

Mission logistique urbaine durable 2025

Missionnées

Anne-Marie Idrac
Anne-Marie Jean

Rapporteurs
Antoine Robichez
Ivan Slastanova

Janvier 2026

Sommaire

Synthèse du rapport	4
Tableau de synthèse des recommandations	6
Liste des abréviations	7
1. Enjeux et diagnostic	9
1.1. Diversité de la logistique urbaine	9
1.2. Enjeux environnementaux de la logistique urbaine.....	10
1.3. Défis des optimisations logistiques.....	11
2. Évolutions des politiques publiques et des pratiques de LUD	14
2.1. Suites du rapport LUD 2021.....	14
2.2. Bilan des programmes d'accompagnement.....	14
3. Propositions pour le déploiement de la LUD	18
3.1. La gouvernance multi-niveau.....	18
3.2. Formation, acculturation et professionnalisation au sein des territoires	21
3.3. Connaissance, données et standardisation.....	22
3.4. Foncier logistique et aménagement urbain à la hauteur des enjeux	26
3.5. Accélérer le déploiement opérationnel de la LUD	27
Conclusion	33
Annexe 1 - Lettre de mission	35
Annexe 2 - Liste des auditionnés et contributions écrites	37
Annexe 3 - Typologie des différents véhicules utilisés en fonction des segments logistiques .	42
Annexe 4 - Les grandes familles de schémas de logistique urbaine	43
Annexe 5 - Bilan de l'avancement des recommandations du rapport LUD 2021.....	45
Annexe 6 - Principaux outils développés dans le cadre d'InTerLUD.....	48
Annexe 7 - Schéma de l'articulation entre les différents documents d'aménagement ayant un impact sur le développement de la logistique urbaine	50
Annexe 8 - Liste non exhaustive des leviers mobilisables par une collectivité	51



Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique, est Haute représentante du Gouvernement français pour le développement des véhicules autonomes.

Elle a été secrétaire d'État aux Transports, députée des Yvelines, présidente de la RATP, présidente de la SNCF, secrétaire d'État au Commerce extérieur, et présidente du Conseil de Surveillance de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

Elle est actuellement administratrice d'Air France KLM, présidente du conseil d'administration de SANEF et consultante.

Anne-Marie Jean est conseillère municipale déléguée de la Ville de Strasbourg et vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de l'emploi, de l'économie et de la transition écologique des entreprises. Elle est présidente de la Maison de l'Emploi de Strasbourg et du Port de Strasbourg.

Dans ses fonctions dirigeantes en entreprise, elle a été élue CCI et Medef et a siégé dans de nombreuses associations professionnelles ; elle est depuis 2021 déléguée générale de la Fondation d'entreprise La Poste.

En tant qu'élue depuis 2020, elle est particulièrement engagée sur l'économie circulaire, l'écologie industrielle territoriale et la logistique urbaine.



Synthèse du rapport

La logistique urbaine est un élément indispensable à la vie quotidienne des territoires. Assurant l'approvisionnement, les livraisons de marchandises et l'évacuation des déchets, elle se caractérise par une grande diversité au service des commerces, des services publics, des entreprises et des habitants. Il s'agit d'une **fonction vitale**, au même titre que la mobilité des personnes, l'énergie ou le logement. Elle conditionne à la fois la compétitivité et le fonctionnement des villes et la qualité de vie des citoyens.

Cet enjeu se situe au croisement de plusieurs politiques publiques majeures : vitalité économique, amélioration de l'environnement, utilisations des espaces de circulations, qualité de l'air, maîtrise de l'empreinte foncière... méritant des approches **transversales**. La logistique urbaine ne peut plus être considérée comme un sujet technique ou sectoriel : elle est devenue structurante pour l'avenir des territoires.

Ces dernières années ont été marquées par des **exigences nouvelles** : tensions sur les espaces urbains dans le contexte et de la mise en œuvre du zéro artificialisation nette (ZAN), règles nationales et européennes sur les motorisations des véhicules et préparation de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE), économie circulaire, mutations des modes de consommation et des pratiques commerciales, avec notamment le e-commerce, acceptabilité par les citoyens. Toutes ces mutations impliquent d'améliorer l'efficacité à la fois écologique et économique de la logistique urbaine.

Depuis la publication du premier rapport « Logistique urbaine durable » de 2021, **de nombreuses dynamiques positives** ont émergé, la plupart soutenues par plusieurs programmes d'accompagnement : montée en compétences des collectivités, mobilisation accrue des professionnels, co-création de chartes territoriales, essor de la cyclologistique, verdissement des flottes routières, expérimentations de solutions multimodales, émergence de nouveaux modèles de relations entre acteurs des chaînes logistiques.

Ces avancées encore fragmentaires **doivent être renforcées dans la durée pour au moins quatre raisons** : le portage institutionnel reste inégal ; l'hétérogénéité des pratiques pénalise l'efficacité collective ; les sujets majeurs du foncier et du partage des données n'ont pas progressé à la hauteur de leur importance ; les réorganisations et changements de pratiques à opérer sont si profonds qu'ils nécessitent du temps.

Afin d'actualiser et de renforcer les orientations collectives, le présent rapport propose d'ouvrir une nouvelle étape pour la LUD en articulant **cinq leviers structurants** :

- 1) ***Une gouvernance renforcée permettant des dialogues constructifs entre acteurs publics et privés à toutes les échelles*** ;
- 2) ***La formation, afin de doter élus, techniciens et entreprises des compétences indispensables à ces dialogues*** ;
- 3) ***La connaissance, via le partage de données, d'indicateurs et de standards communs*** ;
- 4) ***Le foncier, pour affecter et sécuriser les espaces adaptés à l'efficacité économique et écologique des fonctions logistiques*** ;
- 5) ***L'accélération du développement de solutions sobres et décarbonées ; grâce à la co-construction publique privée, à la commande publique, aux soutiens aux professionnels et à l'accompagnement des collectivités***

Les constats et propositions formulés dans ce rapport soulignent la nécessité d'un engagement collectif et durable autour d'une gouvernance partagée, reposant sur une affirmation des responsabilités réparties entre l'État, les collectivités et les acteurs économiques.

L'ambition est double :

- Proposer un cadre stratégique lisible, reconnaissant la logistique urbaine comme une fonction fondamentale au service de l'économie locale, de l'environnement et du quotidien des habitants ;
- Fournir des outils concrets pour passer d'une phase de montée en puissance et d'expérimentation à une phase de déploiement et de pérennisation des actions engagées, adaptée à la diversité des territoires. Pour ce dernier point, il apparaît essentiel de pouvoir s'appuyer sur la poursuite et l'évolution du programme InTerLUD, en capacité d'accompagner le passage à l'échelle des démarches territoriales.

Tableau de synthèse des recommandations

	Désigner un élu référent, au niveau des EPCI, ayant délégation sur la LUD et des ressources affectées à la thématique	Collectivités
Gouvernance	1 Mettre en place un comité local pour permettre la co construction entre les acteurs économiques et publics sur la LUD	Collectivités
	2 Structurer la gouvernance à l'échelle nationale	Etat
Formation et acculturation	3 Accompagner la montée en compétence des élus et techniciens	Collectivités
	4 Mettre en place une plateforme nationale de la LUD regroupant l'ensemble des connaissances et outils	Etat
	5 Garantir la pérennité de l'outil DiaLog et sa capacité d'adaptation aux besoins futurs	Etat
Connaissance, standardisation	6 Digitaliser, harmoniser et coordonner les arrêtés de circulation à l'échelle d'un bassin de vie	Collectivités
	7 Construire un cadre national renouvelé d'observation et d'indicateurs pour le pilotage de la logistique urbaine	Etat
	8 Mobiliser les consommateurs sur le sujet de la LUD pour une meilleure prise en compte des enjeux	Etat, collectivités
Foncier logistique	9 Améliorer l'intégration de la logistique dans les documents de planification	Collectivités, acteurs privés
	10 Mettre à disposition des outils pour évaluer le besoin en foncier logistique	Etat
	11 Faciliter l'implantation de nouveaux types de foncier logistique	Collectivités
	12 Définir le cadre national des « zones marchandises »	Etat
	13 Expérimenter et diffuser les « zones marchandises »	Collectivités
	14 Mobiliser la commande publique pour le déploiement de la LUD	Collectivités
Déploiement opérationnel de la LUD	15 Mettre à disposition des collectivités les outils pour mobiliser pleinement la commande publique	Etat
	16 Soutenir les modes massifiés dans leurs contextes de pertinence	Collectivités, Etat
	17 Utiliser l'ensemble des leviers à disposition pour donner un avantage concurrentiel aux acteurs décarbonés.	Collectivités
	18 Garantir la continuité et la lisibilité des financements CEE (programmes et fiches) au-delà de 2026.	Etat

Liste des abréviations

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AMF	Association des maires de France
B2B	Business-to-business, entreprise à entreprise
B2C	Business-to-consumer, entreprise à consommateur
B2G	Business-to-government, entreprise à acteur public
BAC IDF	Base des Arrêtés Circulation Île de France
BNRC	Base nationale de réglementations de circulation
BTP	Bâtiment et travaux publics
CDU	Centre de distribution urbain
CEE	Certificats d'économie d'énergie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CILOG	Comité interministériel de la logistique
CNFPT	Centre national de la fonction publique territoriale
CT LUD AE / AP	Comité technique de logistique urbaine durable des acteurs économiques ou acteurs publics
DAACL	Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique, document intégré au SCoT
DGALN	Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DGE	Direction générale des entreprises
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
ELU	Espace de logistique urbaine
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ETP	Equivalent temps plein
FNAU	Fédération nationale des agences d'urbanisme
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
GART	Groupement des autorités responsables de transport
HLU	Hôtel de logistique urbaine
INET	Institut national des études territoriales
LUD	Logistique urbaine durable
MOOC	Massive open online course, cours en ligne accessible à tous
OTRE	Organisation des transporteurs routiers européens

PDM	Plan de mobilité, document à l'échelle communale ou intercommunale
PLOC	Périmètre de localisation
PLU(i)	Plan local d'urbanisme intercommunal, document de planification de l'urbanisme à l'échelle intercommunale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale, document de planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine
SNTL	Syndicat national des transports légers
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, document de planification à l'échelle régionale
SPASER	Schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables
Union TLF	Union des entreprises transport et logistique de France
VNF	Vois navigables de France
VUL	Véhicule Utilitaire Léger
ZECL	Zero Emission City Logistics
ZFE	Zone à faible émission
ZTL	Zone à trafic limité

1. Enjeux et diagnostic

1.1. Diversité de la logistique urbaine

Si tous les acteurs économiques dans la ville et tous les habitants ont besoin de logistique, les services attendus sont polymorphes : approvisionnements « B2B » des commerces, du BTP, des chantiers et ateliers ; logistique « B2G » des collectivités et services publics ; livraisons de petits colis « B2C » liés ou non au e-commerce et flux postaux ; circuits courts ; évacuation des déchets et flux retour... Certains flux méritent une attention particulière : par exemple, les produits sous température dirigée, le transport de fonds ou de matières dangereuses...

À chaque catégorie de besoins correspondent des véhicules adaptés et des organisations différencierées, comme l'illustre la Figure 1 pour 3 exemples d'activités.

Segments	Sous-segments	Véhicules le plus couramment utilisés		
Température dirigée	Vente de détail			
	Restaurant et traiteur			
	Livraison à domicile			
General cargo	Vente de détail			
	Spécialisé			
	Livraison à deux personnes			
Déchet	Collecte des déchets des particuliers			
	Collecte des déchets des entreprises			

Figure 1 - Extrait du tableau des différentes typologies de véhicules en fonction du segment d'activité, tableau complet en annexe 3 – source : *Roadmap ZECL Moving towards Zero Emission City Logistics (ZECL) in Rotterdam in 2025*, traduction : auteurs

Les contextes urbains sont également très divers : densité, typologie urbaine, structures commerciales et de production, infrastructures disponibles, attentes des habitants et des acteurs économiques, le tout dans le cadre des ambitions politiques locales pour l'environnement ou le développement économique.

Les réalités des acteurs économiques varient aussi fortement : un petit transporteur régional ou un artisan en compte propre n'a pas les mêmes marges de manœuvre qu'un grand intégrateur de l'acheminement de colis. La même variété apparaît dans les modèles de mutualisation, encore en émergence : centres de distribution partagés, hubs urbains multi-clients, plateformes numériques collaboratives. Peinant souvent à trouver leur équilibre, ils font parfois l'objet selon des modalités diverses de soutiens publics ou de contractualisations avec des donneurs d'ordre.

Toute approche uniformisée ignorant ces diversités réduirait considérablement l'efficacité des politiques publiques.

1.2. Enjeux environnementaux de la logistique urbaine

Bien qu'elle ne compte que pour 10 à 15 % des déplacements motorisés, elle concentre une part significative des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre – jusqu'à 30 % dans les agglomérations denses. L'occupation des voiries est l'un des phénomènes – réels et ressentis – les plus importants. Elle peut être mis en relation avec la médiocre disponibilité d'aires de livraison, très insuffisantes face aux besoins des professionnels.

On estime que la logistique représente entre 15 et 20% des veh.km et 30% de l'occupation de la voirie en ville. En 2023, les VUL représentaient 16,7% et les poids lourds 3,2% des veh.km à Paris. L'association Respire estime que ce trafic génère 42,7% des NO₂ et 39,7% des PM₁₀ attribuables aux émissions du secteur des transports.

Source : *Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe* numéro 37

Les distances parcourues, consommatrices d'énergie, sont liées largement à la localisation des entrepôts et lieux de stockage. Or l'accès au foncier urbain est en concurrence avec d'autres usages essentiels tels que l'habitat, les équipements publics ou les activités productives ; l'éloignement des espaces logistiques des centres villes ne fait que se confirmer.

Enfin, les restrictions d'accès des poids lourds ont selon les véhicules de substitution des impacts environnementaux mal connus relatés par le tableau ci-dessous.

