



Charte de logistique urbaine durable

2024

Rédigé par	JRF	Date	29/01/2024
Validé par	HNI/EBA	Version	V0.2

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1 EDITO	3
2 PREAMBULE	4
3 PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE	6
3.1 LOGISTIQUE URBAINE ET MOBILITE DES MARCHANDISES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
3.2 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE	6
4 DIAGNOSTIC : UNE DESSERTE MARCHANDISES PEU CONTRAINTE	7
5 FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE	12
5.1 UNE DEMARCHE PARTENARIALE	12
5.2 ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES	13
5.3 PRESENTATION DU PLAN D'ACTION COCONSTRUIT	14
6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE	18
6.1 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE.....	18
6.2 PILOTAGE ET INSTANCES DE SUIVI	18
6.3 EVALUATION.....	19
7 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE	20
8 ANNEXES	21
8.1 DIAGNOSTIC DETAILLE.....	21
8.2 FICHES-ACTIONS	21
8.3 CONTRIBUTEURS A L'ELABORATION DE CETTE CHARTE	21

1 EDITO

2 PREAMBULE

Souvent analysée comme une source de nuisances pour l'environnement urbain, la fonction logistique est pourtant **indispensable à la vitalité économique du territoire et la satisfaction des besoins de ses habitants**. Pourvoyeurs d'emplois non délocalisables, les acteurs logistiques sont également les garants de la distribution des biens nécessaires à la vie quotidienne comme des marchandises intégrées aux processus de production des entreprises. Ces mêmes acteurs permettent dans le même temps de connecter le tissu productif local au reste du monde en assurant l'expédition des marchandises produites.

Aujourd'hui, les acteurs logistiques sont plus que jamais confrontés à des **défis majeurs**. En premier lieu, l'enjeu de transition environnementale oblige la filière à adapter ses pratiques usuelles pour tendre vers la **sobriété énergétique et foncière**, et la **réduction des émissions** de polluants et gaz à effets de serre. De plus, la **crise de l'emploi** dans le secteur freine le développement des solutions portées par les opérateurs, alors même que l'évolution des modes de consommation (e-commerce) et de production (flux tendus, réduction des stocks) **entraînent souvent une augmentation des besoins de logistique et de transport**.

Dès 2012-2014, Le Havre Seine Métropole s'était posé la question d'une meilleure organisation de la logistique et des livraisons sur son territoire, avec des perspectives de mise en place de réglementations et de contrôle sur les livraisons, de sensibilisation à cette thématique et d'expérimentation de modes de livraison innovants. Le plan d'action établi à l'époque s'est notamment concrétisé par la mise en œuvre de nombreuses aires de livraisons sur le centre-ville.

En 2021, la Communauté Urbaine a décidé d'aller plus loin en s'engageant dans le programme national InTerLUD, porté notamment par le Cerema et Logistic Low Carbon. Cette démarche a permis au Havre Seine Métropole de traduire en actes sa volonté d'**accompagner le développement d'une logistique urbaine durable** sur son territoire, aux côtés des acteurs du secteur, des communes et des partenaires institutionnels.



Résumé du processus d'élaboration de la Charte de logistique urbaine durable

La **présente Charte** concrétise cette ambition. Elle est le résultat d'un important travail de **diagnostic** puis de **co-construction** avec les acteurs économiques du territoire. Son objectif est d'**œuvrer**

collectivement au déploiement d'une logistique urbaine plus durable sur le territoire du Havre Seine Métropole, par la mise en œuvre d'actions concrètes.

3 PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

Les activités logistiques sont des activités support de l'économie et plus globalement du fonctionnement de la cité : Elles alimentent l'ensemble des activités marchandes et non marchandes. Elles impliquent de recourir à du **transport** (caractérisés par des flux, des modes de gestion et d'organisation, des modes de transport, de motorisations...) et des **espaces logistiques** (entrepôts, plateformes multimodales, aires de livraisons...).

3.1 Caractéristiques logistiques propres au territoire

Sur le territoire de Le Havre Seine Métropole, la logistique fait en premier lieu référence aux activités liées au **premier port à conteneur français**, le Grand Port Maritime du Havre. En effet avec ses près de 32 000 emplois et 400 hectares, le Port est un véritable marqueur du territoire. Les flux de marchandises gérés sur le Port sont par essence des flux internationaux qui irriguent ensuite toute la région Parisienne et au-delà l'ensemble du territoire national.

