



ELECTIONS MUNICIPALES 2026

LA FNTR VOUS INTERPELLE

La FNTR représente les entreprises de transport routier de marchandises et de logistique.

Sont également membres associés de la FNTR :

- la Chambre Syndicale du Déménagement (CSD)
- la Fédération Nationale des Ambulanciers Privés (FNAP)
- l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)

DÉCEMBRE 2025

LE TRANSPORT ROUTIER ET LA LOGISTIQUE, UN ENJEU AU COEUR DES MUNICIPALITÉS

La FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers) est la première organisation professionnelle du transport routier de marchandises (TRM) en France et représente plus de 5 600 entreprises, de toutes tailles et de différentes activités, employant 268 323 salariés (marchandises, logisticiens, déménageurs, transport sanitaire...) sur l'ensemble du territoire. Elle agit pour :

- garantir la pérennité et l'attractivité des métiers du transport ;
- soutenir la formation, l'emploi et l'insertion professionnelle dans le secteur ;
- promouvoir une logistique performante, sûre et durable sur tout le territoire ;
- faciliter la vie du conducteur et du livreur ;
- améliorer les conditions de travail.

Les communes et intercommunalités jouent un rôle clé dans le transport routier :

- Elles planifient l'aménagement des voiries locales, les zones industrielles et commerciales, et définissent l'accès des poids lourds.
- Elles fixent les règles de circulation, arrêtés et zones à trafic limité (ZTL).
- Elles organisent l'entretien et la sécurisation des infrastructures (routes, ponts, tunnels) utilisées par les poids lourds.
- Elles contribuent à la transition énergétique et à la décarbonation, en facilitant l'implantation de stations d'avitaillement adaptées.

Les décisions municipales et intercommunales en matière de transport routier influencent directement la vie quotidienne, la sécurité et l'attractivité économique. Les habitants et les acteurs économiques attendent des solutions pragmatiques et durables, qui peuvent devenir un argument électoral majeur lors des élections municipales.

La FNTR souhaite par ce document vous présenter les enjeux du transport routier de marchandises afin de favoriser un dialogue constructif entre les élus locaux et les professionnels du secteur.

CIRCULATION DES VÉHICULES

Certaines communes imposent des interdictions de transit des poids lourds sans coordination avec les territoires voisins, ce qui **peut perturber la logistique et les livraisons** des entreprises locales et régionales et **générer des coûts supplémentaires** pour les transporteurs qui doivent chercher des itinéraires alternatifs. Dans certains départements, l'absence de schéma directeur **rend difficile l'identification de voies de substitution** sûres et efficaces.

La FNTR plaide pour développer la concertation entre les professionnels, les communes et les agglomérations pour coordonner les restrictions et optimiser les itinéraires.

L'objectif est d'assurer une circulation sécurisée des véhicules tout en préservant la **fluidité logistique** et la **compétitivité des entreprises locales**.

Une planification concertée et coordonnée des itinéraires permet de concilier sécurité, efficacité logistique et qualité de vie des habitants, tout en soutenant l'activité économique du territoire.

ARRÊTÉS ET MOBILITÉ

Les communes et départements émettent régulièrement des arrêtés d'interdiction de circulation pour les poids lourds, notamment lors de phénomènes météorologiques (neige, verglas, fortes pluies, vents violents). La multiplication de ces arrêtés, souvent dispersés et émis indépendamment par chaque collectivité, **complique la planification des itinéraires pour les transporteurs**.

La FNTR propose la création d'un guichet unique national permettant de consulter en temps réel toutes les restrictions de circulation pour les poids lourds.

L'objectif est d'améliorer l'accès à l'information pour les transporteurs et les élus, de faciliter la coordination entre collectivités locales, transporteurs et forces de sécurité et d'optimiser la sécurité et la fluidité du trafic, notamment lors d'événements météorologiques exceptionnels.

ZONES À TRAFIC LIMITÉ (ZTL)

Les ZTL sont mises en place par les communes pour réduire la circulation dans certains quartiers, protéger les zones piétonnes et diminuer la pollution. L'accès des véhicules professionnels est conditionné à la validation de justificatifs, généralement définis par arrêté municipal. Certaines communes imposent des solutions numériques obligatoires pour justifier le passage des conducteurs : applications mobiles, QR codes ...

La FNTR préconise des solutions simples et rapides, comme la présentation d'un bon de livraison papier, qui ne nécessite ni smartphone professionnel ni installation d'application.

L'objectif est de mettre en place des dispositifs qui doivent être pratiques, simples et accessibles afin de ne pas ralentir la livraison des marchandises et de respecter les règles de circulation.

AIRES DE STATIONNEMENT ET LIVRAISON

Les aires de livraison et de stationnement pour les véhicules de transport sont essentielles pour assurer la fluidité des livraisons et la sécurité des conducteurs. Elles doivent être proches des zones à livrer et facilement accessibles et bien dimensionnées à la largeur et longueur des véhicules. À Paris et dans certaines grandes villes, des projets prévoient de rendre ces aires payantes au-delà de 30 à 45 minutes d'usage, ce qui pourrait **augmenter les coûts opérationnels** pour les entreprises locales, **créer des contraintes logistiques** pour des livraisons courtes et fréquentes et enfin **inciter certains conducteurs** à se garer dans des zones non adaptées, augmentant les **risques de sécurité et de congestion**.