Un seul poids lourd de 12 tonnes équivaut à 20 véhicules utilitaires légers (VUL) de 600 kg de charge. Substituer 20 VUL **thermiques** à un poids lourd entraîne :

- Une congestion multipliée par 6 ;
- Des nuisances sonores pouvant aller jusqu'au doublement ;
- Des émissions de CO₂ multipliées par 4 ;
- Des émissions de particules (pneus, freins) multipliées par 20.

Source : *contribution de l'OTRE dans le cadre de la mission LUD 2025*

1.3. Défis des optimisations logistiques

La logistique urbaine confronte les opérateurs à une double exigence : garantir un haut niveau de service (fiabilité, rapidité, flexibilité) tout en réduisant fortement les impacts environnementaux et les nuisances. Cette tension s'exprime à travers quatre grands types de contraintes : foncières, réglementaires, opérationnelles et économiques, sur fond d'augmentation des flux et de diversification des attentes des clients.

1.3.1. Des organisations complexes insuffisamment connues

L'art de la logistique est d'acheminer les produits aux bons endroits, aux bons moments et dans les meilleures conditions économiques et écologiques. Pour cela, les logisticiens déploient des organisations variées, adaptées aux besoins de leurs clients, et aux contraintes et spécificités des territoires. Les principaux schémas joints en annexe 4 font apparaître la diversité et la complexité de ces opérations :

- Plateforme de tri en périphérie ;
- Espace logistique urbain ou centre de distribution urbain avec mutualisation du dernier kilomètre ;
- Cyclologistique avec un micro-hub ;
- Livraison hors domicile ;
- Multimodal avec recours au mode fluvial ou ferroviaire pour l'amont urbain.

Ces organisations se résument rarement à un acheminement de point à point mais nécessitent des articulations dans la gestion des stocks et des flux. Elles combinent :

- Pour les stocks, les localisations et tailles des entrepôts et lieux de tri, qui peuvent être plus ou moins éloignés des destinations finales, plus ou moins propices à la massification et aux intermodalités ;
- Pour les flux, les choix des véhicules de capacités d'emport différentes – des plus massifs aux plus légers – avec les motorisations répondant aux contraintes locales.

1.3.2. Les préoccupations majeures des acteurs économiques

1.3.2.1. La mosaïque des réglementations et leur manque de lisibilité

Les logisticiens doivent composer avec la superposition de règles locales, souvent hétérogènes d'une commune à l'autre au sein d'un même bassin économique notamment :

- Des horaires de livraison variables ;
- Des restrictions d'accès (tonnage, gabarit, motorisation, plaques Crit'Air, zones à faibles émissions, zones piétonnes ou apaisées) ;
- Des régimes de stationnement et d'usage des aires de livraison différents (durée maximale, réservation pour certains types de véhicules, contrôle parfois variable).

Cette mosaïque réglementaire complexifie la planification des tournées, obligeant les entreprises à multiplier les cas de figure dans leurs logiciels d'exploitation. L'absence de numérisation complète et harmonisée des arrêtés de circulation et des aires de livraison accentue ces difficultés : l'information reste partielle, non standardisée et difficilement intégrable dans les systèmes d'information logistique.

Si la diversité logistique ne permet pas des règles totalement harmonisées au niveau national, il convient de viser au moins leur cohérence et leur lisibilité au niveau des bassins économiques.

1.3.2.2. Le foncier : rareté et inadéquation des espaces

Les besoins en foncier logistique peuvent se regrouper en trois grandes catégories :

- Des grandes plateformes périurbaines ou régionales (plusieurs milliers à dizaines de milliers de m²) pour la massification et le pré-tri ;
- Des espaces logistiques urbains (ELU, hôtels de logistique urbaine) de quelques centaines à quelques milliers de m² à l'interface entre périphérie et cœur de ville ;
- Des micro-hubs de proximité (100 à 2 000 m²) pour les tournées en hypercentre, possiblement en cyclogistique

Faute de foncier disponible ou de prise en compte des contraintes dans les documents de planification aux diverses échelles, les logisticiens recourent à des sites ou bâtiments mal adaptés et à des localisations éloignées des centres, aggravant tant la productivité que les bilans environnementaux.

Les contraintes nouvelles associées à la trajectoire « zéro artificialisation nette » rendent plus indispensable que jamais une planification proactive du foncier logistique, plutôt qu'un traitement au cas par cas.

1.3.2.3. Les contraintes économiques et opérationnelles : à la recherche d'équilibres entre coûts, services et transitions écologiques et numériques

Les entreprises du secteur sont soumises à de fortes pressions concurrentielles ; pour tous les modes de transport, les marges sont faibles. Or la recherche de schémas plus soutenables pour la collectivité à moyen terme leur impose des hausses des dépenses d'investissement et d'exploitation, difficilement répercutées sur leurs donneurs d'ordre. Les plus notables portent sur :

- Le verdissement des flottes de véhicules routiers, sans compter la disponibilité encore insuffisante – même si elle est en amélioration – des systèmes de recharge électrique ;
- Des loyers plus élevés pour des espaces mieux situés ;
- Des dépenses supplémentaires pour les systèmes d'information et l'outillage numérique permettant d'assurer la traçabilité et le pilotage en temps réel et la mutualisation entre acteurs.

Par ailleurs, l'environnement très concurrentiel dans lequel la logistique urbaine évolue est peu propice au partage de données soumises au secret commercial des acteurs privés (chargeurs et opérateurs). Cette confidentialité limite à la fois les possibilités de mutualisation entre eux et la capacité des acteurs publics à disposer d'une connaissance fine des flux et, par conséquent, à concevoir des politiques adaptées.

La compréhension et la prise en considération de ces enjeux économiques est au cœur des dialogues de co-construction à approfondir

Les évolutions des consommateurs vont toutes dans le sens de la fragmentation de la demande, bouleversant les efforts d'optimisations opérationnelles. Comme le montre en particulier la croissance du e-commerce :

- Des flux plus fragmentés, avec des colis plus nombreux mais de faible taille unitaire ;
- Des exigences sur les délais de livraison qui réduisent les marges de manœuvre pour optimiser les tournées ;
- La gestion des retours (particulièrement dans certains secteurs comme le textile), qui génèrent des flux inverses difficiles à mutualiser.

Cela complique les arbitrages entre taux de remplissage, respect des créneaux, contraintes d'accès et temps de parcours. À titre d'illustration, la cyclistique, très pertinente pour les livraisons dans les zones hyper denses, nécessite une chaîne en amont parfaitement organisée et une synchronisation fine entre l'alimentation des micro-hubs et les tournées. Toute défaillance sur un maillon (retard, mauvais tri, saturation d'un hub) se répercute immédiatement sur la qualité de service et les impacts dans la ville.

2. Évolutions des politiques publiques et des pratiques de LUD

2.1. Suites du rapport LUD 2021

Le rapport LUD de 2021 a permis de faire émerger la logistique urbaine comme un sujet politique, de structurer un diagnostic partagé et de proposer un premier socle de recommandations autour de la gouvernance, du foncier, de la décarbonation des flottes, de la mutualisation et du développement d'une offre de formation.

Plusieurs mesures ont été engagées :

- Sur la gouvernance, la création des comités techniques LUD (acteurs publics et acteurs économiques) et la mise en place de chartes locales LUD (36 chartes actives) ont structuré un cadre de concertation national et local.
- Sur le foncier, des ressources ont été produites pour une meilleure prise en compte des enjeux de la préservation et de l'intégration des espaces logistiques urbains dans les documents d'urbanismes dont le DAACL. Des démarches d'insertion d'espaces logistiques dans le tissu dense ont été engagées.
- La commande publique et la mutualisation ont fait l'objet de premiers outils (guides ou clauses types) mais leur déploiement demeure partiel.

D'autres mesures proposées en 2021 restent en cours ou sont peu abouties :

- La généralisation d'une gouvernance locale structurée (élu et référent LUD) progresse mais n'est pas systématique.
- La prise en compte du foncier logistique dans les SRADDET, SCoT et PLU(i) reste encore trop ponctuelle, malgré des productions méthodologiques sur l'immobilier et les espaces logistiques urbains .
- Enfin, la diffusion de référentiels d'évaluation et d'indicateurs communs (pour mesurer l'impact des actions) reste embryonnaire, ce qui limite la capacité à objectiver les résultats et à prioriser les actions.

Un bilan détaillé est disponible en annexe 5.

De manière générale, le pilotage politique des ambitions en matière de logistique urbaine reste encore trop modeste face à l'ampleur et à la nature transversale des enjeux.

2.2. Bilan des programmes d'accompagnement

Les programmes d'accompagnement et de soutien visent tous à la décarbonation et la structuration de la LUD. À ce titre, leur financement est assuré par les certificats d'économie d'énergies (CEE). Pour l'ensemble de ces programmes, on observe une même courbe de montée en puissance : une phase de démarrage significative, nécessaire pour toucher pleinement la cible, suivie d'une croissance exponentielle, généralement à partir de la troisième année. Cet élément est essentiel à prendre en compte lors du bilan des quatre programmes, qui ne présentent pas la même ancienneté.

Depuis 2020, quatre programmes CEE accompagnent la montée en puissance de la LUD et les changements d'usages :

- InTerLUD (2020 - 2022 : 4,5 millions €) puis Lud+ (2023 - 2026 : 20 millions €) accompagnent les territoires dans la co construction de charte de LUD et la mise en place des actions ;
- ColisActiv' (2020 - 2026 : 3,9 millions € porté à 9,9 millions €) accompagne financièrement la livraison de marchandises par vélo cargo ;
- Cyclo-cargologie (2024 - 2026 : 7 millions €) sensibilise et forme à la cyclistique ;
- Marguerite (2024 - 2026 : 12 millions €) accompagne financièrement la transformation des pratiques logistiques des artisans et commerçants en compte propre.

Le programme InTerLUD offre le socle de base, tandis que les trois autres programmes ciblent des segments spécifiques.

2.2.1. *InTerLUD+*

Le programme **InTerLUD+ prolonge depuis 2023 InTerLUD (2020 – 2022). Son échéance est prévue fin** décembre 2026. Le programme est constitué autour de trois axes :

- La formation pour une montée en compétence de l'écosystème ;
- Un accompagnement pour la co-construction de chartes ;
- Des outils pour répondre aux besoins exprimés sur le terrain (détail en annexe 6).

L'ensemble des ressources développées dans le cadre du programme constituera un socle de matériaux réutilisables pour la suite.

InTerLUD+ constitue un levier majeur pour la montée en compétences des collectivités et la structuration d'une gouvernance locale de la LUD en accompagnant **61 EPCI**. En décembre 2025, **36 chartes** de logistique urbaine durable avaient été signées, fruit d'un travail de co-construction associant acteurs publics et privés.

Les EPCI accompagnés dans le cadre d'InTerLUD présentent un niveau de maturité sur la logistique urbaine entre 20 et 30% plus élevé que les EPCI non sensibilisés.

Source : thèse Joris Drapeau

Les effets positifs identifiés concernent notamment l'acculturation des élus et techniciens à la LUD, l'émergence d'espaces d'échange entre collectivités et opérateurs et la formalisation de plans d'actions territorialisés. Dans plusieurs EPCI, certaines actions opérationnelles ont été mises en place à la suite de l'adoption de chartes. Dans d'autres territoires, les chartes ne sont pas suivies d'actions concrètes, en raison de la variabilité de l'engagement effectif des élus.

La grande majorité des acteurs auditionnés ont souligné l'apport bénéfique du programme.

Les thèmes les plus cités dans les chartes signées dans le cadre d'InTerLUD sont :

- Améliorer l'efficacité des aires de livraisons (86%) ;
- Améliorer les réglementations marchandises (81%) ;
- Avantager les véhicules à faible émission (69%) ;
- Créer des espaces de logistique urbaine (58%) ;
- Accompagner le développement de la cyclologistique (56%) ;
- Sensibiliser les acteurs à la LUD (56%) ;
- Accompagner le développement d'opportunités multimodales (fluvial, ferroviaire) (50%) ;
- Penser les flux logistiques liés au e-commerce (47%) ;
- Pérenniser la gouvernance entre partenaires de la charte (44%) ;
- Réserver du foncier pour la logistique (44%).

(Pourcentage des chartes contenant a minima une action sur le thème parmi les 36 chartes)

2.2.2. Marguerite

Le programme Marguerite, créé en 2023, vise la transformation des pratiques logistiques sur le segment peu traité jusqu'alors des artisans et commerçants en compte propre. Son objectif est d'encourager, via un accompagnement financier et en ingénierie, l'adoption de solutions vertueuses, notamment la mutualisation. Son principal outil est un catalogue de solutions adapté à chaque territoire¹. À ce jour, **six territoires** expérimentent cette démarche : Métropole du Grand Paris, Aix-Marseille, Bordeaux, ville de Lille, Nantes et la Métropole de Lyon.

L'ambition est de sensibiliser environ 15 000 artisans/commerçants, et d'en accompagner individuellement 2 700, avec un objectif de 1 800 « conversions » durables, c'est-à-dire le passage de véhicules en compte propre à des solutions plus efficaces et moins émettrices. Ce premier bilan fait apparaître aussi la nécessité d'un accompagnement de proximité pour passer de la sensibilisation au changement durable de pratiques. Les artisans commerçants sont en effet très nombreux à considérer comme naturel et plus économique d'effectuer eux-mêmes leur logistique, d'où l'intérêt d'un accompagnement spécifique sur mesure.

A titre d'exemple, à date, le choix de sous-traiter la collecte des déchets compte 201 conversions et a permis des économies d'énergie de 2%.

Le passage à la cyclologistique ne compte que 35 conversions mais permet de réduire de 90% les kWh (économie d'énergie) et de 92% les émissions de CO₂.

¹ <https://www.programme-marguerite.fr/solutions>

2.2.3. ColisActiv'

ColisActiv', créé en 2020, a joué un rôle d'amorçage opérationnel pour le développement de la cyclologistique, via des incitations financières. Au 30 juin 2025, ce programme a soutenu la livraison par vélos cargos de près de **12,5 millions de colis** impliquant environ 120 donneurs d'ordre et 80 opérateurs de cyclologistique dans 22 villes. Une plateforme de suivi des flux alimente en outre des études sur la faisabilité et l'intérêt environnemental du report modal vers la cyclologistique.

