

LOGI STI

LA LOGISTIQUE DURABLE DANS LES VILLES PETITES ET MOYENNES

**LA LOGISTIQUE
DURABLE
DANS LES VILLES
PETITES ET
MOYENNES**

LOGISTIQUE

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	P.4
MÉTHODOLOGIE	P.5

1. LA LOGISTIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES, TOUS CONCERNÉS

P.6

I. Un enjeu partagé par tous les territoires	P.6
II. Une problématique également présente dans les villes petites et moyennes	P.7

2. LES ENJEUX SPÉCIFIQUES DES VILLES PETITES ET MOYENNES

P.10

I. La redynamisation des centres-villes	P.10
II. La gestion du transit de poids lourds et la sécurité routière	P.12
III. Les aires de livraison dans la ville	P.13
IV. La desserte des commerces et des habitations	P.14
V. L'accueil de sites logistiques	P.14
VI. Transport de marchandises : vers des flottes propres et des modes durables	P.16
VII. Logistique des circuits courts alimentaires : comment optimiser la distribution locale pour un modèle durable et équitable	P.17
Focus sur les enjeux spécifiques à l'outre-mer	P.19

3. DES LEVIERS POUR AGIR

P.20

I. Adapter vos réglementations

P.21

Réglementation des jours et des horaires d'accès au centre-ville	P.22
Réglementation des poids et gabarits des véhicules autorisés	P.24
Mise en place d'itinéraires de transit pour les poids lourds	P.26
Aménagement et gestion d'aires de livraison	P.28
Respect et contrôle de la réglementation	P.30

II. Faire converger vos politiques publiques

P.33

Prendre en compte les mouvements de marchandises dans les projets urbains	P.34
Penser l'accueil de l'immobilier logistique	P.36
Verdir les flottes de véhicules de transport de marchandises	P.38
Animer le dialogue avec les acteurs logistiques locaux	P.40

III. Accompagner les livraisons du dernier kilomètre

P.43

Implanter des points de livraison hors domicile	P.44
Améliorer la qualité d'adressage pour les livraisons aux particuliers	P.46
Favoriser l'approvisionnement alimentaire de proximité pour la restauration collective	P.48
Anticiper l'organisation de la logistique lors d'événements locaux : chantiers, saisons touristiques, manifestations culturelles	P.50

ÉDITORIAL

Forts de leur engagement auprès des collectivités, la Banque des Territoires et le groupe La Poste poursuivent leur collaboration dans ce guide consacré à l'enjeu de la logistique durable dans les villes petites et moyennes.

Les échanges menés avec les villes des programmes Action Cœur de Ville (ACV) et Petites Villes de Demain (PVD) ont confirmé que la logistique dite « urbaine » – activités de transport et de stockage optimisant les mouvements de marchandises en ville – représente un véritable défi pour ces territoires. La gestion des livraisons est en effet étroitement liée aux politiques de revitalisation des centres-villes et de promotion des mobilités durables. Les solutions existantes, conçues pour les zones denses et métropolitaines, s'adaptent mal aux réalités des villes petites et moyennes.

Ce guide analyse les spécificités de la logistique de ces territoires afin de proposer des leviers d'action concrets et appropriés. S'appuyant sur une enquête menée auprès de 200 villes, sur des entretiens et sur une revue de la littérature, il décrypte les enjeux logistiques et contient des fiches pratiques sur la réglementation, les politiques publiques et l'accompagnement des livraisons des derniers kilomètres.

La Banque des Territoires et La Poste souhaitent accompagner les décideurs locaux en leur fournissant ainsi des exemples répliquables pour intégrer la logistique durable dans leurs projets de redynamisation.



Philippe Dorge
Directeur Général Adjoint
du Groupe La Poste



Antoine Saintoyan
Directeur de la Banque
des Territoires par interim



MÉTHODOLOGIE

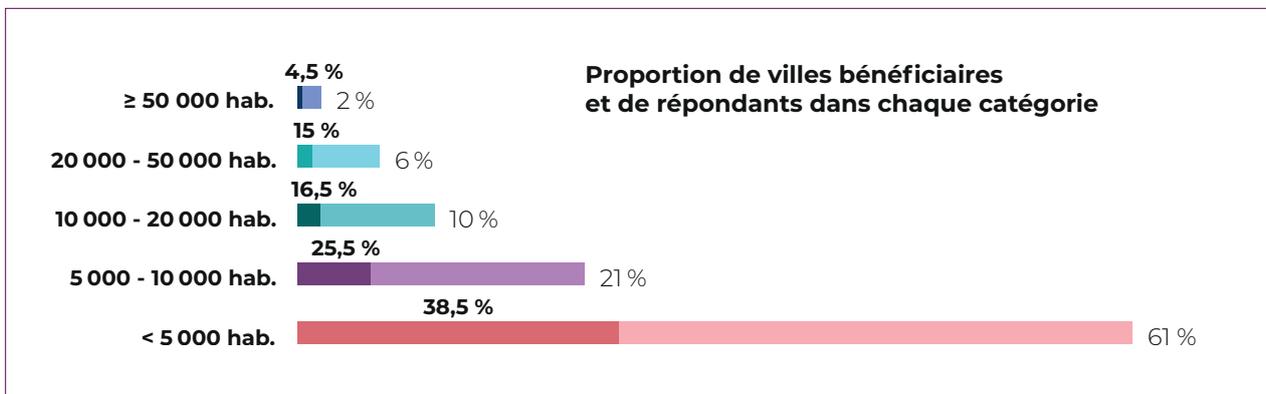
Qu'est-ce que la logistique des derniers kilomètres ? Quels sont les enjeux pour les villes petites et moyennes ? Comment s'engager à leurs côtés et réfléchir ensemble à des solutions économiquement soutenables et qui améliorent la qualité de vie des habitants ?

Ce guide propose une analyse du contexte et des enjeux de la logistique des derniers kilomètres ainsi qu'une présentation des solutions et des leviers à mettre en œuvre pour optimiser cette phase essentielle de la logistique sur les territoires des villes petites et moyennes (mutualisation des flux, réduction des trajets, transports à faibles ou sans émissions, etc.).



Les analyses présentées reposent sur :

- Un **questionnaire en ligne** adressé aux collectivités des programmes ACV et PVD à l'hiver 2024-2025 (200 répondants) ;



- Des **entretiens approfondis** avec huit collectivités* des programmes ACV et PVD ;
- Des **entretiens** avec des experts de la thématique (Cerema, groupe La Poste et la Fabrique de la logistique).

Lors d'une enquête menée fin 2024 auprès des villes ACV et PVD, 112 répondants sur 200 (56 %) déclaraient être concernés par des problématiques de logistique des derniers kilomètres. Les problèmes de circulation et de stationnement des véhicules de transport de marchandises concernent 60 % des répondants dans les villes de moins de 10 000 habitants et plus de 90 % dans celles de plus de 20 000 habitants.

* Les Herbiers, Moûtiers, Granville, Trois-Bassins, Bapaume, Tulle, Valenciennes, Sens.

1. LA LOGISTIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES, TOUS CONCERNÉS

I. Un enjeu partagé par tous les territoires

L'absence de contraintes de circulation dans des zones moins denses ne signifie pas l'absence de défis logistiques à relever. **Il est ainsi plus juste de parler de « logistique des derniers kilomètres »** que de « logistique urbaine » dans les territoires à faible densité de population et aux infrastructures moins développées.

La logistique des derniers kilomètres désigne l'ensemble des opérations nécessaires pour organiser le transport et le stockage d'un bien à partir du point de distribution jusqu'à sa destination finale.

Elle s'entend ici comme la logistique de desserte englobant les flux entrants (dernier kilomètre) et sortants (premier kilomètre) des centralités. Les trafics de transit (flux traversant les centralités) sont également abordés dans ce guide.

Elle inclut :

- les livraisons aux commerces et aux particuliers ;
- les approvisionnements des chantiers du BTP ;
- le transport et la gestion des déchets des établissements économiques ;
- les flux liés aux collectivités pour leurs besoins de fonctionnement ou dans le cadre de leurs domaines de compétence (restauration collective, matériaux pour les chantiers de voirie, déchets, etc.).

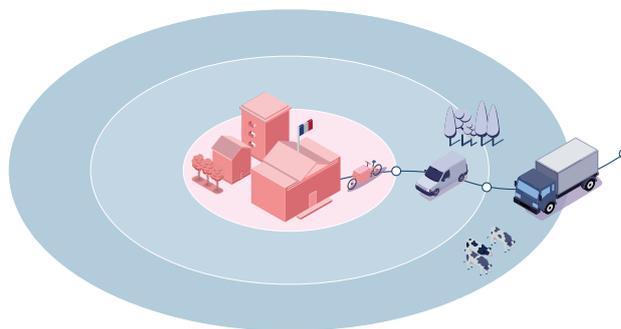
Elle implique la collaboration de nombreux acteurs :

- les acteurs de **la demande** (qui induisent les flux de transport) : consommateurs, commerces, industriels, services, etc. ;
- les acteurs de **l'offre** (qui gèrent les flux de transport) : transporteurs, grossistes disposant de services intégrés de transport, etc. ;
- les acteurs **institutionnels** (État, collectivités), qui encadrent l'offre et la demande par la mise en œuvre de réglementations et d'aménagements de l'espace public, la planification des équipements, etc.

Petites ou moyennes villes, périphéries, métropoles ou zones rurales, la logistique des derniers kilomètres concerne l'ensemble des territoires et conditionne leur vitalité socio-économique : approvisionnement des commerces et des habitants ; capacité des artisans, prestataires de services ou professionnels de santé à intervenir efficacement, etc.

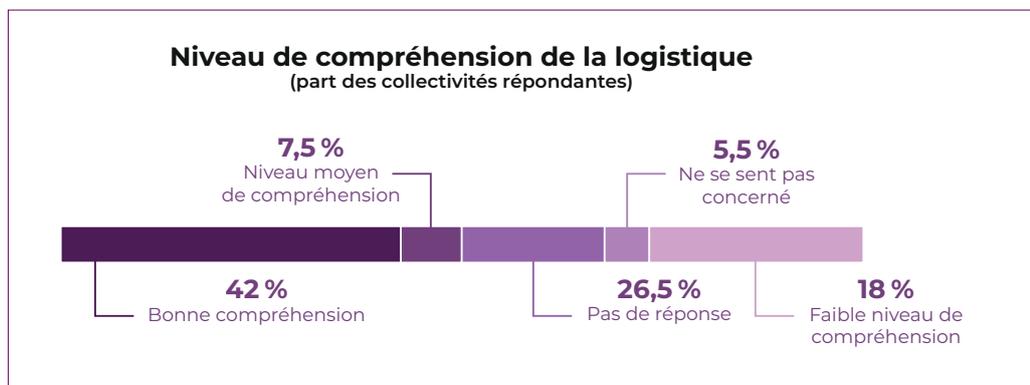
Souvent complexe à assurer – en raison d'exigences de rapidité et de difficultés d'accès dans certaines zones de livraison –, la logistique des derniers kilomètres est une étape importante du processus d'acheminement des marchandises. Elle affecte les coûts (30 % du coût total de la chaîne logistique¹) et la satisfaction client (importance de la livraison dans la relation client). Elle impacte également l'environnement, représentant à elle seule 50 % des émissions de particules fines, 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 20 % de l'occupation de la voirie², liées à la circulation.

La logistique des derniers kilomètres mobilise ainsi politiques publiques et compétences des collectivités locales. Et bien que les contextes diffèrent, les défis des territoires moins denses rejoignent ceux des métropoles : logistique intégrée au territoire, gestion du stationnement et de la circulation ou encore décarbonation des flottes de livraison.



