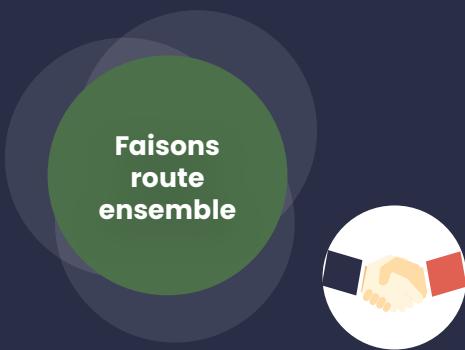




DECEMBRE 2025

Organisation des Transporteurs Routiers Européens

Contribution de l'OTRE pour les municipales de mars 2026



Municipales 2026

Le 15 et 22 mars

SOMMAIRE

PARTIE I – TRV



PAGE **03**

Assurer la prise en compte des enjeux du transport de personnes dans les politiques locales

PAGE **03**

PROPOSITION II.

PAGE **03**

Soutenir la mobilité à travers un financement équitable et pérenne

PAGE **04**

PROPOSITION III.

Promouvoir les territoires via le transport de voyageurs et renforcer l'accessibilité des zones rurales

PAGE **04**

PROPOSITION IV.

PAGE **04**

Garantir un transport scolaire sécurisé et une mobilité accessible à tous

PAGE **05**

PROPOSITION V.

PAGE **05**

Lutter contre la concurrence déloyale

PAGE **05**

PROPOSITION VI.

PAGE **05**

Accélérer la transition écologique du transport routier de personnes

PARTIE II – TRM



PAGE **06**

PROPOSITION VII.

PAGE **06**

Intégrer la logistique dans l'aménagement urbain

PAGE **06**

PROPOSITION VIII.

PAGE **06**

Accompagner la transition énergétique du transport routier de marchandises dans le cadre de la logistique urbaine

PAGE **07**

PROPOSITION IX.

PAGE **07**

Assurer une accessibilité fluide et sécurisée pour les professionnels

PAGE **07**

PROPOSITION X.

PAGE **07**

Structurer la gouvernance et coconstruire la logistique urbaine

INTRODUCTION

La branche transport joue un rôle central dans l'économie de la France, contribuant pour 9,6% au produit intérieur brut (PIB) du pays. Le transport routier, composé à 90% de TPE-PME-ETI, emploie plus de 800 000 salariés, dont 547 000 conducteurs.

Au carrefour de nombreuses transitions, tant écologique, énergétique, numérique que sociale, le secteur est confronté à de profondes transformations, souvent imposées de l'extérieur, tout en continuant à remplir sa mission essentielle : faire vivre l'économie réelle, permettre la mobilité des biens et des personnes, relier les territoires.

La période 2025 – 2029 sera stratégique pour nos métiers en raison des multiples échéances qui la ponctueront : élections à chaque échelon, de la municipale à la présidentielle, approche de l'horizon 2030 et des contraintes environnementales, possible reconfiguration des politiques de mobilité. L'OTRE s'inscrit en soutien des enjeux et préoccupations de l'ensemble de ses adhérents. Nous offrons un soutien et un portage politique à nos professionnels, en tant que de besoin.

Les fédérations membres de l'OTRE sont parties prenantes de nombreux enjeux institutionnels majeurs et nous mettons un point d'honneur à assurer la complémentarité des différentes initiatives,

ainsi que l'articulation entre les actions menées à chaque échelon (européen, national et local). Dans un contexte politique et économique incertain, l'OTRE aura à cœur de s'investir pleinement dans chaque chantier, tant au niveau local, que national et européen. Cette feuille de route 2025 – 2029 vise à structurer une réponse collective et réaliste, afin que la voix des transporteurs soit portée au plus près des décideurs publics.

Les mesures concrètes que nous proposerons s'articulent autour de grands axes prioritaires structurant l'activité quotidienne des métiers que nous représentons : Incrire le transport routier au plus près des territoires (1), accompagner les mutations sociales tout en sécurisant l'attractivité des métiers (2), positionner le transport routier au cœur des transitions durables (3), garantir l'essor économique des entreprises du transport routier et assurer leur compétitivité (4), porter la voix des transporteurs français dans l'agenda européen (5).



Faisons
route
ensemble



Assurer la prise en compte des enjeux du transport de personnes dans les politiques locales

Garantir la représentation des transporteurs routiers de voyageurs au sein des instances de concertation et de décision concernées, idéalement avec la désignation d'un titulaire et d'un suppléant.