A Bordeaux, le dispositif Colisactiv' a permis de passer de 380 000 colis livrés à vélo cargo en 2022 à 720 000 en 2024 permettant d'éviter près de 2 400 000 kilomètres de véhicule utilitaire léger sur la durée du programme. Une prime moyenne de 0,27€ a été versée par colis, ce qui représente 7,2% du chiffres d'affaires qu'elle a directement généré pour les entreprises livrant à vélo cargo.

2.2.4. Cyclo-cargologie

Cyclo-cargologie, créé en 2024 à destination des donneurs d'ordre, chargeurs, commissionnaires, opérateurs de cyclologistique et collectivités, est un programme d'accompagnement. Principalement centré sur la logistique pour compte de tiers, il combine sensibilisation des chargeurs et transporteurs, création de parcours de formation (coursiers, exploitants, décideurs) et développement d'outils numériques pour interconnecter les cyclologisticiens aux chaînes logistiques existantes. A date, 4 études et guides ont été publiés et 17 événements ont été organisés à travers la France. Ce programme n'intègre pas de soutien financier des cibles pour déployer la cyclologistique dans leurs schémas opérationnels.

La création de deux parcours de formation sur les métiers de livraison et d'organisation de tournées a permis la standardisation d'un référentiel de compétences, partagé et construit avec les acteurs du terrain, indispensable à la structuration de la filière.

2.2.5. Autres soutiens financiers

Pour mémoire, les programmes de soutien, à juste titre bien dotés, puis les fiches d'opérations standardisées ont permis de soutenir l'électrification des flottes routières, notamment celles des VUL. Bien que ces actions ne soient pas spécifiquement dédiées à la logistique urbaine, elles contribuent clairement à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les agglomérations.

En complément, nombre de collectivités ont aussi mis en place des aides à l'électrification, en particulier en préparation des ZFE, sous forme de subventions à l'achat ou à la location de véhicules électriques, de bonifications sur les péages urbains ou de facilités d'accès aux zones restreintes pour les flottes propres.

L'Eurométropole de Strasbourg met en place un dispositif d'aide à la conversion jusqu'à 15 000 euros pour l'achat ou la location d'un véhicule propre neuf ou d'occasion (essence Crit'Air 1, électrique, GNV, hydrogène).

3. Propositions pour le déploiement de la LUD

3.1. La gouvernance multi-niveau

3.1.1. Gouvernance locale : clarifier les responsabilités

La gouvernance de la logistique urbaine dans les territoires repose aujourd’hui sur des organisations très diverses. La compétence est le plus souvent portée par l’intercommunalité, mais peut être répartie entre plusieurs services – mobilités, économie, urbanisme ou développement durable – ce qui conduit souvent à une multiplicité d’interlocuteurs et une lisibilité limitée pour les acteurs privés.

Les moyens humains dédiés à ces enjeux varient fortement d’un territoire à l’autre : certains ne disposent d’aucune ressource spécifiquement affectée, d’autres ont structuré de véritables équipes allant de quelques agents à plusieurs ETP. **Globalement les moyens restent largement en deçà des enjeux.** Cette disparité influence directement la capacité locale à piloter des politiques cohérentes et à engager des actions opérationnelles.

D’après les travaux de thèse de Joris Drapeau :

- Seuls 30 % des EPCI interrogés disposent d’au moins une ressource dédiée (1 ETP ou plus) à cette thématique. Parmi eux, la moitié bénéficie d’une ressource à temps plein (uniquement au sein d’EPCI de plus de 250 000 habitants).
- Si le rattachement des ressources est principalement dans le pôle mobilités (60%), d’autres EPCI portent le sujet dans les pôles aménagement (19%), développement économique/attractivité du territoire (18%) et développement durable/transition écologique (15%). 17% des personnes interrogées déclarent appartenir à plusieurs services.

Echantillon de 121 réponses

Il est rare que la logistique urbaine fasse l’objet d’une délégation *ad hoc*. Si certains élus ont été spécifiquement mandatés pour suivre cette thématique, elle demeure le plus souvent rattachée à un vice-président en charge des mobilités ou du développement économique. Cela peut conduire à un manque d’articulations et de transversalité dans les approches.

Dans ce contexte, le positionnement interne des agents en charge de la logistique urbaine occupe un rôle stratégique. Souvent situés à l’interface entre les services mobilité, urbanisme, environnement et développement économique, ils ont pour mission de coordonner les actions, de faire circuler l’information et de porter une approche intégrée.

Clarifier les responsabilités et renforcer la coordination apparaissent comme des leviers essentiels pour permettre aux territoires de mieux piloter la logistique urbaine et d’accompagner efficacement les transitions en cours.

Recommandation 1 – Collectivités

Désigner un élu référent, au niveau des EPCI, ayant délégation claire sur la LUD et affecter des ressources humaines et financières à la thématique.

3.1.2. Gouvernance territoriale : organiser le dialogue local public-privé

La mise en place d'une gouvernance territoriale efficace en matière de logistique urbaine repose sur la capacité des collectivités à structurer un dialogue régulier et constructif avec l'ensemble des acteurs concernés. Les comités locaux de logistique urbaine constituent à ce titre un outil privilégié pour instaurer un espace de travail partagé.

L'organisation du dialogue local demeure très hétérogène. Quelques métropoles – Lyon, Strasbourg, Nantes, ou encore la Métropole du Grand Paris – ont, grâce en partie au programme InTerLUD+, mis en place un comité des partenaires à l'échelle de l'agglomération centrale.

À Nantes, le pacte de logistique urbaine a ainsi conduit à la création de trois instances formalisées :

- Un forum annuel réunissant l'ensemble des acteurs ;
- Un groupe de pilotage associant les fédérations ;
- Des groupes de travail thématiques.

Cette structuration en plusieurs instances favorise un échange régulier, constructif et approfondi entre tous les acteurs de la logistique urbaine. C'est un gage de coordination et d'efficacité des actions déployées sur le territoire.

De telles instances ont pour objectifs de favoriser la co-construction des décisions d'en assurer le suivi, le cas échéant via des chartes de logistique urbaine durable, et de conduire les concertations nécessaires sur des sujets sensibles : plans de circulation, notamment dans le cadre des zones à faibles émissions (ZFE), organisation des aires de livraison, gestion logistique des grands chantiers ou événements ... Elles permettent ainsi d'anticiper les impacts, de réduire les tensions et d'améliorer l'acceptabilité des politiques publiques.

La préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 a constitué une expérience pilote majeure pour la logistique urbaine, démontrant la capacité collective à coordonner flux massifs et des contraintes très fortes dans un contexte urbain dense. Dès 2019, l'Union TLF a créé le Club Logistique en Or, associant acteurs économiques, pouvoirs publics et organisateurs, qui a donné naissance au programme LUJOP (Logistique Urbaine du Quotidien pendant les JOP), piloté avec la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris et InTerLUD sous l'égide de la DGITM.

Cette gouvernance exemplaire reposait sur une anticipation fine (pré-enregistrement des véhicules, QR codes d'accès, horaires modulés selon les périmètres de sécurité) et un dialogue public-privé structuré, intégrant transporteurs, chargeurs et services de l'État. Des outils numériques (cartographies, guides pratiques, passes dédiés) ont permis de maintenir l'approvisionnement quotidien malgré les contraintes.

La composition de ces comités, à la main des collectivités, se veut représentative de la diversité des parties prenantes : collectivités locales, transporteurs tous modes et logisticiens, commerçants, artisans, bailleurs, représentants de riverains, acteurs associatifs, gestionnaires d'infrastructures. Un travail inter-associatif structuré peut être un moyen efficace d'assurer la représentation des acteurs économiques, et de faciliter le dialogue entre eux.

Leur fonctionnement doit s'articuler avec les instances de concertation déjà existantes sur le territoire : conseils de développement, comités dédiés aux mobilités ou aux dynamiques économiques et environnementales. Cela peut passer par des points d'agendas ou des groupes de travail spécifiques. Une coordination claire entre ces différents espaces permet d'éviter les redondances, de renforcer la cohérence des décisions et d'assurer une meilleure lisibilité pour les acteurs.

Un facteur majeur de succès est une animation forte assurée par un élu spécifiquement chargé de la logistique urbaine et incarnant la dynamique collective.

Recommandation 2 – Collectivités

Pour les EPCI de plus de 100 000 habitants :

- Mettre en place un comité local de logistique urbaine, présidé par un élu dédié, rassemblant l'ensemble des parties prenantes concernées par la circulation des marchandises en ville (transporteurs, commerçants, artisans, etc.).
- Envisager que ce comité local puisse se réunir à l'échelle du bassin de vie, en associant les communes limitrophes de l'EPCI central.

3.1.3. Une gouvernance nationale permettant cohérence et visibilité

Si le premier rapport LUD de 2021 représente un point de départ, la politique publique nationale de LUD reste « émergente », marquée par une difficulté à construire un récit mobilisateur fédérant l'ensemble des acteurs autour d'une ambition partagée. La gouvernance nationale est assurée à deux niveaux :

- Concernant l'Etat, les ministères concernés (Transports, Transition écologique, Économie, Cohésion des territoires, Intérieur) assurent le cadrage stratégique, les facilitations réglementaires et le suivi des dispositifs financiers nationaux ; ils sont appuyés par l'expertise technique, l'accompagnement territorial et les ressources capacitives de l'ADEME et du Cerema.

Le CILOG (Comité interministériel de la logistique), instauré en 2020, coordonne l'ensemble des actions interministérielles. Il réunit annuellement les ministres des Transports et de l'Economie – avec des points d'agenda dédiés à la LUD, préparés par des COMEX associant le DGE et le DGITM à France Logistique, interlocuteur privé transverse de référence.

Un point LUD pourrait être systématiquement inscrit lors de ces réunions de COMEX et d'autres Directions Générales pourraient y être associées - par exemple la DGALN compte tenu de l'importance des sujets fonciers.

- Les deux comités techniques LUD des acteurs publics et acteurs économiques (CT LUD AP/AE), créés à la suite du rapport de 2021, structurent le dialogue public-privé entre fédérations professionnelles et organisations de collectivités. Selon la recommandation du rapport de 2021, le CT LUD AP est piloté par le GART en raison de ses compétences en matière de mobilités. Leur bilan montre des recommandations intéressantes sur les ZFE, la gouvernance, la mutualisation et le foncier. Mais des limites persistent :

- Au plan de la gouvernance, la mobilisation des deux comités n'est pas de même intensité politique et leur lisibilité territoriale est mal assurée ;

- Sur le fond, leurs travaux sont rarement conjoints, et leur diffusion encore assez restreinte.

Pour renforcer le rôle de ces instances utiles, il conviendrait d'instaurer une feuille de route annuelle commune, des groupes de travail ou ateliers conjoints.

Recommandation 3 – Etat

Il est nécessaire d'engager, après les élections municipales, une concertation entre organisations représentatives des collectivités (France Urbaine, AMF, GART, Intercommunalités de France) ainsi que la FNAU afin d'identifier les modalités les plus pertinentes de leur mobilisation.

L'affirmation de la visibilité des enjeux pourrait se traduire par la création d'un Conseil national de la LUD réunissant des représentants de l'ensemble des acteurs (notamment Etat, collectivités, acteurs économiques).

Cela pourrait s'organiser :

- Sous l'impulsion d'une décision en CILOG ;
- À partir des CT LUD déjà mis en place, pour renouveler ou affirmer leur légitimité ;
- Avec l'appui des organisations de collectivités et selon des modalités à définir.

3.2. Formation, acculturation et professionnalisation au sein des territoires

Renforcer la compétence LUD au sein des collectivités territoriales :

La montée en compétence des collectivités sur la LUD constitue un enjeu majeur, tant ce champ d'action est récent et reste insuffisamment maîtrisé par les élus comme les techniciens. En cause, la difficulté à l'appréhender en tant que politique publique, sa complexité technique et la diversité des domaines qu'elle mobilise, auxquelles s'ajoute la nécessité d'articulations fines avec le secteur privé.

Dans ce contexte, la première priorité consiste à doter les collectivités d'une capacité interne qualifiée. Cela implique d'intégrer des modules dédiés à la logistique urbaine dans les dispositifs de formation existants (CNFPT, INET, écoles d'urbanisme et d'ingénieurs) et, à moyen terme, d'intégrer la LUD dans les référentiels métiers.

Concernant les élus, un effort particulier doit être porté sur la clarification des leviers mobilisables : compétences en matière de voirie, outils d'urbanisme, potentiel offert par la commande publique, etc.

Pour garantir la cohérence de l'offre, éviter la dispersion des ressources et renforcer la diffusion des bonnes pratiques, ces contenus devraient s'intégrer dans les dispositifs existants, tels que l'ADEME Académie, les réseaux « Élus pour agir », les formations proposées par le CEREMA, ou le CNFPT.

Le renouvellement des exécutifs municipaux et intercommunaux en mars 2026 constitue une opportunité pour que soient désignés des élus référents et que les associations d'élus intègrent la LUD aux formations destinées aux nouveaux élus qu'elles organisent habituellement.

Recommandation 4 – Collectivités

Pour accompagner la montée en compétence des élus : travailler avec les différentes associations pour permettre la diffusion des formations proposées notamment dans le cadre d'InTerLUD.

Mobiliser le réseau Elus pour Agir à l'avenir sur le thème de la logistique.

Pour accompagner la formation des techniciens en charge de logistique urbaine :

- Incrire au répertoire des métiers du CNFPT la fonction de « référent logistique urbaine » traduisant la transversalité du poste.
- Déployer les formations dédiées développées dans le cadre d'InTerLUD.

Pour les techniciens en charge de thématiques liées (marchés publics, urbanisme, développement économique, stationnement...) : intégrer dans les formations existantes un module spécifique aux enjeux de la logistique urbaine.

3.3. Connaissance, données et standardisation

3.3.1. Plateforme nationale de ressources LUD

S'il existe aujourd'hui un nombre important de documents sur la LUD, l'accès à ces informations reste dispersé et difficile à mobiliser pour les collectivités, les acteurs économiques et les partenaires institutionnels. Cette fragmentation freine l'appropriation des bonnes pratiques, limite la réplicabilité des expérimentations et ralentit la diffusion de solutions innovantes.