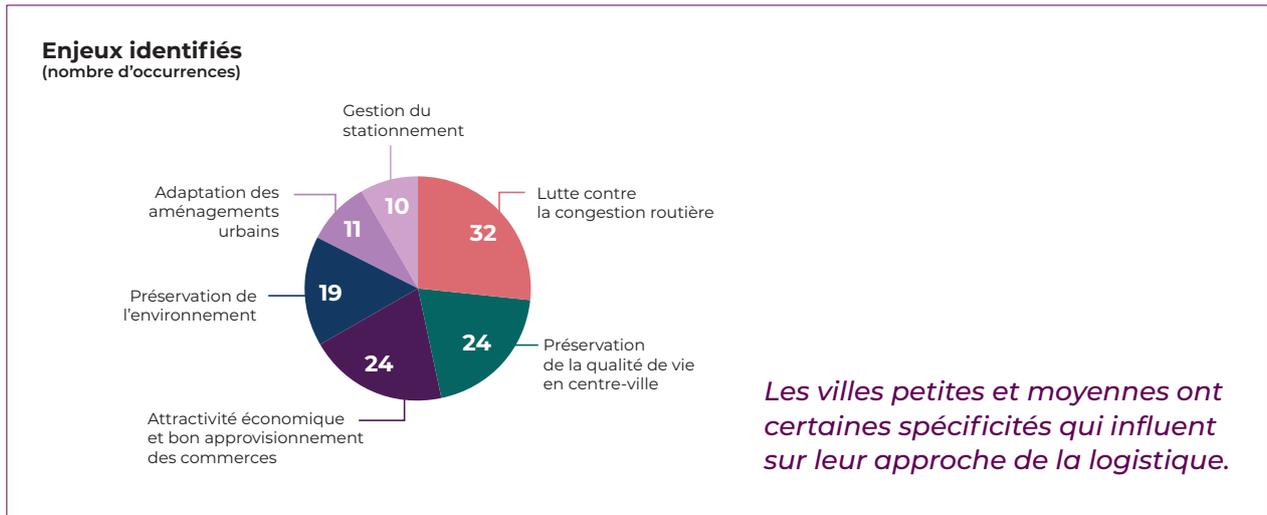
II. Une problématique également présente dans les villes petites et moyennes

Le questionnaire a permis d'identifier la maîtrise du sujet de la logistique des derniers kilomètres par les villes bénéficiaires des programmes ACV et PVD.



1. Rapport d'information au Sénat, « Logistique urbaine durable : 14 propositions pour anticiper un défi majeur pour nos agglomérations », 2022.
2. Ademe, « Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine », 2018.

Parmi celles estimant avoir une bonne compréhension de la logistique des derniers kilomètres, les enjeux les plus cités sont les suivants :



« Accès dans le centre-ville ancien compliqué par l'étroitesse des rues et les sens de circulation. »

(Commune de Lambesc, PACA).

« C'est une ville sur un promontoire. Il y a un enclavement. La circulation en centre-ville passe beaucoup par le cœur de ville. »

(Entretien avec la commune de Granville, Normandie, février 2025).

« Enjeu de trafic très intense dû au transit de marchandises par la route qui traverse deux centres de bourgs du territoire. »

(Communauté de communes du Pays de l'Arbresle, Auvergne-Rhône-Alpes).

L'accès aux centres-villes étroits et enclavés est souvent difficile, plus encore en zone rurale isolée ou en zone montagneuse. Le trafic de transit des poids lourds est également identifié comme un enjeu majeur, bien qu'il ne relève pas tout à fait des « derniers kilomètres » mais alimente le flux logistique global. La gestion des nuisances et de la sécurité routière sur des routes nationales ou départementales structurantes est rendue plus compliquée en raison du moindre rôle joué par les intercommunalités sur ce domaine de compétence³.



³. À la différence des métropoles, qui peuvent récupérer la compétence de gestion des voies métropolitaines.

« Une route départementale à trafic important coupe la ville en deux [...] et provoque de sérieuses nuisances et une insécurité sur une rue empruntée également par les piétons. »

(Commune de Château-Chinon, Bourgogne-Franche-Comté).

« La commune est traversée par une route nationale reliant deux “villes préfectures” [...] avec un flux de plus de 1 100 poids lourds par jour : nuisances sonores, dégradation des chaussées, insécurité pour les piétons, cyclistes, etc. »

(Commune de Saint-Florent-sur-Cher, Centre-Val de Loire).

Les connaissances sur la logistique des derniers kilomètres restent limitées dans les villes petites et moyennes :

- **91 %** des collectivités n'ont pas d'études sur ce sujet ;
- **65 %** n'ont pas mis en place de réglementation spécifique ;
- **84 %** ne l'intègrent pas dans leurs documents de planification.

Cependant, nombre d'entre elles agissent déjà, sans toujours identifier ces actions comme relevant de la logistique (par exemple : interdiction de transit en centre-ville).

Financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE), **le programme national InTerLUD (et sa suite InTerLUD+)⁴ a permis à plusieurs villes de formaliser des actions de logistique durable**, en adaptant les démarches aux spécificités locales, en coopération avec le Cerema, Rozo et Logistic Low Carbon. Dans les villes les plus petites, l'accent est mis sur l'accessibilité des livraisons en centre-ville, la prise en compte de la logistique lors de projets d'aménagement, la refonte des réglementations sur la circulation et la conformité des aires de livraison.

Le travail de diagnostic mené permet de mettre en exergue **les spécificités logistiques des villes petites et moyennes :**

- des flux logistiques d'intensité globalement faible, très concentrés sur la ville-centre ;
- une faible présence des entreprises de transport, concentrées dans les grandes villes et le long des axes autoroutiers.

Pour les territoires dont les villes-centres comptent plus de 30 000 habitants, le Cerema estime que la démarche InTerLUD(+) est pertinente, notamment pour enclencher un dialogue avec les acteurs économiques. À condition de prendre comme point de départ les politiques publiques menées sur le territoire (accessibilité, attractivité commerciale) et de considérer leurs problématiques spécifiques dont, en premier lieu, la circulation et le stationnement des poids lourds en transit.

Le présent guide a pour vocation d'éclairer l'angle mort qu'est la logistique du dernier kilomètre dans les villes petites et moyennes.

4. InTerLUD est l'acronyme d'Innovation territoriale pour une logistique urbaine durable.

2. LES ENJEUX SPÉCIFIQUES DES VILLES PETITES ET MOYENNES

Les villes petites et moyennes présentent des contextes territoriaux, des interrogations et des problématiques distinctes de celles rencontrées dans les grandes agglomérations, où les enjeux sont largement documentés. Comprendre ces spécificités est essentiel pour proposer des leviers d'action et des outils adaptés à ces territoires.

Deux éléments géographiques concentrant des enjeux de logistique des villes petites et moyennes ressortent : les centres-villes anciens et les axes de transit.

- Les centres-villes anciens imposent des contraintes de circulation (rues étroites).
- Ces villes peuvent être éloignées des grands axes autoroutiers et des principales entreprises de transport (accès et distribution des biens rendus compliqués).
- La présence de routes nationales ou départementales structurantes et/ou d'importantes zones industrielles et d'activité peut entraîner un trafic de poids lourds important. Cette situation crée un double défi : gérer le flux de marchandises, tout en minimisant les impacts négatifs sur la circulation locale et sur l'environnement.

I. La redynamisation des centres-villes



Le rayonnement des villes petites et moyennes repose sur l'équilibre entre centre-ville commerçant et pôles périphériques. Ces villes doivent relever les défis pluriels de la diversité commerciale, de la mobilité et de la qualité de vie en dynamisant leurs centres-bourgs avec un commerce de proximité attractif. Ce faisant, elles doivent répondre à des injonctions contraires : comment maintenir de bonnes conditions d'accueil pour les véhicules de transport de marchandises, tout en réduisant la place de l'automobile en cœur de ville ?

Leur redynamisation passe notamment par :

- la promotion de la marchabilité ;
- le maintien de services et de commerces essentiels en centre-ville ;
- la création de lieux de rencontre.

Dans cette ligne, **Valenciennes** a fait le pari d'une place d'Armes totalement piétonnisée, fermée à toute forme de motorisation, avec un espace piéton lisible (au moyen d'une signalétique) qui encourage la déambulation près des commerces et des lieux de détente. En parallèle, la ville a également développé des solutions d'accessibilité et une offre de stationnement à gratuité étendue qui invitent à la flânerie.

Pour établir un cadre de vie agréable et soutenir une dynamique commerciale, il convient d'agir sur plusieurs facteurs. Par exemple :

- la connexion du cœur de ville avec les quartiers d'habitat ;
- les infrastructures touristiques ;
- l'accessibilité et les mobilités ;
- la valorisation du patrimoine bâti et naturel.

Les programmes ACV et PVD soutiennent ces objectifs par des projets globaux visant habitat, commerce et attractivité. Bien organisée, la logistique des derniers kilomètres contribue à améliorer la qualité de vie et favorise un cercle vertueux entre attractivité résidentielle et dynamisme commercial. Elle permet également de gérer l'augmentation des flux liée à la redynamisation. Comme dans le **Grand Sénonais**, où des aménagements – tels qu'un plan de circulation, des aires de livraison et une signalétique adaptée – illustrent cette approche intégrée.

Lorsqu'elle est durable et bien organisée, la logistique des derniers kilomètres contribue indirectement à la redynamisation des villes petites et moyennes. En améliorant la qualité de vie (circulation apaisée, livraisons mieux intégrées et cadre urbain plus agréable), elle rend le territoire plus attractif pour de nouveaux habitants. Cette dynamique démographique crée à son tour une demande renforcée en commerces de proximité, alimentant ainsi un cercle vertueux entre cadre de vie, attractivité résidentielle et vitalité commerciale.



II. La gestion du transit de poids lourds et la sécurité routière

La sécurité routière fait, depuis des années, l'objet de mesures ciblées en rase campagne (barrières de sécurité, bandes blanches) et dans les grandes agglomérations (plans de circulation). En revanche, les villes petites et moyennes, bien qu'exposées à des risques élevés, ne bénéficient pas encore de démarches systématiques. En milieu urbain, les poids lourds sont impliqués dans 3 % des accidents corporels, qui sont responsables de 10 % des tués (Certu, « Savoirs de base en sécurité routière », 2008). La majorité concerne des transports de marchandises.

En 2022, les usagers vulnérables – piétons, cyclistes et deux-roues motorisés

représentaient plus de 40 % des personnes tuées sur les routes françaises, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Onisr). Dans les villes petites et moyennes, la traversée de routes nationales ou départementales, souvent insuffisamment sécurisée, constitue un point noir majeur de l'accidentologie. Conçus à l'origine pour un trafic interurbain rapide, ces axes traversent encore de nombreux centres-bourgs sans aménagements adaptés aux piétons, augmentant significativement les risques pour les usagers les plus fragiles. Ces chiffres rappellent l'urgence d'adapter les politiques routières pour mieux encadrer le passage des poids lourds et ainsi protéger les usagers.



Les problèmes causés par les poids lourds, dans les villes petites et moyennes, concernent :

- **la sécurité aux carrefours**, affectée par l'encombrement et la faible maniabilité des poids lourds.
- **la sécurité le long des voies**. Des routes départementales (et même nationales) peuvent traverser les villes, contraignant les poids lourds en transit à traverser le cœur de l'agglomération. Des accidents surviennent aux abords des agglomérations (souvent en raison de vitesses excessives). Les taux d'infraction aux limitations de vitesse varient de 20 % à 90 % selon les traversées.

- **les nuisances** (bruit, pollution, matières dangereuses). La logistique contribue au bruit en ville : 40 % des ménages se disent gênés par le bruit, principalement causé par la circulation. Les livraisons (bruits⁵ de moteurs et de manutention) ajoutent à cette nuisance. Les véhicules thermiques émettent aussi des polluants nocifs (particules fines, CO₂, composés organiques volatils).