Le Port représente donc un **enjeu majeur pour le développement économique du territoire**. Pour autant le **Port** ne joue **pas de rôle prépondérant**, du point de vue de la **logistique et de la distribution urbaine**, c'est-à-dire des activités qui vont desservir les autres établissements économiques (commerce, artisans, bureaux, industrie) et les habitants, qui sont l'objet de cette charte.

3.2 Une charte de logistique urbaine durable

La **logistique urbaine et la mobilité des marchandises en ville** renvoient au sein des agglomérations aux fonctions d'approvisionnement et d'expédition des commerces, des bureaux, de l'industrie, de l'artisanat et des services, de l'administration mais également des habitants, ou encore à l'approvisionnement des chantiers. C'est l'objet de cette charte qui ne comprendra donc pas de dimension propre au Grand Port Maritime du Havre et à ses activités internationales.

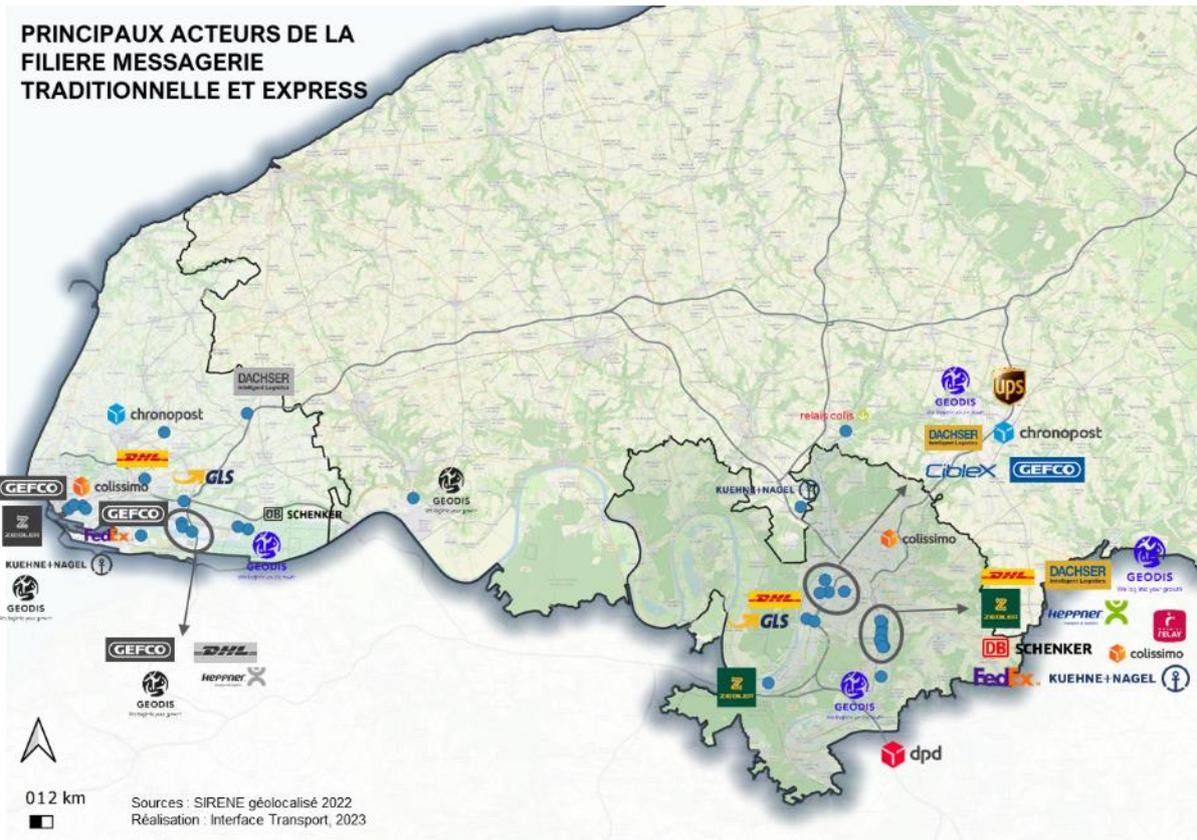
L'objet de la charte de logistique urbaine étant en premier lieu de traiter des **enjeux de distribution urbaine**, les objectifs et actions identifiés dans le cadre de cette charte se focalisent en premier lieu sur la **commune du Havre et son centre-ville** mais traitent également des problématiques de desserte rencontrées sur **d'autres polarités commerciales et/ou touristiques** comme les communes d'Étretat et Montivilliers.