La création d'une plateforme nationale de ressources LUD remédierait à cette dispersion des savoirs et outils. Elle permettrait de renforcer la montée en compétences des acteurs, d'alimenter les dialogues entre acteurs publics et privés et d'accélérer le passage à l'action sur l'ensemble du territoire via la capitalisation des expériences et la diffusion coordonnée des bonnes pratiques.

Conçue comme un guichet unique numérique, elle devrait inclure les fonctionnalités suivantes :

- Bibliothèque de connaissances et documentation technique et académique :
 - Études sectorielles et analyses de flux (transport urbain de marchandises, mutualisation, hubs urbains) ;
 - Guides méthodologiques et techniques pour les collectivités et entreprises (diagnostic logistique, intégration dans les documents d'urbanisme, élaboration de chartes LUD) ;
 - Retours d'expériences et évaluations d'expérimentations incluant analyses des impacts économiques, environnementaux et sociaux.
- Base de données des dispositifs de soutien et financements :
 - Recensement et description des aides nationales, régionales et locales ;
 - Simulateur d'éligibilité et outils de facilitation pour la mobilisation des financements ;

- Informations sur les programmes expérimentaux et innovations logistiques (vélos-cargos, flottes en compte propre, infrastructures de livraison).
- Catalogue des bonnes pratiques et outils opérationnels :
 - Modèles de chartes LUD et exemples d'articulation public-privé ;
 - Clauses logistiques intégrables dans les marchés publics et guides pour la commande publique durable ;
 - Indicateurs harmonisés pour le suivi et l'évaluation des politiques LUD ;
 - Outils numériques et logiciels de pilotage des flux (BNRC, cartographies et tableaux de bord).
- Outils de mise en relation et d'échange :
 - Cartographie des experts, bureaux d'études et territoires pilotes pour favoriser les partenariats et les échanges de bonnes pratiques ;
 - Forum de discussion et espaces collaboratifs pour les porteurs de projets, collectivités et exploitants ;
 - Mise en réseau avec les acteurs privés, associations et institutions pour faciliter la co-construction de solutions opérationnelles.

Son architecture serait celle d'un portail unique, ergonomique et interactif :

- Interface intuitive avec moteur de recherche avancé et navigation thématique ;
- Accès personnalisé selon le profil de l'utilisateur : collectivités, entreprises, chercheurs, institutions ;
- Mise à jour continue des contenus et veille sur les innovations.

Recommandation 5 – Etat

Mettre en place une plateforme nationale de LUD regroupant l'ensemble des connaissances et outils à disposition des acteurs.

3.3.2. Digitalisation de la réglementation de voirie

La diversité des réglementations de voirie et leur absence de numérisation sont identifiées par les transporteurs comme une préoccupation majeure.

Les maires disposent d'un pouvoir de police leur permettant de fixer par arrêtés les règles d'usage de l'espace public (circulation, stationnement, horaires, poids et gabarit des véhicules). Les élus communaux restent très attachés à ce pouvoir municipal et ne souhaitent pas en déléguer l'exercice à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), sans toutefois disposer, pour beaucoup d'entre eux, d'une connaissance structurée de leur propre réglementation.

Les arrêtés demeurent trop souvent statiques, sans suivi systématique ni capacité d'adaptation dynamique. Par ailleurs, ils restent fréquemment non digitalisés et peu intégrés dans des systèmes opérationnels, ce qui limite fortement leur efficacité.

Cette situation a deux impacts sur l'efficacité de la logistique urbaine :

- D'abord, l'hétérogénéité des règles à l'échelle d'un EPCI, voire d'une aire d'attraction urbaine, non seulement les rend illisibles mais pénalise au final la fluidité des circulations et du stationnement. Les harmonisations doivent donc être fortement encouragées.
- Ensuite, l'absence de numérisation empêche la prise en compte fluide de ces données par les opérateurs, au détriment de leur productivité et de leur capacité à respecter les objectifs poursuivis par les collectivités.

Dans la perspective des JOP 2024, le programme BAC IDF a permis de construire en 2024 une base régionale logistique partagée et de tester l'interopérabilité entre collectivités franciliennes. Cette base de données composée essentiellement d'arrêtés temporaires est hélas maintenant obsolète, faute de mise en place d'une procédure pérenne de mise à jour automatique.

Cela a permis de structurer, au niveau national, la Base de données nationale de la réglementation de circulation qui met à disposition en *open source* les données réglementaires locales dans un format standardisé. Les GPS peuvent ainsi prendre en compte en temps réel la réglementation (temporaire et permanente) et la diffuser aux opérateurs.

La digitalisation des arrêtés est réalisée grâce à DiaLog dont le fonctionnement a été validé durant les JOP 2024. Si des collectivités se sont engagées dans la démarche de digitalisation, il est nécessaire de généraliser la démarche à l'échelle nationale pour que la base de données soit exhaustive.

Recommandation 6 – Etat et collectivités

A destination de l'Etat

- **Garantir la pérennité de l'outil DiaLog et sa capacité d'adaptation aux besoins futurs.**

A destination des collectivités

- **Remplir la base de données nationale de la réglementation de circulation, avec l'ensemble des arrêtés déjà pris, en ayant effectué au préalable si nécessaire une mise à jour de leurs données réglementaires.**
- **Accélérer la connexion entre les logiciels pour l'édition d'arrêtés de circulation et DiaLog ;**
- **Coordonner leurs arrêtés de circulation à l'échelle du bassin de vie, dans un objectif d'harmonisation.**
- **Associer les représentants des acteurs économiques à la co-construction des règles de circulation.**
- **Dans le cadre du mandat municipal 2026-2032, élaborer une feuille de route visant prioritairement l'harmonisation des réglementations et la gestion des espaces de stationnement dédiés au transport de marchandises.**

3.3.3. Indicateurs pour le pilotage des politiques publiques

Pour assurer un pilotage efficace de la logistique urbaine, il est important de disposer d'un socle d'indicateurs permettant de comprendre l'état réel des flux, d'en suivre les évolutions et de mesurer l'impact des politiques publiques mises en œuvre.

Les dernières enquêtes exhaustives « marchandises en ville » datent de 2012 – 2013 dans l’agglomération bordelaise et 2010 – 2013 en Ile-de-France. Leur reconduction à l’identique n’est plus envisageable, pour des raisons financières comme opérationnelles. Des travaux académiques sont engagés pour renouveler les méthodes d’observation.

Le nouveau cadre à construire devrait :

- Sur le fond, refléter les flux de marchandises – incluant l’utilisation des différents modes - la diversité des segmentations de la logistique ainsi que l’impact écologique et l’occupation foncière ;
- En méthode, associer les acteurs – collectivités et opérateurs – à la définition partagée d’une liste d’indicateurs utiles. Pour cela, un travail conjoint entre les deux CT LUD permettrait d’établir une liste, reflétant le caractère multiforme de la logistique urbaine.

Une telle démarche permettra de définir un cadre national de pilotage robuste, et de doter acteurs publics comme privés d’outils adaptés aux transformations à venir

Recommandation 7 – Etat

Construire un cadre national renouvelé d’observation, avec des indicateurs partagés, pour le pilotage de la logistique urbaine

3.3.4. Informer le consommateur

Les choix des consommateurs, notamment en e-commerce, influencent directement la logistique urbaine. Ils ont un impact sur l’organisation des flux, l’occupation de l’espace public, le trafic, les émissions et les nuisances.

Les acteurs concernés par de telles prises de conscience sont nombreux :

- La charte d’engagements pour la réduction de l’impact environnemental du commerce en ligne² signée en 2025 par 33 e-commerçants comprend un volet d’information du consommateur, notamment sur l’impact environnemental de son choix de livraison.
- **Les associations de consommateurs** pourraient prendre une place plus importante en termes de pédagogie et de communication pour accompagner la transition vers une logistique plus soutenable. Elles ont également un rôle à jouer dans les dispositifs d’affichage environnemental des options de livraison, en participant à la construction de référentiels, en veillant à la lisibilité des informations mises à disposition au moment du choix.
- Enfin **les pouvoirs publics**, au niveau local comme au niveau national – via par exemple l’ADEME –, pourraient aussi participer à la prise de conscience et promouvoir les solutions de livraisons les plus sobres.

Recommandation 8 – Etat et collectivités

Mobiliser les consommateurs pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux de la LUD

² <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Charte-e-commerce-Mars-2025.pdf>

3.4. Foncier logistique et aménagement urbain à la hauteur des enjeux

3.4.1. Intégration de la logistique dans la planification

Le positionnement du foncier logistique est un enjeu clé pour la réduction des nuisances. Implantés au bon endroit, les équipements logistiques permettent d'optimiser les flux, réduisent les distances à parcourir et donc diminuent l'impact du transport sur l'environnement. Plus généralement, la réflexion sur l'optimisation des implantations logistiques et leur intégration dans l'espace urbain contribue à une meilleure qualité de vie. Il est essentiel de considérer la logistique comme un élément à part entière de l'aménagement du territoire, planifié et intégré, au même titre que toute autre activité.

Dans son PLU bioclimatique, la ville de Paris a fléché 155 sites comme périmètre de localisation (PLOC) imposant une surface minimale d'espaces logistiques dans le cadre d'une demande d'autorisation d'urbanisme.

Un travail est à mener dans chaque territoire pour définir les besoins en foncier logistique au regard de la nature des activités économiques, du foncier disponible et des projets à venir. Il doit associer les acteurs de l'immobilier d'entreprise et propriétaires fonciers, autres que les collectivités pour partager la compréhension de l'intérêt stratégique de foncier logistique dans l'espace urbain, qui soit à la fois disponible et financièrement accessible à ces métiers à faibles marges.

Recommandations 9 – Collectivités et Etat

A destination des collectivités :

- **Intégrer systématiquement le foncier logistique dans les SRADDET, DAACL et PLU(i), en y inscrivant cette fonction au même titre que le logement, les équipements publics, ou l'ensemble de l'activité économique.**
- **Sanctuariser le foncier stratégique via des emplacements réservés dans les documents d'urbanisme, prioritairement pour hubs urbains, micro-hubs et HLU.**
- **Le cas échéant, procéder à des réserves foncières.**

A destination de l'Etat :

- **Accompagner la définition de ratios de besoin en m² de foncier logistique en fonction de la densité d'activité et d'habitants par filière économique.**
- **Mobiliser les réseaux des planificateurs et des aménageurs pour diffuser les bonnes pratiques.**

3.4.2. Evolution des bâtiments logistiques

Face à la contrainte sur le foncier logistique, que ce soit en termes de disponibilité de terrains et de bâtiments, ou d'acceptation des riverains, il est nécessaire de repenser les modèles pour optimiser chaque m² dédié à la logistique urbaine.

Certains projets intégrant à la fois des fonctions logistiques mutualisées et d'autres activités constituent une innovation à souligner. Cette mixité d'usages nécessite une très grande expertise technique et juridique : elle suppose en effet, au cas par cas, des solutions innovantes et des assouplissements règlementaires, par exemple sur les règles d'accès et de stationnement ou les destinations des bâtiments. L'adaptation des règles sur la hauteur des bâtiments est souvent nécessaire, ainsi que des dialogues approfondis avec les services de sécurité – notamment incendie –, pour mener à bien ces opérations, qu'elles soient nouvelles ou de reconversion de l'existant.

L'hôtel logistique des Ardoines (Val-de-Marne) est un bâtiment multifonctionnel et verticalisé avec une cour intérieur permettant la circulation et le déchargement des camions, tout en minimisant les nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Le bâtiment est composé de :

- 14 500 m² dédiés à des activités logistiques ;
- 21 000 m² consacrés au commerce de matériaux, à des locaux d'activités, à l'artisanat et aux bureaux ;
- 8 000 m² d'agriculture urbaine en toiture.

Ce type de configuration de bâtiment répond aux enjeux de rareté du foncier disponible en milieu urbain, tout en assurant une haute performance opérationnelle.

Face à la diversité des besoins en foncier, il est nécessaire également de soutenir le développement de micro-foncier (quelques centaines de m²) au cœur de ville. Ce foncier dit « tactique » permet d'implanter des « micro hubs » où ont lieu les ruptures de charge au plus proche des zones denses.

Recommandation 10 – Collectivités

Favoriser l'intégration urbaine du foncier logistique par des incitations urbanistiques spécifiques : assouplissement ou évolution des règles de hauteur, stationnement mutualisé, mixité d'usages.

Faciliter la verticalité et la mutualisation des flux.

Encourager le développement de micro-foncier en cœur de ville.

3.5. Accélérer le déploiement opérationnel de la LUD

3.5.1. Mise en place de « zones marchandises »

Les aires de livraison sont un élément clé de la logistique urbaine : bien qu'elles représentent moins de 1 % de l'espace de la voirie, elles sont censées accueillir en principe la totalité des flux de marchandises en centre-ville. Leur insuffisance ou leur inadaptation entraîne, pour les professionnels, du temps inutilement passé à chercher une place pour livrer. L'espace urbain voit ainsi se multiplier les stationnements en double file, sources de congestion, de nuisances, de conflits, de risques pour les piétons et les cyclistes.

En l'état actuel, de par le statut pénal des aires de livraison, les collectivités n'ont pas la capacité de moduler les tarifs en cas d'arrêt prolongé (amende de 35€) et son contrôle n'est possible que par la police municipale. Pour dépasser ces limites, le déploiement de zones marchandises bénéficiant d'un nouveau statut dépénalisé permettrait de redonner la main sur la tarification ainsi que le contrôle aux collectivités. Ce nouvel objet peut contribuer à fluidifier les flux logistiques en diminuant de facto la circulation inutile et les nuisances associées.

Pour l'État, il s'agit d'offrir un cadre national clair et harmonisé pour les zones marchandises, en définissant des principes communs de statut, de signalisation, de réservation et d'interopérabilité des outils, afin de faciliter leur déploiement par les collectivités et d'en garantir l'efficacité opérationnelle.

En parallèle du travail sur la zone marchandises, les travaux actuellement menés, notamment avec InTerLUD+, sur le recensement et la standardisation des aires de livraison doivent être poursuivis.

