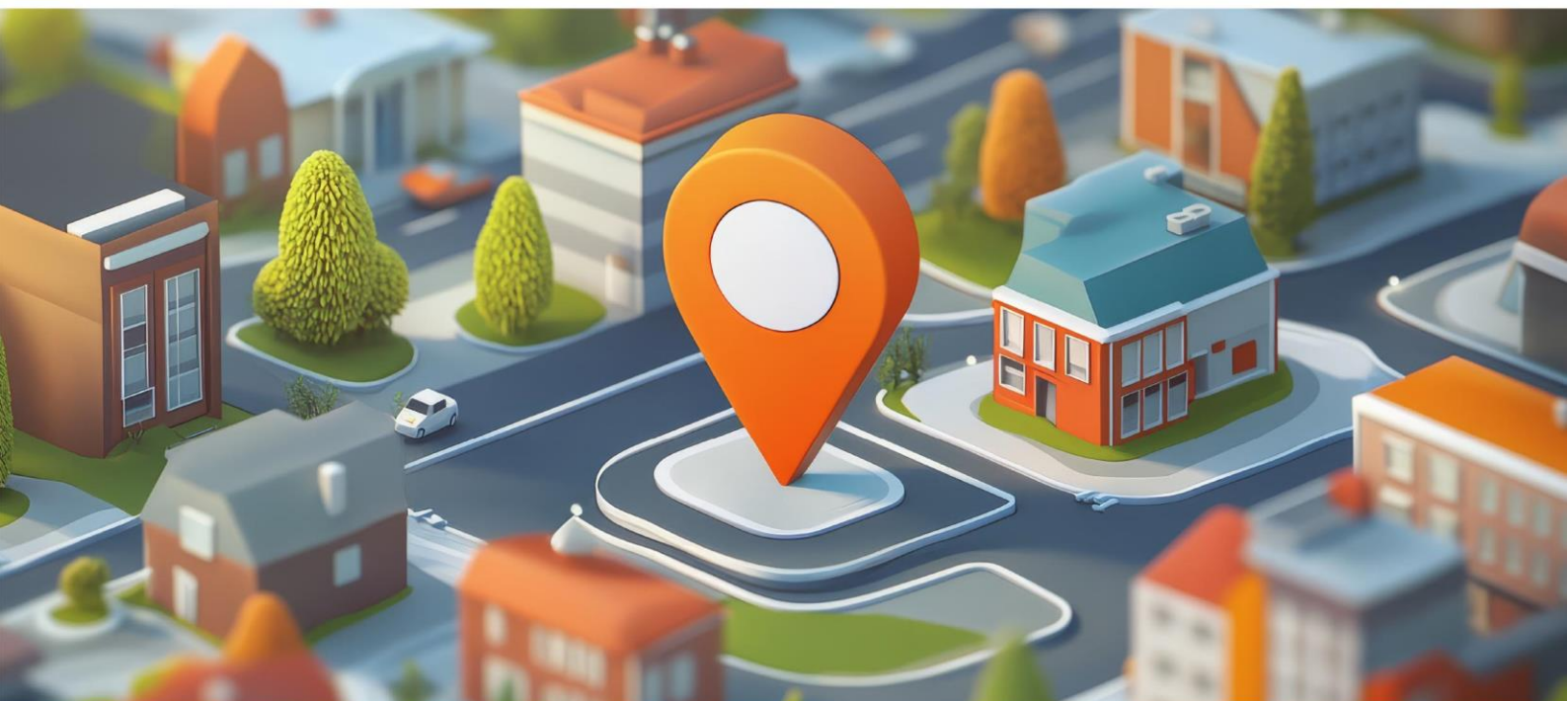


CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE



VALENCIENNES MÉTROPOLE



I- Préambule	5
1. Le Programme CEE InTerLUD+.....	5
2. Définition de la Logistique Urbaine Durable (LUD)	7
II- Contexte territorial	9
1. Description du territoire.....	9
2. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET).....	10
3. Le programme Action Cœur de Ville 2.....	11
4. Le Plan de Mobilité du Valenciennois.....	12
III- Cadre d'action.....	13
1. Les enjeux locaux autour de la logistique urbaine	13
2. Les principes directeurs de la charte	17
3. Le périmètre d'application de la charte	18
4. La gestion et l'animation de la charte.....	19
5. Communication, suivi et évaluation	20
IV-Plan d'actions	21
1. Les leviers de la collectivité	21
2. Les étapes de définition	22
3. Les actions déjà engagées	23
4. Les engagements des signataires	24
V- Les fiches actions	25
VI-Les signataires de la charte	41



I- Préambule

1. Le Programme CEE InTerLUD+

InTerLUD+ (pour Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+) est un programme CEE créé par arrêté ministériel paru au JOF le 17 janvier 2023, courant jusqu'au 31 décembre 2026. L'ambition générale du programme est de **faciliter la transition écologique du transport de marchandises en ville**, en réalisant des réductions de consommation d'énergie tout en maintenant la compétitivité des entreprises présentes sur les territoires.

InTerLUD+ vise à poursuivre la dynamique impulsée par le précédent programme **InTerLUD** (2020-2023), avec une amplification de la démarche, une accélération dans la mise en œuvre d'actions sur les territoires, un soutien aux acteurs dans leurs besoins de montée en compétences pour faire face aux enjeux et le développement d'outils d'évaluation, d'expérimentation, et de modélisation.

Concrètement, le programme InTerLUD+ a prévu d'accompagner **61 territoires** urbains dans l'élaboration de chartes LUD et la mise en œuvre de 120 actions opérationnelles – avec un budget total de 20 millions d'euros sur les 4 années que couvre le programme.

Les CEE, de quoi s'agit-il ?

Mis en place en 2005, le dispositif des **Certificats d'Economies d'Énergie (CEE)** est un mécanisme réglementaire et économique, qui constitue l'un des principaux instruments de la maîtrise de la demande énergétique en France : les fournisseurs et distributeurs d'énergies et de carburants ont l'obligation d'inciter leurs clients et partenaires à réaliser des économies d'énergies, qui sont donc matérialisées par la délivrance de Certificats d'Economies d'Énergie.

Depuis 2010, la délivrance des CEE est permise dans le cadre de la participation financière à des *programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles* – comme ici en l'occurrence le programme InTerLUD+.



InTerLUD+

Les porteurs



ROZO, bureau d'études spécialisé en efficacité énergétique et expert du mécanisme des CEE, porteur pilote et coordinateur du Programme CEE InTerLUD+.

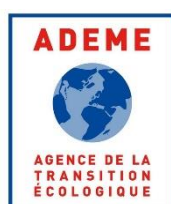


Cerema, établissement public de référence pour développer et capitaliser l'expertise publique en matière d'aménagement, de cohésion territoriale et de transition écologique et énergétique, intervient en appui direct auprès des services de l'Etat, des collectivités et des entreprises. Il développe, expérimente et diffuse des solutions innovantes. Porteur associé du Programme CEE InTerLUD+.



Logistic-Low-Carbon, a pour mission d'aider les acteurs économiques à se structurer dans les territoires où leur représentation n'est pas toujours assurée pour dialoguer avec les EPCI autour de la logistique urbaine durable. Mais son rôle ne se limite pas à instaurer une concertation dans les territoires. Logistic Low Carbon est une Filiale à 100% de la CGI. Porteur associé du Programme CEE InTerLUD+.

Les partenaires



ADEME, agence de la transition écologique participant à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

A l'image des gouvernances locales souhaitées pour le pilotage des chartes LUD+ dans les territoires, la gouvernance nationale est portée par les organisations représentatives des acteurs publics et les organisations représentatives des acteurs privés dans tous les secteurs (transport, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, hôtellerie et restauration, BTP, déchets, etc.).

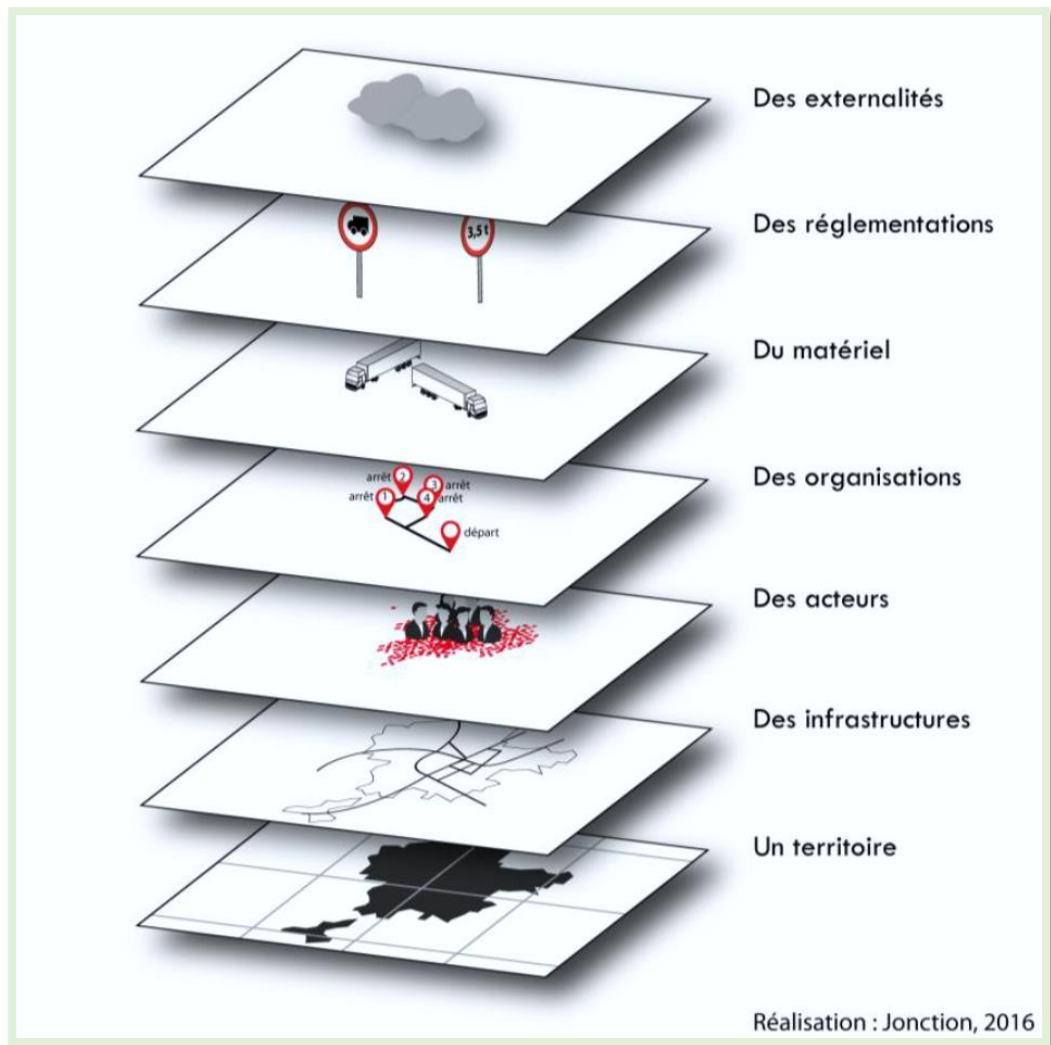
2. Définition de la Logistique Urbaine Durable (LUD)

La **logistique urbaine**, également appelée *logistique du dernier kilomètre*, peut se définir comme étant l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises et de biens qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Elle **constitue donc la dernière (ou première) étape de la chaîne logistique** : la livraison finale, pouvant être réalisée via différents moyens de transports ; elle concerne également la gestion des flux retours.