4 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE LE HAVRE SEINE METROPOLE

4.1 Le contexte logistique du territoire

Avec ses 268 000 habitants et 54 communes, Le Havre Seine Métropole constitue l'une des 30 plus grandes agglomérations françaises. Son **tissu économique est fortement marqué par la présence du Grand Port Maritime** qui se concrétise par une forte spécialisation du territoire sur les activités de transport et de logistique avec une concentration d'emplois logistiques bien supérieure à des agglomérations de taille comparable (17% de l'emploi total contre moins de 8% à Rouen Métropole et 5 à 6% dans les agglomération non portuaires).

Pourtant, si le Grand Port Maritime irrigue à l'échelle de l'Europe, son activité n'a **pas particulièrement de lien avec la distribution urbaine et la logistique locale** du Havre. Une part importante des flux de marchandises approvisionnant le territoire sont **gérés depuis des bases logistiques localisées sur d'autres agglomérations régionales** comme Rouen ou Caen entraînant alors des distances d'approche importantes pour les véhicules de livraison et d'enlèvement. En dehors de la zone portuaire, le territoire compte peu de sites de distribution par exemple des filières de la messagerie et de l'express, même si l'on note certains développements récents comme l'implantation de Chronopost sur la zone du Mesnil à Montivilliers.



Cette dualité entre grande logistique internationale et distribution sur le territoire s'exprime à travers la répartition des mouvements de marchandises sur le territoire. En effet parmi les **122 600¹ mouvements de marchandises par semaine** du territoire à destination des professionnels, c'est-à-dire les opérations de livraisons ou d'enlèvement de marchandises auprès des établissements économiques du territoire :

- **20%** concernent **l'emprise portuaire** et ses flux internationaux dont plus de 60% en poids lourds.
- **49%** sur le **centre-ville du havre** qui concentrent les activités commerciale, artisanales et de services. Ces mouvements sont réalisés à près de 70% en véhicules utilitaire légers.