Pour limiter ces risques, il est essentiel d'adapter la circulation des poids lourds, d'améliorer la signalisation et de définir des itinéraires alternatifs hors centres-villes.

5. Groupe Reflex, « "Locataire, entends-tu ?" La perception du bruit dans les logements sociaux : une problématique (trop) silencieuse », 2023.

III. Les aires de livraison dans la ville

Les aires de livraison sont un levier stratégique de gestion des véhicules de marchandises dans l'espace public. Elles facilitent l'approvisionnement des commerces et des riverains, tout en répondant aux besoins croissants de la logistique urbaine. Une livraison implique un arrêt court sur voirie, nécessitant un aménagement adapté aux dimensions des véhicules.

Ces emplacements, gratuits et réservés au chargement/déchargement, sont essentiels au bon fonctionnement économique local.

Hormis quelques règles de signalisation et de marquage routier – permettant une harmonisation dans l'ensemble des communes –, la réglementation sur les aires de livraison reste ambiguë sur certains aspects (durée d'arrêt, modalités de contrôle, etc.). Malgré leur rôle essentiel dans la logistique des derniers kilomètres, les aires de livraison sont souvent mal dimensionnées, mal situées et fréquemment occupées de manière illégale. **Près de 90 % des livraisons se font ailleurs⁶** (en double file, sur trottoir, etc.), générant incivilités ou conflits d'usage sur la voirie. Le contrôle devient indispensable pour limiter les usages illicites et améliorer la rotation ainsi que l'efficacité des livraisons. Or, les moyens manquent souvent au sein des communes, tout comme les outils de contrôle adaptés.

Un contrôle adapté et une disponibilité adéquate des aires de livraison sont essentiels pour fluidifier le trafic. Une planification concertée – impliquant commerçants et transporteurs – permettrait de mieux concevoir et positionner ces aires au service d'un approvisionnement fluide et fiable ainsi que d'une vitalité économique encouragée.



À Granville (12 800 habitants en 2022), le contrôle des aires de livraison est faible, faute d'un arrêté spécifique. Les véhicules utilitaires légers sont rarement verbalisés, car le contrôle traditionnel ne permet pas de vérifier si le conducteur effectue une livraison. En revanche, un **contrôle durant l'acte de livraison** se révèle plus efficace. Des formations ciblées sont nécessaires pour sensibiliser les agents aux enjeux du contrôle, aux rappels juridiques et aux moyens disponibles pour garantir l'efficacité du dispositif.

À Vannes (55 000 habitants en 2022), la commune pratique la **vidéoverbalisation** sur une aire de livraison de grandes dimensions jugée stratégique, à l'entrée de l'aire piétonne. Cette action a pour objectif de rendre disponible à plusieurs véhicules de livraison en simultané. Elle s'appuie sur le déploiement de la vidéosurveillance dans la commune.

6. Cerema, « Utilisation des aires de livraison », 2014.

[En ligne] <https://www.cerema.fr/fr/actualites/utilisation-aires-livraison>

IV. La desserte des commerces et des habitations

La logistique des derniers kilomètres concerne de nombreux flux générés par les commerçants, les habitants (*via* le e-commerce), les chantiers ou les artisans. Si l'approvisionnement est dominant, les expéditions (comme celles issues de la vente en ligne de commerçants par exemple) en représentent aussi une part significative.

Dans les villes petites et moyennes, cet enjeu est souvent moins identifié, car l'accessibilité semble moins contrainte qu'en grande agglomération.

Pourtant, **une desserte efficace reste essentielle pour l'économie locale.**

- Pour **les commerçants**, elle rime avec une meilleure gestion des flux de marchandises, une optimisation des stocks et la satisfaction client.
- Pour **les habitants**, elle permet des délais de livraison courts et une disponibilité accrue des produits.

Pour les transporteurs comme pour les commerçants, il est essentiel de réduire les pertes de temps et les surconsommations de carburant. Une logistique des derniers kilomètres optimisée permet d'abaisser les coûts opérationnels, d'améliorer la ponctualité des livraisons, de diminuer l'empreinte carbone et d'assurer une desserte optimale.

V. L'accueil de sites logistiques



Dans les villes petites et moyennes, la desserte logistique dépend souvent de plateformes situées en grande agglomération ou près des axes autoroutiers. Cela engendre des distances d'approche longues et des organisations peu adaptées aux centralités. Il n'est pas rare que des poids lourds assurent les livraisons à la fois en centre-ville, en périphérie et dans plusieurs centralités lors d'une même tournée.

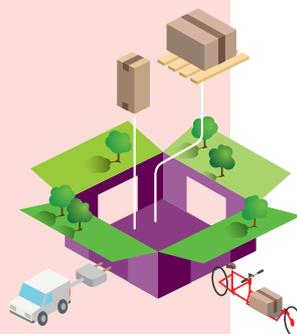
La livraison des villes petites et moyennes constitue ainsi un défi économique (mobilisation de moyens, temps d'approche, etc.) et environnemental (émissions de polluants et de GES à la tonne.km transportée). L'accueil de sites logistiques sur les zones d'activité locales devient un enjeu stratégique pour favoriser une distribution de proximité. Il peut aussi constituer un atout territorial, tant en matière d'emploi que d'adaptation aux flux logistiques.

La mutualisation logistique peut être une solution pertinente pour les villes petites et moyennes. Dans certains territoires, elle se met en place naturellement grâce à un opérateur local qui devient relais pour d'autres, réceptionnant et livrant les marchandises pour leur compte. Des conditions doivent alors être réunies :

- Éloignement des opérateurs principaux ;
- Flux d'approvisionnement suffisants ;
- Contrainte de desserte (congestion, voies étroites, etc.) ;
- Réglementation restrictive (plages horaires, tonnages) ;
- Périmètre réglementé assez large (par exemple, tout un centre-ville).

Dédiée ou mutualisée, la logistique des derniers kilomètres repose sur des plateformes de distribution. La mobilisation de foncier pour la logistique devient une variable stratégique qui implique d'identifier des terrains disponibles à un coût maîtrisé pour soutenir des projets de développement de desserte du territoire.

Les espaces de logistique urbains (ELU) segmentent le dernier maillon de la chaîne de distribution en deux étapes distinctes : une étape périurbaine et l'étape des derniers kilomètres. Ils sont conçus pour centraliser, regrouper et redistribuer les marchandises destinées aux zones urbaines et ils permettent d'adapter les moyens de transport en fonction des situations (triporteurs, petits véhicules électriques, etc.).



Dans les villes petites et moyennes, où les ressources sont limitées et les flux moins denses, il est essentiel d'adopter des solutions logistiques pragmatiques. La mutualisation – véhicules, aires de livraison, entrepôts, espaces de stockage temporaire – peut être pertinente, sous réserve d'en maîtriser les conditions de mise en œuvre.

La réussite de ces projets fonciers passe par une politique volontariste des collectivités locales et des montages financiers incluant des aides publiques. Les collectivités doivent utiliser les plans locaux d'urbanisme pour construire et clarifier une structure logistique adaptée : espaces de stockage, hubs ou points relais.

- **Mutualisation d'équipements** et de services (aires de manœuvre, stationnement, salles de réunion, restauration, gestion des déchets et des eaux pluviales).
- **Parcelles mixtes** (logistique en rez-de-chaussée, bureaux au-dessus, habitations en arrière).

La gestion coopérative des flux réduit les trajets à vide, les émissions de CO₂, les coûts logistiques, et améliore les délais de livraison. Toutefois, dans les villes petites et moyennes, le modèle économique des ELU reste fragile par manque de volumes. Leur rentabilité dépend souvent de subventions et nécessite au moins 20 % des flux logistiques locaux⁷.

7. D'après Supply Chain Magazine, septembre 2016.

VI. Transport de marchandises : vers des flottes propres et des modes durables

Face à l'urgence de réduire l'impact environnemental du transport, le recours à des **véhicules moins polluants** ou à des énergies alternatives au diesel s'impose.

L'analyse du coût total de possession (poids lourds et véhicules utilitaires légers) montre que les énergies comme l'électrique, le HVO, le GNV, le BioGNV ou le B100 sont plus compétitives sur de courtes distances pour les véhicules utilitaires légers (< 3,5 t), rendant leur renouvellement pertinent pour la logistique des derniers kilomètres.

En parallèle, des initiatives locales de valorisation des déchets (méthanisation) peuvent soutenir cette transition énergétique. En produisant du biogaz ou BioGNV à partir de déchets organiques, il devient possible de limiter l'usage des énergies fossiles et de réduire de 10 % les émissions de gaz à effet de serre liées à la gestion des déchets.

La cyclo-logistique est une solution durable pour les derniers kilomètres qui remplace les véhicules motorisés par des vélos. Elle réduit

l'empreinte carbone, fluidifie le trafic et limite les coûts de maintenance et de stationnement. Ce mode de transport est particulièrement adapté aux zones urbaines denses et difficiles d'accès pour les véhicules plus lourds.

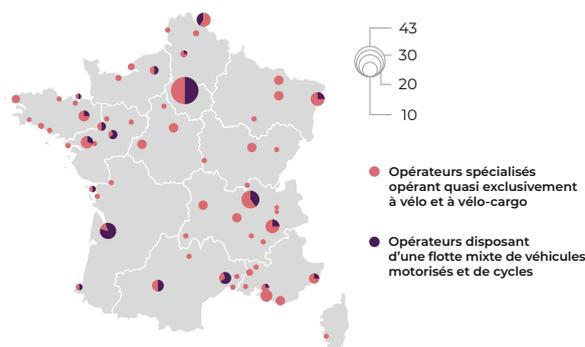
Les opérateurs de cyclo-logistique s'installent là où les infrastructures sont déjà en place. Selon Paul Roudaut (président de la Fédération professionnelle de cyclo-logistique), « *la cyclo-logistique est particulièrement adaptée dans les zones urbaines denses et congestionnées où les politiques environnementales (ZFE, ZTL, etc.) et d'aménagement favorisent ce mode de transport* ». En revanche, dans les villes petites et moyennes, la topographie, un réseau cyclable peu développé et une faible congestion freinent son essor.



Le succès de la cyclo-logistique dépend donc d'une volonté politique (en matière d'aménagements cyclables et de financement) et de la disponibilité du foncier pour la création de plateformes. Celle-ci s'inscrit donc dans une politique plus globale de cyclabilité. La carte ci-contre montre que les flottes de vélos se concentrent surtout dans les grandes agglomérations⁸ : en Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et PACA. Les villes petites et moyennes ne sont pas en reste : des communes comme Lorient, Avignon, Montélimar, Quimper ou d'autres (recensées sur la carte) expérimentent et déploient à leur tour des solutions de cyclo-logistique pour répondre aux enjeux de livraison durable en centre-ville.