La logistique urbaine intègre les flux d'approvisionnement des ménages, des activités économiques et des institutions. En cela, elle appelle une **vision globale et systémique** indispensable à la compréhension des problématiques et à la réalisation des projets – qui implique donc de la **concertation entre les nombreux acteurs concernés** : transporteurs, logisticiens, grossistes, artisans, commerçants, entreprises du BTP, collectivités et partenaires institutionnels.



En particulier, la coopération entre acteurs publics et acteurs économiques est essentielle pour la réussite de cette politique. Les acteurs publics jouent un rôle central en définissant les réglementations, les cadres législatifs et les stratégies d'aménagement. Ils établissent les normes de circulation, les zones de livraison, les plages horaires et les restrictions environnementales. En parallèle, les acteurs économiques prennent en charge l'organisation opérationnelle de la logistique. Leur rôle est de répondre aux contraintes réglementaires en adaptant leurs méthodes de distribution, de transport et de stockage, tout en maximisant l'efficacité et la rentabilité. Cette collaboration est essentielle pour construire un écosystème logistique durable, conciliant fluidité des flux de marchandises et respect des enjeux environnementaux et sociaux en milieu urbain.



Les composantes de la logistique urbaine

II- Contexte territorial

1. Description du territoire

Valenciennes Métropole est une communauté d'agglomération située dans le département du Nord qui regroupe 35 communes, couvrant une superficie de 260 km². En partageant une frontière commune avec la Wallonie (Belgique), l'agglomération de Valenciennes occupe une place stratégique avec les échanges transfrontaliers qui y transitent, grâce à la présence de nombreuses infrastructures de transport et d'un réseau routier développé, des axes autoroutiers reliant la région à d'autres grandes villes européennes.

La population de Valenciennes Métropole est d'environ 190 000 habitants, avec une légère tendance à la croissance démographique dans certaines communes périurbaines. Le territoire est marqué par une urbanisation dense autour de la ville de Valenciennes, mais aussi par des zones périurbaines et rurales. La population est relativement jeune, avec une majorité d'habitants dans la tranche d'âge 25-50 ans. La densité de population d'environ 760 habitants/km², est notablement plus importante que les moyennes départementale (450 hab/km²) et régionale (190 hab/km²) – bien qu'elle varie fortement entre les communes urbaines et rurales.

L'économie de Valenciennes Métropole est fortement industrialisée, avec deux secteurs phares : l'industrie automobile et ferroviaire. L'usine Toyota, implantée à Onnaing depuis 2001, emploie plus de 5 000 personnes et joue un rôle clé dans l'économie locale – en faisant par ailleurs appel à de nombreux sous-traitants. Le secteur ferroviaire est également très développé avec des entreprises comme Alstom et des infrastructures uniques comme le Centre d'Essais Ferroviaires, renforçant l'attractivité du territoire dans ce domaine. Outre l'industrie, le territoire soutient également l'innovation à travers des projets comme le Technopôle Transalley, dédié aux mobilités durables et innovantes.

Valenciennes Métropole s'engage fortement dans la transition écologique, notamment à travers son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Avec un nombre non négligeable de communes intégrant le périmètre du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut, le territoire est par ailleurs impliqué dans la protection de la biodiversité avec plusieurs projets de reboisement et la gestion durable de ses espaces naturels.

La politique de mobilité de Valenciennes Métropole se concentre sur le développement des solutions de mobilité. Le réseau Transvilles couvre l'agglomération avec 2 lignes de tramway et plus de 30 lignes de bus, facilitant les déplacements à l'échelle de l'arrondissement. Des infrastructures pour véhicules électriques et des initiatives de covoiturage sont par ailleurs en cours de déploiement. Enfin, le Plan Vélo communautaire a pour ambition de développer des pistes



cyclables sécurisées, en complément des services de location et réparation de vélos. En parallèle, des villes comme Anzin et Valenciennes mettent en place un schéma communal cyclable favorisant les déplacements sécurisés à vélo par des aménagements adaptés.

2. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)

Le **Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) 2020-2026** de Valenciennes Métropole vise à répondre aux défis du changement climatique à l'échelle locale tout en assurant la qualité de l'air et la transition énergétique. Parmi les principaux enjeux et objectifs de ce plan figurent la sobriété et l'autonomie énergétique, l'ambition de mieux vivre demain sur le territoire, l'exemplarité en interne au niveau de la collectivité et la mobilité durable.



Le PCAET repose ainsi sur une stratégie globale, mobilisant de nombreux acteurs locaux (citoyens, entreprises, collectivités) et articulée autour de **138 actions concrètes**, réparties sur six ans, **pour réaliser la transition écologique du territoire.**



Les objectifs poursuivis par le PCAET 2020-2026 de Valenciennes Métropole, centrés sur la **transition énergétique**, la **réduction des émissions de gaz à effet de serre** et la **promotion de la mobilité durable**, s'alignent pleinement avec ceux de la logistique urbaine durable. **Le développement de modes de transport plus propres, la sobriété énergétique et l'adoption d'énergies renouvelables soutiennent des solutions de logistique urbaine plus respectueuses de l'environnement.** Par exemple, la réduction des émissions liées au transport et l'optimisation des flux logistiques répondent aux exigences de durabilité du PCAET, tout en renforçant l'efficacité des livraisons urbaines. Ce lien permet de créer un écosystème logistique qui réduit les impacts négatifs sur la qualité de l'air et favorise la transition écologique, au bénéfice des habitants et des activités économiques locales.



Dans le cadre du PCAET 2020-2026 et de son objectif d'exemplarité fixé, Valenciennes Métropole a entamé un processus de **remplacement progressif de ses véhicules thermiques par des véhicules électriques et hybrides**. Ce programme s'inscrit dans une volonté de réduire les émissions de CO2 et de limiter la dépendance aux énergies fossiles. Parmi les autres actions, on peut citer **l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques** dans plusieurs communes du territoire ou encore la **formation à l'éco-conduite des agents** de Valenciennes Métropole, pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et réduire la consommation de carburant.

Outre le verdissement de sa flotte de véhicules, Valenciennes Métropole encourage également les entreprises et collectivités à adopter des véhicules électriques. Le PCAET inclut des initiatives pour sensibiliser les organisations à l'acquisition de véhicules à faible émission.

Chaque action liée à l'exemplarité des collectivités fait l'objet d'un suivi régulier pour évaluer les gains en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie. Des bilans annuels sont réalisés pour mesurer les progrès accomplis et réajuster les objectifs si nécessaire.

3. Le programme Action Cœur de Ville 2



Le programme **Action Cœur de Ville 2 (ACV2)** a pour objectif de **revitaliser les centres-villes des villes moyennes**, en améliorant l'attractivité commerciale, résidentielle et en soutenant la transition écologique. Lancé en 2023 et prolongé jusqu'en 2026, il s'inscrit dans la continuité de la première phase d'ACV (2018-2022) avec un accent particulier sur la sobriété foncière et la qualité des aménagements urbains, notamment les entrées de villes et les quartiers de gare.

Le programme accompagne les collectivités locales, comme la Ville de Valenciennes, dans des projets de réhabilitation, qu'il s'agisse de logements, d'espaces publics ou d'activités commerciales. À Valenciennes, par exemple, des initiatives de rénovation de logements sociaux et de locaux commerciaux ont été mises en œuvre avec l'Établissement Public Foncier Hauts-de-France, avec l'acquisition et la remise sur le marché sur le marché d'immeubles en centre-ville.

Le programme ACV2 vise à renforcer l'attractivité des centres-villes par la revitalisation urbaine, notamment par des projets axés sur la **requalification des espaces publics**, la **dynamisation économique** et le **développement durable**. Ces objectifs font écho à ceux déjà cités de la logistique urbaine durable, qui cherche à optimiser les flux de marchandises, à réduire l'empreinte écologique des transports et à améliorer la fluidité des déplacements en milieu urbain. En conjuguant ces efforts, les initiatives ACV2, comme l'amélioration des infrastructures et la création d'espaces de commerce de proximité, peuvent contribuer à rationaliser la distribution des biens en ville, tout en favorisant des modes de transport moins polluants. Par ailleurs, le futur schéma communal cyclable répondra aux enjeux de mobilité durable d'ACV2.



4. Le Plan de Mobilité du Valenciennois

Le **Plan de Mobilité du Valenciennois** (anciennement appelé Plan de Déplacements Urbains) porté le SIMOUV couvre le territoire de Valenciennes Métropole et celui de La Porte du Hainaut. Il vise à **organiser et à coordonner l'ensemble des services de transport public** pour les 82 communes desservies, à travers un document de planification générale des mobilités sur 10 ans. Le **SIMOUV** (Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois) est **l'autorité organisatrice des mobilités**, avec des



missions incluant l'exploitation des lignes de tramway et de bus, la gestion des infrastructures, ainsi que l'animation et la révision du Plan de Mobilité. Dans le détail, le réseau Transvilles, exploité par le groupe KEOLIS dans le cadre d'une délégation de service public, se compose de deux lignes de tramway, de 30 lignes de bus, de navettes gratuites de centre-ville, de services de Transport à la Demande (particulier, pro, personnes à mobilité réduite), et des solutions de micromobilité comme des vélos en libre-service et des garages à vélo sécurisés.

La politique de mobilité du SIMOUV inclut également des projets d'infrastructures tels que les parkings-relais et les aires de covoiturage pour améliorer la connexion entre les modes de transport. Il s'inscrit donc dans une démarche visant à renforcer la mobilité durable à travers la transition énergétique, avec une attention particulière portée aux véhicules à faibles émissions.



Le PDM fixe les orientations du territoire en matière d'organisation des mobilités des personnes et du transport des marchandises pour les 10 années à venir. Il vise à répondre aux besoins de mobilité tout en réduisant l'empreinte environnementale grâce notamment au développement d'une **offre de transport en commun**, de **mobilité douce** (vélos, piétons) et de **solutions de transport à la demande**. Ses objectifs convergent ainsi avec ceux de la logistique urbaine durable, qui cherche à optimiser la circulation des marchandises pour limiter la congestion et réduire les émissions de CO₂ associées au transport. **En favorisant l'apaisement des centres urbains, le PDM contribue au développement de solutions logistiques du « dernier kilomètre » plus durables.**

- Le projet de Plan de Mobilité 2024-2034 du Valenciennois a identifié le développement de la logistique urbaine durable comme un **axe stratégique** de son plan d'action.

III- Cadre d'action

1. Les enjeux locaux autour de la logistique urbaine

En 2022, le bureau d'études Jonction a remis à Valenciennes Métropole une *étude d'opportunité pour la mise en œuvre de solutions logistiques urbaines durables*. Ce diagnostic a mis en évidence un certain nombre de difficultés sur le territoire de Valenciennes Métropole ; lesquelles portent majoritairement sur l'accueil des livraisons en centre-ville.

