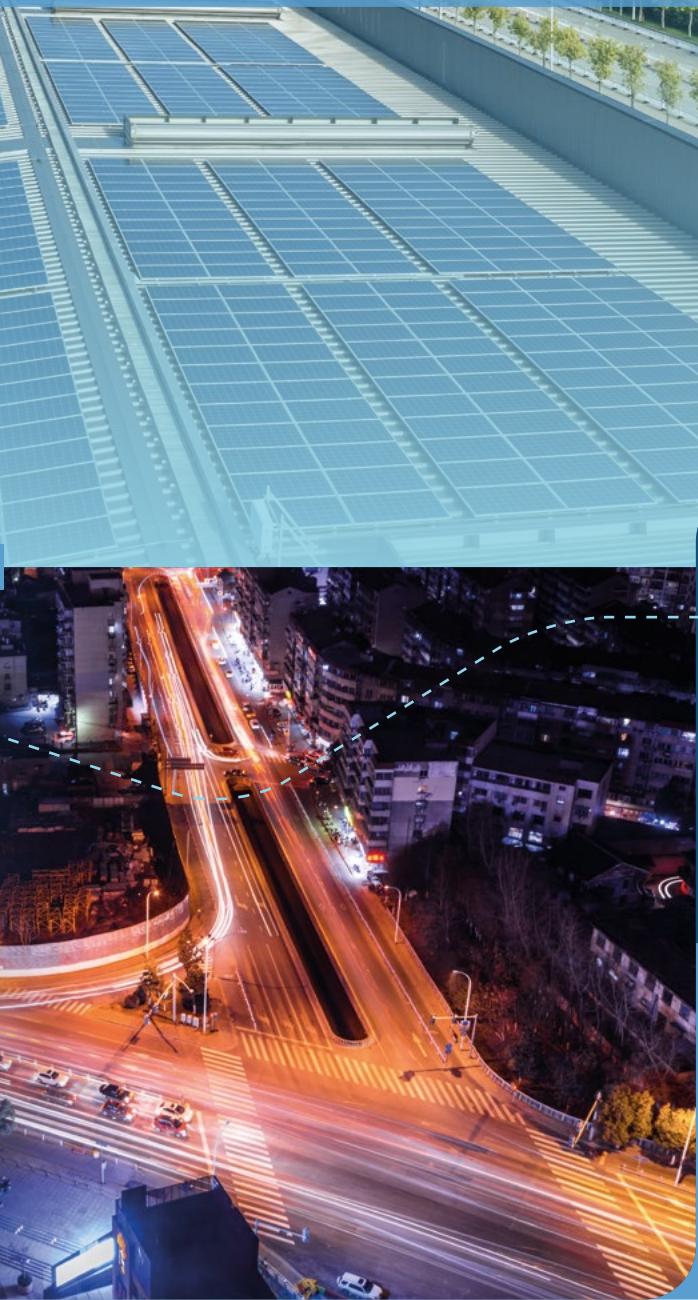
# IDÉE REÇUE

## Le e-commerce agrave l'impact environnemental des livraisons en ville

Contrairement aux idées reçues, le e-commerce ne génère pas nécessairement plus de pollution, ni de congestion, lors de la livraison.

L'étude de l'ADEME, « *Commerce en ligne : impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements* » (2024) montre qu'il peut avoir une empreinte environnementale limitée, grâce à la mutualisation des flux et à l'optimisation des tournées. Cette logistique doit se penser comme le "transport en commun" des marchandises. Il ne remplace pas les commerces de proximité mais s'y ajoute comme une composante complémentaire des modes de consommation, qu'il convient d'accompagner avec des solutions logistiques adaptées et sobres.

**La transition écologique de la logistique ne se fera pas contre les territoires, mais avec eux.** Elle doit s'adapter aux réalités locales : ruralité, tissu économique, densité urbaine. Elle offre une opportunité de concilier performance économique, réduction des nuisances et qualité de vie pour les habitants.



### EN USAGE

#### Innovation & pragmatisme

Cyclologistique, logistique fluviale, hubs de quartier, solutions low-tech : des solutions éprouvées, combinables et adaptables à chaque territoire.

Le partenariat entre Amazon et la RATP illustre un usage partagé du foncier en centre-ville : en journée, les dépôts-bus accueillent des vélos-cargos pour les livraisons du dernier kilomètre. Cette solution combine massification amont et logistique décarbonée, tout en valorisant le foncier public. Ce type de modèle pourrait être étendu à d'autres sites publics ou parapublics pour soutenir des solutions logistiques sobres et efficaces.