¹ Modélisation Freturb - 2019

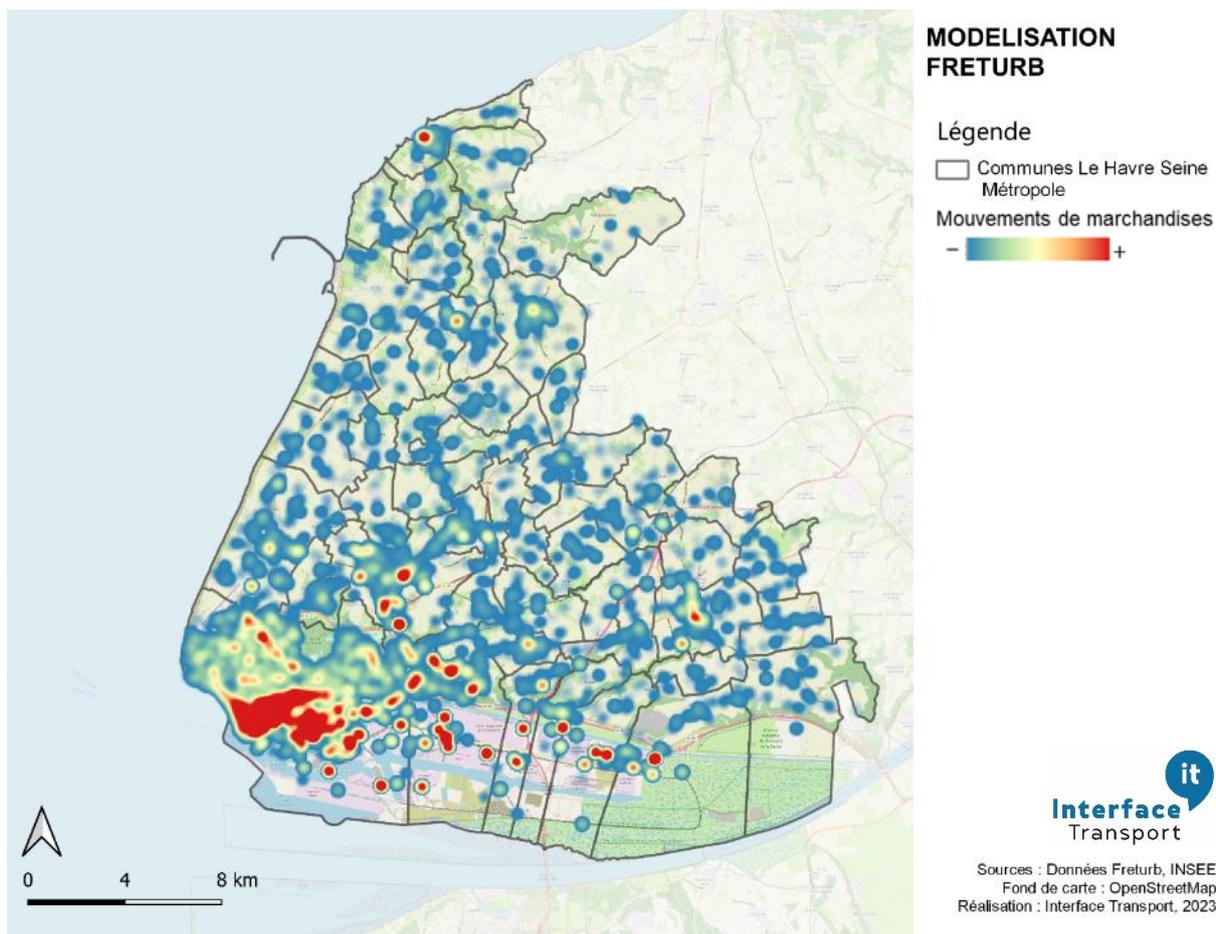


Figure 1 : distribution géographique des opérations de livraison et enlèvement de marchandises sur Le Havre Seine Métropole – Interface Transport 2023

Du fait de son histoire et des choix d'aménagement opérés, le territoire du Havre dispose d'infrastructures routières largement dimensionnées. **L'accessibilité routière des marchandises y est donc favorable** malgré la potentielle congestion liée au heures de pointes.

4.2 Les enjeux logistiques du territoire

Trois **enjeux structurants** ont été formalisés dans le cadre du diagnostic et des échanges avec l'ensemble de l'écosystème marchandises du territoire. Ils dessinent les **lignes directrices de la présente Charte intercommunale de logistique urbaine durable** :

- **Organisation territoriale de la logistique urbaine** : appuyée en partie sur des sites localisés à l'extérieur de l'agglomération, elle interroge le maillage d'équipements logistiques en entrée de ville au Havre, afin d'optimiser la distribution en tissu urbain dense et appelle une réflexion pour mutualiser et massifier des flux originaires d'autres agglomération comme Rouen.

- **Accueil des véhicules sur espace public** : malgré un maillage assez dense en aires de livraisons, leur relatif manque de disponibilité ou leur dimensionnement insuffisant rendent nécessaire une harmonisation des aires et un meilleur contrôle des arrêts peuvent pour permettre aux livreurs d'y avoir un meilleur accès.
- **Développement d'une logistique plus vertueuse** : Face à l'enjeu de transition de la filière logistique, il est nécessaire d'accompagner l'émergence de nouveaux modèles logistiques permettant de trouver des alternatives aux carburants traditionnels et au mode uniquement routier.
- **Structuration d'une logistique alimentaire de proximité** : Dans le cadre de son projet alimentaire territorial, la Métropole ambitionne de développer une économie alimentaire de proximité et notamment d'accompagner les acteurs privés sur le développement d'outils autour de la transformation et de la logistique alimentaire de proximité



* livraisons ou enlèvements de marchandises
 ** à destination des établissements économiques
 *** à destination des particuliers

Des éléments plus complets de diagnostic sont détaillés en annexe.

5 FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE

5.1 Une démarche partenariale

L'élaboration de cette Charte de logistique urbaine durable a reposé sur un travail partenarial impliquant Le Havre Seine Métropole et un écosystème d'acteurs privés et institutionnels du territoire. Cette co-construction, fruit d'une volonté mutuelle de la collectivité et des professionnels faisant valoir leur expérience et leur vision, est également l'un des éléments cardinaux du programme national InterLUD.