Éléments-clés du diagnostic

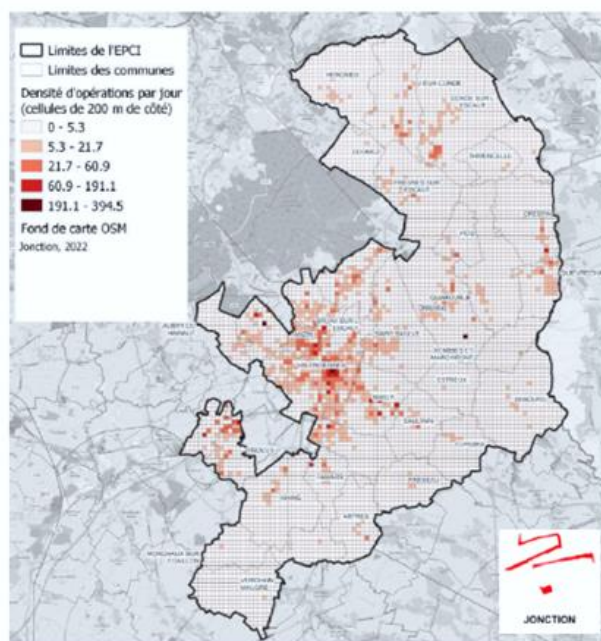
Une intensité des flux logistiques sur le cœur d'agglomération avec **près de 6 000 mouvements quotidiens** sur le **centre de Valenciennes**

Une part importante des **flux générés par les ménages (39%)** et le **commerce de centre-ville (22%)**

Des flux majoritairement organisés **en tournée (67%)** pour optimiser les déplacements (chargement, parcours...)

Des livraisons et enlèvements de marchandises effectués **principalement avec des véhicules légers (78%)** et dans une moindre proportion (22%) avec de **gros véhicules**

Des conditions d'accès au centre-ville qui ne présentent **pas de difficultés majeures** pour les transporteurs / logisticiens



Localisation des flux logistiques sur le territoire de Valenciennes Métropole

Ce diagnostic met en lumière la complexité des enjeux liés à la logistique urbaine, nécessitant une approche systémique et concertée. L'effort collectif des acteurs publics, privés et institutionnels sera déterminant pour faire émerger des solutions durables et adaptées aux spécificités du territoire de Valenciennes Métropole. En particulier, plusieurs sujets apparaissent comme primordiaux.

Les enjeux fonctionnels

La logistique urbaine est déterminante au fonctionnement du lieu d'échanges qu'est la ville. Toute activité nécessite un transfert de marchandises. Fabriquer, consommer, entretenir, recycler, etc. sont autant de fonctions qui impliquent, à un moment donné, le déplacement de marchandises.

Ces échanges participent cependant à la **congestion** des réseaux viaires – même si la majeure partie des déplacements urbains relève du transport de voyageurs : **si le transport de**

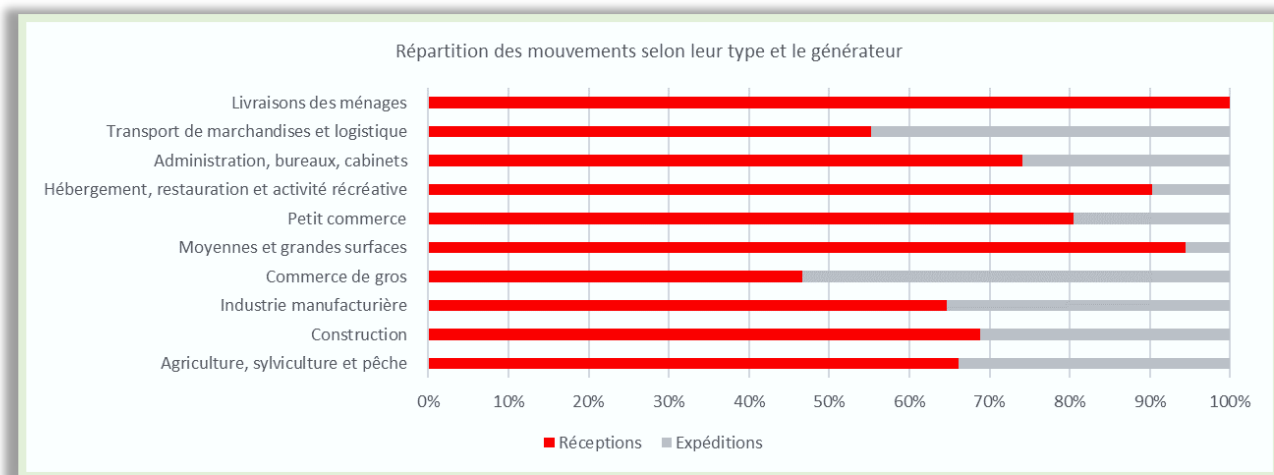
marchandises représente seulement 20% du trafic urbain, il est à l'origine de 50% de la congestion et de 30% des stationnements gênants.

En effet, les transporteurs rencontrent des difficultés croissantes pour desservir les centres-villes, en raison des embouteillages et des contraintes d'aménagement de l'espace public. Il est donc essentiel de trouver des solutions pour faciliter l'acheminement des marchandises vers les centres-villes et répondre aux besoins d'approvisionnement des commerces et des consommateurs.

Le rapport souligne l'importance de **repenser les flux de marchandises en ville**, qui représentent une part significative des déplacements routiers et entraînent des **externalités négatives telles que la congestion, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique**. Les **véhicules légers** dominent les flux urbains, représentant **environ 78% des mouvements**. Pour limiter le recours excessif aux petits véhicules, les poids lourds jouent un rôle clé en termes de massification des marchandises et nécessitent un accueil adapté.

Le diagnostic a permis de modéliser **112 235 mouvements hebdomadaires** sur le périmètre étudié, concentrés principalement dans le **centre de Valenciennes**, qui génère à lui seul **27% de ces flux**. La **prédominance des livraisons aux ménages** (39% des mouvements) et au petit commerce montre l'importance d'optimiser les circuits de distribution pour éviter la multiplication des déplacements.

Sur les 30 176 mouvements hebdomadaires réalisés sur Valenciennes, 86% sont des réceptions de marchandises et 14 % des expéditions. La ville est donc un foyer de consommation. Cela suppose de porter une attention particulière en matière de politique commerciale, de circulation, de stationnement.

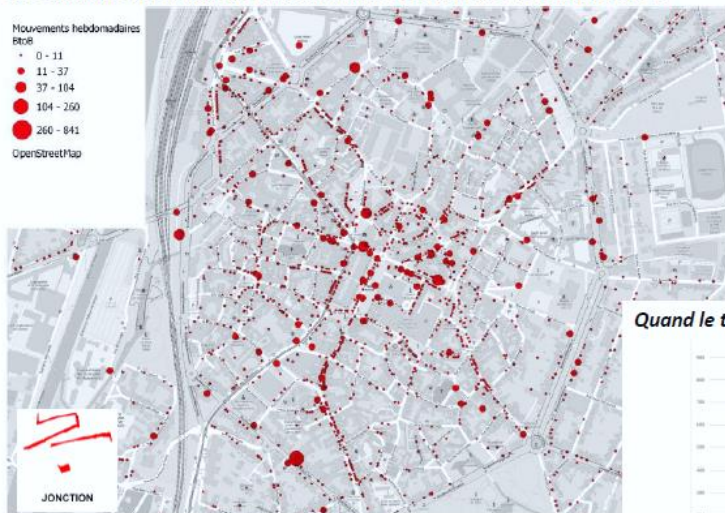


Répartition des mouvements selon le générateur et leur nature (à l'échelle de Valenciennes) | Jonction, 2022

43% des mouvements sont effectués pour compte d'autrui, c'est-à-dire par des transporteurs professionnels. Le compte propre réalise, au final, 57% des mouvements (29% pour compte propre expéditeur et 28% pour compte propre destinataire). En règle générale, les mouvements réalisés pour compte d'autrui sont plus rationalisés/optimisés (en termes d'occupation de la voirie, économique, environnementaux) que ceux réalisés pour compte propre.

Lors d'une tournée, un même véhicule effectue plusieurs livraisons et/ou enlèvements et est donc responsable de nombreux mouvements. 67% des mouvements réalisés sur Valenciennes le sont dans le cadre de tournées.

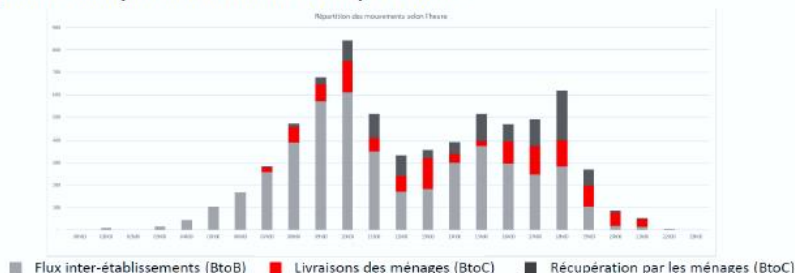
Où se manifeste le transport de marchandises sur la ville de Valenciennes ?



Une temporalité des flux liés aux achats des ménages qui élargit la période d'occupation de la voirie à l'ensemble de la journée (livraison à domicile, retrait de colis...)

Des nuisances générées par une occupation de la voirie gênante sur des périodes de pointe

Quand le transport de marchandises occupe la voirie ?



L'occupation de la voirie, notamment par des véhicules à l'arrêt pour déchargement, est également problématique, avec des pics de congestion observés en matinée et en fin d'après-midi. De manière générale, il est estimé que 36% des arrêts de livraison s'effectuent dans des conditions gênantes pour la circulation, faute d'aires de livraison adaptées ou accessibles.

Les enjeux environnementaux et sanitaires

Outre les impacts sur le fonctionnement du réseau viaire, le transport de marchandises en ville participe au **réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air**, mais aussi à la **consommation foncière**.

Les travaux du LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports, laboratoire de recherche spécialisé sur les questions de transports, mobilités et territoires) ont prouvé que 25% des gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports en ville seraient liés au transport de marchandises et jusqu'à 40% des émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM). **Ces externalités influent sur le cadre de vie des habitants et usagers de la ville et contribuent à la dégradation de la salubrité et de la santé publique.**

En périphérie, le transport de marchandises s'organise à partir de bases logistiques fortement consommatrices de foncier et participe de la sorte à **l'imperméabilisation des sols et à l'étalement urbain**.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et la neutralité carbone à horizon 2050 nécessitent une transformation profonde du secteur de la logistique urbaine pour limiter son impact climatique, sanitaire et environnemental.



Les enjeux socio-économiques

Le bon approvisionnement des agglomérations est également vecteur de dynamisme commercial et économique. La logistique urbaine représente près de 30% du coût logistique des produits, rendant son optimisation cruciale pour la **compétitivité des entreprises** et la réduction des coûts pour les consommateurs. Les secteurs du e-commerce – qui représente en France 1 milliard de colis livrés par an – et de la livraison de repas à domicile connaissent une croissance exponentielle, accentuant l'importance d'une logistique urbaine efficace pour soutenir ces activités économiques. A cela il faut ajouter l'émergence de nouvelles pratiques logistiques, comme les *dark stores*, qui sont un nouveau type de commerces fermés au public et exclusivement tournés vers le stockage, puis la préparation et la livraison de marchandises commandées en ligne.