# 10 PROPOSITIONS FORTES POUR LES TERRITOIRES

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE & FONCIER

1

### Intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme

Les documents stratégiques locaux (PLU, SCOT, PCAET) doivent intégrer les flux logistiques dans la planification pour éviter les conflits d'usage. Cela permet d'anticiper les besoins futurs et de favoriser une meilleure répartition des fonctions urbaines, notamment pour préserver l'attractivité des centres-villes.

2

### Planifier un foncier logistique sobre et stratégique

Identifier des zones logistiques bien connectées aux réseaux de transport (rail, fluvial, routier) et y prioriser les projets de logistique durable. Cette planification évite le mitage, limite l'étalement urbain et permet de créer des pôles d'emploi de proximité.

## MOBILITÉ & FONCTIONNEMENT URBAIN

4

### Harmoniser les règles entre communes d'un même bassin de vie

Un cadre cohérent sur les horaires de livraison, les restrictions d'accès ou les limitations de tonnage évite les incompatibilités et améliore la lisibilité pour les professionnels. Cette coordination intercommunale est cruciale pour optimiser les tournées et réduire les nuisances.

5

### Pérenniser un dialogue public-privé constructif

La concertation locale entre élus, opérateurs logistiques, commerçants et citoyens permet de co-construire des politiques efficaces, réalistes et acceptables. Les concertations InTerLUD+ ont montré leur efficacité et doivent être généralisées, en lien avec les CTLUD.

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE

8

### Soutenir les livraisons décarbonées et silencieuses

Accompagner les transporteurs dans l'achat et la location de véhicules propres (électrique, hydrogène, GNV, cycles utilitaires) et dans le recours aux biocarburants, équiper les territoires d'infrastructures adaptées (bornes, stations, hubs de transbordement) et promouvoir l'usage de matériels silencieux (hayons, bandes roulantes). Donner des facilités d'accès au stationnement et aux zones réglementées pour les véhicules à faibles émissions.

9

### Favoriser la massification des flux

Organiser la logistique autour de hubs urbains ou de plateformes mutualisées permet de réduire le nombre de véhicules, de désengorger l'espace public et de diminuer les émissions. Cela suppose de lever certaines restrictions d'accès pour les poids lourds propres en ville.





3

### Valoriser les friches logistiques

Réutiliser les friches pour planter de nouvelles activités logistiques permet de limiter l'artificialisation des sols, tout en répondant à la demande croissante de plateformes. Cela implique d'assouplir certaines contraintes réglementaires, accélérer les démarches et adapter la fiscalité (taxes sur l'emprise nouvelle, règles d'urbanisme sur la hauteur).



7

### Aménager l'espace public pour une logistique utile à tous

Réserver des aires de livraison fonctionnelles, sécurisées et bien positionnées dans l'espace urbain permet d'assurer une desserte efficace, tout en réduisant les arrêts gênants. Intégrer la logistique dès la conception des projets d'aménagement permet d'éviter les conflits d'usage.



10

### Intégrer les enjeux logistiques dans la mise en œuvre territoriale du ZAN

Exempter du décompte ZAN les projets logistiques stratégiques reliés aux modes massifiés (connectés directement ou indirectement au rail, fluvial ou multimodal) est indispensable pour réussir la transition écologique. Ces infrastructures sont essentielles à la résilience économique et à la réduction de l'empreinte carbone.



# LES ZONES DE RESTRICTION DE CIRCULATION

**Dans le cas où des collectivités territoriales envisageraient de restreindre la circulation ou l'accès à certaines zones, l'Union TLF attire l'attention des élus locaux sur le fait que :**

- Les décisions locales doivent être anticipées et construites en concertation avec les acteurs économiques de la logistique urbaine, afin de garantir la continuité des flux de marchandises et l'approvisionnement des territoires.
- Ces mesures ne doivent pas conduire à une hétérogénéité des règles, sur l'ensemble du territoire, difficilement lisibles, ce qui complexifie le travail des professionnels et rend impossible une planification sérieuse de la transition écologique de leurs opérations.
- Toute restriction de circulation doit être motivée, proportionnée et appuyée sur des études d'impact.

**Scannez ce QR code pour accéder à la cartographie régulièrement mise à jour des zones de restriction de circulation en France.**

Vous y trouverez un outil pour vous aider à **organiser votre activité** selon les règles locales.



# GLOSSAIRE LOGISTIQUE URBAINE

## Cyclolistique

Mode de transport de marchandises utilisant des vélos ou triporteurs à assistance électrique pour le dernier kilomètre. Elle est adaptée aux centres denses pour des flux légers ou fragmentés.

## Dernier kilomètre

Dernier maillon de la chaîne de livraison, souvent le plus complexe et coûteux, correspondant à l'acheminement des marchandises jusqu'au destinataire final (commerçant, particulier, professionnel...).