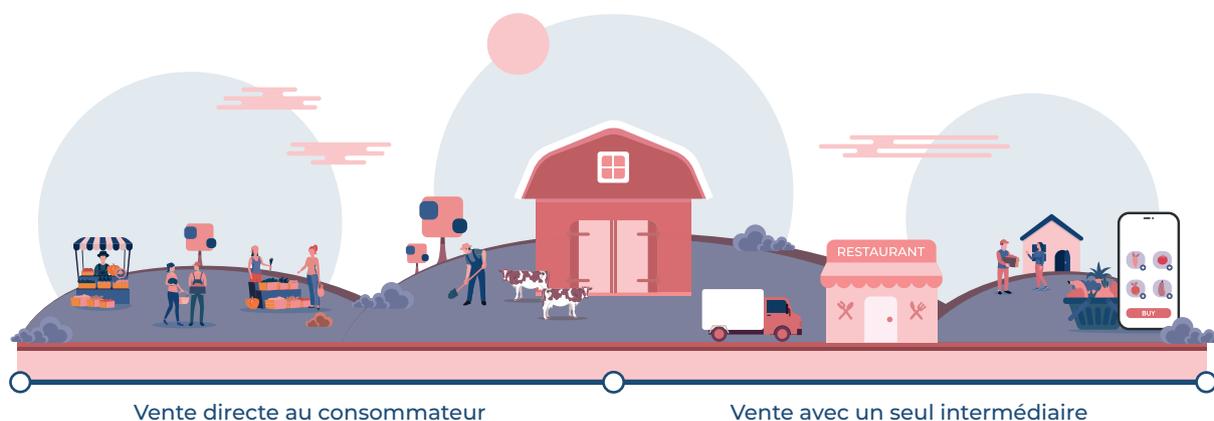
La comodalité – qui combine transport de passagers et de marchandises – optimise l'usage des infrastructures en exploitant les

capacités disponibles. Bus, trains, bateaux ou tramways peuvent assurer les deux fonctions. Cette approche présente un fort potentiel, notamment en milieu rural. La loi d'orientation des mobilités (2019) soutient cette solution en permettant aux autorités de transport public d'organiser des transports de marchandises lorsque l'offre privée est insuffisante, de sorte à favoriser une logistique des derniers kilomètres plus durable.



8. Étude de l'association Les Boîtes à vélo, 2021.

VII. Logistique des circuits courts alimentaires : optimiser la distribution locale pour un modèle durable et équitable



L'augmentation de l'approvisionnement local soulève des défis logistiques en termes de coûts et de temps consacrés au transport et à la livraison (de 20 à 40 % du chiffre d'affaires⁹ des producteurs). La distribution locale réduit les distances parcourues, les émissions de GES, les besoins en emballage et en stockage réfrigéré. La proximité producteurs-consommateurs permet d'ajuster la production à la demande, améliorant la gestion des stocks et limitant le gaspillage alimentaire.

Les villes petites et moyennes sont au cœur des circuits courts grâce à leur proximité avec les zones agricoles et les marchés de producteurs. Elles jouent aussi un rôle-clé dans la promotion des produits locaux et le développement de réseaux de consommateurs sensibilisés aux enjeux environnementaux.

La logistique des circuits courts favorise :

- la valorisation des productions **agricoles locales** ;
- la création **d'emplois agricoles** ;
- le développement de **l'agrotourisme** (visites à la ferme, ateliers de dégustation, etc.) et la **sensibilisation** du public (réalités du monde agricole et alimentation durable) ;
- la dynamisation des **marchés de producteurs**, stimulant le commerce de proximité et le lien social.

9. Yuna Chiffolleau, Grégori Akermann, Arielle Canard, « Les circuits courts alimentaires, un levier pour une consommation plus durable ? », Terrains & travaux, n° 31, 2017/2.

La loi d'avenir pour l'agriculture (2014) encourage les circuits courts *via* les **projets alimentaires territoriaux** (PAT), conçus avec les acteurs locaux (collectivités, entreprises, artisans, citoyens) pour promouvoir les produits locaux ou bio en restauration collective, préserver la biodiversité et revitaliser l'économie locale.

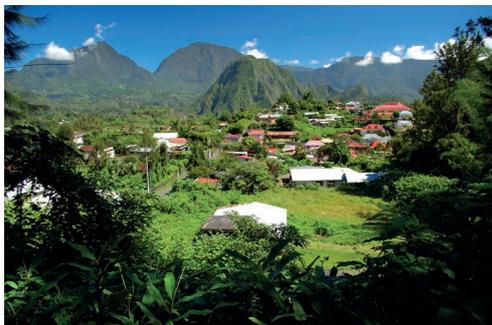
Le ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire soutient ces initiatives en offrant des financements *via* des appels à projets. À ce jour, **11 projets ont été officiellement reconnus**.

Chartres (38 000 habitants en 2025) a lancé l'élaboration de son PAT en vue de répondre aux besoins alimentaires locaux, tout en abordant les enjeux d'agriculture durable. Le projet inclut des ateliers participatifs qui permettent aux habitants de discuter des initiatives existantes et de proposer des actions concrètes : développement de jardins partagés ; visites d'exploitations agricoles pour les écoles ; ouverture d'épiceries locales et distribution de bons alimentaires pour les foyers précaires. La logistique des derniers kilomètres constitue un levier essentiel de ce PAT, en facilitant **la reconnexion entre la production agricole, la transformation locale et la consommation en circuits courts**. Grâce à un ELU, Chartres Métropole permet une meilleure circulation des produits locaux vers les commerces de proximité, les lieux de restauration collective et les consommateurs finaux.



Voir : <https://agriculture.gouv.fr/projets-alimentaires-territoriaux>

Focus sur les enjeux spécifiques à l'outre-mer



Dans les territoires d'outre-mer français, la logistique terrestre, maritime et aérienne reste fragmentée, avec peu de coordination et une forte dépendance aux importations de la métropole, ce qui freine le développement économique local.

L'entretien avec la ville de **Trois-Bassins** (7 110 habitants en 2022) illustre la diversité des situations locales, rendant difficile une généralisation des actions en faveur d'une logistique durable des derniers kilomètres en raison de :

- **Une accessibilité limitée** par la topographie et les itinéraires restreints. Trois-Bassins, située en hauteur à la Réunion, est éloignée des axes principaux, ce qui rend difficile l'implantation d'infrastructures logistiques durables (centres de logistique, entrepôts de cyclo-logistique).
- **Un approvisionnement commercial** majoritairement en compte propre : les commerçants du centre-ville utilisent leur propre véhicule (pick-up et camionnettes thermiques), ce qui laisse entrevoir un fort potentiel d'optimisation logistique.
- **Une congestion routière importante** : la route départementale traversant la ville empêche une politique d'apaisement et complique la desserte locale. Le manque de déviations génère des conflits d'usage, notamment lors des livraisons (déchargements) ou aux arrêts de bus (montée et descente des passagers). Des pistes, comme la création d'entrepôts ou l'aménagement des arrêts, sont à l'étude.

Quels outils mobiliser, dans les villes petites et moyennes, pour apporter des solutions à leurs enjeux particuliers en matière de logistique du dernier kilomètre ?

3. DES LEVIERS POUR AGIR

Sont proposées aux collectivités souhaitant agir sur la logistique des derniers kilomètres une série de fiches structurées autour de questions-clés : quel usage ? Quelle pertinence ? Quel niveau d'engagement ? Quels facteurs de succès ou d'échec ?

Pour améliorer la logistique des derniers kilomètres sur votre territoire, des leviers sont mobilisables :

I. Adapter vos réglementations

En travaillant sur les compétences communales (stationnement, circulation, aires de livraison), ce levier permet une action non seulement opérationnelle, mais aussi stratégique (planification). Toute mesure réglementaire doit s'accompagner de contrôles et d'alternatives en pensant au-delà du seul périmètre communal.

II. Faire converger vos politiques publiques

Ces leviers s'inscrivent dans une stratégie de moyen et long terme, souvent à l'échelle intercommunale. Ils concernent la gouvernance (dialogue territorial), la planification territoriale, l'immobilier logistique ou la transition énergétique et s'appuient sur des démarches existantes ou en projet sur le territoire.

III. Accompagner les livraisons du dernier kilomètre

Même sans compétence directe, les communes ou EPCI peuvent agir *via* des démarches partenariales pour améliorer la distribution de marchandises aux particuliers (adressage, solutions de livraison hors domicile) et repenser certaines organisations (flux propres, événementiel).





ADAPTER VOS RÉGLEMENTATIONS

Depuis près de trente ans, la logistique des derniers kilomètres est entrée dans la planification territoriale au gré de lois ayant progressivement précisé et complété les leviers des collectivités locales en la matière.

Le volet « marchandises » des Plans de déplacement urbain (PDU), devenus Plans de mobilité (PDM), énonce différentes thématiques à prendre en compte. Parmi les leviers à la disposition des collectivités (incitation, communication, aménagement, etc.), celui de la réglementation est le plus utilisé et le plus structurant pour agir.

Au titre de ses compétences en aménagement et de son pouvoir de police, le maire dispose d'un large éventail d'outils pour réglementer et contrôler le transport de marchandises sur le territoire communal. Ceux-ci permettent de répondre aux défis des villes petites et moyennes : redynamisation des centres-villes, apaisement de l'espace public, attractivité, sécurité sur les axes empruntés par les poids lourds.

Le levier réglementaire permet d'instaurer des autorisations ou des interdictions de circulation et de stationnement, d'aménager la voirie et d'assurer le respect des règles. Il doit toutefois concilier besoins d'approvisionnement économique et objectifs de tranquillité urbaine.

Chaque outil présenté s'applique à des situations spécifiques et son efficacité est soumise à certaines conditions.

**Le maire :
un pouvoir de police...
mais pas absolu**

Le Code général des collectivités territoriales définit le pouvoir de police du maire.

> Article L2213-1 et suivants.

Toutefois, la libre circulation des biens demeure fondamentale et le maire ne peut pas :

- **interdire tous les véhicules**
- **ni tous les créneaux horaires**
- **ni toutes les voies de sa commune.**

RÉGLEMENTATION DES JOURS ET DES HORAIRES D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE



Réglementer les jours et les horaires d'accès à un centre-ville commerçant permet d'équilibrer la réservation de certaines rues aux mobilités douces (piétons) ou la limitation des nuisances dans les rues les plus fréquentées avec l'approvisionnement des commerçants. Le matin est généralement réservé aux livraisons, en cohérence avec les plans de transport des livreurs.

« On rencontre des problèmes de livraisons qui ne peuvent plus pénétrer dans le centre-ville, après 10 heures. Ce sont des horaires inadaptés aux besoins de certains commerces, notamment les cafés, hôtels et restaurants. C'est une réglementation ancienne, mais qui a varié. Le commerce de centre-ville est en difficulté, une pression se fait sur les élus en matière de capacités de stationnement et d'accessibilité aux marchandises. »

(Entretien avec le Grand Sénonais, Bourgogne-Franche-Comté, février 2025).

Usage

Le maire peut prendre un arrêté qui cible certaines voies ou zones, en précisant les horaires de livraison autorisés. Il peut également adapter les jours d'accès pour tenir compte, par exemple, des marchés de plein vent.

La mise en œuvre passe par une signalisation claire aux limites de la zone visée, sur laquelle figurent les règles applicables. Elle peut inclure feux ou bornes automatiques d'entrée en zone piétonne avec un système d'accès (badges, tickets) pour les professionnels. Les agents chargés du contrôle doivent être formés à cette réglementation.

Pertinence

Cette mesure est adaptée aux centres-villes commerçants à forte fréquentation piétonne, où les livraisons peuvent gêner la circulation (voies étroites, trottoirs réduits). Elle vise à limiter la présence de véhicules volumineux à certaines heures, notamment pendant les pics de fréquentation (scolaires ou commerciaux). Essentielle dans les projets de piétonnisation, elle garantit l'approvisionnement des commerces, tout en assurant un meilleur partage de l'espace public au fil de la journée.

Niveau d'engagement de la collectivité

La mise en place d'arrêtés limitant les jours et les horaires d'accès des véhicules de transport de marchandises doit être précédée d'un travail préparatoire communal :

- Vérifier et ajuster les arrêtés existants pour assurer la cohérence réglementaire.
- Associer les commerçants afin de définir des horaires compatibles avec leurs besoins et ceux des livreurs.
- Impliquer les transporteurs pour qu'ils puissent adapter leurs tournées aux nouvelles contraintes horaires.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune
- Zones ciblées (centre-ville, rues piétonnes)

Compétences mobilisées :

- Police municipale
- Réglementation de la voirie et du stationnement



Facteurs de risque :

- Équilibre difficile à trouver entre apaisement urbain et accessibilité marchande.
- Réticence des acteurs économiques au changement.
- Faible implication lors des concertations.
- Contrôle insuffisant.