Recommandation 11 – Etat et collectivités

A destination de l'Etat :

- **Définir un cadre juridique pour des zones marchandises permettant l'usage d'un disque numérique interopérable et le cas échéant un paiement.**
- **De la même façon que pour les arrêtés de circulation, standardiser, recenser et rendre accessibles numériquement les aires de livraison.**

A destination des collectivités :

- **Expérimenter et diffuser des zones marchandises dans la bande stationnement.**
- **Continuer le recensement et la standardisation des aires de livraison.**

3.5.2. Exemplarité de la commande publique

Les collectivités disposent d'un pouvoir d'entraînement significatif sur l'organisation des flux et sur l'évolution des métiers de la logistique urbaine via les marchés publics. Il s'agit de l'approvisionnement des administrations locales et des services urbains (par exemple les écoles et espaces verts), des chantiers ou de la collecte de déchets, représentant autant d'opportunités pour agir sur les flux logistiques.

Dans le SPASER de l'Etat 2025 – 2027³, les opérations de transports de marchandises des marchés sont identifiées comme un levier à part entière de décarbonation de la commande publique.

Pour cela, deux principaux types de leviers peuvent être utilisés par les donneurs d'ordres et leurs services achats :

- En amont, la mutualisation inter-services des commandes, par exemple pour l'alimentation des cantines ou les fournitures de bureau. Cela suppose des réorganisations internes prenant en compte la nature des produits commandés, la géographie des sites à desservir et l'articulation des politiques d'achats des diverses entités. Les pratiques d'optimisation

³ https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/dae/media-document/SPASER_Etat_2025-2027.pdf?v=1765449938

transverse sont encore très rarement mises en mouvement, même à une échelle réduite comme certaines livraisons dans des crèches ou écoles.

- Dans les marchés publics eux-mêmes, l'introduction de clauses de moyens et de résultats portant sur les modes de transport utilisés ou le niveau de massification à atteindre. De telles clauses permettent aux acheteurs de formaliser leurs ambitions et de suivre les engagements des titulaires ; leur élaboration peut être l'occasion de dialogues utiles avec les professionnels logisticiens pour structurer progressivement un cadre d'action partagé.

L'ensemble peut favoriser les massifications/mutualisations et des choix de transports faiblement carbonés. Il permet aussi de donner une forme d'exemplarité aux pratiques des collectivités, ce qui est particulièrement utile pour faciliter l'acceptabilité par les acteurs privés des mesures de restrictions de circulation ou de stationnement.

Une liste non exhaustive des leviers mobilisables par les collectivités est disponible en annexe 8.

D'après l'ADEME, 70 % des marchés publics génèrent du transport de marchandises. 20% des flux de marchandises en ville proviennent de la commande publique.

Source : « Exemplarité en matière de transport de marchandises : les collectivités aussi ! »

Recommandation 12 – Collectivités et Etat

A destination des collectivités :

- **Identifier dans leurs marchés d'achats de produits les mutualisations possibles pour les livraisons.**
- **Inscrire, dans les clauses des marchés, des dispositions demandant aux fournisseurs de réaliser leurs livraisons selon des modes décarbonés et respectueux de l'usage souhaité de la voirie.**

A destination de l'Etat :

- **Mettre à disposition des donneurs d'ordre publics de modèles de clauses types, de guides opérationnels et de retours d'expérience pour faciliter l'appropriation des enjeux de durabilité de leur logistique.**
- **Développer un mécanisme de certificat permettant aux acteurs économiques de garantir le bon respect des modes de livraison exprimés dans les réponses aux appels d'offre.**

3.5.3. Encourager au recours aux modes massifiés

Au regard de la place prédominante du transport routier pour les marchandises, la massification des flux repose avant tout sur les « bus des marchandises » que constituent les camions. En logistique urbaine, elle nécessite un appui sur des plateformes de consolidation situées en zones périurbaines – soulignant une nouvelle fois l'enjeu central du foncier – puis sur des organisations multimodales pour assurer la distribution du dernier kilomètre.

Sauf exceptions, le ferroviaire est souvent peu adapté à l'échelle de la logistique urbaine, compte tenu de sa pertinence pour les flux massifs de longue distance et de la priorité accordée aux déplacements de personnes dans l'attribution des sillons.

À l'inverse, le fluvial urbain est déjà pleinement opérationnel dans plusieurs métropoles comme Strasbourg, Paris, Nantes ou Lyon. Dans ce contexte, les ports urbains et fluviaux constituent des infrastructures clés, en tant que lieux naturels de massification et d'interface entre les flux longue distance et la distribution urbaine.

L'adoption de ce nouveau mode nécessitant de la part des acteurs (commanditaires et destinataires des livraisons) un changement significatif de pratique, un soutien des acteurs publics (collectivités, VNF, ports) peut être nécessaire pour accompagner la mise en place des offres de logistique urbaine fluviale. La mise en place des ZFE (impactant l'ensemble des modes de transport) a souvent été citée comme un levier favorable.

Recommandation 13 – Collectivité et Etat

Soutenir la massification des flux logistiques lorsque les conditions locales le permettent, en particulier via le fluvial.

Mobiliser les ports fluviaux comme lieux de massification aux abords des centres-villes.

3.5.4. Donner un avantage aux acteurs intégrant des modes décarbonés

Soutenir les acteurs qui intègrent des modes et des types de motorisation faiblement carbonés suppose de dépasser la seule logique d'accompagnement financier, pour mobiliser pleinement les leviers réglementaire et opérationnel dont disposent les collectivités. Plusieurs outils permettent de créer un avantage comparatif concret, par exemple pour les flottes de véhicules les plus propres : facilités d'accès aux centres-villes, priorité ou gratuité partielle de stationnement, élargissement des plages horaires de livraison.

Dans la ville de Strasbourg, dans le secteur piétonnier de la Grande Île, les livraisons en véhicules motorisés sont en principe interdites après 10h30, mais les « véhicules propres » (dont les véhicules électriques) bénéficient d'une extension de cette plage et sont autorisés jusqu'à 11h30. Cette différenciation d'horaires crée un avantage opérationnel direct pour les flottes décarbonées, qui disposent d'un créneau supplémentaire pour livrer en centre-ville par rapport aux véhicules thermiques. La cyclistique est quant à elle autorisée toute la journée.

Recommandation 14 – Collectivités

Utiliser l'ensemble des leviers à disposition dans tous les services pour donner un avantage concurrentiel aux acteurs décarbonés.

3.5.5. Pérenniser l'accompagnement des démarches de co-construction / préconisation pour les futurs programmes LUD

Les programmes CEE mobilisés dans le champ de la logistique urbaine ont permis de financer et mettre en œuvre un ensemble d'actions et d'outils (formation, sensibilisation, accompagnements, soutiens) considérés par les acteurs de l'écosystème comme globalement utiles. En leur absence, ces supports au déploiement de solutions pour une logistique urbaine plus durable n'auraient vraisemblablement pour la plupart pas existé. Les budgets mobilisés apparaissent, en outre, mesurés au regard des niveaux de financement consacrés à d'autres politiques publiques.

Il y a lieu de poursuivre la dynamique enclenchée par ces programmes, sans rupture temporelle, et de chercher à en accroître l'impact, avec les principes suivants :

- **Des actions temporaires dans une posture d'impulsion et de soutien à la pérennisation :** l'objectif *in fine* doit être une pleine mobilisation des collectivités et des acteurs privés. Les programmes, nécessairement temporaires, doivent chercher à accroître la maturité et la capacité d'action des acteurs.
- **Une gouvernance renforcée pour une lisibilité accrue :** à la diversité des programmes s'ajoute la complexité de la gouvernance des CEE (résultant des règles afférentes à ces financements), qui réduit la lisibilité des priorités et des actions conduites. Il convient de renforcer la gouvernance des programmes CEE de la logistique urbaine, en vue de veiller à leur cohérence et à leur impact, et de donner un maximum de visibilité aux acteurs impliqués dans leur mise en œuvre. Il pourrait être envisager de renforcer leur légitimité par un pilotage assuré de manière plus politique et visible par une personnalité « référente ».

Le programme InTerLUD+ joue un rôle particulier par sa transversalité. Pour l'avenir, il apparaît nécessaire de :

- Pérenniser la méthode de travail engagée avec InTerLUD+, en consolidant les outils, les démarches de concertation et les processus de co-construction entre acteurs publics et privés. L'ancre durable de cette méthode, fondée sur des diagnostics, des expérimentations, et programmes d'actions partagés, formalisés dans des chartes, est indispensable pour garantir, dans le temps long, la continuité des actions et la montée en compétence collective. Ces éléments devront guider la construction de la future plateforme nationale.
- Etendre le nombre de territoires concernés, afin d'inscrire la logistique urbaine durable dans une dynamique nationale cohérente ; consolider les continuités logistiques entre territoires voisins à l'échelle des bassins de vie renforcerait l'effet réseau et faciliterait l'harmonisation des pratiques.
- Elargir le cercle des acteurs impliqués, en intégrant des professionnels jusqu'ici peu représentés dans les démarches de logistique urbaine : commerces de bouche et de proximité spécialisés par exemple. Du côté des collectivités, les actions en matière de commande publique peuvent être développées. Les associations de collectivités pourraient s'emparer des politiques publiques de logistique urbaine de façon plus forte et plus visible pour en favoriser l'adoption par leurs membres et pour développer les partages d'expériences.

L'accompagnement de tous les EPCI de plus de 100 000 habitants, soit 131 EPCI au total, constitue un seuil pertinent. Cette extension du nombre de territoires accompagnés, indispensable à la mise en place d'une dynamique nationale, implique de revoir à la hausse le budget alloué pour la prochaine période.

En complément des actions transversales, les interventions ciblées des programmes thématiques jouent également un rôle important : cyclologistique, logistique en compte propre, solutions numériques ou équipements de décarbonation.

- Dans le domaine cyclologistique, une évolution majeure consisterait désormais à dépasser la sensibilisation et la formation pour proposer un véritable accompagnement au changement d'usage, appuyant la réorganisation concrète des structures où elle est pertinente. Cet accompagnement est complémentaire d'un soutien financier qui peut rester pertinent pour déclencher les changements de pratique mais dont le passage à une fiche CEE n'est a priori pas adapté.
- Les artisans et commerçants en compte propre constituent une population difficile à mobiliser dans les démarches de logistique urbaine durable. Souvent, ils internalisent la logistique de façon intuitive et informelle, sans réelle visibilité sur les coûts, les impacts ou les leviers d'optimisation possibles. Dans ce contexte, il est indispensable de développer des dispositifs d'accompagnement spécifiquement adaptés à leurs réalités opérationnelles. Un appui sur mesure est pertinent pour faire de ces professionnels un maillon pleinement intégré de la transition logistique urbaine.

Ainsi articulée, la nouvelle génération de programmes CEE permettrait d'assurer la continuité des actions engagées, de renforcer leur efficacité et d'accélérer la décarbonation de la logistique urbaine sur l'ensemble du territoire.

L'enjeu de lisibilité concerne aussi les fiches CEE, qui orientent notamment des financements essentiels pour la décarbonation des flottes, et doivent voir leur cadre sécurisé dans le temps.

Recommandation 15 - Etat

Garantir la continuité et la lisibilité des financements CEE (programmes et fiches) au-delà de 2026, pour éviter les ruptures dans le déploiement des solutions.

Renforcer la gouvernance des programmes CEE pour assurer la cohérence transverse et la lisibilité des actions, par exemple en désignant une personnalité dédiée chargée d'animer le dialogue sur les actions conduites.

Faire évoluer le programme transversal InTerLUD afin d'accélérer le déploiement d'actions opérationnelles visant à accroître la maturité des acteurs publics et privés :

- **Accompagner en priorité les agglomérations de plus de 100 000 habitants.**
- **Travailler de manière coordonnée entre collectivités à l'échelle du bassin de vie.**
- **Industrialiser les expérimentations déjà conduites, en soutenant leur passage à l'échelle et leur reproductibilité dans d'autres territoires.**
- **Renforcer un volet commande publique.**

Pour la cyclologistique, évoluer vers un accompagnement concret au changement d'usage pour favoriser l'intégration de ce mode dans les chaînes logistiques, en complément de soutiens financiers le cas échéant.

Pour les artisans et commerçants en compte propre, poursuivre l'accompagnement commencé il y a 3 ans.

Conclusion

Ce rapport est le fruit de 49 auditions et de nombreuses contributions écrites. Inscrit dans la continuité du rapport précédent établi en 2021, l'exercice conduit au 2^e semestre 2025 a souligné trois évolutions :

- Les problématiques de la logistique urbaine ont pris davantage d'importance dans les préoccupations locales mais les moyens mobilisés restent hétérogènes selon les territoires.
- La création des deux CT LUD et le déploiement des chartes LUD ont permis une première structuration de la gouvernance aux échelles nationales et locales mais reste insuffisante au regard des enjeux.
- Deux sujets déjà abordés sont devenus encore plus cruciaux, sans être encore suffisamment traités : le foncier et la mise à disposition de données.
- Les programmes d'accompagnement, essentiellement financés par les CEE, ont contribué à la mise en place de dispositifs globalement bénéfiques.

Sur la base de l'analyse de ces programmes, de leurs impacts et de leurs limites, il est globalement proposé de les renouveler, avec certaines adaptations.

Plusieurs des recommandations concernent les collectivités locales et pourraient voir leurs concrétisations après les élections municipales de 2026. Les autres recommandations sont adressées à l'Etat et pourront être mises en œuvre au plus tôt.

Annexe 1 - Lettre de mission



Paris, le ~ 3 JUIL. 2025

Les ministres

Le ministre, auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports
et

la ministre déléguée, auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises et de l'économie sociale et solidaire

à

Madame la Présidente de France logistique
Madame la Vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Présidente du port autonome de Strasbourg

Objet : Préparation d'une feuille de route pour la logistique urbaine durable (LUD) après 2026

La logistique urbaine constitue un maillon stratégique de la chaîne d'approvisionnement, au cœur des défis de transition écologique, de compétitivité économique et de qualité de vie en ville. De profondes transformations du secteur ont été rendues possibles par une mission concernant la logistique urbaine durable (LUD), ayant remis ses conclusions en 2021.