Ces tendances bouleversent la logistique traditionnelle, en termes de commandes et de retours de colis. Le e-commerce tire aussi son développement avec la place de plus en plus importante accordée à la seconde main dans les pratiques de consommation. Les conséquences sont multiples : des mutations logistiques avec des livraisons multi-canaux, de nouvelles contraintes logistiques et sociales, une accentuation des impacts sur le centre urbain, et un bilan environnemental complexe à dresser.

Les réseaux de distribution et leur écosystème économique sont par ailleurs **pourvoyeurs d'emplois** à la fois très qualifiés (automatisation et robotisation des process) et peu qualifiés, ce qui représente **un secteur d'activité à part entière générant une demande d'emplois locaux « non délocalisables »** – et qui constitue un enjeu majeur de formation et d'insertion professionnelle. Sur Valenciennes Métropole, le secteur du transport et de la logistique représenterait près de **7 000 emplois**, soit 8,8% de l'emploi total. Concernant ces emplois, de **potentiels impacts sociaux négatifs** pour les travailleurs sont à prendre en compte, notamment en termes de pénibilité, d'horaires décalés, de rémunération à la tâche et de conditions de travail difficiles.

Les enjeux urbains

La chaîne logistique nécessite aussi de **l'emprise foncière**. Au cours des 20 dernières années, nous avons assisté en France à un recul des entrepôts vers les zones périphériques, pour un foncier davantage accessible, moins cher, et plus proche des autoroutes.

Agir sur la logistique urbaine implique donc de **réfléchir au partage de la voirie et du foncier en centre-ville**. Finalement, l'aménagement de la ville doit être repensé pour intégrer au mieux la logistique urbaine. La pression foncière et la densité d'emplois rendent l'aménagement d'entrepôts urbains mixtes et multimodaux particulièrement complexe. La gestion de l'espace public, notamment en termes de stationnement et de circulation des véhicules de livraison, constitue un défi supplémentaire.

La gestion du transport de marchandises en ville repose sur un cadre réglementaire complexe, intégrant des textes nationaux, locaux et des arrêtés municipaux. Le diagnostic pointe un **besoin d'harmonisation et de mise à jour de ces règles**, souvent perçues comme fragmentées. La régulation doit répondre aux spécificités locales tout en s'inscrivant dans une approche cohérente pour éviter une « mosaïque » de réglementations.

Les atouts majeurs d'une logistique urbaine durable sur le territoire

Economique	Sociétal	Environnemental
<ul style="list-style-type: none">• Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du territoire• Revitalisation du centre-ville• Développement de l'offre commerciale de proximité et des circuits courts	<ul style="list-style-type: none">• Nouveaux services à la population et aux commerces• Amélioration du cadre et des conditions de travail des professionnels de la logistique• Création d'emplois difficilement délocalisables et accessibles à des personnes peu qualifiées	<ul style="list-style-type: none">• Amélioration du cadre de vie• Amélioration de la qualité de l'air• Apaisement du centre-ville (réduction du bruit, des tensions/conflits, etc.)• Fluidification de la circulation routière

2. Les principes directeurs de la charte

La charte instaure entre tous ses signataires **une démarche d'amélioration continue des conditions de livraison et d'enlèvement de marchandises sur le territoire** en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques. Dans le détail, **quatre principes directeurs régissent cette charte** :

Développer une logistique urbaine flexible

La logistique correspond à la traduction organisationnelle et physique de besoins exprimés par une multitude d'acteurs en matière de déplacements de marchandises. Ces besoins évoluent dans le temps, au gré de la conjoncture économique, des développements technologiques mais aussi de considérations socio-politiques. **La logistique doit donc s'adapter constamment à ces besoins.**

La signature de cette charte ne constitue pas l'aboutissement d'une action mais bien son début, qui se traduira par des échanges entre les partenaires signataires, dans le cadre d'une démarche associant ici sphère publique et sphère privée.

Développer une logistique urbaine au service du dynamisme économique

Les enjeux fonctionnels et socio-économiques gravitant autour de la logistique urbaine, en termes d'approvisionnement, d'emplois directs et indirects, rendent ce secteur vital pour le bon fonctionnement de toute agglomération.

De la sorte, les actions entreprises par l'ensemble des partenaires signataires de la charte pour développer et orienter leurs pratiques logistiques devront **participer au dynamisme économique et commercial du territoire** de Valenciennes Métropole.

Développer une logistique urbaine plus respectueuse de l'environnement

De la même manière, les enjeux environnementaux et sanitaires soulevés par le transport de marchandises et la logistique font de ce secteur aussi bien une source de nuisances que de potentiels de solutions, et donc **un levier considérable de la transition énergétique**.

De ce fait, il est nécessaire que les actions menées dans le cadre de la charte, qu'elles découlent de la sphère publique ou de la sphère privée, et à l'instar des préconisations du PCAET de Valenciennes Métropole, conduisent à une réduction de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'énergie, de la pollution sonore...

Développer une logistique urbaine au service de la ville

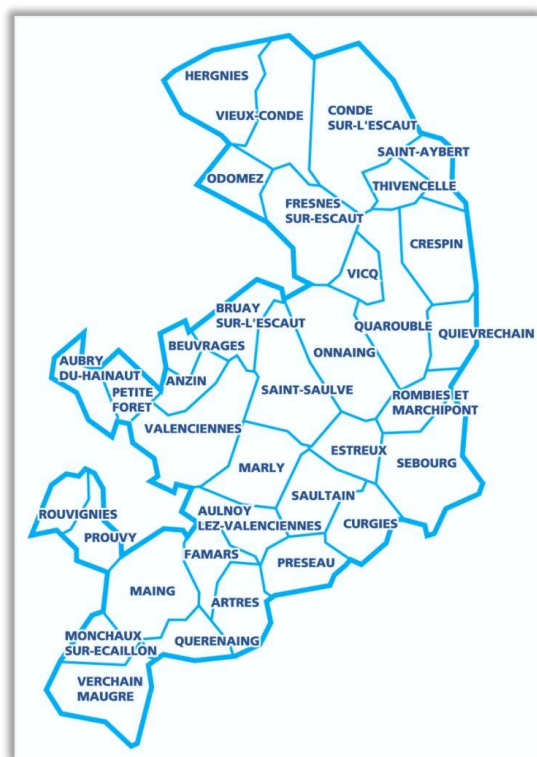
La logistique urbaine est ainsi à la croisée des enjeux fonctionnels, socio-économiques, environnementaux et sanitaires. Concilier ces enjeux constitue un véritable défi tant pour les législateurs, que pour les aménageurs mais aussi pour les opérateurs qui doivent s'adapter en conséquence.

Ainsi, les actions conduites à travers cette charte devront permettre d'accueillir correctement les marchandises et donc les véhicules qui en assurent le transport. Il s'agira ainsi d'**assurer l'approvisionnement de la ville tout en réduisant son impact sur le réseau viaire et plus généralement sur le cadre de vie**, à travers la réduction de la pollution visuelle, de la congestion, des accidents, des conflits d'usage de la voirie...

3. Le périmètre d'application de la charte

Sur le plan géographique, la **présente charte adopte les limites géographiques du territoire de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole**.

S'il est entendu que les actions prévues par cette charte ont vocation à bénéficier aux 35 communes de Valenciennes Métropole, un travail partenarial est à mener en priorité avec la Ville de Valenciennes qui, en tant que centralité du territoire, concentre les principales problématiques évoquées et mises en lumière par le diagnostic.



4. La gestion et l'animation de la charte

La charte prévoit plusieurs instances et modalités de gouvernance afin d'opérer et de suivre sa mise en œuvre :

- Le **Comité de pilotage** a pour fonction de valider le bilan de la charte et d'orienter vers d'autres actions.
Il se réunit périodiquement – au moins une fois par an – et peut, en plus des signataires de la charte (notamment les élus de Valenciennes Métropole et de ses communes), inclure d'autres structures.
- Le **Comité des Partenaires** permet de tenir informés tous les acteurs impliqués de l'état d'avancement de la démarche et des actions de la charte.
Il est ouvert aux représentants des acteurs économiques.

Transport et logistique	Commerce de gros	Commerce, Hôtellerie, Restauration	Artisanat, bâtiment et travaux publics	Acteurs institutionnels - publics	Partenaires et fonctions support
<ul style="list-style-type: none"> • TLF Hauts-de-France • OTRE Hauts-de-France • FNTR Hauts-de-France • Stef • Ben Ali Transport • Geodis • La Poste • Les Boîtes à Vélo • Mondial Relay • Richez • FL Multimodal 	<ul style="list-style-type: none"> • Brasserie Lambelin • INTERFEL • PassionFroid • Prolaidis • Proxi Boissons • Soredis Sadis • TerreAzur 	<ul style="list-style-type: none"> • CCI • UMIH Grand Hainaut • Fédération des Boutiques de Valenciennes • Centre commercial Place d'Armes • Mes emplettes locales 	<ul style="list-style-type: none"> • FFBB • FRTP Hauts-de-France • CAPEB Hauts-de-France • CMA 	<ul style="list-style-type: none"> • ADEME • CESER Hauts-de-France • DREAL Hauts-de-France • UPHF • Valenciennes Métropole • Villes 	<ul style="list-style-type: none"> • La Maison du Vélo • VNF • SIMOUV • SPL Stationnement • Fret SNCF • GRDF

- Le **Comité technique** (ou de suivi) s'assure de la bonne mise en œuvre de la charte sur le territoire.
Il se réunit lui aussi périodiquement – au moins deux fois par an – et regroupe l'ensemble des signataires de la charte (notamment les services de Valenciennes Métropole et de ses communes).
- Les **Groupes de travail** traitent des aspects techniques particuliers.
Ils réunissent les acteurs directement concernés : différents services techniques, entreprises et leurs représentants, éventuellement associations et citoyens.



5. Communication, suivi et évaluation

La Charte prévoit un **dispositif de suivi et d'évaluation, avec un calendrier de mise en place des actions**. Un bilan est dressé chaque année, à l'aide d'un référentiel permettant l'évaluation périodique des actions.