Intégrer systématiquement la dimension "transport de voyageurs" dans la gouvernance territoriale des communes, notamment lors de décisions ayant un effet direct sur la mobilité (ex. : transferts de population affectant les réseaux urbains/interurbains, désertification des zones rurales, enjeux de cohésion sociale).

Adapter la structuration des lots dans les appels d'offres pour rendre possible les réponses individuelles des PME, TPE et ETI.

Rappeler aux donneurs d'ordre qu'ils peuvent limiter le nombre de lots pour lesquels un même opérateur économique peut présenter une offre ou le nombre de lots qui peuvent être attribués à un même opérateur économique

Prévoir dans les appels d'offres la mise à disposition des données recueillies par l'AOm durant l'exécution du précédent marché public afin de mieux anticiper les évolutions des mobilités territoriales et, être force de proposition lors du nouvel appel d'offres.

Organiser dans le PLU, une réserve foncière destinée au stationnement des autocars des attributaires des lots des marchés publics.

Soutenir la mobilité à travers un financement équitable et pérenne

Assurer un fléchage du versement mobilité (VM) concerté avec les acteurs économiques.

Veiller à une répartition équitable du VM entre zones urbaines et zones rurales, dans une logique de solidarité territoriale et de cohésion des réseaux de transport.

03

Promouvoir les territoires via le transport de voyageurs et renforcer l'accessibilité des zones rurales

Développer les réseaux de transport en intégrant une offre multimodale, incluant des cars express et des SLO.

Créer de nouvelles lignes routières interurbaines (SERM) par autocars afin de désenclaver les territoires ruraux et renforcer le maillage interurbain.

Aménager des zones de stationnement à proximité des zones touristiques et des gares routières, et mettre en place une politique de stationnement concertée avec les acteurs du transport de personnes.

Définir un plan ambitieux de développement, d'aménagement et de sécurisation des gares routières.

Assurer, au sein des gares routières, l'interopérabilité entre les différents modes de transports.

Améliorer la qualité de service dans les gares routières, en intégrant des services interopérables avec d'autres modes de transport (train, vélo, etc.), une accessibilité renforcée et une approche inclusive et des services numériques (wifi gratuit, billettique, informations des voyageurs en temps réel, etc.).

Fournir des informations claires et actualisées sur la fréquence des lignes et la desserte des arrêts d'autocars, y compris pour les zones peu denses.

Permettre l'accès des autocars effectuant des SLO aux zones à trafic limité (ZTL) pour les groupes préconstitués.

Défendre la soutenabilité financière de l'activité des autocars effectuant des SLO compte tenu des droits prohibitifs de toucher de quai, notamment.

Garantir un transport scolaire sécurisé et une mobilité accessible à tous

Renforcer la sécurité des transports scolaires, en particulier aux points d'arrêt.

Développer des services scolaires adaptés aux petites communes et encourager la mutualisation des tournées entre communes voisines afin d'optimiser les ressources et l'organisation.

Créer davantage d'arrêts sur route, notamment en zones rurales, pour améliorer l'accessibilité du service public de transport.

Faciliter le transport des personnes à mobilité réduite.

05

Lutter contre la concurrence déloyale

Lutter contre le cabotage illégal par des contrôles renforcés notamment dans les grandes métropoles et les sites touristiques.

Veiller dans les relations commerciales publiques ou privées à l'application stricte des exigences réglementaires françaises, y compris pour les prestataires étrangers.

Agir au niveau français pour une révision de l'article L3421-1 (modifié par l'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 15) sur le cabotage visant à adapter les durées de trente jours consécutifs, et de quarante-cinq jours sur une période de douze mois aux situations rencontrées sur le territoire national.

06

Accélérer la transition écologique du transport routier de personnes

Soutenir un mix énergétique décarboné, en tenant compte des spécificités des différents types de véhicules (poids, usage, fréquence, distance) et des contextes d'exploitation (urbain, interurbain, rural).

Planifier et financer le déploiement de bornes de recharge électrique, tant en itinérance qu'au sein des lieux d'accueil stratégiques : gares routières, établissements de santé, maisons de retraite, équipements publics, etc.

Accompagner les petites communes dans la promotion et l'intégration du transport à énergies décarbonées, en facilitant l'accès aux dispositifs de soutien technique et financier.