Cette mission LUD de 2021 a en effet permis de dresser un diagnostic partagé et de proposer une feuille de route, structurée autour de 32 actions. La démarche a enclenché une dynamique inédite entre les acteurs privés et publics avec en point d'orgue les jeux olympiques et paralympiques de 2024. Parmi les réussites, on peut citer la mise en place d'une gouvernance, s'appuyant notamment sur deux comités de liaison – l'un réunissant les acteurs publics, l'autre les acteurs privés – afin de garantir une approche territorialisée et concertée.

Depuis 2021, l'environnement de la logistique urbaine a été marqué par des évolutions liées notamment au développement du commerce en ligne, à la progression de l'électrification des flottes de véhicules, au déploiement des zones à faibles émissions et à l'introduction de l'objectif de zéro artificialisation nette.

Nous souhaitons aujourd'hui vous confier une mission de bilan des actions conduites depuis 2021 et de préparation d'une feuille de route actualisée à mettre en place à partir de 2026.

Plus précisément, vos travaux veilleront à couvrir les points suivants :

- établir le bilan de la mise en œuvre du rapport de 2021 et actualiser les enjeux : évaluer l'avancée de la mise en place de l'ensemble des 32 actions identifiées en 2021 et des actions supplémentaires à mener. Vous contribuerez à dresser le bilan des programmes Interlud et Interlud+. Pour les actions qui n'ont pas encore été mises en œuvre ou qui n'ont été que partiellement engagées, il conviendra d'identifier les leviers et les moyens nécessaires à leur réalisation effective ;
- sur la base de ce diagnostic, proposer une feuille de route de la logistique urbaine durable à partir de 2026 et d'éventuels ajustements de sa gouvernance : la feuille de route devra notamment préciser les suites du programme Interlud+, les voies et moyens d'outiller les acteurs économiques et les collectivités afin d'inscrire durablement la logistique urbaine dans les politiques publiques territoriales.

En vous appuyant notamment sur les deux comités de liaison des acteurs publics et des acteurs privés, vous mènerez une concertation avec les parties prenantes, en particulier les collectivités territoriales et les principaux acteurs privés intervenant dans la logistique urbaine. Vous consulterez également, dans le cadre de vos travaux, le Conseil national du commerce.

Vous exercerez cette mission à compter de la réception du présent courrier. Le secrétariat de la mission sera pris en charge par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, la direction générale des entreprises se tenant également à votre disposition pour des points d'étape réguliers.

Nous souhaiterions disposer des conclusions de vos travaux dans un délai de cinq mois à compter de son lancement pour en disposer lors du CILOG fin 2025.

La ministre déléguée, auprès du ministre de
l'économie, des finances et de la
souveraineté industrielle et numérique,
chargé du commerce, de l'artisanat, des
petites et moyennes entreprises et de
l'économie sociale et solidaire

Le ministre, auprès du ministre de
l'aménagement du territoire et de la
décentralisation, chargé des transports


Véronique LOUWAGIE


Philippe TABAROT

Annexe 2 - Liste des auditionnés et contributions écrites

1) Dans le cadre des auditions menées :

- ALESSANDRINI Margherita, Directrice du programme, Cyclo-cargologie
- ANTIGLIO Stéphane, Président, CGF
- BACHTANIK Thierry, Directeur des services aux entreprises et aux territoires, CMA France
- BAFFOUR Emmanuel, Sous-directeur de la protection des usagers de la route, DSR
- BARBE Romain, Consultant logistique urbaine, ColisActiv'
- BARIOL-MATHAIS Brigitte, Déléguée Générale, FNAU
- BASCLET Giulia, Responsable Environnement-Transport-RSE, FCD
- BAULIEU Gabriel, Président Commerce, Intercommunalités de France
- BAZENET Marc, Président, Cluster logistique urbaine IdF
- BENARD Alain, Président, Association des Acheteurs Publics
- BENSADIK Mourad, Président, AUTF
- BERBAIN Antoine, Directeur Général délégué, HAROPA PORT
- BERNET-DENIN Isabelle, Directrice Générale, CGF
- BERTEAUD Pascal, Directeur Général, CEREMA
- BEZIAT Adrien, Chargé de recherche, Université Gustave Eiffel
- BLANC Delphine, Déléguée Générale, Fabrique de la Logistique
- BLET Matthieu, Chef de bureau de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des politiques de cohésion européennes, DGCL
- BOLZAN Jean-Jacques, Président, Fédération des Marchés de Gros de France
- BOURVON Tristan, Coordinateur Logistique et Transport de Marchandises, ADEME
- BOUSQUET Thibaut, Directeur des Affaires publiques de la CAPEB, CAPEB
- BOUVARD Rachel, Directrice département RSE & Mission Handicap, GHR
- BURKE Ben, Directeur, A26 architectures
- CAILLOUX Geoffroy, Chef du service de l'économie de proximité, Direction Générale des Entreprises
- CHANUT Stéphane, Directeur du département Mobilités, espace public, sécurité, CEREMA
- CHARLIER Florence, Chargée de mission urbanisme, foncier et habitat, FNAU
- CHAUFOUR Etienne, Directeur en charge des mobilités, éducation, petite-enfance et de la jeunesse, France Urbaine
- CHEVILLARD Dominique, Directeur Technique et de la Recherche, FNTP
- CLAIR Emilie, Chargée de mission bruit et logistique urbaine, Grand Besançon Métropole
- COLONA Romain, Chargé de mission mobilité logistique, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

- COMBES François, Co-directeur du département aménagement, mobilités et environnement, Université Gustave Eiffel
- COURIVAULT Marie-Laure, Juriste, Direction Juridique et Fiscale, Service Droit des Affaires, FFB
- CUILLERIER Frédéric, co-Président de la commission transports, AMF
- DABLANC Laetitia, Directrice de recherche, Université Gustave Eiffel
- DARTHOUT Julien, Délégué Général, Club Déméter
- DE FERAUDY Yann, Président, France Supply Chain
- De MEULDER Kristof, Chef de projet logistique, Direction Générale des Entreprises
- DE SOLERE Hélène, Directrice de projet, CEREMA
- DELBOIS Lionel, Conseiller économie territoriale & enseignement supérieur, France Urbaine
- DEMONGEOT Benoit, Conseiller transport & mobilités, Métropole de Lyon
- DIZIAN Diana, Directrice Générale, AFLOG
- DOKOVIC Marion, Directrice Marketing et Communications, SEGRO France
- DOZIERES Alexandre, Directeur adjoint du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air, DGEC
- DUBOIS Laure, Secrétaire Générale Adjoint, OTRE
- DURAND Renaud, Directeur régional délégué, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
- ESNOULT Fabien, Président, SprintProject
- FALL Assane, Conseiller développement économique, tourisme, AMF
- FAUCONNIER Thomas, Sous-directeur des finances locales et de l'action économique, DGCL
- FAVIER Denis, Président, CAMF
- FODOR Emilie, Chef de projet directeur logistique urbaine, Métropole de Lyon
- FONTANA Alexandre, Délégué Général, SNTL
- GASTINAUD Laurent, Président du Comité Transport, FCD
- GAUTIER Gaëtan, Directeur conseil, Lysios Public Affairs
- GENESTIER Jean Michel, Conseiller délégué à la logistique métropolitaine, Métropole du Grand Paris
- GENOUD PRACHEX Axel, Chargé de campagne logistique urbaine/mobilités et affaires publiques, Respire
- GIART Laurence, Directrice Générale, SEGRO France
- GIGLEUX Philippe, Directeur relations institutionnelle, Coopérative U
- GINTZ Rodolphe, Directeur Général, DGITM

- GOUPIL Antoine, Chef de service, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
- GOUX Jean-Christophe, Délégué à l'action professionnelle, FNTR
- GRIMAUT Virginie, Déléguée Générale, FCD
- GUINARD Amauric, Fondateur, ColisActiv'
- GUINE Thibaut, Conseiller métropolitain en charge de la logistique urbaine, Nantes Métropole
- HAZET Charles, Adjoint à la sous-direction Aménagement durable, DGALN
- HOULLEBREQUE Luc, Délégué Général, AFPI
- JANIN Alexandre, Chef de projet, CNR
- JOUQUAN Gabin, Directeur de la communication, SOGARIS
- JUBLAN Hugo, Responsable RSE, paiement et logistique, FEVAD
- KOHLHAAS Jean Charles, Vice-Président, Métropole de Lyon
- KRUG Raphaël, Directeur de l'Intermodalité et de l'Aménagement de l'espace public, GART
- LAMBERT Francois Michel, Président, SOROA
- LAMECHE Moncef, Responsable des affaires publiques, FEVAD
- LARCHER Louise, Conseillère technique urbanisme, mobilité et accessibilité, AMF
- LASSEURRE Jean-André, Directeur du programme InTerlud+, LLC
- LE CHEVALIER Nathalie, Présidente commission logistique urbaine, FNTR
- LE ROCH Emmanuel, Délégué Général, PROCOS, membre du CNC
- LEANDRY Didier, Président, E2F
- LOLIVIER Marc, Directeur Général, FEVAD
- LUGRAND Michèle, Adjointe à la déléguée interministérielle de la Sécurité Routière, DSR
- MAGNY Alexandre, Directeur Général, GART
- MALEZIEUX Éric, Directeur Général, CAMF
- MARTIN SAINT LEON Laurent, Délégué Général, FDMC
- MAZENC Philippe, Directeur Général de l'aménagement du logement et de la nature, DGALN
- MERLIN Claire, Président, Association française des ports intérieurs
- MOLINA Marine, Ajointe au sous-directeur de la protection des usagers de la route, DSR
- MONTEAUX David, Directeur de l'attractivité, du développement de l'économie et du numérique, Métropole du Grand Paris
- MORETTI Elisabeth, Directrice déléguée pole développement durable, Union TLF
- NEGRE Louis, Président, GART

- NEVEU Bruno, Président, SNTL
- OUVRIEU Adrienne, Directrice des Affaires économiques et juridiques et de l'Environnement, FDMC
- PALIX Eloïse, Coordinatrice Territoriale - Programme Marguerite, CMA IdF
- PASQUET Joy, Co Président commission logistique urbaine, Union TLF
- PAYET Delphine, Présidente, U LOG
- PERRISSIN-FABERT Baptiste, Directeur Général Délégué, ADEME
- PIEGAY Gaétan, Coordonnateur Général, Fédération professionnelle de cyclologistique
- RAMBERT Hélène, Cheffe de pôle logistique urbaine durable, Métropole du Grand Paris
- RAVON Thierry, Secrétaire adjoint, CAPEB
- RENARD Claude, Coordinateur ZFE et déploiement IRVE, DGEC
- RENUCCI Tony, Executive Director, Respire
- RIPERT Christophe, Directeur Général Délégué à la Logistique Urbaine, QUARTUS
- RIVERA Jean Marc, Directeur Délégué Général, OTRE
- ROGY Augustin, Responsable des relations avec les élus locaux, CCI France
- ROPARS Carole, Responsable du pôle environnement et aménagement, Intercommunalités de France
- ROSE Christian, Directeur Environnement, Transport et Logistique, CGF
- ROUDAUT Paul, Président, Fédération professionnelle de cyclologistique
- ROUGE Jérôme, Président, Fabrique de la Logistique
- ROUSSY Philippe, Président, CCI Touraine
- SACHS Jean-Pierre, Directeur de programme, Marguerite
- SALVIGNOL Jean, Chef de projet logistique urbaine et décarbonation, Toulouse Métropole
- SCHELCHER Dominique, Président, Système U
- SEBBANE Jonathan, Directeur Général, SOGARIS
- TAUFOUR Clarisse, Chargée de mission CEE Transport, DGEC
- TROUET Franck, Délégué Général, GHR
- TURENNE Julien, Adjoint au directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, DGALN
- URBAIN Anne-Caroline, Directrice des Affaires Publiques, SEGRO France
- URVOY Yolaine, Directrice, Les Boites à Vélo France
- VALERE Xavier-Yves, Directeur adjoint, Direction départemental des territoires du Val d'Oise
- VANHILLE Julie, Secrétaire Générale, ADEIC

- VAZQUEZ Martine, Cheffe de service développement économique durable, Métropole du Grand Paris

- ZOUAOUI Zineb, Public Policy, Uber

2) Dans le cadre d'un évènement organisé par le groupe La Poste :

- AMBROSINI Xavier, Direction de la stratégie et des programmes, BSCC
- BOUDOL Jean-Louis, Directeur logistique urbaine La Poste Immobilier
- COUGARD Yann, Directeur de programme logistique urbaine, Groupe La Poste
- DELMAS Yves, Président de GEOPOST et directeur général adjoint du groupe La Poste
- DERUY Valéry, Directeur du développement Log'issimo
- D'HAUTEVILLE Maxime, Président de Pickup
- FAVRE-LORRAINE Cédric, Directeur région France-Benelux, GEOPOST
- FRETTE Benoît, Président de Chronopost
- GADAL Bruno, Directeur de la standardisation de Geopost, président de comités techniques au sein du comité européen de normalisation
- GRAS Jean-Yves, Directeur général de Colissimo
- MANDARON Laure, Directrice RSE La Poste-BSCC
- RANAIVOJAONA Amélie, Directrice RSE DPD France
- SACHOT Guy-Pierre, Directeur du déploiement de la logistique urbaine
- VACHER Valérie, Directrice d'analyses stratégiques marchés e-commerce et logistique

3) Contributions écrites :

- | | | |
|----------------------------------|---|----------------------------|
| • ADEME | • E2F | • La Poste |
| • Afilog | • Fédération Professionnelle de Cyclogistique | • Métropole de Lyon |
| • AFPI | | • Métropole du Grand Paris |
| • AMF | • FEVAD | • OTRE |
| • Association Respire | • FNAU | • ROZO |
| • CCI France | • FNTR | • TLF |
| • Cerema | • France Supply Chain | • Urban Radar |
| • CGF | • France Urbaine | • VNF |
| • Club Demeter | • GART | • Xavier-Yves Valère |
| • Cluster Logistique Urbaine IdF | • GHR | |
| • DGALN | • Joris Drapeau | |

Annexe 3 - Typologie des différents véhicules utilisés en fonction des segments logistiques

Segments	Sous-segments	Véhicules le plus couramment utilisés			Type de véhicule
Température dirigée	Vente de détail				 Vélo cargo
	Restaurant et traiteur				 Deux roues motorisé
	Livraison à domicile				 Véhicule utilitaire Léger
General cargo	Vente de détail				 Camion fourgon
	Spécialisé				 Poids lourd articulé
	Livraison à deux personnes				 Camion poubelle
Déchet	Collecte des déchets des particuliers				 Camion spécifique au BTP
	Collecte des déchets des entreprises				
Express	Express et colis				
Service et fournitures	Maintenance et service				
	Fournitures de bureau, hôpital et municipalité				
BTP	Travaux publics				
	Gros œuvre				
	Second œuvre				
	Personnel				

Proportion du type de véhicule



Peu commun → Commun

Source : Roadmap ZECL Moving towards Zero Emission City Logistics (ZECL) in Rotterdam in 2025

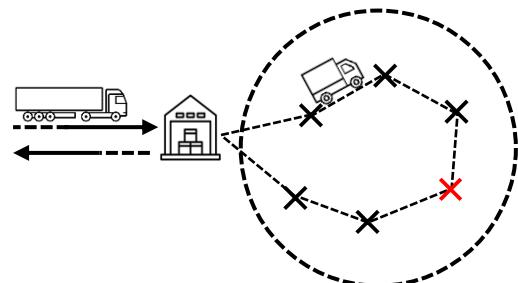
Traduction : auteurs

Annexe 4 - Les grandes familles de schémas de logistique urbaine

Les logisticiens déplient des organisations variées, adaptées aux contraintes urbaines, avec des combinaisons possibles selon le territoire. Ces schémas visent à optimiser les flux tout en minimisant les impacts, mais dépendent fortement de la disponibilité foncière, des infrastructures et des réglementations.