## Hôtel de Logistique urbaine (HLU)

Bâtiment permettant d'insérer des espaces de logistique dans le tissu urbain dense grâce à une implantation verticale, souvent multi-usages (logistique + activité tertiaire ou artisanale). Ces infrastructures facilitent la desserte de proximité à faible impact environnemental.

## Massification

Organisation des flux logistiques de manière à regrouper un maximum de marchandises sur un même trajet ou dans un même véhicule, pour limiter les déplacements et optimiser les livraisons.

## Micro-hub/Hub de quartier

Point logistique de petite taille situé au plus près des zones de livraison, utilisé comme base de répartition vers les destinataires finaux, souvent via des modes doux (vélo cargo, marche).

## PCAET – Plan Climat-Air-Énergie Territorial

Plan d'action intercommunal qui fixe objectifs et mesures pour le climat (émissions GES), la qualité de l'air et l'énergie (atténuation + adaptation).

En logistique urbaine : décline des actions de décarbonation du dernier kilomètre (véhicules zéro émission, vélos-cargo), mutualisation et centres de consolidation, horaires de livraison, infrastructures de recharge/carburants alternatifs, suivi des émissions du fret et cohérence avec ZFE-m et plans de mobilité.

## Point de retrait

Lieu où un particulier peut récupérer un colis commandé en ligne. Il peut s'agir d'un commerce partenaire (ex. bureau de tabac, supérette) ou d'une consigne automatisée (« locker »), installée sur l'espace public ou privé.

## Plan de Mobilité (PdM/ex-PDE)

Outil de planification locale visant à organiser les déplacements (personnes et marchandises) de manière plus durable. Il peut intégrer des volets spécifiques sur la logistique urbaine.

## Plan local d'urbanisme (PLU) – ou Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) lorsqu'il est élaboré à l'échelle d'une intercommunalité – fixe les règles d'utilisation du sol et d'aménagement du territoire.

Il s'accompagne d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP), qui précisent la manière dont certains secteurs ou thématiques (habitat, mobilités, environnement) doivent être développés.

En logistique urbaine : permet de réserver/autoriser des sites pour entrepôts urbains, hôtels logistiques, espaces de livraison, micro-hubs, et de fixer des gabarits, accès PL, obligations de stationnement vélos-cargo, etc.

## SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale

Cadre stratégique à l'échelle d'un bassin de vie (intercommunal) qui oriente l'urbanisme, l'habitat, les mobilités, le commerce et l'économie via un Document d'orientation et d'objectifs (DOO) ; les PLU doivent être compatibles avec lui.

En logistique urbaine : donne la vision d'ensemble : localisation des plateformes/logipôles, préservation des corridors et accès routiers/ferroviaires/fluviaux, articulation avec les pôles commerciaux et les ZFE-m, hiérarchie viaire pour le fret.

## Transport pour compte d'autrui versus transport en compte propre

Le transport pour compte d'autrui désigne l'activité par laquelle une entreprise spécialisée transporte, contre rémunération, les marchandises d'un client. À l'inverse, le transport en compte propre est réalisé par une entreprise pour ses propres besoins : elle transporte ses marchandises avec ses véhicules et son personnel, sans vendre de prestation de transport.

## ZAN (Zéro Artificialisation Nette des sols)

Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) est un objectif législatif inscrit dans la loi Climat et Résilience (2021).

Il impose aux collectivités de réduire l'artificialisation des sols et de privilégier la réhabilitation d'espaces déjà construits, avec la finalité de ne plus augmenter la surface totale de sols artificialisés d'ici 2050.

## ZFE-m (Zone à Faibles Émissions mobilité)

Périmètre urbain dans lequel la circulation des véhicules considérés comme les plus polluants est restreinte, afin d'améliorer la qualité de l'air.

# PUBLICATIONS

Retrouvez l'ensemble de nos guides pratiques et méthodologiques sur le site internet de l'Union TLF.



[e-tlf.com](http://e-tlf.com)

# NOUS CONTACTER

## SIÈGE

### UNION TLF

Immeuble « Cardinet »  
8, rue Bernard Buffet - 75017 PARIS  
tlf@e-tlf.com  
Tél. 01 53 68 40 40