Intégrer la logistique dans l'aménagement urbain

07

Identifier et sanctuariser des places de livraison gratuites aux dimensions adaptées en centre-ville, en prévoyant des contrôles visant à sanctionner les usages abusifs, y compris pour les véhicules transportant des fonds ou des valeurs ;

Garantir la réservation des places de stationnement dans les agglomérations pour les entreprises de déménagement, ainsi que des horaires de livraison compatibles avec les usages professionnels et cohérents sur une même zone géographique, afin d'assurer le dynamisme économique des centres-villes et des commerces dont l'activité dépend de la réception de leurs marchandises ;

Réserver du foncier logistique en centre-ville ou à proximité, dans les documents de planification urbaine (PLU, PLUi), en particulier près des zones commerciales ou artisanales, pour éviter l'éloignement progressif des activités logistiques des centres-villes ;

Soutenir la création de hubs de mutualisation (points-relais ou espaces de consolidation) afin de massifier les flux de marchandises dans les quartiers denses.

Accompagner la transition énergétique du transport routier de marchandises dans le cadre de la logistique urbaine

08

Déployer des bornes de recharge adaptées aux usages professionnels, notamment pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, au sein des zones logistiques et sur les principaux axes de livraison urbaine ;

Soutenir l'acquisition de véhicules à faibles émissions grâce à des dispositifs d'aide à l'achat ou à la location, afin d'accompagner la transition énergétique des transporteurs ;

Encourager les expérimentations de solutions alternatives de report modal, telles que la logistique fluviale, ferroviaire ou mutualisée, à condition qu'elles s'intègrent aux chaînes logistiques existantes notamment avec le transport routier de marchandises et qu'elles soient économiquement viables sur le long terme ;

Soutenir la cyclologistique en professionnalisaient ses métiers (accès et formation des salariés) et en développant des outils numériques permettant d'intégrer la cyclologistique dans la chaîne logistique.

09

Assurer une accessibilité fluide et sécurisée pour les professionnels

Harmoniser les règles d'accès entre les communes d'une même intercommunalité afin d'éviter les ruptures territoriales pour les transporteurs et de fluidifier la circulation ;

Sécuriser les stationnements et les zones d'attente pour les poids lourds en développant des espaces sûrs (surveillance, éclairage, commodités), notamment en bordure de ville, afin d'éviter les arrêts dans des zones inappropriées ;

Préserver l'usage logistique des voiries lors des travaux urbains afin d'assurer la sécurité des transporteurs et la fluidité des flux de circulation ;

Impliquer les acteurs logistiques dans la planification des chantiers, notamment ceux de voirie, afin d'anticiper les conséquences et de proposer des solutions temporaires (horaires adaptés, itinéraires provisoires, etc.).

10

Structurer la gouvernance et coconstruire la logistique urbaine comme cela est proposé par le CTLUD Acteurs Economiques dont l'OTRE est membre

Nommer un référent « transport de marchandises et logistique » dans chaque commune afin de garantir une vision transversale (mobilité, urbanisme, développement économique) et d'améliorer la coordination des politiques locales ;

Créer des comités locaux de la logistique associant collectivités, transporteurs, commerces et riverains, afin de favoriser le dialogue et l'élaboration de décisions concertées ;

Intégrer des clauses réalistes dans les marchés publics, en tenant compte des capacités réelles d'adaptation des TPE et PME locales, qu'il s'agisse des types de véhicules utilisés ou des horaires de service proposés ;

Simplifier l'accès aux centres-villes pour les transporteurs implantés localement, afin de réduire les émissions liées à l'acheminement des marchandises et de soutenir le tissu de TPE et PME présentes sur le territoire ;

Reconnaitre le rôle structurant de la logistique dans l'économie locale, notamment comme levier de création de valeur et d'emplois.



L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) représente les entreprises de transport routier et prestataires logistiques, majoritairement des ETI, PME et TPE à capitaux patrimoniaux. Elle défend au quotidien leurs intérêts auprès des pouvoirs publics, dans les négociations sociales de branche et au sein des instances professionnelles nationales et européennes. Au 31 décembre 2024, elle représente 3600 entreprises adhérentes pour 110.000 salariés.

Comité de rédaction OTRE :

Laure Dubois, Yannick Henry, Jean-Marc Rivéra

Conception et graphisme :

Eddy Malonga



Élections municipales 2026

ADRESSE

Domaine du Courant
10 bis rue du Courant
33310 LORMONT

SITE WEB

www.otre.org