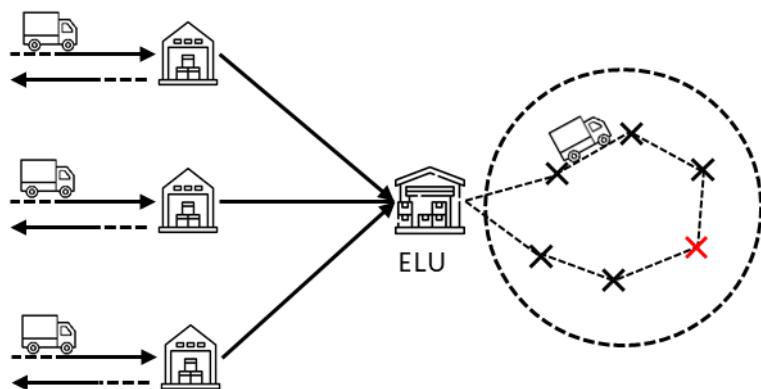
1) Schéma plateforme de tri en périphérique

Ce modèle dominant repose sur un entrepôt ou une plateforme en périphérie (souvent à 10-30 km du centre), qui alimente directement les destinataires finaux via des tournées radiales en véhicules utilitaires légers (VUL) ou poids lourds de petit tonnage (3,5 à 12 tonnes). Cette organisation est typique des flux B2B (commerces, industries locales) et de certains B2C.



2) Schéma espace logistique urbain avec un dernier kilomètre mutualisé

Ici, une plateforme logistique urbaine (ELU ou CDU, de 500 à 10 000 m²) ou un hôtel de logistique (jusqu'à 20 000 m²) est implantée en périphérie de la zone dense (5-10 km du centre), alimentée par des flux massifiés depuis des sites périphériques ou multimodaux (rail, fluvial). Les flux sont consolidés (regroupement de colis de plusieurs chargeurs), puis redistribués en dernier kilomètre par des VUL électriques ou des modes doux.

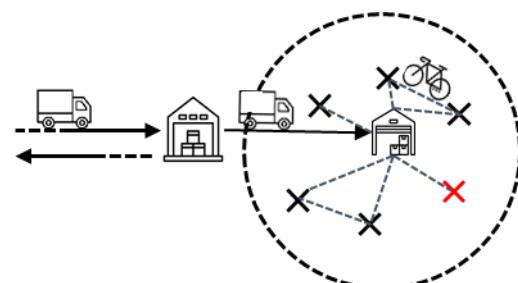


La mise en place du Centre de distribution urbaine mutualisé de CityPorto à Padoue permet de réduire jusqu'à 77 % des km parcourus sur le périmètre des flux opérés en mutualisant les flux entre les transporteurs au sein du centre historique

Source : Analyse rétrospective d'expérimentations de la décarbonation de la logistique du dernier et premier kilomètre, Ademe

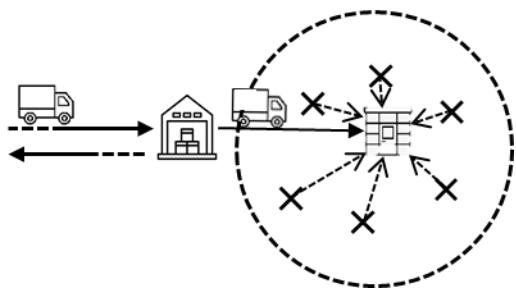
3) Schéma pour la cyclogistique avec un micro-hub

Pour les centres historiques ou hyper-denses, des micro-hubs ou espaces partagés peuvent servir de micro-hub pour permettre la rupture de charge pour utiliser un mode doux. Les tournées sont effectuées en vélo-cargo sur un rayon d'action allant de 2-3 km jusqu'à 10 km en fonction du poids des marchandises transportées pouvant aller jusqu'à 300kg de charge emportée par véhicule. Ces lieux sont généralement alimentés quotidiennement depuis une plateforme en périphérie.



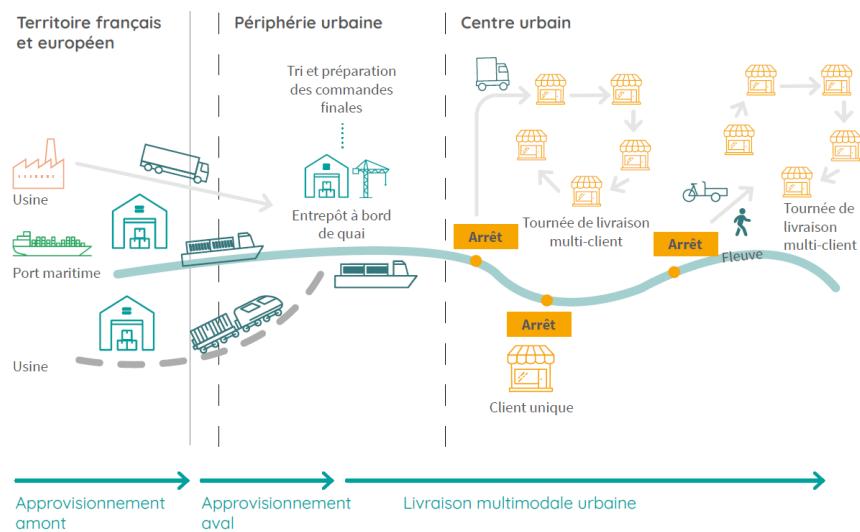
4) Schéma livraison hors domicile

Ce modèle B2C oriente les flux vers un maillage de points relais qui peuvent être un commerce ou des consignes automatiques dans un commerce, un lieu de passage (gare) ou directement dans l'espace public. Les dernières centaines de mètres sont effectués par le client final qui vient récupérer son colis.



5) Schéma multimodal avec recourt au mode fluvial pour l'amont urbain

Dans ce schéma, les flux sont massifiés en amont au sein des ports puis acheminés en cœur de ville par voie fluviale. A partir de la barge, il est possible d'opérer avec des véhicules électriques ou bien avec des vélos cargo. Dans ce cas, la barge fait office de micro hub.



Source : *Les clefs du référent logistique, InTerLUD*

Annexe 5 - Bilan de l'avancement des recommandations du rapport LUD 2021

<u>Recommandations de la mission LUD 2021</u>	<u>Point d'avancement</u>
<p>Structurer et pérenniser une méthode de travail afin d'organiser les réflexions et actions au plus près des territoires.</p> <p>Proposition 1 - Former une communauté d'engagement et d'accompagnement des acteurs locaux autour du GART, en relation avec les principales associations de collectivités locales.</p>	<p>Un CT LUD acteurs publics a été créé en 2022 et un CT LUD acteurs privés a été créé en 2023.</p> <p>Les deux CT LUD partagent depuis 2024 le même logo et organisent des travaux transversaux.</p>
<p>Exploiter et développer le potentiel des données de logistique urbaine.</p> <p>Proposition 2 - Rendre obligatoire la transmission par les collectivités des données statiques sur les aires de livraisons, lorsqu'elles existent (à l'instar de l'obligation effective pour le stationnement).</p> <p>Reco 2.1 - Répliquer les projets de recensement et de mise à disposition des arrêtés de circulation avec une standardisation des formats et des procédures.</p> <p>Proposition 3 - Former un observatoire national de la logistique urbaine organisé autour de structures déjà existantes et compétentes sur les sujets de données.</p> <p>Reco 3.1 - Accompagner les expérimentations de mutualisation des données privées, dans le respect des règles de la propriété industrielle et de la concurrence.</p>	<p>2.1 Un travail préalable sur la standardisation des aires de livraison a été mené en lien avec le Cerema.</p> <p>Un travail de recensement est en cours dans le cadre du programme Digilog (action du programme InTerLUD+). Il vise à faciliter les méthodes de recensement et à industrialiser les processus de collecte.</p> <p>3.1 Un observatoire national de la logistique urbaine a été créé dans l'attente du centre de ressources du programme InTerLUD+.</p> <p>Un travail sur les données mobilisables pour la LUD a été engagé en lien avec l'UGE et Mobile Impulse. Il vise à identifier les conditions de réussite du projet, et, si possible, à lancer une expérimentation.</p>
<p>Harmoniser la gestion des aires de livraison et permettre l'expérimentation.</p> <p>Proposition 4 - Étendre la loi de dépénalisation de 2018 aux aires de livraison pour faciliter le contrôle, les expérimentations et le partage des aires.</p>	<p>Un travail d'expérimentation est en cours sous le pilotage du CT LUD des acteurs publics en lien avec le CT LUD des acteurs économiques.</p>
<p>Sécuriser le foncier dédié à la logistique urbaine.</p> <p>Proposition 5 - Étendre la place de la logistique dans les Plans de Mobilité (PDM), en ajoutant une dimension prescriptive à l'intégration d'un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire et la faculté d'intégrer un schéma de logistique urbaine lorsque l'agglomération dispose d'une ZFE.</p> <p>Proposition 6 - Renforcer la place accordée à la logistique dans les SRADDET. Créer des conférences régionales de la logistique animées par les préfets.</p> <p>Reco 6.1 - Produire un vade-mecum des possibilités offertes par les documents d'aménagement en matière de logistique urbaine avec le CEREMA et le Club PLUi</p>	<p>5 : Un travail de sensibilisation est en cours dans le cadre du projet innovant foncier dans le cadre du programme InTerLUD.</p>

<p>Reco 6.2 - Établir des <i>ratios d'espaces logistiques</i> pour tout nouvel établissement commercial dépassant une certaine surface à l'initiative des communes.</p> <p>Reco 6.3 - Valoriser la place des MIN dans les documents d'aménagement.</p> <p>Reco 6.4 - Poursuivre une concertation entre les professionnels, les collectivités locales et les administrations centrales pour simplifier, tout en garantissant la sécurité des biens et des personnes, les implantations logistiques urbaines.</p>	<p>6.1 : Un travail de vademecum a été réalisé par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme dans le cadre du CTLUD des acteurs publics qui retrace les recommandations dans les différents documents d'urbanisme mais un travail de diffusion reste à faire.</p> <p>6.2 à 6.4 : travaux restant à conduire</p>
<p>Optimiser et décarboner les flux.</p> <p>Reco 7.1 - Développer le transport fluvial en réduisant les coûts de rupture de charge pour les opérateurs et en facilitant le développement des mini-zones portuaires ; Réserver/ aménager le foncier logistique en bord de fleuve pour faciliter le transport fluvial.</p> <p>Reco 7.2 - Inciter à des solutions de mutualisation à partir de sites qui consolident les flux et organisent des tournées de distribution.</p> <p>Reco 7.3 - Inciter à la livraison dans des hubs finaux plutôt qu'à domicile.</p> <p>Reco 7.4 - Intégrer la « reverse logistics » dans les enjeux de massification.</p> <p>Reco 7.5 - Suivre le déploiement des ZFE dans les grandes agglomérations et harmoniser les critères d'accès entre collectivités dans des territoires proches. S'assurer que ces critères d'accès sont compatibles avec les offres disponibles en véhicules et en avitaillement. Harmoniser les ZFE en augmentant les plages horaires pour les livraisons décarbonées en horaires décalés. Prévoir une révision du classement des vignettes Crit'Air pour les énergies alternatives au diesel fossile.</p> <p>Reco 7.6 - Développer les aides à l'achat de véhicules. Se saisir des CEE, prolonger les aides actuelles (bonus écologique, dispositif de suramortissement, primes...).</p> <p>Reco 7.7 - Renforcer la logique des guichets uniques pour les aides ;</p> <p>Reco 7.8 - Développer les initiatives similaires au plan national cyclologistique pour développer de nouvelles solutions de livraison.</p> <p>Reco 7.9 - Élaborer un plan d'approvisionnement énergétique national des stations de recharge.</p>	<p>7.1 à 7.4 : ces sujets sont traités à l'échelle locale grâce à InTerLUD et dans les chartes LUD si pertinent sur le territoire.</p> <p>Lancement de l'XD logistique (7.2)</p> <p>7.5 : Mise en place d'un suivi ZFE dédié à la logistique avec la DGITM et la DGEC (création de feuillets dédiés et animation d'InTerLUD+) qui doit être pérennisé.</p> <p>Poursuite de l'ambition de guichet unique des réglementations en héritage des JOP.</p> <p>7.6 : Mis en œuvre</p> <p>7.7 : élaboration de Verdir ma flotte</p> <p>7.8 : mise en place d'une filière de la cyclologistique et d'un programme CEE Cyclocargologie qui complète Colisactiv'</p> <p>7.9 à 7.13 : en cours en lien avec la DGEC</p>