## DIRECTION DE LA COMMUNICATION

France Beury  
fbeury@e-tlf.com  
07 85 22 96 83

## TLF ÎLE-DE-FRANCE CENTRE & OUEST

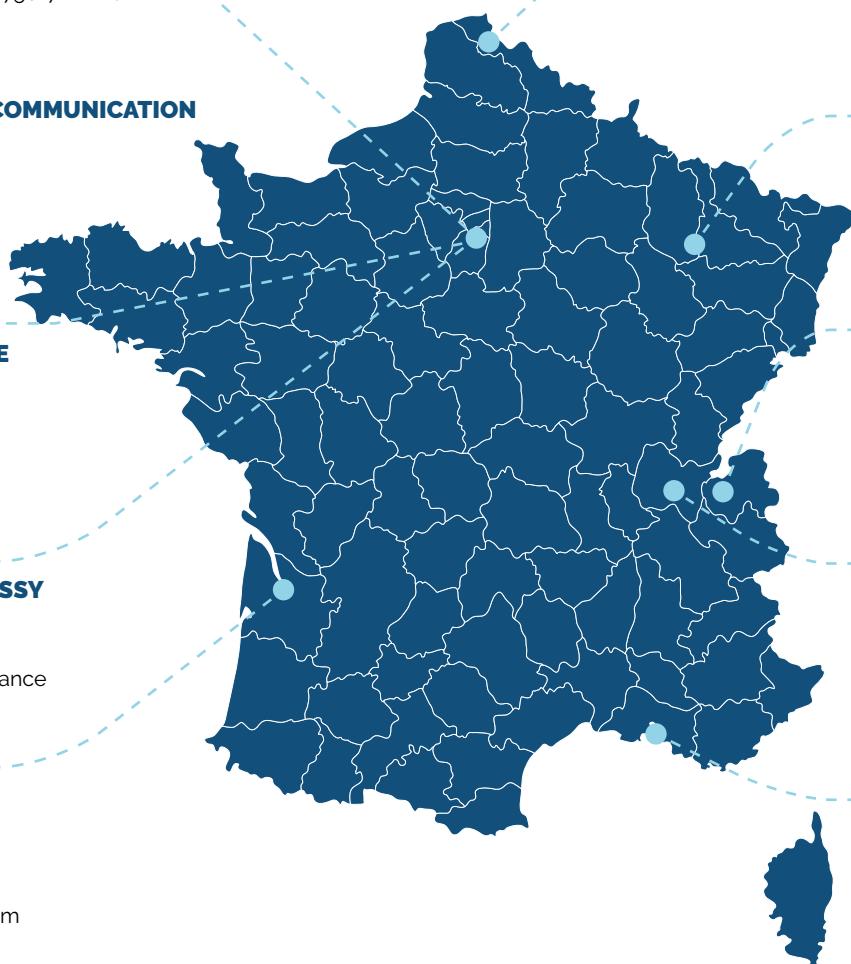
Délégué régional :  
Philippe Munier  
01 53 68 40 40  
pmunier@e-tlf.com

## TLF OVERSEAS ROISSY

Paris CDG Alliance,  
rue de Copenhague  
93290 Tremblay-en-France  
06 64 12 61 77

## TLF SUD-OUEST

Délégué régional :  
Franck Puhré  
05 56 01 02 88  
tlf-sudouestb@e-tlf.com



## TLF OVERSEAS

### ASSOCIATION DES TRANSITAIRES DES HAUTS-DE-FRANCE (ATHF)

03 28 59 07 65

### SYNDICAT DES TRANSITAIRES MÉDITERRANÉE RHÔNE-ALPES (STMRA)

04 91 99 49 90

### UEST OVERSEAS

02 40 49 77 33  
secretariat@umnp.org

### COMMUNAUTÉ DES ENTREPRISES DE TRANSIT DE GUADELOUPE (COMÈTE GUADELOUPE)

05 90 89 77 77

### SYNDICAT ROUENNAIS DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT TRANSITAIRES (SRCTT)

02 35 88 54 00

### SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE LA MARTINIQUE (SCDTM)

05 96 70 29 91

### SYNDICAT DES TRANSITAIRES DU HAVRE (STH)

02 35 21 04 44  
sth@sth-lehavre.fr

### TLF RÉUNION

Alexandre Rabusseau  
02 62 42 10 13  
president@tlfreunion.fr

## SYNDICATS AFFILIÉS

### ASSOCIATION FRANÇAISE DES DÉTENTEURS DE WAGONS (AFWP)

01 53 68 40 92  
www.afwp.asso.fr  
07 85 22 96 83

### SYNDICAT NATIONAL DES TRANSPORTS LÉGERS (SNTL)

Alexandre Fontana  
Délégué général du SNTL  
06 77 65 10 91  
contact@sntl.fr

### LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID

01 53 04 16 80  
www.lachainelogistiquefroid.fr

### AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE FRANCE (AMCF)

01 53 67 77 10  
contact@amcfrance.org  
www.amcf.space



UNION DES ENTREPRISES  
TRANSPORT & LOGISTIQUE  
DE FRANCE