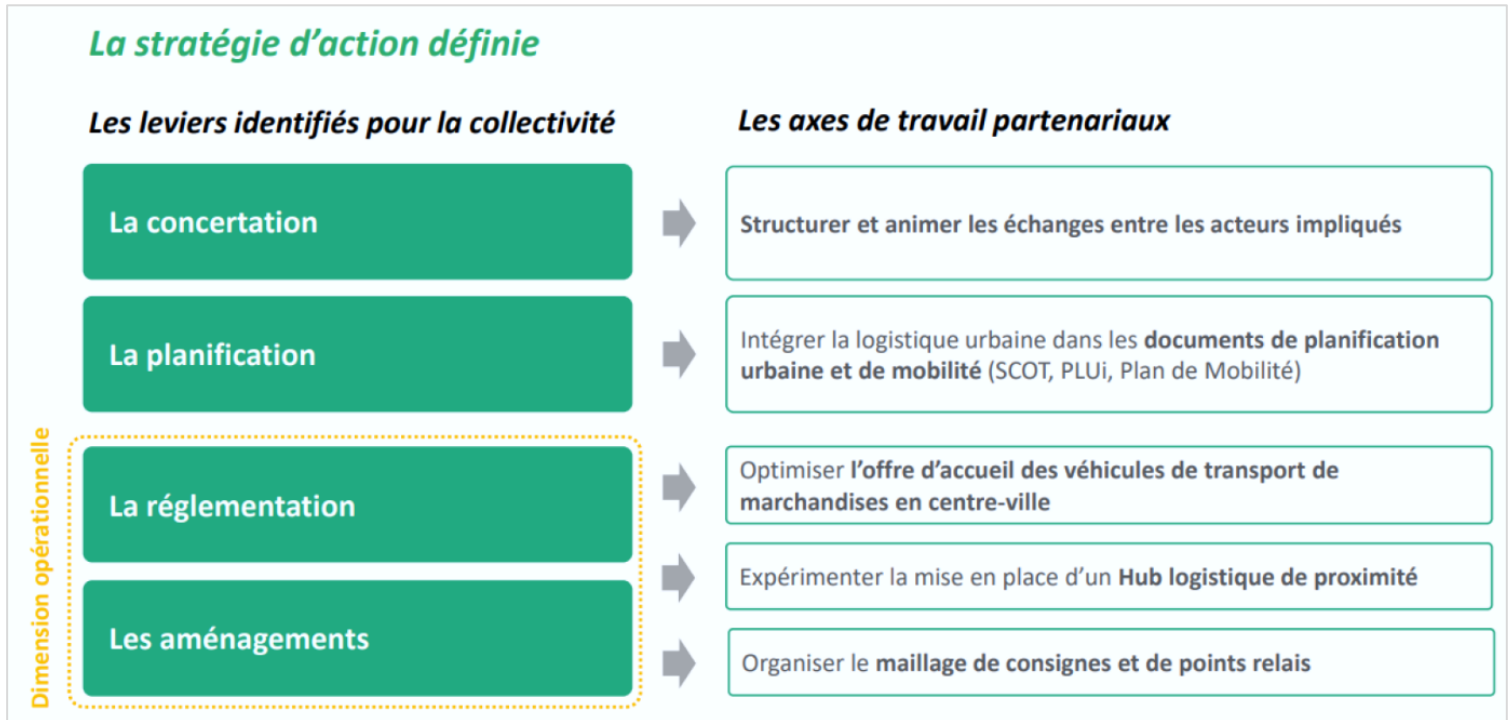
Le calendrier de suivi des actions est précisé en annexe pour chaque action et inclut une répartition de leur mise en œuvre entre les différents acteurs impliqués. En tant que garant de la mise en œuvre de la charte, Valenciennes Métropole s'engage à demander des états d'avancement réguliers aux porteurs de projet et alertera en cas de dépassement des délais.

En matière de communication, Valenciennes Métropole s'engage à communiquer les différentes avancées des actions via ses canaux de communication traditionnels (magazine, site internet, réseaux sociaux, etc.) et à diffuser largement la présente charte au sein du territoire, afin de la faire connaître et de donner potentiellement envie à d'autres acteurs de devenir signataires. Les autres partenaires engagés sur les actions sont par ailleurs libres de communiquer également sur leurs propres réseaux de communication.

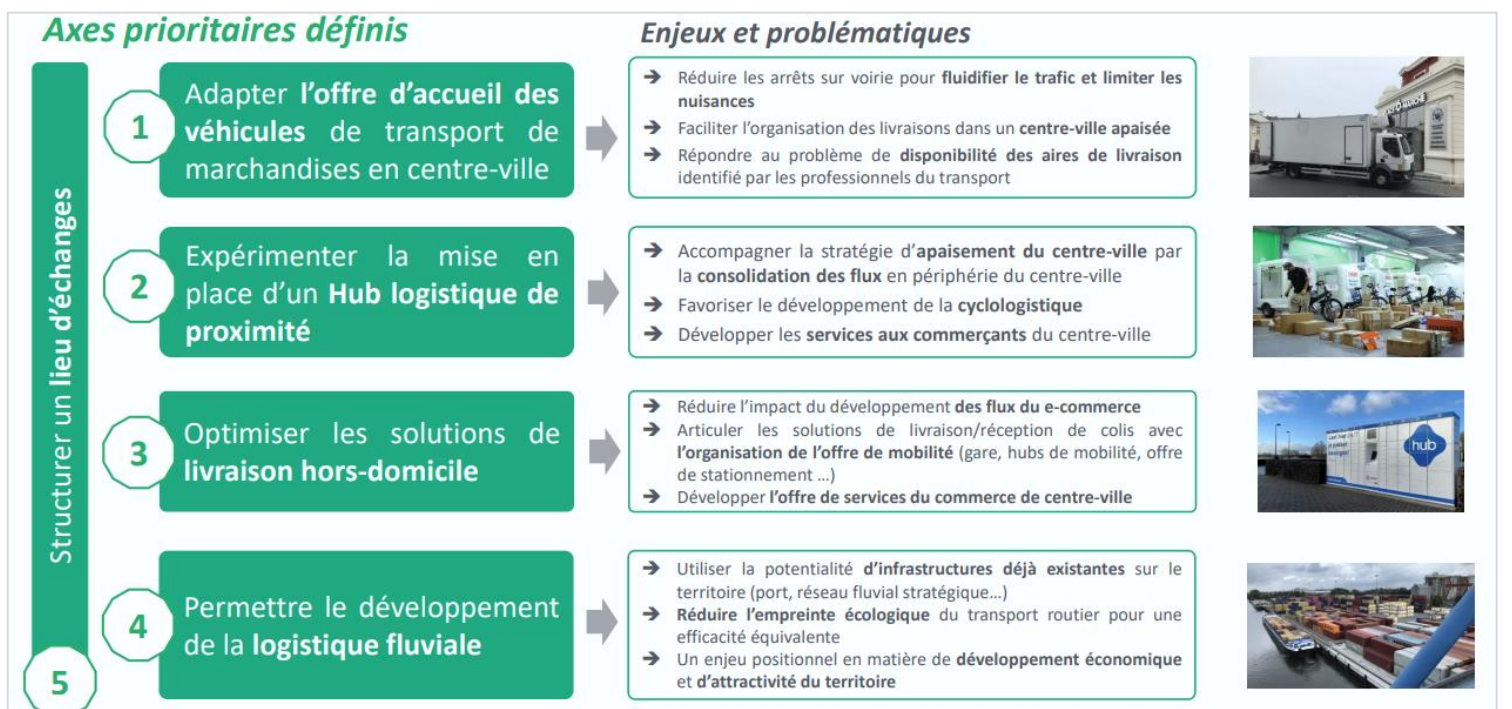
IV- Plan d'actions

1. Les leviers de la collectivité

Plusieurs leviers s'offrent à la collectivité pour agir en matière de logistique urbaine durable sur son territoire.



Dans le détail, plusieurs axes prioritaires ont été identifiés sur le territoire, à partir desquels vont découler les actions présentées dans cette charte.



2. Les étapes de définition

Mai 2022 : Réalisation d'un diagnostic

Partager l'état des lieux de l'organisation et des pratiques logistiques sur le territoire



Décembre 2022 : Identification d'une stratégie d'action

Identifier les leviers d'action de la collectivité



Janvier 2023 : Définition d'un Plan d'action partenarial

Organisation d'ateliers de travail avec les acteurs concernés pour la construction d'une feuille de route partagée



17 mars 2023 : Rencontre territoriale de la Logistique du dernier kilomètre

Etat d'avancement de la démarche InTerLUD ; Présentation du plan d'action ; Temps d'échange avec des acteurs locaux venus témoigner



28 juin 2024 : Comité des Partenaires

Ateliers de travail pour se projeter sur les actions qui restaient à mener, avec pour finalité d'aboutir à la rédaction de la charte

3. Les actions déjà engagées



Le projet **Val'Mouv** consiste en un **hôtel logistique urbain** basé à Valenciennes, porté par la société Ben Ali Transport en partenariat avec la Maison du Vélo de Valenciennes. Il s'agit d'une expérimentation phare, soutenue par Valenciennes Métropole, pour développer la cyclologistique, soit l'utilisation de vélos (standards, cargo, à assistance électrique) pour le transport de marchandises.

L'objectif ? Contribuer au développement de solutions de livraison silencieuses et décarbonées pour conforter la qualité de vie du cœur d'agglomération.

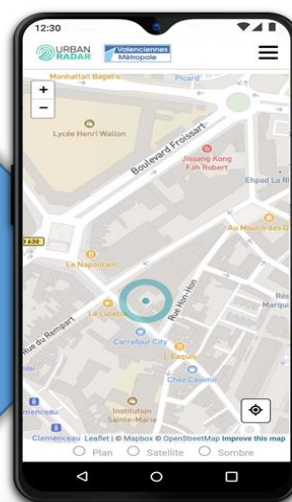
Ouvert à l'ensemble des chargeurs intervenant sur le secteur, l'hôtel logistique réceptionne les colis à destination des centres-villes et organise la distribution du « dernier kilomètre » jusqu'aux clients finaux en vélos-cargos ou véhicules électriques.

Les avantages de la **cyclologistique** sont nombreux :

- Diminution des temps de livraison,
- Diminution des externalités (environnementales, sonores, en matière de pollution),
- Amélioration de la santé des livreurs (réduction de la mortalité),
- Réduction des coûts (d'investissement, de carburant, stationnement).

En proportion, on estime que 50% des marchandises transportées actuellement en véhicules motorisés pourraient l'être en vélo. Dans les faits, cette potentialité ne se concrétise qu'à hauteur de 3% pour le moment. Pour obtenir des résultats plus probants, cela implique des aménagements cyclables ainsi que la relocalisation des entrepôts logistiques au centre-ville – comme dans le cas du projet Val'Mouv.

Lancement en 2024 de l'expérimentation **CurbX** : une application, développée avec Urban Radar, pour nourrir le diagnostic des aires de livraison (tant sur la connaissance de l'offre en aires de livraison que sur la connaissance de l'usage de ces aires). L'application permet de multiplier les remontées d'informations sur les aires de livraison en s'appuyant sur les professionnels de la livraison.



4. Les engagements des signataires

Il a été convenu que les signataires de la présente charte s'engagent directement dans la mise en œuvre d'actions opérationnelles, qui viennent répondre aux objectifs et principes directeurs définis en amont. Ces actions découlent directement des axes prioritaires définis sur le territoire :

➤ **Adapter l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises en centre-ville :**

1. Optimiser l'offre d'aires de livraison (schéma d'aires de livraison)
2. Animer une communauté d'échange avec les professionnels
3. Réguler l'usage de l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises

➤ **Expérimenter la mise en place de Hubs logistiques de proximité :**

4. Evaluer et communiquer sur les expérimentations en cours (Val'Mouv)
5. Améliorer les conditions de développement de la cyclologistique

➤ **Optimiser les solutions de livraison hors-domicile :**

6. Réaliser un diagnostic des besoins en matière de livraison hors domicile
7. Accompagner le développement des solutions de livraison hors domicile

➤ **Permettre le développement de la logistique fluviale :**

8. Encourager le report modal vers le fluvial
9. Communiquer sur les possibilités offertes par le transport fluvial

Le détail de ces actions (et des engagements qui en constituent le cœur) est repris dans les fiches actions.