Facteurs de succès :

- Bonne communication avec les commerçants et les transporteurs.
- Signalisation claire et cohérente.
- Contrôle efficace (bornes, ASVP ou caméras).

Délais de mise en œuvre :

- Analyse des textes et travail avec les commerçants et les entreprises de transport : 6 mois.
- Groupes de travail autour d'une nouvelle proposition de réglementation : 6 mois.
- Déploiement de la nouvelle réglementation et des aménagements liés : 6 mois.

Coordination interne et externe :

- Coordination essentielle entre les services municipaux (direction générale, services techniques, manager de centre-ville, police municipale/ASVP).
- Concertation indispensable avec les acteurs économiques pour une réglementation efficace.
- Harmonisation des règles horaires, si plusieurs communes partagent les mêmes enjeux.

Implication budgétaire : €€□□□

- Mobilisation d'agents municipaux (agents administratifs, services techniques, police, manager de centre-ville).
- Acquisition et installation de signalisations.

Sources et exemples inspirants :



À Vendôme (2023), il a été proposé de créer un créneau de livraison autorisé sur la rue piétonne de 7 h 30 à 12 heures, avec la mise en place de bornes à l'entrée.

RÉGLEMENTATION DES POIDS ET GABARITS DES VÉHICULES AUTORISÉS



Le passage de véhicules de transport lourds ou volumineux en centre-ville peut engendrer des nuisances et poser des problèmes d'acceptabilité. Réglementer leurs poids et gabarits impacte l'ensemble du trafic de poids lourds (local, transit, zones d'activité) et doit tenir compte des besoins des commerçants et transporteurs.

« Un arrêté a été pris pour réglementer le passage et les livraisons en centre-ville. Aux horaires d'entrée et de sortie d'école, c'est compliqué d'avoir des camions. Des portiques ont été installés et ils interdiront la circulation aux véhicules de grand gabarit. »

(Entretien avec la commune de Bapaume, Hauts-de-France, février 2025).

Usage

Le maire peut prendre un arrêté qui cible certaines voies ou zones, en précisant les seuils de poids (PTAC) ou les dimensions interdites.

Une signalisation claire, au moyen de panneaux informant des règles applicables, doit être installée, y compris en amont, pour permettre des itinéraires alternatifs. Des dispositifs physiques (portiques, chicanes) peuvent compléter la mesure aux entrées et aux sorties de zones. Les agents chargés du contrôle doivent être formés.

Pertinence

Cette réglementation est pertinente dans les centres-villes commerçants ou touristiques, zones piétonnes denses, rues étroites ou congestionnées et là où la sécurité ou l'état de la voirie sont menacés par le passage de poids lourds. C'est le cas de nombreuses villes petites et moyennes. Elle s'inscrit dans des politiques d'attractivité des centres-villes, de sécurité routière et de requalification des centres urbains.

Niveau d'engagement de la collectivité

Un travail en amont est essentiel avant tout arrêté communal :

- Identifier les voies ou zones à réglementer selon les enjeux (sécurité, morphologie, usure, apaisement).
- Vérifier les arrêtés existants pour assurer la cohérence réglementaire.
- Mener une enquête sur les poids et gabarits des véhicules circulant dans le centre avec les commerçants et transporteurs.
- Se coordonner avec l'intercommunalité et, si besoin, avec le département pour éviter les reports de trafic et planifier la signalisation.
- Informer les acteurs concernés des nouvelles règles.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune (mesures réglementaires)
- EPCI (coordination entre communes pour éviter les reports de trafic problématiques)

Compétences mobilisées :

- Police municipale
- Réglementation de la voirie et du stationnement



Facteurs de risque :

- Restrictions mal calibrées* perturbant la logistique.
- Faible implication des acteurs en amont.
- Mauvaise coordination avec les collectivités d'échelle supérieure.
- Absence d'itinéraires alternatifs.



Facteurs de succès :

- Signalisation claire et complète.
- Contrôle efficace (portiques, caméras, ASVP).
- Mobilisation des acteurs économiques du centre-ville.

* (Par exemple, limite de 12 t, alors que des livraisons nécessitent 19 t).

Délais de mise en œuvre :

- Analyse des textes existants, travail avec les parties prenantes : 6 mois.
- Coordination avec l'EPCI et le département : 3 mois.
- Groupes de travail autour d'une nouvelle proposition de réglementation : 6 mois.
- Déploiement de la nouvelle réglementation et des aménagements liés : 6 mois.

Coordination interne et externe :

- Collaboration entre services municipaux (service technique, police, manager de centre-ville).
- Concertation avec les acteurs économiques et riverains (sécurité routière).
- Suivi par l'EPCI ou le département pour une planification globale des itinéraires poids lourds.
- Harmonisation des règles entre communes confrontées aux mêmes enjeux.

Implication budgétaire : €€□□□

- Mobilisation d'agents municipaux, intercommunaux et départementaux.
- Acquisition et installation de nouvelles signalisations.

Sources et exemples inspirants :

Montoire-sur-le-Loir : dans le cadre de la charte InTerLUD des territoires vendômois, il a été prescrit de refondre la réglementation sur le transit en concertation avec les acteurs, en tenant compte des arrêtés antérieurs et en insistant sur la communication. Les règles existantes n'offraient pas d'itinéraire alternatif et la signalisation n'était pas adaptée.

MISE EN PLACE D'ITINÉRAIRES DE TRANSIT POUR LES POIDS LOURDS



Les villes petites et moyennes, confrontées au passage de poids lourds (jusqu'à 44 t), souhaitent limiter le trafic de transit en centre-ville pour préserver la voirie et assurer la tranquillité. Mais ces restrictions doivent s'accompagner d'itinéraires alternatifs clairement indiqués, sinon les interdictions de circulation en centre-ville risquent de ne pas être respectées.

« À la lecture de la taille de la commune, nous avons plutôt des problématiques de flux de transit normalement interdits dans le bourg et qui peuvent générer des situations de congestion très ponctuelles. »

(Ville d'Allonnes, Pays de la Loire, dans le cadre du questionnaire en ligne, hiver 2024-2025).

Usage

Ce levier consiste à créer, en coordination entre plusieurs échelons de collectivités, des itinéraires poids lourds évitant les centres-villes et les zones réglementées. Il s'utilise en complément des interdictions de circuler et doit être adapté aux flux traversants qui ont des origines-destinations sur le territoire (zones industrielles et zones d'activité). La mise en place d'itinéraires alternatifs doit assurer la desserte de ces zones.

Pertinence

- Utile dans les villes traversées par des axes majeurs et confrontées à des enjeux de sécurité et d'apaisement.
- Pertinent là où des itinéraires de contournement peuvent être tracés (en leur absence, des agglomérations construisent des contournements routiers).

Niveau d'engagement de la collectivité

Un travail en amont est essentiel avant tout arrêté communal :

- Passer en revue les arrêtés de circulation et de stationnement existants pour garantir la cohérence réglementaire.
- Travailler avec l'EPCI, le département et les communes voisines pour concevoir des itinéraires adaptés aux flux desservant notamment les ZAE.
- Repérer les points durs sur les itinéraires pressentis.
- Se concerter avec les transporteurs, entreprises locales et occupants des ZAE.
- Déployer une signalisation adaptée.
- Mener une communication claire.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- EPCI et département (définition des itinéraires)
- Commune (application de la réglementation et contrôle)

Compétences mobilisées :

- Police municipale
- Réglementation de la voirie et du stationnement



Facteurs de risque :

- Nuisances déplacées en cas de mauvaise coordination.
- Faible mobilisation des acteurs (générateurs de flux, entreprises du transport, collectivités).
- Communication insuffisante et non-application des itinéraires par les poids lourds.



Facteurs de succès :

- Signalisation et jalonnements clairs et cohérents.
- Formation des agents au contrôle.
- Aménagements urbains dissuasifs à l'entrée des centres-villes.

Délais de mise en œuvre :

- Diagnostic et travail de concertation avec l'ensemble des acteurs (EPCI et communes membres, département, transporteurs, générateurs de flux, riverains...) : jusqu'à 3 ans.
- Validation et mise en place de la nouvelle réglementation et du jalonnement : 6 mois.

Coordination interne et externe :

- Interne : voirie, direction générale, manager de centre-ville.
- Externe : EPCI, département, transporteurs, entreprises des ZAE/ZI.

Implication budgétaire : €€□□□

- Mobilisation d'agents intercommunaux et départementaux, portions d'ETP.
- Acquisition et installation de nouvelles signalisations.

Sources et exemples inspirants :



Annemasse Agglomération a suivi un long processus d'élaboration d'itinéraires poids lourds pour éviter les zones où le trafic était générateur de nuisances. Un atelier a été organisé avec les professionnels et l'agglomération a été accompagnée d'une AMO pour affiner le travail sur les itinéraires.

AMÉNAGEMENT ET GESTION D'AIRES DE LIVRAISON



L'absence d'emplacements réservés pour les véhicules de livraison nuit à l'efficacité logistique et à la sécurité, causant des gênes pour tous les usagers (arrêts en double file, circulation perturbée). Les communes peuvent aménager des aires spécifiques pour fluidifier le trafic et améliorer les conditions de chargement/déchargement.

Les aires de livraison sont des solutions d'aménagement déployables dans tous types de communes, ainsi qu'en témoignent, dans le questionnaire en ligne, Fourmies, L'Isle-sur-la-Sorgue, Molsheim, Pauillac, La Mure, Périgueux, Tulle, Trois-Bassins, Vichy, Flers, Chaumont...

Usage

Le maire peut prendre des arrêtés pour créer des aires de livraison permanentes ou à horaires définis (dites « périodiques »). Leur localisation doit être détaillée (nom et numéro de rue, au droit d'un commerce ou d'un élément de mobilier urbain).

Ces arrêtés peuvent découler de demandes ponctuelles, de constats de congestion ou de nuisances, ou d'une stratégie globale visant à répondre aux besoins recensés sur le territoire (schéma directeur des aires de livraison).

Les services techniques doivent appliquer les normes en signalisation (guide Cerema*, instruction interministérielle**) et adapter le dimensionnement des aires aux gabarits des véhicules desservant les commerces. Ces aménagements peuvent s'inscrire dans un projet plus large de requalification d'une voie, en tenant compte notamment du mobilier urbain potentiellement gênant à proximité.

Pertinence

Tous types de villes petites et moyennes peuvent être concernés. Ce levier est pertinent dans les rues commerçantes et fréquentées, là où les conflits d'usage ou les besoins d'arrêt sont identifiés. Il peut répondre à des demandes spécifiques de commerçants.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Recueillir les besoins des commerçants et transporteurs pour identifier les emplacements les plus pertinents.
- Analyser les flux pour cibler les zones pertinentes.
- Informer les services techniques pour garantir une signalisation claire.

* Cerema (ex-Certu), « Aménagement des aires de livraison. Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement », DGITM, 2009.

** Ministère de l'Intérieur et ministère chargé des transports, « Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 », version consolidée de 2023 (voir notamment la 7^e partie, p. 48-49).

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune
- Points très précis de la voirie communale

Compétences mobilisées :

- Aménagement de la voirie
- Réglementation de la voirie et du stationnement



Facteurs de risque :

- Désaccords entre les usages (commerçants, riverains, clients).
- Réticence au changement de certains commerçants.
- Mobilisation insuffisante des acteurs concernés.



Facteurs de succès :

- Cadre de discussion et de négociation apaisé.
- Aménagements adaptés (dimensions, horaires).
- Bonne communication et contrôle des règles.