La démarche InterLUD s'est inscrite dans un contexte d'élaboration ou de révision d'importants documents de planification territoriale : le PCAET (2022), le PLUi (2021-2025), le SCoT (entamé fin 2020) et le PDM (en cours d'élaboration, avec une enquête publique en février 2024). En amont du diagnostic réalisé par Interface Transport, Logistic Low Carbon et Le Havre Seine Métropole ont organisé des rencontres, des entretiens individuels et collectifs avec des acteurs du territoire (chambres consulaires, artisans, commerçants, grossistes, transporteurs, ...) de 10 secteurs différents en tout. 25 acteurs socio-économiques ont participé à ces rencontres, parmi lesquels les chambres consulaires (CCI, CMA, Chambre d'agriculture), les associations de commerçants, des représentants du secteur du transport (TLF, FNTR), des grossistes, ainsi que des acteurs du BTP et de la logistique des déchets. Les objectifs de cette démarche étaient notamment de sensibiliser les acteurs aux enjeux de la logistique urbaine et de préparer les futurs temps de mobilisation de cet écosystème. De très nombreux sujets ont pu être abordés dans le cadre de ces rencontres (classification Crit'Air des véhicules, ZFE-m², enjeux de la réglementation et du stationnement, aménagements en faveur de la cyclologie, avitaillement en énergies alternatives, espaces logistiques de proximité, etc.).

La concertation

L'élaboration partenariale de la charte de logistique urbaine s'est poursuivie avec une phase de concertation, qui s'est tenue mi-2023 sous la forme de 2 ateliers et qui ont réuni 30 participants aux ateliers avec une diversité importante d'acteurs : Organisations professionnelles, logisticiens, transporteurs, grossistes, entreprises d'autres secteurs, consulaires, acteurs associatifs et services de la collectivité et acteurs publics

Un **premier atelier a été organisé le 2 juin 2023** et visait à partager avec les acteurs les éléments du diagnostic, recueillir les attentes et idées des participants et travailler sur les enjeux et objectifs autour des thématiques des conditions de livraison en centre-ville, du développement d'une logistique

² Note : à la suite du comité interministériel sur la qualité de l'air en ville du 10 juillet 2023, l'agglomération du Havre n'est plus un « territoire ZFE-m » devant progressivement interdire les véhicules Crit'Air 5 à 3 jusqu'au 1er janvier 2025 mais un « territoire de vigilance », dont la seule obligation est d'interdire les véhicules « non classés » Crit'Air d'ici le 1er janvier 2025.

vertueuse (transition énergétique et cyclologique) et de la structuration d'une logistique alimentaire de proximité.

Ce premier atelier a permis de confirmer les constats et enjeux décrits dans le diagnostic, mais aussi d'évoquer d'autres thématiques et pistes d'action à travailler dans le cadre la charte de logistique urbaine comme les problématiques de livraison en secteur centre-ville (ex : secteur Briand-Joffre-Coty).

Au cours du **second atelier organisé le 7 juillet 2023**, les actions à inscrire dans la Charte ont été approfondies et réparties en 3 axes thématiques :

- Partage de l'espace public et réglementation
- Transition des organisations logistiques
- Foncier et immobilier au service d'organisations plus vertueuses.

Cet atelier a permis de formaliser les orientations esquissées lors de la première réunion du 2 juin 2023 sous la forme d'une dizaine d'actions correspondant aux grandes thématiques de la concertation. Pour tous les axes retenus, les actions ont été adoptées par des votes (et sont détaillées au point 5.3 de la présente charte). Certaines actions évoquées lors du premier atelier (amélioration du contrôle des aires de livraison, développement des livraisons de nuit, réglementations sur les secteurs en tension, expérimentation de dégroupages sur l'espace public) n'ont pas été retenues par les participants.

5.2 Engagements des signataires

La mise en œuvre de cette Charte en faveur tant des professionnels intervenant sur le territoire que de ses habitants, requiert nécessairement l'implication sur le long terme de cet écosystème partenarial. C'est pourquoi les signataires, au premier rang desquels Le Havre Seine Métropole, s'engagent à respecter un certain nombre de principes essentiels à la réussite de la démarche.