V- Les fiches actions

Adapter l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises en centre-ville

Fiche action n°1 : Optimiser l'offre d'aires de livraison (schéma d'aires de livraison)

Contexte et enjeux	<p>Les livreurs sont soumis à plusieurs contraintes, notamment en termes d'accessibilité et d'horaires. Cela conduit à des arrêts gênants qui contribuent à la congestion observée en centre-ville. Même s'ils sont courts, ces arrêts restent nombreux : sur le centre-ville de Valenciennes, la durée d'une livraison ou d'un enlèvement de marchandises est en moyenne de 15 min, mais 36% des arrêts se font en double-file ou sur un emplacement interdit.</p> <p>Pour répondre à cette problématique, l'aire de livraison constitue un levier essentiel. Plus précisément, il est possible d'agir sur 3 dimensions :</p> <ul style="list-style-type: none">• La quantité : d'après le diagnostic, il serait nécessaire d'aménager au moins 18 emplacements supplémentaires pour répondre aux besoins théoriques de la ville de Valenciennes.• La qualité : des aménagements pourraient être réalisés pour rendre les aires de livraison plus accueillantes pour tous les types de véhicules (camions, vélos cargo...), en termes de dimensionnement – tant en longueur qu'en largeur : 82% des aires ne permettent pas l'accueil de gros véhicules actuellement – et de signalisation.• La localisation : une réflexion continue est à poursuivre sur le positionnement des aires de livraison, afin de répondre à la demande fluctuante.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">• Limiter l'occupation de la voirie par les véhicules de transport de marchandises en ville à l'arrêt, en double-file, afin de désengorger la voirie des centres-villes.• Offrir un nombre d'aires de livraison suffisant et exclusif à l'activité des transporteurs, et dont les dimensions correspondent à l'accueil de leurs véhicules.• Disposer d'une cartographie de la localisation des aires de livraison correspondant aux besoins effectifs.
Actions et modalités de mise en œuvre	<p><u>Action principale</u> = Aménager des aires de livraison pour offrir une solution d'arrêt non gênant aux véhicules : des places permettant aux véhicules de transport de marchandises de s'arrêter pour livrer/enlever ou de stationner pour une durée plus ou moins longue.</p> <p>→ <u>Processus de mise en œuvre</u> :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Audit de l'offre,2. Détermination et localisation de la demande (besoin en aires de livraison),3. Analyse de l'adéquation offre/demande,4. Elaboration d'un schéma d'aires de livraison : cartographier les aires de livraison existantes et futures,5. Aménagement des aires de livraison.

Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Participation des acteurs concernés (commerçants, transporteurs). • Collecte des données sur l'offre et la demande.
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilotes</u> : Communes de Valenciennes Métropole.</p> <p><u>Partenaires</u> : CAVM, Urban Radar, CCI/CMA, fédérations de transporteurs, transporteurs (Passion Froid, EpiSaveurs, ...), grossistes, La Poste.</p> <p><u>Cibles / Acteurs impactés (concernés et bénéficiaires)</u> : Transporteurs, grossistes, commerçants.</p>
Echéancier	<p>2025 : Finalisation de l'audit de l'offre et analyse de la demande.</p> <p>2026 : Définition des ajustements de l'offre et élaboration du schéma.</p>
Éléments financiers	Coûts liés à la collecte des données, à la réalisation des études et aux aménagements des aires de livraison.
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre d'aires de livraison (avant et après la mise en œuvre de l'action). • Part des aires de livraisons conformes aux préconisations du guide d'aménagement. • Nombre de verbalisations de véhicules pour livraison/enlèvement de marchandises en double-file. • Taux d'usage des aires de livraison (via la collecte des données usagers).

Adapter l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises en centre-ville

Fiche action n°2 : Animer une communauté numérique d'échange avec les professionnels

Contexte et enjeux	Dans la continuité de l'action initiée avec Urban Radar (cf. fiche action n°1 « Optimiser l'offre d'aires de livraison (schéma d'aires de livraison) »), il est apparu important de renforcer le lien noué avec les transporteurs dans le cadre de cette expérimentation (et plus généralement depuis le début du programme InTerLUD). Tout d'abord, les conditions de réussite de cette action reposent sur les contributions des livreurs à renseigner les incidents relatifs aux aires de livraison rencontrés au cours de leurs tournées. A terme, l'enjeu est également de pérenniser le dialogue entre la collectivité et les transporteurs et commerçants.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Obtenir des données qualitatives sur l'usage des aires de livraison par les transporteurs professionnels pour faire évoluer le schéma d'aires de livraison (cf. fiche action n°1 « Optimiser l'offre d'aires de livraison (schéma d'aires de livraison) »). • Créer une « communauté » permettant de communiquer plus facilement avec les professionnels intervenants dans les centres-villes. • Fluidifier les échanges d'informations entre la collectivité et les professionnels sur l'offre existante, les réglementations en application ou les incidents (travaux, événements...).
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transformer l'expérimentation actuellement menée (« CurbX »), auprès d'un nombre réduit de transporteurs, en un outil généralisé et déployé à destination de tous les transporteurs et commerçants sur le territoire, 2. Animer cet outil pour favoriser la mobilisation et les contributions des professionnels concernés, 3. Organiser régulièrement des événements sur site (ex : participation à une tournée de livraison) pour rendre compte des problématiques sur le terrain.
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Une application simple d'utilisation, adaptée aux conditions de travail des livreurs (gestion du temps, articulation avec les outils existants...). • Une animation régulière de la communauté. • Garantir la protection/sécurité des données des professionnels participants. • Convaincre les professionnels de l'intérêt de participer à cette communauté.
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilotes</u> : CAVM, Urban Radar, Villes (police municipale).</p> <p><u>Partenaires</u> : Transporteurs (livreurs : Passion Froid, EpiSaveurs, ...), La Maison du Vélo, commerçants, La Poste.</p>
Echéancier	<p>Fin 2024 : Bilan de la phase d'expérimentation.</p> <p>2025 : Développement et déploiement de la solution.</p>
Éléments financiers	Coûts de développement de la solution et de l'abonnement (phase d'expérimentation financée en partie par le programme InTerLUD : 7 000 € HT).
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de remontées de la part des transporteurs. • Nombre de transporteurs intégrés dans la démarche.

Adapter l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises en centre-ville

Fiche action n°3 : Réguler l'usage de l'offre d'accueil des véhicules de transport de marchandises

Contexte et enjeux	Le diagnostic a fait état d'une « fréquente occupation illicite des aires de livraison par des véhicules particuliers ou d'artisans (voire de services techniques) en stationnement dit « ventouses » . Cette occupation illicite des aires de livraison découle d'un contrôle insuffisamment poussé car complexe à réaliser ». Plus précisément, une attention particulière doit être retenue sur certains créneaux horaires puisque « la répartition journalière des mouvements révèle un pic d'occupation de la voirie ayant lieu de 9h à 11h, et l'instauration d'un « palier » l'après-midi de 15h00 à 18h00 en partie du fait des livraisons à domicile et de la récupération des marchandises par les ménages. »
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre disponible le stationnement de véhicules pour les professionnels du transport. • Optimiser l'occupation de l'espace public. • Diminution des émissions de GES liées à la congestion de la voirie.
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>2 leviers possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la réglementation (ex : modifier les horaires de livraison). • Dispositifs de contrôle et sanction (ex : disque numérique/physique) sur les aires de livraison réservées uniquement aux transporteurs et VL utilitaires.
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte des données auprès des transporteurs. • Travailler avec la police municipale pour un contrôle renforcé. • Adaptation de la réglementation sur le stationnement.
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilote</u> : Communes de Valenciennes Métropole (polices municipales).</p> <p><u>Partenaires</u> : CAVM.</p> <p><u>Acteurs impactés</u> : Transporteurs, grossistes, commerçants, artisans, ménages (véhicules particuliers).</p>
Echéancier	<p>2025 : Identification des aires concernées par le phénomène d'occupation.</p> <p>2026 : Mise en place des leviers d'action (réglementation/contrôle).</p>
Éléments financiers	Coûts de la collecte des informations et éventuels moyens de contrôle supplémentaires.
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de contraventions (avant et après mise en œuvre de l'action). • Nombre d'occupations illicites de la voirie et localisation des infractions (avant et après mise en œuvre de l'action). • Date et forme de mise en place des nouveaux dispositifs de contrôle.

Expérimenter la mise en place de Hubs logistiques de proximité

Fiche action n°4 : Evaluer et communiquer sur l'expérimentation du hub logistique de proximité (Val'Mouv)

<p>Contexte et enjeux</p>	<p>L'expérimentation Val'Mouv repose sur la mise en place d'un hub logistique de proximité, situé près du centre-ville de Valenciennes, pour rassembler des marchandises avant leur livraison finale en vélo-cargo. Ce projet s'inscrit dans une démarche de logistique urbaine durable visant à réduire l'empreinte écologique du dernier kilomètre, à désengorger les zones urbaines, et à améliorer la qualité de vie en milieu urbain.</p> <p>L'expérimentation doit permettre de collecter des données sur les flux logistiques, les coûts, les bénéfices environnementaux et sociaux, ainsi que les conditions nécessaires à la réussite du déploiement de la cyclologistique. La capitalisation sur ces enseignements est essentielle pour évaluer l'opportunité de répliquer ce modèle sur d'autres sites du territoire ou dans des contextes similaires.</p>
<p>Objectifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'expérimentation Val'Mouv à travers des critères quantitatifs et qualitatifs (flux, impacts environnementaux, retours des usagers). • Identifier les conditions de réussite pour garantir la viabilité et la durabilité du modèle de cyclologistique – soit, de la livraison en vélo-cargo. • Diffuser les résultats et enseignements à l'échelle locale et au sein des réseaux professionnels. • Encourager la duplication du modèle sur d'autres sites stratégiques du territoire.
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Collecte et analyse des données : Suivre les performances opérationnelles du hub et des livraisons en vélo-cargo. 2. Évaluation des impacts : Mesurer les impacts environnementaux (réduction des émissions de GES, des polluants et des nuisances) et les bénéfices économiques, sociaux et urbains. 3. Rédaction d'un bilan d'expérimentation : Identifier les leviers/freins à la généralisation de ce type de projet ; Proposer des recommandations pour des améliorations ou adaptations. 4. Communication des résultats. 5. En fonction des résultats et enseignements tirés, capitaliser et explorer les sites à potentiel : Identifier des zones du territoire où un modèle similaire pourrait être pertinent et évaluer la faisabilité technique, économique et logistique d'un déploiement sur ces nouveaux sites.
<p>Conditions de réussite</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration étroite avec les parties prenantes : maintenir un dialogue régulier avec les partenaires de l'expérimentation. • Qualité et exhaustivité des données collectées. • Capitalisation sur les retours d'expérience.
<p>Partenariat et pilotage</p>	<p><u>Pilote</u> : CAVM.</p> <p><u>Partenaires</u> : Val'Mouv (Ben Ali Transport et Maison du Vélo), CCI/CMA, communes de Valenciennes Métropole, fédérations de transporteurs.</p>



Echéancier	2025 : Collecte des premières données. 2026 : Rédaction d'un bilan et communication des résultats.
Éléments financiers	Coûts de la collecte et de l'analyse des données (en interne ou prestation d'étude).
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none">• Nombre de livraisons réalisées (quantification des mouvements et des marchandises livrées) via le hub pendant la période d'expérimentation.• Niveau de réduction des émissions de CO₂ par rapport aux modes de transport traditionnels.• Taux de satisfaction des parties prenantes (commerçants, livreurs, habitants).• Nombre de partenaires intéressés par le bilan et les prolongements de l'expérimentation• Propositions de sites identifiés pour la duplication et leur faisabilité évaluée.