Délais de mise en œuvre :

- Court terme : 3 mois (recueil des besoins, formation des services techniques).

Coordination interne et externe :

- Coordination entre les directions de la mairie et les services techniques.
- Recueil des besoins auprès des commerçants, des représentants des entreprises de transport, voire des riverains et du service de la voirie.

Implication budgétaire : €€€□□

- Marquages (peinture)
- Panneaux et panonceaux

Sources et exemples inspirants :



Exemples de **Valence Romans Mobilités** et du **Grand Angoulême**. Après un audit complet, des recommandations sont faites sur le nombre et la localisation des aires de livraison à aménager, accompagnées de recommandations techniques.

RESPECT ET CONTRÔLE DE LA RÉGLEMENTATION



Le déploiement des contrôles du respect de la réglementation doit faire l'objet d'une réflexion préalable. Et les agents qui en sont chargés doivent être formés pour permettre la pleine efficacité des dispositifs mis en place et améliorer la logistique des derniers kilomètres.

« Parfois, on trouve des véhicules légers [sur les aires de livraison] et les camions ne peuvent pas stationner. Il n'y a pas d'arrêté, donc la verbalisation n'est pas effective. Il y a tout un travail à mener. »

(Entretien avec la commune de Granville, Normandie, février 2025).

Usage

Ce levier consiste à former les agents chargés du contrôle du stationnement et de la voirie (police municipale, ASVP) aux règles spécifiques applicables aux véhicules de transport de marchandises et à l'usage des aires de livraison.

Les agents sont chargés de veiller à l'usage réglementaire des aires (par les professionnels ou les particuliers), au respect des horaires d'accès et des gabarits autorisés. Une doctrine de contrôle est définie pour garantir la disponibilité des aires de livraison et la tranquillité de l'espace public.

Des outils innovants (aires connectées, vidéosurveillance) peuvent appuyer le travail des agents.

Pertinence

Ce levier s'applique dès qu'une commune adopte des mesures réglementaires sur la circulation ou le stationnement des véhicules de livraison (jours et horaires d'accès, gabarits de véhicules autorisés, aires de livraison). Il est indispensable pour rendre ces mesures effectives.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Organisation de formations et de communications auprès des agents de contrôle.
- Évaluation de la compatibilité des outils innovants avec les dispositifs existants.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune

Compétences mobilisées :

- Police municipale



Facteurs de risque :

- Application lente des règles, nécessitant un effort de verbalisation initial.
- Moyens humains ou techniques insuffisants.



Facteurs de succès :

- Sensibilisation et information préalables des acteurs avant le lancement des contrôles.
- Adaptation de l'intensité des contrôles aux besoins des acteurs de la logistique des derniers kilomètres.

Délais de mise en œuvre :

- Très court terme

Coordination interne et externe :

- Coordination entre services en interne (directions générales, police municipale, ASVP).
- Communication avec les commerçants et livreurs pour cibler les zones prioritaires.
- Coordination éventuelle avec les services permettant le contrôle de certaines réglementations spécifiques (par exemple, une interdiction de transit nécessitant l'arrêt des véhicules et la vérification des bons de livraison).

Implication budgétaire : €

- Moyens humains pour le contrôle

Sources et exemples inspirants :

La ville de **Vannes** s'appuie sur le système de vidéoprotection de l'espace public pour contrôler l'usage d'une aire de livraison particulièrement fréquentée et stratégique dans le centre-ville.



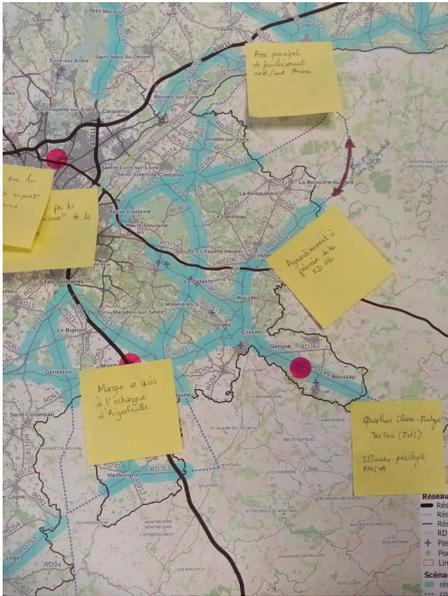


FAIRE CONVERGER VOS POLITIQUES PUBLIQUES

La logistique des derniers kilomètres relève de plusieurs domaines de compétence de la collectivité : planification au sein des documents d'urbanisme, développement économique – *via* l'accueil d'entreprises de transport – et logistique sur les zones d'activité, et transition écologique avec le recours à des transports de marchandises à énergies alternatives.



PRENDRE EN COMPTE LES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES DANS LES PROJETS URBAINS



Les documents d'urbanisme (PDM, SCoT, PLU) intègrent la logistique du dernier kilomètre, même au sein de territoires peu denses. Les collectivités peuvent agir *via* la réservation de parcelles pour l'activité logistique et la préservation d'infrastructures de transport et des fonciers attenants.

L'intégration de fonctions logistiques dans les projets urbains (commerces, ensembles immobiliers) peut se faire par le dialogue et des démarches partenariales (ZAC, PUP, etc.). Une bonne maîtrise de l'urbanisme stratégique et réglementaire permet aux collectivités de construire un échange solide avec les aménageurs pour intégrer ces enjeux dès la conception des projets.

Usage

Les collectivités peuvent mobiliser la planification territoriale pour accompagner la logistique du dernier kilomètre, selon le nombre et la nature des documents applicables (Sradet, SCoT, PDM, PCAET, PLU, carte communale). Il s'agit d'identifier les orientations et actions prévues pour les transports de marchandises, notamment dans le PDM (volet « marchandises ») et le Dacl du SCoT.

Ce socle permet d'influer sur les révisions des documents et d'introduire des prescriptions logistiques (zonage d'« entreposage », OAP liées à la logistique) dans les documents rédigés localement. Objectifs : limiter l'éloignement des activités logistiques vers la périphérie des villes ; réduire les distances de transport et anticiper les besoins des futurs projets urbains (espaces de livraison, entrepôts, logistique de proximité).

La collectivité peut aussi agir en urbanisme opérationnel, en dialoguant avec les aménageurs et promoteurs pour intégrer des fonctions logistiques dans les projets (par exemple : livraison en sous-sol ou sas d'accueil des véhicules en surface). Ces demandes peuvent être portées dans les concertations partenariales (ZAC, PUP, etc.), en valorisant leurs bénéfices : livraisons optimisées, espace public apaisé, sécurité des opérations renforcée.

Pertinence

Le levier de l'urbanisme est pertinent dans la plupart des territoires concernés par le transport de marchandises (entrepôts, congestion, conflits d'usage, etc.). Il aide à faire émerger une vision partagée à différentes échelles, à diffuser des orientations communes et à anticiper les nuisances grâce à une approche sur le long terme, notamment en fléchant certaines parcelles pour la logistique.

Ce levier est aussi utile pour tout territoire porteur de projets urbains (développement économique, requalification de friches, etc.) afin d'en maîtriser l'impact et de limiter les externalités liées aux flux de marchandises induits.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Variable selon la taille de la collectivité et le volume de documents de planification en jeu.
- Analyse des documents existants.
- Instauration d'un dialogue avec les aménageurs et promoteurs immobiliers.
- Recueil des besoins d'implantation de l'activité logistique auprès des générateurs de flux et des transporteurs.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune
- EPCI

Compétences mobilisées :

- Planification et aménagement du territoire
- Mobilités



Facteurs de risque :

- Faible mobilisation des porteurs de projets.
- Orientations contradictoires à surmonter dans les documents de planification.



Facteurs de succès :

- Identification des besoins en amont.
- Diffusion de l'enjeu en interne.

Délais de mise en œuvre :

- Moyen et long terme.
- Analyse des documents existants à l'aune des orientations du territoire : 3 mois.
- Révision des documents de planification : plusieurs années.

Coordination interne et externe :

- Sensibilisation des services de la collectivité : déplacements, urbanisme, instruction des permis de construire.
- Maintien du dialogue avec les aménageurs et promoteurs immobiliers sur l'intégration de la logistique aux projets urbains.
- Dialogue avec les transporteurs et générateurs de flux (implantation et réduction des distances).
- Travail conjoint avec les autres échelons de la planification territoriale : EPCI, syndicat de SCoT, AOM, région.

Implication budgétaire : €

- Intégration dans les coûts liés à l'élaboration et à la révision des documents de planification.
- Coûts variables dans le cas d'actions liées à l'urbanisme opérationnel : temps humain pour le dialogue avec les porteurs de projets urbains ; coûts spécifiques pour l'exercice du droit de préemption urbain.

Sources et exemples inspirants :



Plan de mobilité du **Valenciennois** : identification de fonciers proches des infrastructures pour une logistique multimodale et mise en réseau des acteurs ; extension des actions de la charte InTerLUD à l'ensemble du ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité (AOM).

PENSER L'ACCUEIL DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE



Pour limiter l'impact environnemental de la logistique et apaiser les centres-villes, le recours à des modes doux, comme la cyclo-logistique, s'impose comme une solution pertinente. Cela nécessite la création d'espaces logistiques urbains permettant une arrivée massifiée des marchandises, puis une distribution mutualisée.

La réussite de ces projets repose sur un modèle économique solide, mais les villes moyennes peuvent agir en facilitant l'installation d'entreprises, notamment de vélos-cargos, et en accompagnant l'accès au foncier, rare en centre-ville. Certaines villes soutenues par les programmes ACV et PVD s'y engagent déjà, notamment les plus peuplées, comme Valenciennes, Poitiers, Bayonne et Arles.

Usage

Pour stimuler l'arrivée d'opérateurs logistiques, la collectivité peut mobiliser du foncier public ou parapublic (par exemple : SNCF). L'identification de sites disponibles doit prendre en compte leur accessibilité : proximité d'un axe routier majeur, centre-ville à moins de 3 km, absence de dénivelé important.

Une prospection auprès des acteurs privés permet d'identifier les surfaces résiduelles adaptées ou des projets déjà engagés. Ces données sont ensuite comparées aux fonciers et aux locaux détenus par la collectivité, avec une sélection selon l'emplacement, l'accessibilité et la surface (au moins 200 m²).

Un appel à projets (AAP), précédé ou non d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI), pourra être lancé pour attribuer ces sites à des activités logistiques utilisant des modes de livraison vertueux, comme la cyclo-logistique.

Pertinence

Ce levier n'est pas adapté à tous les territoires. Son efficacité dépend de conditions spécifiques : un accès au centre-ville suffisamment contraint pour inciter les transporteurs à déléguer le premier ou le dernier kilomètre et un volume de flux important sur une zone restreinte pour limiter les distances à parcourir et favoriser les modes de transport décarbonés.

Ce modèle fonctionne dans un centre urbain dense, où les opérateurs peuvent optimiser leurs tournées mutualisées. Les contraintes d'accès (horaires, gabarits, motorisation) doivent être fortes pour motiver la délégation logistique. Dans un tel contexte et avec une volonté politique affirmée, activer ce levier devient pertinent.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Enquête auprès de l'écosystème professionnel local et concertation avec celui-ci.
- Mobilisation des services du développement économique de l'EPCI.
- Identification de fonciers à mettre à disposition.
- Rédaction d'un AMI et/ou d'un AAP.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- EPCI (pilotage)
- Déploiement en centre-ville de la ville-centre

Compétences mobilisées :

- Développement économique (EPCI)
- Planification et aménagement du territoire



Facteurs de risque :

- Déséquilibre économique causé par les coûts de la rupture de charge.
- Réticence des messagers et expressistes à se réorganiser en interne ou à confier leur fret à un tiers.
- Contrainte réglementaire pas assez incitative.