Tout d'abord, les signataires de la Charte s'engagent par leurs actions et leurs décisions à être en phase avec la philosophie générale de la politique publique de logistique urbaine proposée par Le Havre Seine Métropole. Cette philosophie transparaît notamment dans son nouveau plan de mobilités, qui intègre la mise en œuvre de la présente Charte InterLUD à horizon 2024. Ce volet marchandises s'articule avec l'un des grands objectifs du PDM qui consiste à agir pour garantir un meilleur partage de la voirie pour tous les usagers et pour la cohabitation entre modes de transport.

Les signataires de la Charte pilotée par Le Havre Seine Métropole s'engagent particulièrement à coordonner leurs actions et travailler dans le sens d'un intérêt commun pour l'organisation logistique durable du territoire. Cette Charte renforce les liens entre les acteurs en contribuant à l'élaboration

d'actions concrètes, mesurables et permanentes, visant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

De manière générale, les membres signataires s'engagent à :

- Respecter la Charte établie
- S'impliquer activement et coopérer avec d'autres acteurs publics et privés pour faciliter l'aboutissement des actions contenues dans la Charte. Du respect de ce principe dépend l'opérationnalité de la Charte et la production d'effets pour la logistique sur le territoire
- Assurer un suivi et une animation du déroulement de la Charte en participant à l'Instance des partenaires de la logistique urbaine durable qui sera chargée de suivre la mise en œuvre, et aux groupes projets qui seront définis en lien avec les différentes actions
- Respecter dans la mesure du possible le planning de mise en œuvre des actions conjointement défini. Cet engagement consiste notamment en la désignation de référents pertinents pour le suivi de cette démarche.
- Contribuer à l'évaluation des actions engagées, notamment via la mise à disposition de données d'exploitations utiles
- Tendre en parallèle à la réduction de l'impact environnemental lié à leur activité (consommation foncière, émission de gaz à effet de serre, émission de polluants atmosphériques...)

5.3 Présentation du plan d'action coconstruit

Les 10 actions détaillées ci-dessous sont organisées au sein de 3 axes thématiques. Elles sont détaillées en annexe dans des fiches actions complètes, précisant notamment les modalités de mise en œuvre.

Axe 1 : Partage de l'espace public et réglementation

Action 1 : Définir un schéma directeur des aires de livraison

Il s'agit d'aborder la question des aires de livraison et de leur maillage sur le territoire sur le long terme, en s'appuyant sur un diagnostic exhaustif et précis des aires de livraison existantes. Ensuite, la définition des besoins en nouvelles aires de livraison et l'aménagement effectif de ces aires doit intégrer différentes dimensions telles que les prescriptions sur le dimensionnement et la signalisation horizontale

et verticale, l'adaptation des réglementations de leur usage (mutualisation avec le stationnement VP hors des horaires de livraison), et les techniques et modalités de contrôle.

Action 2 : *Mettre en place une réglementation et/ou des aménagements spécifiques sur les secteurs en tension (sites touristiques, commerciaux)*

Les secteurs en tension connaissent des conflits d'usage de l'espace public, notamment entre piétons, trafic automobile et activités de livraison. Cette action vise à recenser les secteurs tendus autres que ceux déjà identifiés dans les travaux d'élaboration de la Charte, à travailler avec les différentes parties prenantes (communes, commerçants, opérateurs de livraisons) pour définir des réglementations et aménagements (horaires spécifiques, limites de gabarit) en fonction des besoins exprimés.

Axe 2 : Transition des organisations logistiques

Action 3 : *Accompagner le développement de la cyclologistique sur le territoire*

Cette action se compose de plusieurs volets, permettant de couvrir différents aspects tels que la planification stratégique (intégration des enjeux cyclo-logistiques au sein du plan stratégique vélo), l'accompagnement des entreprises dans une transition vers un plus large recours à la cyclologistique, le financement (recours au programme Colis Activ) et les expérimentations de solutions innovantes sur l'espace public.