Expérimenter la mise en place de Hubs logistiques de proximité

Fiche action n°5 : Améliorer les conditions de développement de la cyclologistique

Contexte et enjeux	La signalétique existante est insuffisante voire inadaptée aux nouveaux usages, véhicules et comportements. Il y a nécessité de sensibiliser et informer davantage ; et de rendre la signalétique routière adaptée à l'utilisation de la voirie par les vélos-cargo à usage professionnel et aux activités de cyclologistique . Un lien évident doit être fait avec la réflexion engagée autour de l'offre en aires de livraison pour minimiser les problèmes rencontrés par les livreurs en vélos-cargo : nombre et dimension des aires, sécurité, usage...
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner le changement des pratiques de conduite ; sensibiliser/informer. • Diminuer la dangerosité et réduire par conséquent le nombre d'accidents. • Adapter les aires de livraison en les rendant également inclusives à la livraison en vélo-cargo.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etude d'opportunité pour définir les besoins et prioriser les points critiques. 2. Améliorer la signalétique afin de rendre la circulation plus sécurisée – en particulier pour les vélos-cargo en circulation (ex : implantation de panneaux M12, permettant aux cyclistes de s'engager à une intersection, sans s'arrêter au feu, s'il n'y a pas de danger). 3. Mise en place d'une réglementation locale incitative (ex : pour permettre de livrer toute la journée, de circuler sur les espaces piétons). 4. Aménagement d'aires de livraison adaptées (cf. fiche action n°1 « Optimiser l'offre d'aires de livraison (schéma d'aires de livraison) »).
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle et application effective de la signalétique adaptée. • Articulation avec les déclinaisons opérationnelles des documents de planification (ex : schémas cyclables communaux à venir et Plan Vélo de Valenciennes Métropole de 2023). • Sensibilisation/Animation auprès du grand public. • Respect effectif de l'utilisation des aires de livraison.
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilotes</u> : Communes de Valenciennes Métropole (polices municipales, Voirie).</p> <p><u>Partenaires</u> : CAVM (Plan Vélo).</p> <p><u>Acteurs impactés</u> : Cyclologisticiens (Maison du Vélo), automobilistes, usagers de la voirie et de l'espace public en centre-ville.</p>
Echéancier	<p>2025 : Intégration des besoins dans les études pré-opérationnelles des schémas cyclables communaux (Valenciennes et Anzin) et du Plan Vélo de Valenciennes Métropole.</p> <p>2026 : Lancement de la phase opérationnelle.</p>



**Éléments
financiers**

Coûts d'étude et d'aménagement intégrés aux schémas cyclables communaux et au Plan Vélo communautaire.

**Indicateurs de
suivi**

- **Evolution de l'accidentologie** (nombre d'accidents).
- **Nombre d'aires de livraison créées et réaménagées** et qualification/caractérisation de celles-ci : adaptées, redimensionnées, déplacées.
- **Evolution de la signalétique** à destination des usages cyclables.
- **Reporting par les acteurs de la cyclologistique** sur la baisse des amendes et le coût des sanctions.

Optimiser les solutions de livraison hors domicile

Fiche action n°6 : Réaliser un diagnostic des besoins en matière de livraison hors domicile

Contexte et enjeux	Le secteur de la livraison hors domicile est en croissance exponentielle et représente donc aujourd'hui un enjeu majeur en matière de logistique urbaine. Or, la collectivité manque d'information et de données à ce sujet : aussi bien sur les points-relais commerçants que sur les consignes automatisées . L'enjeu prioritaire identifié est l'adéquation entre ces deux types de solutions.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Quantifier et qualifier les besoins du territoire en matière de livraison hors domicile. • Coordonner le déploiement de l'offre de points-relais (commerçants et consignes) sur le territoire.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etat de l'art sur le sujet de la livraison hors domicile. 2. Consolider l'état des lieux l'offre existante (enquête auprès des commerçants et utilisateurs, observation terrain) : localisation, accessibilité, fonctionnement, opérateurs... 3. Cartographier les secteurs à enjeux pour le déploiement de solutions de livraison hors domicile en s'appuyant sur les données des opérateurs. 4. Identifier les sites d'implantation possibles sur la base d'une grille de critères répondant aux enjeux : complémentarité avec l'offre existante (notamment point-relais commerçant), modalités de desserte par les clients et les livreurs, niveau de service (horaires, visibilité, sécurité...), domanialité...
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Accès aux données nécessaires à l'état des lieux. • Dimension prospective du diagnostic (besoins actuels et futurs, en raison justement de la croissance exponentielle du e-commerce qui représente un enjeu primordial).
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilote</u> : Valenciennes Métropole.</p> <p><u>Contributeurs</u> : Opérateurs, commerçants, transporteurs.</p> <p><u>Partenaires</u> : Communes, CCI/CMA, ADEME.</p>
Echéancier	<p>S1 2025 : Collecte des données auprès des opérateurs et réalisation des cartographies.</p> <p>S2 2025 : Intégration du diagnostic au schéma directeur des points de livraison hors domicile (cf. fiche-action n°7 : « <i>Accompagner le développement des solutions hors domicile</i> »).</p>
Éléments financiers	Coûts de collecte et d'analyse des données (interne et/ou prestation d'étude).
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réseaux d'opérateurs intégrés au diagnostic. • Nombre de sources d'information.

Optimiser les solutions de livraison hors domicile

Fiche action n°7 : Accompagner le développement des solutions hors domicile

Contexte et enjeux

L'essor du commerce en ligne s'accompagne d'un développement du nombre de colis à livrer en ville. Face aux contraintes et aux coûts de la livraison à domicile (pénalisés notamment par les échecs de livraison), **des alternatives « hors domicile » se sont développées** avec les relais commerçants, bureaux de Poste ou consignes. Ces solutions offrent **plusieurs avantages** :

- **Pour les clients** : l'acte de livraison/réception s'effectue de manière **plus flexible** en termes de lieu d'envoi/réception et d'amplitude horaire.
- **Pour les transporteurs** : la possibilité **d'organiser des tournées optimisées** sur un nombre de points de livraison plus limité à des horaires moins contraints (en dehors des heures de pointe) et avec des véhicules plus capacitaires. Ces solutions permettent également de **réduire de manière significative les échecs de livraison** et par conséquent les coûts qu'ils engendrent.
- **Pour la collectivité** : une **réduction du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de livraison** pouvant contribuer à la réduction de la congestion et de la pollution atmosphérique. Ces gains environnementaux dépendent toutefois du moyen de transport utilisé par les particuliers pour récupérer/déposer leurs colis (modes motorisés ou modes doux, trajet spécifique ou inclus dans une chaîne de déplacement).

Outre les aspects environnementaux, les solutions de livraison hors domicile peuvent constituer un **levier de développement du commerce de proximité** en élargissant notamment la clientèle et les canaux de distribution. Les enjeux sont donc les suivants :

- **Réduction des impacts environnementaux** des livraisons du e-commerce en ville : pollution, congestion...
- **Maintien des revenus directs et indirects générés par l'activité de relais commerçants.**
- **Développement du maillage de points de livraison mutualisés** pour répondre aux besoins de capacité d'accueil de colis et favoriser la proximité avec les lieux de résidence, de travail ou de passage des clients.
- **Intégration de l'offre dans la dynamique d'attractivité commerciale des centres-villes.**

Objectifs

- **Réduire la congestion et la pollution** générées par les livraisons du e-commerce.
- **Organiser le déploiement du maillage des solutions de livraison hors domicile** pour répondre aux différents enjeux identifiés : commerce, transport, qualité de service...
- **Contribuer à la dynamique d'attractivité commerciale** des centres-villes.
- Contribuer au **développement de la plateforme Mes Emplettes locales.**
- **Garantir une remise du fret** (là où les livraisons à domicile ne le permettent pas toujours).

<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboration d'un schéma directeur des points de livraison hors domicile : identification de micro-foncier disponible. 2. Partager la cartographie réalisée (cf. fiche-action n°6 « Réaliser un diagnostic des besoins en matière de livraison hors domicile ») et animer les échanges avec les acteurs concernés. 3. Définir l'offre de service à destination des acteurs économiques du territoire permettant de favoriser le développement du commerce de proximité.
<p>Conditions de réussite</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination avec la stratégie d'attractivité du centre-ville, notamment sur les enjeux liés au commerce, à la mobilité, au paysage ou encore au partage de l'espace public. • Mise en place d'un partenariat avec les opérateurs notamment sur le partage de données, l'animation du réseau de relais commerçants et les modalités d'occupation du domaine public. • Mise en place d'une démarche de suivi et d'évaluation des impacts sur la congestion, l'activité commerciale et les pratiques de déplacement (et sur les résultats des consignes automatisées). • Cohérence avec les politiques foncières du territoire et les documents de planification urbaine (SCoT, PLU(i)). • Mutualisation des consignes automatisées pour optimiser la quantité de micro-foncier alloué.
<p>Partenariat et pilotage</p>	<p><u>Pilote</u> : CAVM.</p> <p><u>Partenaires et contributeurs</u> : Communes, CCI/CMA, opérateurs (La Poste, Mondial Relay...), commerçants (et unions/associations respectives), ADEME, ANCT (ACV2), CROUS.</p> <p><u>Acteurs impactés</u> : Transporteurs, Union des commerçants, SIMOUV (AOM), SPL Stationnement.</p>
<p>Echéancier</p>	<p>S2 2025 : Finalisation des éléments de diagnostic (cf. fiche-action n°6 « Réaliser un diagnostic des besoins en matière de livraison hors domicile ») et lancement de l'élaboration du schéma directeur des points de livraison hors domicile.</p> <p>2026 : Finalisation du schéma directeur.</p>
<p>Éléments financiers</p>	<p>Prestation d'étude : 15 000 €.</p> <p>Mobilisation de financement LUD+.</p>
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Volume de colis livrés par les solutions de livraison hors domicile. • Impact environnemental des livraisons. • Nombre et typologie des solutions de livraison hors domicile (et leur évolution). • Nombre d'opérateurs de solutions de livraison hors domicile (et leur évolution). • Nombre d'usagers (clients et commerçants) des solutions de livraison hors domicile (et leur évolution). • Volume des ventes livrées hors domicile sur la plateforme Mes Emplettes locales.

Permettre le développement de la logistique fluviale

Fiche action n°8 : Encourager le report modal vers le fluvial

Contexte et enjeux

Valenciennes Métropole étant un territoire bien desservi par la voie d'eau, il semble pertinent de réfléchir à **développer le transport fluvial en matière de logistique urbaine** – d'autant plus dans la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2030 et de l'engagement déjà existant d'autres territoires de la région (en premier lieu l'agglomération lilloise) dans InTerLUD+ et sur ce sujet en particulier.