La FNTR préconise le maintien de la gratuité pour les professionnels, afin que les livraisons puissent s'effectuer efficacement et en toute sécurité. Elle plaide également pour des procédures d'accès simples et rapides, évitant les démarches chronophages (ex : inscription ou validation répétitive à chaque arrêt).

L'objectif est de **faciliter le travail des conducteurs et soutenir la logistique urbaine**, tout en respectant les contraintes de circulation et les objectifs municipaux.

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) ET DÉCARBONATION

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) visent à réduire la pollution urbaine en limitant l'accès des véhicules les plus polluants. Certaines entreprises craignent que la suppression ou la modification de ces ZFE **entraîne un désavantage concurrentiel** pour celles ayant déjà investi dans des flottes propres (électriques, GNV, biocarburants). La transition énergétique est un enjeu majeur pour le secteur du transport : il ne s'agit pas seulement de réduire les émissions, mais aussi de garantir la continuité et l'efficacité de la logistique.

La FNTR recommande de préserver l'équité et la cohérence nationale. Chaque collectivité définit librement sa ZFE avec ses propres règles et son calendrier. Cela cause des discontinuités territoriales, ex : un camion autorisé dans une commune peut être interdit dans la commune voisine. C'est pourquoi la FNTR plaide pour que les règles ZFE soient harmonisées sur le plan géographique (mêmes règles dans un bassin de transport cohérent) pour éviter de pénaliser certaines entreprises par rapport à d'autres.

L'objectif est que la décarbonation du transport routier de marchandises s'appuie sur un mix énergétique diversifié. Il est, pour cela, nécessaire d'encourager le recours à différentes énergies propres : électrique, gaz naturel véhicule (GNV), biocarburants. Les communes et intercommunalités doivent intégrer ces choix dans leur planification logistique et urbaine, par exemple en encourageant la mise en place de stations d'avitaillement adaptées.

LIVRAISON EN ZONE URBAINE

La livraison en zone urbaine est **étroitement lié à l'aménagement urbain et impacte directement le développement économique, la sécurité et la fluidité logistique**. Un accès adapté des camions aux zones industrielles et commerciales est essentiel pour garantir des livraisons efficaces et un approvisionnement sans obstacle, favorisant ainsi l'attractivité et la compétitivité des territoires.

Un centre-ville vivant repose sur la présence de commerces, ce qui implique de faciliter la circulation, notamment pour les livraisons afin de garantir une économie locale dynamique sur la durée, à l'heure où de nombreux centres-villes se vident.

La gestion des quais et du stationnement doit être organisée pour éviter congestions et retards, tandis que la promotion de solutions logistiques innovantes, telles que la logistique urbaine propre, la mutualisation des livraisons ou l'utilisation de micro-hubs, contribue à réduire le trafic et les émissions polluantes.

→ **Les infrastructures doivent également être pensées pour la mobilité et la sécurité.**

L'entretien renforcé des routes, des ponts et des tunnels permet de résister aux contraintes des poids lourds tout en limitant les coûts de réparation. Les aménagements doivent assurer à la fois sécurité et fluidité, avec une signalisation adaptée, des voies larges, des giratoires dimensionnés pour les camions et des zones de croisement sécurisées. Il est également important de limiter le trafic dans les zones résidentielles pour réduire les nuisances et les risques, tout en maintenant un accès adapté et optimisé aux livraisons nécessaires.

→ **L'urbanisme durable nécessite des horaires de livraison adaptés afin d'éviter les heures de forte circulation et de limiter les nuisances.**

Les solutions alternatives, comme l'usage de quais mutualisés, de véhicules légers et/ou propres pour le dernier kilomètre, permettent de réduire le trafic et la pollution dans les centres-villes.

La livraison sur des horaires de nuit doit être limitée. Elle soulève des contraintes réglementaires, accroît la pénibilité pour les conducteurs contribuant en conséquence à une dégradation des conditions de travail, pose des difficultés supplémentaires en termes de sécurité et sûreté, et génère des nuisances sonores pour les riverains

→ **La localisation des zones d'activités doit être optimisée pour faciliter l'accès des poids lourds et limiter leur transit dans les quartiers résidentiels.**

Elles ne doivent pas être de plus en plus éloignées des lieux de distribution. Un urbanisme réfléchi et des infrastructures adaptées permettent de concilier développement économique, sécurité, fluidité logistique et qualité de vie des habitants.

La FNTR plaide pour :

- ➔ Favoriser la concertation locale pour la circulation des poids lourds
- ➔ Soutenir la formation et l'emploi dans le Transport Routier de Marchandises
- ➔ Garantir des solutions pratiques et équitables pour la logistique urbaine
- ➔ Accompagner la transition énergétique, en sécurisant l'approvisionnement adapté
- ➔ Préserver l'attractivité et la compétitivité des territoires

ENSEMBLE, ÉLUS ET PROFESSIONNELS PEUVENT CONSTRUIRE DES TERRITOIRES PLUS ATTRACTIFS, SÛRS, DURABLES ET DÉCARBONÉS POUR LE TRANSPORT ROUTIER ET DONC L'ÉCONOMIE LOCALE.