Facteurs de succès :

- Adossement à une politique d'apaisement, de piétonnisation du centre-ville ou de réglementation des livraisons.
- Itinéraires de livraison à vélo-cargo en centre-ville.
- Mobilisation des opérateurs rencontrant des difficultés à accéder au centre-ville.

Délais de mise en œuvre :

- Moyen à long terme.
- Travail de prospection, identification et sélection de fonciers : de 1 à 1,5 an.
- Procédure d'AMI/AAP et accompagnement vers l'exploitation : de 1 à 1,5 an.

Coordination interne et externe :

- Lien étroit entre les services de l'urbanisme et du développement économique.

De nombreux acteurs à considérer dans la démarche menée par l'EPCI :

- Communes (compatibilité urbanistique et disponibilité des fonciers identifiés).
- Commerçants du centre-ville (compatibilité des flux avec des modes de transport plus vertueux).
- Entreprises de transport et de distribution.
- Propriétaires fonciers et aménageurs urbains.

Implication budgétaire : €€€□□

- Temps humain des agents de l'EPCI et des communes (prospection) : de 20 à 30 jours pour la procédure AMI/AAP.
- Si exploitation d'un foncier public, manque à gagner possible de l'activité logistique par rapport à d'autres activités potentielles.

Sources et exemples inspirants :



Espace logistique urbain de Bayonne/Hemengo Erlea : une entreprise de cyclo-logistique pour desservir le centre historique, où s'applique une réglementation stricte.

VERDIR LES FLOTTES DE VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES



Le développement d'énergies alternatives au gazole est un levier fort de décarbonation et d'amélioration de la santé publique, que les collectivités peuvent accompagner. Dans les zones peu denses ou rurales, cette démarche peut s'appuyer sur des écosystèmes locaux (exemple : biogaz issu des déchets agricoles). Les énergies de substitution sont à adapter aux spécificités du transport de marchandises (horaires, relief du territoire, etc.).

Usage

La transition énergétique du parc de véhicules de transport de marchandises doit s'intégrer aux politiques écologiques de la collectivité. Face à la complexité du sujet, les initiatives individuelles des entreprises peuvent être accompagnées d'un schéma directeur d'avitaillement en énergies alternatives.

La collectivité peut aussi soutenir les entreprises dans le développement de leur propre production d'énergie (conseil réglementaire et technique), en lien avec les initiatives locales. Elle peut animer un dialogue avec les professionnels du transport pour orienter les investissements, notamment autour d'une énergie de consensus.

Pertinence

Ce levier est particulièrement adapté aux territoires disposant déjà d'écosystèmes de production d'énergie ou d'avitaillement ou souhaitant les développer collectivement. Il peut s'inscrire dans des actions écologiques existantes (comme le PCAET) et bénéficier de la présence locale d'entreprises de transport.

Niveau d'engagement de la collectivité

La collectivité peut réaliser un diagnostic approfondi (en interne ou *via* une AMO) : consommation de carburant ; potentiel de production énergétique ; parc de véhicules ; cartographie de l'avitaillement. L'animation de la démarche, le travail avec les acteurs du transport et l'accompagnement d'une instance de dialogue peuvent également représenter un engagement important.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- EPCI (planification environnementale)
- Commune (déploiement des réseaux énergétiques)

Compétences mobilisées :

- Planification environnementale
- Énergie
- Planification et aménagement du territoire



Facteurs de risque :

- Manque d'adhésion des entreprises-clés.
- Incertitudes énergétiques et fluctuations de prix pouvant freiner les programmes de transition énergétique.
- Concurrence entre sources d'avitaillement.
- Taille ou tissu économique local insuffisant pour lancer une démarche efficace.



Facteurs de succès :

- Création d'une dynamique par les actions d'animation.
- Synergies entre acteurs volontaires.
- Nombre important de flottes de véhicules sur le territoire.

Délais de mise en œuvre :

- Étude préalable : 6 mois.
- Animation d'une instance avec les acteurs : 6 mois.
- Déploiement d'un schéma directeur : 1 an ou plus.

Coordination interne et externe :

- Travail interne à l'EPCI en lien étroit avec les services Mobilités, Transition écologique et Aménagement.
- Coordination à maintenir ou à créer avec l'échelon régional pour assurer la cohérence avec d'éventuelles politiques régionales.
- Mobilisation de l'écosystème économique (notamment, transporteurs, énergéticiens, constructeurs) et maintien d'une animation à moyen terme.

Implication budgétaire : €€€€€

- Diagnostic énergétique du territoire
- Conseil énergétique aux entreprises : temps humain EPCI
- Investissements (réseau d'avitaillement et stations)

Sources et exemples inspirants :



Une double action de l'EPCI pour favoriser l'implantation et la pérennisation d'une station GNV (Pays d'Apt-Lubéron) : mobilisation de subventions (notamment régionales) et acquisition de véhicules GNV (bennes à ordures ménagères).

ANIMER LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS LOGISTIQUES LOCAUX



Les villes petites et moyennes souhaitant améliorer l'acheminement des marchandises peuvent s'appuyer sur une instance de dialogue qui réunit les différents acteurs. Cela favorise une meilleure coordination, l'émergence d'objectifs communs et de consensus et, *in fine*, une plus grande efficacité des actions.

« Ce sont des acteurs privés [les livreurs] avec lesquels la collectivité n'avait pas vraiment l'habitude de dialoguer, en tout cas avant le début de l'InTerLUD. La mobilisation et la compréhension de l'intérêt de la démarche prennent du temps. »

(Entretien avec la ville de Valenciennes, Hauts-de-France, janvier 2025).

Usage

Il s'agit de pérenniser un travail collectif, initié spontanément ou *via* InTerLUD+. La ville et l'EPCI désignent un ou plusieurs référents « marchandises » parmi les agents intercommunaux.

Ils réunissent les partenaires, établissent un calendrier de rencontres et un programme de travail (actions, besoins, objectifs). Des sous-groupes peuvent être créés pour approfondir certaines thématiques. Les référents assurent le suivi politique (conseil communautaire ou comité dédié) ainsi que la communication des avancées et résultats.

Pertinence

Ce levier peut être activé par tout EPCI où une ville petite ou moyenne souhaite agir sur la logistique du dernier kilomètre ou harmoniser des dispositifs avec les communes voisines. Plus les actions sont nombreuses et la coordination nécessaire, plus une instance de dialogue s'avère pertinente.

Niveau d'engagement de la collectivité

Temps humain en interne pour le pilotage de l'instance de dialogue, la communication et le lien entre instances politiques.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- EPCI
- Commune

Compétences mobilisées :

- Développement économique (EPCI)
- Mobilités (EPCI)
- Aménagement (commune et EPCI)



Facteurs de risque :

- Démobilisation des acteurs, notamment en cas de sollicitations multiples.
- Insuffisance des moyens humains déployés par le territoire.



Facteurs de succès :

- Mobilisation de partenaires-clés (commerçants et leurs représentants).
- Portage politique fort.

Délais de mise en œuvre :

- Court terme, puis pérennisation.
- Désignation des référents et lancement du premier comité : 3 mois.

Coordination interne et externe :

- Coordination entre les communes et les services de l'EPCI, éventuellement avec les services de l'État.
- Mobilisation des acteurs du transport et du commerce de gros.
- Mobilisation des commerçants (notamment, la grande distribution et les cafés-hôtels-restaurants).
- Mobilisation des professionnels de l'artisanat et du BTP.

Implication budgétaire : € □ □ □ □

- Temps humain en interne pour les communes et l'EPCI.

Sources et exemples inspirants :



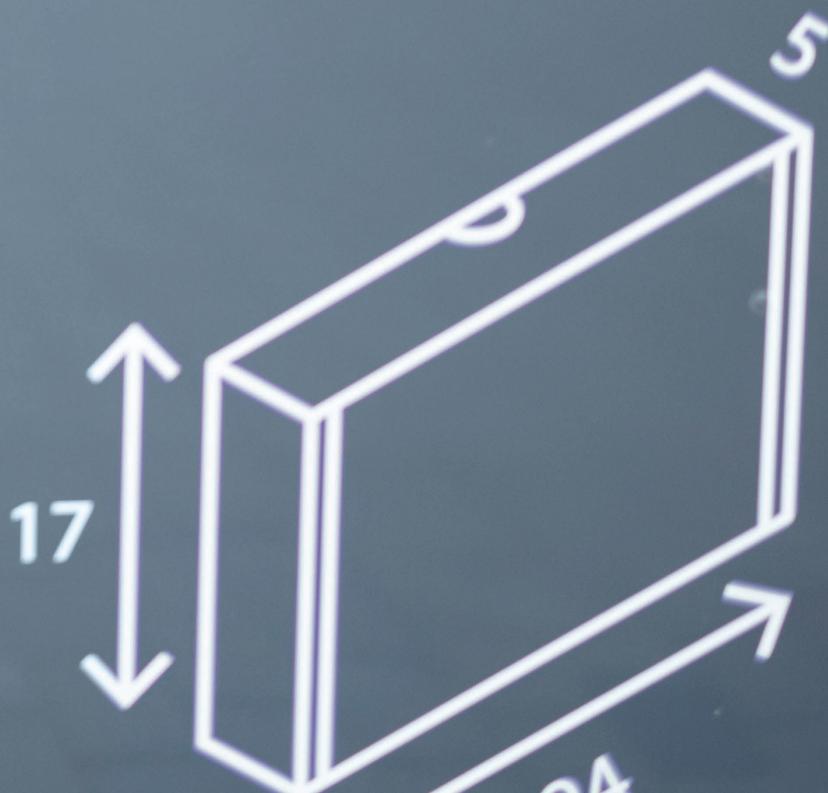
Pour les villes moyennes, se reporter au cadre méthodologique InTerLUD+ (Cerema).



III.

ACCOMPAGNER LES LIVRAISONS DU DERNIER KILOMÈTRE

Essentiellement privée, la logistique des derniers kilomètres repose sur des infrastructures publiques (voirie, espaces publics). Le secteur privé attend aussi de la collectivité une prise en compte de ses besoins en foncier ou en immobilier. Par ailleurs, la collectivité génère elle-même des flux logistiques liés à son fonctionnement ou à ses projets (comme les travaux de voirie).



IMPLANTER DES POINTS DE LIVRAISON HORS DOMICILE



En principe, les points de livraison hors domicile ne relèvent pas de l'action publique. Cependant, vu le poids croissant des livraisons aux particuliers, les collectivités peuvent s'y intéresser : un développement non concerté peut engendrer des nuisances. À l'inverse, une implantation stratégique de ces points peut aider les acteurs logistiques à limiter leur impact environnemental.

Usage

La collectivité doit d'abord connaître le maillage existant de points de livraison hors domicile (relais commerçants, consignes) à un instant T, l'activité étant souvent fluctuante. Cela permet d'identifier les zones sous-dotées selon divers critères : densité, projets urbains ou présence d'un pôle d'échange multimodal (PEM).

Ce diagnostic partagé sert de base pour fixer des objectifs de maillage avec les communes, selon leurs besoins et ambitions et en concertation avec les réseaux de points relais, seuls décisionnaires. Il aide aussi à repérer les commerçants volontaires pour accueillir ce service.

Pertinence

La nature des flux vers les particuliers (irréguliers, éclatés) offre un fort potentiel d'optimisation, exploitable dans tous les types de territoires. Ce levier est particulièrement pertinent lorsque les points de livraison hors domicile provoquent congestion et conflits d'usage sur la voirie ou lorsque certains commerces sont saturés de colis.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Identification des volumes et des points de livraison hors domicile, des commerces relais saturés et de ceux qui pourraient devenir des points relais.
- Prospection et prise de contact avec les opérateurs de ces points de livraison.
- Coordination et partage des connaissances avec les communes du territoire.
- Mise à disposition de foncier pour l'implantation de points de livraison hors domicile.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- EPCI
- Communes (associées)

Compétences mobilisées :

- Développement économique (EPCI)
- Rôle d'animateur de la collectivité



Facteurs de risque :

- Réticence politique à développer des solutions de livraison hors domicile.
- Développement préalable d'un maillage de points relais sans réflexion d'ensemble.