<p>Reco 7.10 - Accélérer le rythme de création de bornes d'avitaillement.</p> <p>Reco 7.11 - Subventionner ces installations de stations d'avitaillement comme dans le cadre du dispositif Advenir.</p> <p>Reco 7.12 - Faciliter l'installation de bornes par exemple en souterrain et homogénéiser les réglementations (entre types de parkings par exemple).</p> <p>Reco 7.13 - Intégrer les énergies alternatives hors électrique et hydrogène (gaz naturel pour véhicules, biocarburants, carburants de synthèse moins émetteurs) dans la stratégie d'avitaillement.</p> <p>Reco 7.14 - Instaurer un groupe de travail dédié aux sujets d'avitaillement dans la Task Force Transition énergétique du transport routier.</p>	
<p>Développer la formation et l'information sur la logistique urbaine.</p> <p>Reco 8.1 - Créer des MOOCS (<i>Massive open online course</i>, cours en ligne ouverts à tous) adaptés aux besoins des collectivités pour mieux intégrer la logistique urbaine dans leurs politiques publiques.</p> <p>Reco 8.2 - Insérer des clauses incitatives pour une logistique durable dans les appels d'offres publics.</p> <p>Reco 8.3 - Développer les achats public/privé dans la logistique urbaine.</p> <p>Reco 8.4 - Étudier la pertinence d'un label logistique urbaine durable dans l'optique d'y associer l'impact, par exemple en rejet de CO₂, de la livraison.</p> <p>Reco 8.5 - Instauration d'une campagne de sensibilisation.</p> <p>Reco 8.6 – Mener une mission pour responsabiliser le client autour des évolutions de pratiques (livraison dans l'heure ou en moins de 24h, culture du retour, livraison « gratuite », livraison en point relais plutôt qu'à domicile) et développer le choix entre livraison lente/mutualisée/décarbonée et l'information sur les impacts de la livraison.</p>	<p>7.14 : mis en place</p> <p>8.1 : formations mises en place dans le cadre d'InTerLUD +</p> <p>8.2 : rédaction de fiches actions par l'ADEME, un travail reste à mener pour accompagner les collectivités</p> <p>8.3 à 8.6 : les initiatives prises restent à fédérer</p>

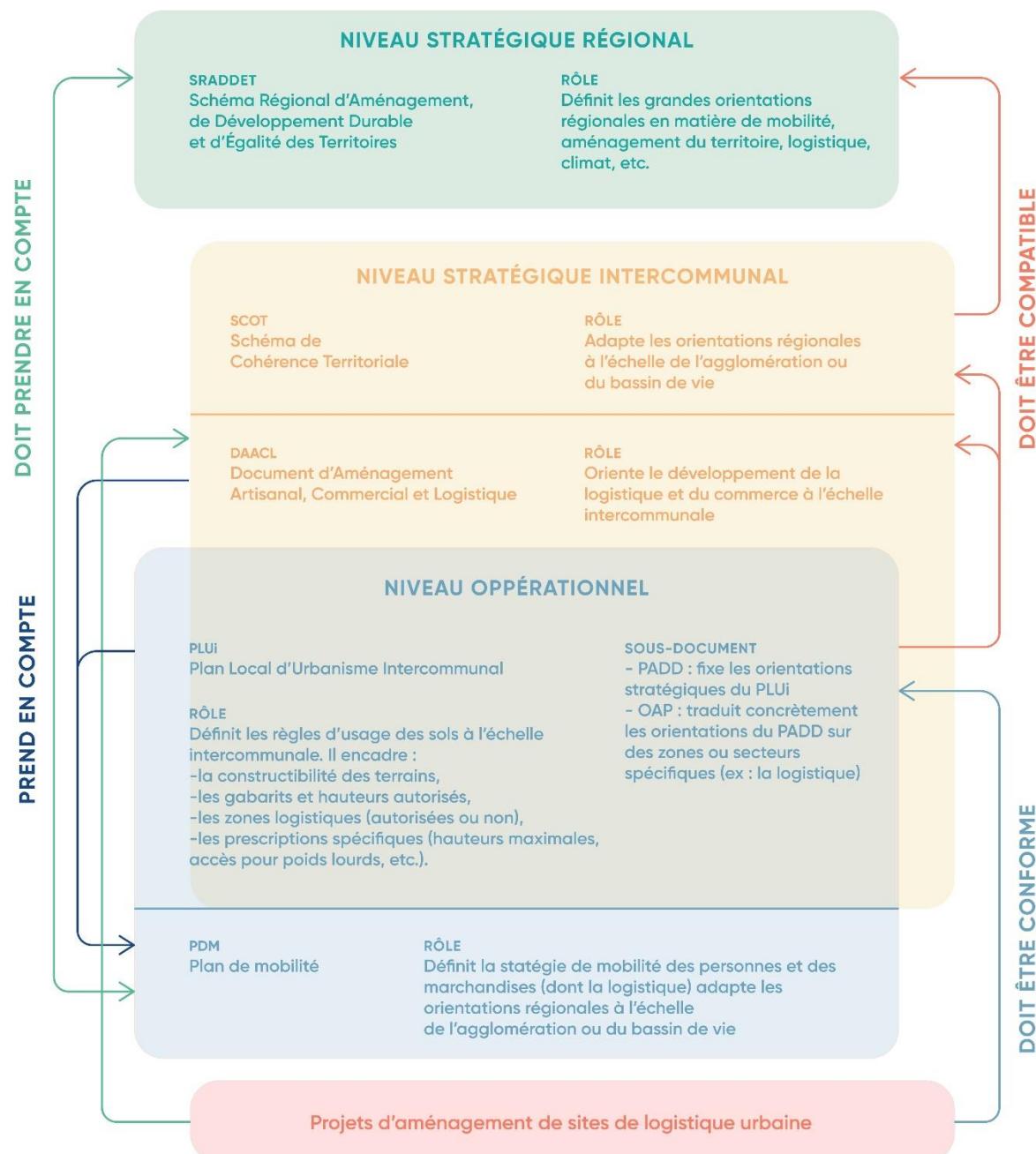
Annexe 6 - Principaux outils développés dans le cadre d'InTerLUD

Les principaux outils mis à disposition dans le cadre d'InTerLUD sont :

- La suite numérique JOPtimiz regroupant :
 - Un **calculateur d'itinéraire** multipoints prenant en compte le gabarit des véhicules, les restrictions de circulation (ZFE, ZTL etc.) et les dérogations des véhicules liées aux zones contraintes, et permettant d'outiller les collectivités pour travailler à la mise en cohérence des règlementations de circulation à l'échelle d'un EPCI;
 - Un **outil de visualisation** des informations d'intérêt avec la possibilité d'intégrer des points d'avitaillements, les aires de livraison et d'autres points d'intérêts publics renseignés par les collectivités (commerces, bornes d'accès, voies interdites aux matières dangereuses, points fluviaux, zones multimodales etc.). Les entreprises, via leur compte, peuvent créer leurs propres points d'intérêts privés visibles uniquement par l'entreprise ;
 - Un **disque numérique** pour l'arrêt sur les aires de livraisons et permettant de réaliser des schémas directeurs des aires de livraison et de prioriser l'aménagement de nouvelles aires. Il permet de connaître la localisation des aires de livraison, de déclarer un véhicule ventouse ou un incident (arbre, panneau, problème de dimensions) sur les places ;
 - Un **système de gestion des demandes d'autorisation** pour les zones contraintes (ZTL, aires piétonnes, zones évènementielles etc.) sur lequel est disponible une cartographie des zones contraintes nécessitant une demande d'accès. Pour les professionnels, il permet de créer et enregistrer ses dossiers de demande d'autorisation (téléversement justificatifs), de suivre l'état de sa demande et d'être notifié en cas de documents ou d'autorisation d'accès arrivant à expiration.
- Roulerovert : recensement territorialisé des aides pour l'achat d'un véhicule à destination des professionnels et mise à disposition d'un outil d'aide à la décision pour les entreprises et d'un catalogue de véhicules à faibles émission ;
- Le recensement des bonnes pratiques territoriales et la rédaction de fiche action pour mettre en œuvre les chartes territoriales
- Acculturation : vise à rendre disponible des supports pédagogiques à destination de différents publics : citoyens, élus, techniciens, entreprises, fédérations pour améliorer l'acceptabilité de la LU et pour faciliter la mise en place de solutions de LUD
- 4 projets innovants pour faire la preuve de concept territoriale sur :
 - Foncier/aménagement : Anticiper le foncier logistique et identifier les besoins de flux pour permettre aux territoires d'adapter leurs fonctions et organisations urbaines tout en réduisant l'empreinte environnementale et en améliorant la qualité de vie des usagers.
 - Digilog : accompagnement des territoires pour digitaliser les arrêtés de circulation permanent et recenser (et caractériser) les aires de livraison à partir d'images ou sur le terrain.

- Logistique inverse des bio-déchets : un projet innovant visant à faciliter la collecte des biodéchets auprès des acteurs économiques.
- Plusieurs [outils pédagogiques](#) :
 - Les clés du référent logistique urbaine durable
 - Le jeu vis ma livraison
 - La fresque de la livraison en ville
 - Des podcasts logistique urbaine
 - Le kit ZFE-m
 - La question du pro !
 - Des supports sur l'organisation de la livraison en ville
- Des formations :
 - Pour les élus : une journée de sensibilisation aux élu.es de la logistique urbaine ;
 - Pour les techniciens :
 - Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine
 - Projets urbains et logistique
 - Cyclologistique
 - Pour les professionnels :
 - Préparer aux nouvelles réglementations de circulation
 - Accompagner la sortie du diesel

Annexe 7 - Schéma de l'articulation entre les différents documents d'aménagement ayant un impact sur le développement de la logistique urbaine



Source : Guide de bonnes pratiques sur l'immobilier logistique urbaine, Rêve de scènes urbaines, 2025

Annexe 8 - Liste non exhaustive des leviers mobilisables par une collectivité

Service	Enjeu	Exemple d'action	Leviers d'action	Coût	Intérêt
<u>Transverse (développement économique, voirie, etc.)</u>	Co-construction d'un dialogue public-privé et mise en place d'une feuille de route partagé	Chartes LUD avec les acteurs économiques	Accompagnement (financement moyens humains)	Faible	La mise en place d'une charte LUD, constitue la première étape d'une politique publique axée sur la logistique urbaine et permet d'engager un premier dialogue avec le tissu économique local.
<u>Urbanisme</u>	Intégrer la LUD dans les documents d'aménagement (dont PLUi)	Réserver du foncier logistique via emplacements réservés ou OAP dédiées	Réglementation	Faible	La réservation de foncier logistique dans les documents d'urbanisme permet aux acteurs de la logistique de s'implanter au plus près des besoins, et par là-même d'adopter des flottes décarbonées et de limiter les veh.km.
<u>Gestion de la voirie de l'espaces publics en lien avec le service développement économique</u>	Simplifier l'accès à la réglementation de voirie pour assurer un meilleur respect des règles Harmoniser à l'échelle d'un bassin la réglementation de voirie	Digitaliser les arrêtés de circulation dans la BNRC Harmonisation des arrêtés et hiérarchisation du réseau routier (simplifier grâce à la digitalisation)	Organisation interne	Modéré	Cette digitalisation peut constituer une opportunité pour un gestionnaire de s'assurer que la réglementation en vigueur est en adéquation avec les capacités techniques et physiques des voiries.
	Améliorer efficacité aires de livraison et limiter le stationnement en double file	Améliorer le contrôle en évitant les véhicules tampon et expérimenter les zones marchandises	Réglementation, gestion de la bande de stationnement	Faible-modéré	La création d'aires de livraison contribue à la réduction du stationnement gênant et au bon fonctionnement de l'espace public.
	Fluidifier le trafic au sein des zones denses	Encouragez les livraisons silencieuses en horaire décalé et/ou établir un plan de jalonnement marchandises	Réglementation	Modéré	La livraison en horaires décalés et le jalonnement contribuent à l'apaisement de la ville et permettent une meilleure responsabilisation des acteurs de la livraison.

<u>Transition écologique</u>	Décarboner les flux (flottes sobres, cyclo)	Avantager les véhicules faibles émissions (horaires étendus, gratuité pour le stationnement)	Réglementaire, soutien économique au changement de flotte	Faible à Élevé selon niveau de soutien	Ce choix permet d'envoyer un signal politique fort aux entreprises ayant investi dans la décarbonation et d'encourager les autres à s'engager dans cette démarche.
<u>Achat - Commande publique</u>	Exemplarité de la collectivité et soutien à l'engagement des acteurs privés dans la décarbonation Réduction des coûts grâce à la mutualisation	Clauses LUD dans marchés publics (recours à des véhicules décarbonées, mode massifié, mutualisation des commandes)	Organisation interne	Modéré	Cette pratique permet de favoriser l'adoption de solutions durables et peut réduire les coûts d'achat et générer des économies financières.
<u>Moyens généraux</u>	Décarboner la flotte en propre de la collectivité	Développer une flotte mixte en utilisant l'ensemble des véhicules à disposition sur le marché en fonction des besoins	Commande publique, organisation interne.	Modéré à élevé	La décarbonation des flottes participe à l'amélioration de la qualité de l'air en ville et au renforcement de l'image d'exemplarité de la collectivité.
<u>Propreté – nettoyage</u>	Recours à des modes alternatifs (par ex. voie d'eau) pour l'évacuation des déchets.	Ramassage des déchets ou autres objets (encombrants, feuilles mortes...) : évacuation par voie d'eau.	Commande publique, organisation interne.	Modéré à élevé	Au-delà du gain d'efficacité, cette pratique permet de valoriser les bonnes pratiques de la collectivité tout en renforçant son image.
<u>Développement infrastructures</u>	Créer/supporter ELU et micro-hubs	Développer Espaces Logistiques Urbains		Élevé	Le développement d'espaces et d'offres pour la logistique urbaine durable