En particulier, un quai public (dont VNF a la maîtrise via son concessionnaire Ports de l'Escaut) est disponible : le quai du Faubourg de Paris, à 10 min en vélo environ du centre-ville de Valenciennes ; et il existe du foncier mobilisable autour, appartenant à VNF mais concédé aux Ports de l'Escaut (2000m² vierges) et à l'entreprise Richez (terrain de 9 ha). La CAVM et VNF ont déjà rencontré l'entreprise Richez afin de sonder son intérêt pour orienter son foncier vers de l'entreposage et de la manutention pour la logistique fluviale. L'entreprise Richez est d'accord sur le principe, mais attend plus d'éléments sur la rentabilité de l'opération.

Cette action doit s'appuyer sur le schéma de desserte multimodale, prévu par le Plan de Mobilité (PDM) du SIMOUV. Ce schéma « doit permettre de compiler et de consolider les connaissances acquises sur les équipements fluviaux et ferroviaires. Il a aussi pour vocation de diffuser ces connaissances aux collectivités et aux potentiels chargeurs souhaitant engager un report modal de leurs flux. » Par ailleurs, a déjà été menée en 2022 une « étude sur l'opportunité de mettre en place un service de déchetterie fluviale » sur le territoire de Valenciennes Métropole.

Objectifs

- **Evaluer le potentiel de développement** de la logistique urbaine fluviale.
- **Expérimenter le transfert modal** de la route vers le fleuve de certains flux de logistique urbaine sur le territoire de Valenciennes Métropole.

Actions et modalités de mise en œuvre

1. **Réalisation d'une étude** pour :
 - **Analyser les flux de produits facilement massifiables et transportables** sur la voie d'eau (ex : boissons, farines), **étudier les possibilités de report modal** de ces flux (*Comment et d'où arrivent les boissons et la farine aujourd'hui ? Quels sont les volumes ? Quels sont les transporteurs et la logistique employée ? Combien de commerçants sont livrés et prêts à tenter l'expérience ?*) et **identifier les conditions préalables et de faisabilité** sur le territoire (foncières, économiques, maturité/sensibilité des acteurs logistiques à tester...).
 - **Estimer le potentiel d'utilisation de la voie d'eau pour transporter les déchets** vers les centres de traitement et de valorisation (*Quel potentiel de reverse logistique pour les déchets – carton par exemple ?*). Plus largement, identifier les typologies et nature des flux qui s'adapterait à l'intermodalité via le fluvial.
2. **Convaincre les chargeurs** que le transport fluvial peut être un très bon point en termes d'image, de communication.
3. A partir de la première analyse sur les potentialités de report modal, **étudier les conditions de lancement d'une expérimentation** et rédiger le cas échéant un projet d'appel à manifestation d'intérêt.

<p>Conditions de réussite</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures et équipements adaptés, y compris concernant leur localisation (par rapport au quai de chargement/déchargement, au centre-ville...). • Une densité commerciale (présence d'une diversité d'activités économiques : cafés, restaurants, hôtels...) qui permet une diversité de marchandises à transporter (boissons, farines, colis...) et une approche multi-filière. • Construction d'un modèle optimisé. Ex : La possibilité de mettre en place une reverse logistique (des déchets carton par exemple), pour que la péniche ne fasse pas le retour à vide. • Cadre juridique et réglementaire favorable à la logistique fluviale (une politique volontariste de la collectivité sur les restrictions des stationnements/livraisons, ZFE, ...), qui rendrait le transport routier plus cher – et donc le transport fluvial plus compétitif. • Obtenir l'adhésion d'acteurs économiques et exploitants logistique. • Bâtir un modèle économique viable et pérenne. • Adoption et travail avec une approche partenariale et interrégionale.
<p>Partenariat et pilotage</p>	<p><u>Pilotes</u> : CAVM, VNF</p> <p><u>Partenaires</u> : SIMOUV, Ports de l'Escaut, SIAVED, CCI, CMA, entreprise Richez, acteurs de la cyclologistique.</p>
<p>Echéancier</p>	<p>S1 2025 : Elaboration du cahier des charges en collaboration avec l'entreprise Richez et un logisticien du dernier km.</p> <p>S2 2025 : Lancement de l'étude de faisabilité</p>
<p>Éléments financiers</p>	<p>Prestation d'étude : 20 000 €</p> <p>Mobilisation de financement LUD+ et VNF (volet A du PARM – plan d'aide au report modal : 50% des coûts maximum dans la limite de 25k€).</p>
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de l'étude de faisabilité. • Lancement d'une expérimentation, via un AMI.

Permettre le développement de la logistique fluviale

Fiche action n°9 : Communiquer les possibilités offertes par le transport fluvial

Contexte et enjeux

Le transport fluvial sur le territoire de Valenciennes Métropole représente une opportunité sous-utilisée pour le transport de marchandises. Pourtant, avec ses nombreux canaux et sa position stratégique au cœur d'un réseau fluvial européen, ce mode de transport présente des avantages concurrentiels : respectueux de l'environnement, capacité à transporter des volumes importants, réduction des congestions routières, et coûts compétitifs pour certains flux logistiques.

Malgré ces atouts, les professionnels de la logistique et les entreprises locales méconnaissent souvent les solutions offertes par la voie fluviale, ou perçoivent ce mode comme complexe, coûteux et peu flexible géographiquement. Le défi consiste à lever ces freins **en sensibilisant les acteurs économiques aux bénéfices et aux possibilités concrètes qu'offre le transport fluvial**, notamment dans un contexte de transition écologique et de développement durable.

L'enjeu principal est donc ici **d'intégrer la logistique fluviale dans les stratégies de transport des entreprises locales** pour réduire l'empreinte carbone et fluidifier les flux urbains.

Objectifs

- **Sensibiliser les professionnels de la logistique et les entreprises locales** aux avantages du transport fluvial.
- **Informersur les opportunités concrètes et existantes** qu'offre le réseau fluvial du territoire (capacités, terminaux, services disponibles).
- **Accompagner l'intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques** des entreprises intéressées.
- Contribuer à **augmenter la part modale du fluvial** dans le transport de marchandises sur le territoire.

Actions et modalités de mise en œuvre

1. **Analyse des besoins et cartographie des opportunités** : Identifier les secteurs d'activité et entreprises locales susceptibles d'être intéressés par le transport fluvial (cf. fiche action n°8 « *Encourager le report modal vers le fluvial* »). S'appuyer ici sur le schéma de desserte multimodale prévue par le PDM du SIMOUV, qui disposera d'une cartographie sur les infrastructures multimodales stratégiques du territoire, d'un panorama avec un recensement des principaux contacts commerciaux, des trafics, des services et des projets.
2. **Conception des supports de communication** : Créer des outils pédagogiques et attractifs (brochures, infographies, vidéos, témoignages d'entreprises ayant adopté le fluvial) et mettre en avant des études de cas concrets réussis sur des flux similaires.
3. **Organisation d'événements de sensibilisation** (possiblement co-organisés avec InTerLUD+ si au-delà du périmètre de la CAVM) : ateliers et conférences thématiques à destination des professionnels de la logistique ; visites guidées de terrain pour découvrir les infrastructures fluviales et rencontrer des opérateurs spécialisés ; webinaires pour toucher une audience plus large.

	<p>4. Création d'un guichet unique d'information : Proposer une plateforme ou un contact unique pour répondre aux questions des entreprises intéressées, fournir des conseils sur la faisabilité technique et financière des projets, et orienter vers les bons interlocuteurs (cf. fiche action n°2 « <i>Animer une communauté numérique d'échange avec les professionnels</i> »).</p>
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination interterritoriale avec les acteurs du fluvial : impliquer les gestionnaires de ports et les opérateurs fluviaux dès la phase de conception. • Accessibilité de l'information : proposer des supports clairs, pertinents et adaptés aux besoins spécifiques des entreprises locales. • Implication des acteurs économiques locaux : mobiliser les chambres (CCI, CMA), associations professionnelles et fédérations sectorielles pour relayer le message. • Prise en compte des contraintes des entreprises : adapter les propositions aux réalités logistiques, économiques et temporelles des professionnels. • Suivi et accompagnement : garantir un soutien personnalisé pour encourager les premières expérimentations par les entreprises.
Partenariat et pilotage	<p><u>Pilotes</u> : CAVM, VNF.</p> <p><u>Partenaires</u> : SIMOUV, Ports de l'Escaut, CCI, CMA, fédérations de transporteurs et de cyclologistes.</p>
Echéancier	<p>S2 2025 : Définition des modalités de mise en œuvre des actions en lien avec l'étude de faisabilité (cf. fiche action n°8 « <i>Encourager le report modal vers le fluvial</i> »).</p> <p>2026 : Lancement des actions.</p>
Éléments financiers	<p>Coûts de création des supports et d'organisation des temps d'information.</p>
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de participants aux événements de sensibilisation (ateliers, visites, webinaires). • Nombre d'entreprises sensibilisées au transport fluvial. • Nombre de demandes d'information reçues via le guichet unique ou les actions ciblées. • Nombre d'entreprises ayant testé le transport fluvial à la suite des actions menées. • Évolution de la part modale du transport fluvial sur le territoire (volume transporté, types de marchandises).

VI- Les signataires de la charte

Les acteurs concernés par cette charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire de Valenciennes Métropole, même s'ils sont implantés sur un autre territoire.

Il peut s'agir aussi bien d'acteurs du secteur public que d'acteurs du secteur privé, d'acteurs générant beaucoup de flux de marchandises ou très peu.



M. Régis DUFOUR-LEFORT

Vice-Président au Plan Climat
Territorial et à la Transition écologique



**Ville de
Valenciennes**

M. Didier RIZZO

Adjoint chargé des politiques liées à l'activité
commerciale et artisanale et à l'attractivité et
redynamisation du territoire

SIMOUV

SIMOUV
Syndicat Intercommunal de Mobilité et
d'Organisation Urbaine du Valenciennes
Zone Industrielle N°4
B.P.12 - 59 880 SAINT SAULVE
Tél : 03 27 45 21 25
Fax : 03 27 45 65 21
Courriel : SIMOUV@ouv.fr
M. Guy MARCHANT

Président



M. Patrick FILY

Chef de l'Unité Territoriale d'Itinéraire



**CCI GRAND HAINAUT
HAUTS-DE-FRANCE**

M. Sébastien DELQUIGNIES

Secrétaire du Bureau



HAUTS-DE-FRANCE

M. Philippe GUILBERT

Président Nord de la CMA HdF

umih
Hauts-de-France

M. Maxime TONNOIR

Délégué général



**FÉDÉRATION
DES BOUTIQUES
VALENCIENNES**

M. Laurent SUIN

Président



M. Olivier ARRIGAULT

Secrétaire général FNTR Nord



UNION DES ENTREPRISES DE
TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE
DE FRANCE

M. Sébastien DELQUIGNIES

Co-Président TLF Hauts-de-France



M. Franck CISLINI

Délégué au Développement régional



M. Farid BEN ALI

PDG



M. Olivier CONDETTE

Directeur des Opérations Régional



Mme Julie LAMBELIN

Cheffe de projet RSE



M. Renaud DULONGPONT

Coordinateur



M. Bruno FONTAINE

Président



Mme Laure BOMY
Directeur général



M. Julien HENNEQUART
Président



M. Christophe OUVRY
Responsable Logistique



M. Laurent FERRE
Directeur Succursale Hauts de
France Normandie