Facteurs de succès :

- Implication des communes et de la logistique BtoC.

Délais de mise en œuvre :

- Moyen terme
- Diagnostic : 1 an
- Maillage cible : 1 an
- Mise en œuvre : 1 an

Coordination interne et externe :

- Mobilisation des acteurs de la livraison BtoC hors domicile (Pickup, Mondial Relay, Colis Privé, par exemple).
- Coordination entre EPCI et communes pour déterminer un maillage cible.

Implication budgétaire : €

- Pilotage (agent EPCI)
- Mobilisation des services des communes

Sources et exemples inspirants :



Schéma directeur des points de livraison hors domicile de **Valence Romans Mobilités** : un état des lieux de l'offre et de la demande e-commerce a été réalisé avec les gestionnaires de réseaux, les transporteurs et les relais commerçants. Un atelier de travail sur les besoins de chaque acteur en matière de livraisons hors domicile a été ensuite organisé par la collectivité.

AMÉLIORER LA QUALITÉ D'ADRESSAGE POUR LES LIVRAISONS AUX PARTICULIERS



Réduire les échecs de livraison et les retours de colis constitue un levier-clé d'optimisation économique et environnementale. Dans les zones peu denses, des adresses imprécises (bourgs, hameaux anciens) compliquent souvent les livraisons dès le premier passage. Grâce à la loi 3DS*, les communes sont désormais pleinement habilitées à mettre en place l'adressage et à diffuser les bases de données associées.

Usage

La commune peut contacter les services postaux pour connaître les secteurs où l'adressage manque de précision. La Poste procède alors à :

- Audit et conseil sur la fiabilisation des adresses.
- Réalisation du projet d'adressage.
- Repositionnement et certification des points adresses.
- Communication et accompagnement.

Pertinence

Fiabiliser votre adressage permet :

- D'en assurer la conformité (devoir de police de la commune et responsabilité juridique).
- De géolocaliser les adresses pour l'intervention des secours et d'optimiser les services à la personne.
- D'optimiser les recettes fiscales (mise à jour du cadastre).
- D'avoir une connaissance affinée du territoire pour un fonctionnement optimisé de la collectivité.
- De renforcer l'attractivité économique, démographique et touristique du territoire.

Niveau d'engagement de la collectivité

Les communes doivent délibérer sur les noms des voies publiques, des voies privées ouvertes à la circulation et des lieux-dits. Un adressage complet comprend leur dénomination, la numérotation des locaux, l'affichage des noms de voies et la transmission des adresses au centre des impôts fonciers dans un délai d'un mois. Les petites communes peuvent diffuser leurs adresses en toute légitimité. Celles qui s'y engagent peuvent vérifier si leur intercommunalité propose un outil mutualisé ou consulter adresse.data.gouv.fr pour identifier un partenaire de la charte. Un accompagnement est possible, mais il existe toujours une solution gratuite et conforme à l'adresse votée en conseil municipal.

*Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale. Voir : <https://adresse.data.gouv.fr/blog/que-va-changer-la-loi3ds-pour-les-communes-sur-leur-adresse>

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune
- EPCI

Compétences mobilisées :

- Dénomination des voies et des lieux-dits
- Services de secours
- Opérateurs de fibre
- Services postaux



Facteurs de succès :

- Acquérir une meilleure visibilité extérieure et renforcer l'attractivité économique, démographique et touristique grâce à un adressage de qualité.
- Délivrer une meilleure qualité de service à vos citoyens, tout en favorisant leur sécurité grâce à la bonne dénomination et numérotation des voies.

Délais de mise en œuvre :

- Court terme

Coordination interne et externe :

- Seule la commune est habilitée à valider le projet d'adressage dans Mes Adresses.
- Dans le cadre du diagnostic, coopération possible entre les services postaux, les services de secours et les opérateurs de la fibre Internet.

Implication budgétaire : €

- Mobilisation des services de la collectivité et de prestataires, si besoin.
- Aménagement.

Sources et exemples inspirants :



La communauté d'agglomération du **Pays basque** aide ses communes rurales à réaliser leur adressage par un accompagnement sur mesure et la mise à disposition du système d'information géographique (SIG). À l'initiative du service Fiscalité et Dotations, cette offre d'ingénierie encourage un adressage ancré dans les traditions locales et convainc ainsi les communes. Aujourd'hui, près de 140 communes sont concernées, 56 000 adresses et 9 500 voies ont été créées.

FAVORISER L'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE DE PROXIMITÉ POUR LA RESTAURATION COLLECTIVE



Cette fiche présente un exemple de levier à mobiliser pour améliorer la logistique alimentaire. Les collectivités peuvent activer d'autres leviers pour améliorer la logistique liée à leurs propres flux : rationalisation des déplacements des agents ; politique d'achats responsables ; décarbonation de la collecte des déchets ; sensibilisation, etc.

Usage

Il s'agit de réduire les distances en favorisant l'approvisionnement alimentaire de proximité. Le levier de la restauration collective publique, notamment scolaire, se révèle moteur, vu les volumes de repas servis quotidiennement. Plusieurs étapes :

- Identification des filières productives du territoire (étude).
- Formalisation des enjeux (géographie des flux, transport, conditionnement, prise de commandes) et identification des points durs des chaînes existantes (horaires, types de véhicules, dispersion des points, sous-optimisation, coûts, etc.).
- Optimisation du transport de produits locaux : mise en relation, interconnaissance des professionnels, ateliers locaux de transformation, plateformes logistiques, etc.
- Intégration des critères de transport optimisé dans les marchés publics liés à la restauration collective.

Pertinence

De nombreuses villes petites et moyennes disposent d'une offre de restauration scolaire et peuvent travailler à une logistique de circuit court avec les producteurs et la chambre d'agriculture.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Travail d'ingénierie de l'EPCI et de la commune (personnel de cuisine).
- Formation et sensibilisation des acteurs.
- Soutien financier à des initiatives locales.
- Animation pour mobiliser collectivités et acteurs locaux (production, transformation, distribution alimentaire).

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune
- EPCI

Compétences mobilisées :

- Restauration scolaire
- Établissements médico-sociaux
- Petite enfance



Facteurs de risque :

- Manque d'adhésion.
- Connaissance incomplète des chaînes de production et de distribution.



Facteurs de succès :

- Synergies entre les acteurs volontaires.

Délais de mise en œuvre :

- Moyen à long terme.
- Définition des besoins, études et partage des résultats avec les acteurs : 1 an.

Coordination interne et externe :

- Copilotage par le service communal de restauration scolaire et l'EPCI.
- Création d'un programme alimentaire territorial (PAT).
- Coopération avec la chambre d'agriculture, les producteurs, les transporteurs.
- Coordination avec le département, la région, les services locaux de l'action sociale.

Implication budgétaire : € □ □ □ □

- Pilotage (agent EPCI)
- Mobilisation des services des communes
- Investissements pour des initiatives de circuits courts

Sources et exemples inspirants :



Ademe, fiches actions sur la logistique interne des collectivités (publication en juillet 2025).

ANTICIPER L'ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE LORS D'ÉVÉNEMENTS LOCAUX : CHANTIERS, SAISONS TOURISTIQUES, MANIFESTATIONS CULTURELLES



Des situations exceptionnelles peuvent impacter les conditions d'approvisionnement de la ville en modifiant les plans de circulation, l'occupation de l'espace public, ou en faisant varier les besoins. Les conséquences peuvent être anticipées par la collectivité.

« Terre-de-Haut est une commune insulaire, suffisamment étroite pour que les enjeux et problématiques rencontrés liés à la logistique urbaine soient visibles. En effet, le réseau viaire assez modeste et souvent à sens unique de circulation, les rues parfois très étroites ainsi que le manque de places de stationnement entraînent des congestions et surtout des problèmes d'insécurité, notamment en haute saison, lorsque les touristes louent en nombre des véhicules. »

(Commune de Terre-de-Haut, Guadeloupe, interrogée dans le cadre du questionnaire sur les enjeux logistiques, hiver 2024-2025).

Usage

Après enquête auprès de la population ou études techniques pour travaux, des mesures peuvent être prises pour permettre les livraisons malgré les contraintes :

- Planification de créneaux où un chantier est actif pour éviter les chevauchements avec les livraisons.
- Maintien de cheminements piétons pendant les travaux.
- Renforcement des contrôles pour éviter l'occupation illicite des aires de livraison pendant les chantiers comme pendant les pics de fréquentation.
- Maintien d'un accès « marchandises » aux rues piétonnisées (de manière temporaire ou saisonnière).
- Création d'aires de livraison temporaires (pour les chantiers comme pour les périodes touristiques et les événements ponctuels).

Pertinence

De nombreuses villes petites et moyennes ont une fréquentation touristique ou accueillent des événements culturels. Elles sont souvent engagées dans des démarches de requalification de l'espace public et de piétonnisation qui entraînent des travaux de voirie ou occupant l'espace public.

Niveau d'engagement de la collectivité :

- Utilisation de ressources internes ou d'ingénierie externe pour recueillir les besoins des riverains et commerçants.
- Implication du service des marchés publics dans le cadre des travaux de voirie.
- Réalisation d'aménagements spécifiques par les services techniques.

Niveau territorial de mise en œuvre :

- Commune

Compétences mobilisées :

- Aménagement de la voirie
- Réglementation de la voirie et du stationnement
- Police municipale



Facteurs de risque :

- Mobilisation insuffisante (habitants et commerces).
- Sous-dimensionnement des besoins.



Facteurs de succès :

- Délai d'anticipation suffisant.
- Sensibilisation des agents et des services aux besoins logistiques particuliers pendant les événements locaux.

Délais de mise en œuvre :

- Moyen à long terme.
- Définition des besoins, études et partage des résultats avec les acteurs : 1 an.

Coordination interne et externe :

- Coordination entre les services : aménagement, police municipale, fêtes et action culturelle, services techniques, marchés publics.
- Concertation avec les habitants et commerces.

Implication budgétaire : €€□□□

- Temps humain interne et/ou ingénierie externe
- Aménagements temporaires

Sources et exemples inspirants :



- **À Vendôme**, intégration de prescriptions logistiques lors des travaux de requalification du faubourg Chartrain (centre-ville).
- Savoie Messagerie Express réalise des livraisons mutualisées dans les vallées savoyardes et les stations de ski depuis un Centre de distribution des montagnes sis à Sainte-Hélène-sur-Isère.

La Banque des Territoires et le groupe La Poste remercient l'ensemble des experts, élus et techniciens des collectivités ayant accepté d'apporter leur retour d'expérience pour alimenter ce guide.

Rapport rédigé à partir d'éléments produits par les cabinets Egis Conseil et Interface Transport, avec la contribution de :

Clément Maini et Margot Fasani pour Egis Conseil
Édouard Ballois et Jean-Romain Francis pour Interface Transport
Marie Aboulker et Marc-Henri Castelain pour la Banque des Territoires
Alexandre Berger et Jean-Yves Pilière pour La Poste.

POUR ALLER PLUS LOIN ET PARTAGER VOS PROJETS :

Retrouvez vos contacts des relations institutionnelles de La Poste en région

www.lapostegroupe.com/fr/contacts-presse-et-institutionnels-du-groupe-en-region



Retrouvez vos contacts de la Banque des Territoires en région

www.banquedesterritoires.fr/directions-regionales