Action 4 : *Favoriser la mutualisation du transport notamment pour les flux venant de la métropole rouennaise*

Alors qu'une part importante des flux de marchandises à destination du territoire proviennent de l'agglomération rouennaise, un travail d'interconnaissance des acteurs et un diagnostic des freins et leviers à la mutualisation pourront permettre d'envisager les perspectives de mutualisation de transport entre les deux agglomérations. En s'appuyant sur un ou des acteurs-ressources parmi les opérateurs logistiques du territoire, une réflexion sera engagée et donnera lieu à une évaluation des flux éligibles à la mutualisation. Ce sont ensuite le mode de mutualisation et l'éventuel recours à un mode de transport alternatif qui seront étudiés en vue de la mise en place du service.

Action 5 : *Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburant alternatif*

Cela consiste à s'appuyer sur des hypothèses d'évolution du parc automobile pour identifier les besoins actuels et futurs en avitaillement en carburants alternatifs (gaz, hydrogène...), pour les VUL comme les

PL, hors-agglomération comme en centre urbain, en coopération avec les énergéticiens. Ainsi, à l'issue de l'étude des besoins, un maillage doit être réalisé, permettant l'accès à toutes les énergies pour tous les véhicules, là où les réseaux de distribution le permettent. Tout en prenant en compte le maillage existant, le développement des stations sera développé sur le territoire, en adaptant les règles d'urbanisme si besoin.

Action 6 : *Préserver/renforcer les équipements permettant la distribution urbaine multimodale*

En se fondant sur un travail de recensement des infrastructures multimodales existantes (ITE, quais fluviaux), cette action s'attachera à identifier les sites à préserver pour expérimenter des expérimentations de logistique urbaine multimodale. Ces expérimentations donneront lieu à une communication auprès des entreprises et éventuellement à une réglementation plus restrictive, appuyée sur une réflexion amont portant sur les interfaces multimodales et les filières les plus à même de conduire un report modal. A ce titre, le recours à un quai à usage partagé sur le port pour la distribution urbaine fluviale pourra être crucial.

Axe 3 : Foncier et immobilier au service d'organisations plus vertueuses

Action 7 : *Développer un maillage foncier et immobilier logistique à l'échelle de l'aire urbaine*

A une échelle plus large que l'agglomération havraise, prenant en compte les territoires membres du Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine et le schéma de cohérence logistique de la Région Normandie, il s'agira d'identifier les zones d'activité pouvant accueillir les plateformes de distribution. Cette identification concernera des emprises suffisamment dimensionnées, à proximité d'axes routiers structurants, d'infrastructures multimodales et raccordés à une puissance électrique suffisante. Cette identification se fera en lien avec Haropa Ports et le schéma de cohérence logistique Normandie. Les sites identifiés seront cartographiés en vue de les intégrer aux documents d'urbanisme.

Action 8 : *Développer les micro-hubs logistiques pour la desserte du cœur urbain*

Cette action a pour but de réduire les distances d'approche au centre-ville en VUL et de favoriser la réalisation du dernier kilomètre par des modes plus légers en créant des micro-hubs au contact du centre urbain. Face à la complexité de la mise en œuvre et de la pérennisation de ces hubs, il s'agira d'étudier quels flux peuvent se prêter à une rupture de charge supplémentaire, de procéder à une qualification et une quantification détaillées des besoins (types de flux, conditionnement, surface et

accessibilité des sites envisagés), ainsi que de localiser des secteurs pertinents et des sites mobilisables, notamment dans le patrimoine public. Enfin, ces sites devront voir leur vocation logistique sanctuarisée dans les documents d'urbanisme.

Action 9 : Développer les points de livraison hors domicile sur les secteurs insuffisamment dotés

Une étude des points de livraisons actuels permettra de mettre en exergue les secteurs insuffisamment dotés, afin de compléter le maillage sur des points de passage stratégiques au sein des territoires sous-dotés (parkings, centres commerciaux, pôles multimodaux, aires de covoiturage). L'accent pourra être mis sur la mutualisation de ces points (consignes multi-opérateurs) et sur leur accessibilité cyclable pour le dépôt et l'enlèvement des colis. Cela pourra ensuite donner lieu à une expérimentation, un pilote des nouvelles consignes, par exemple dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt.

Action 10 : Créer un site dédié aux flux alimentaires de proximité – Marché d'intérêt local

Dans un cadre du projet alimentaire territorial et en l'absence de MIN dans l'agglomération havraise, il s'agit d'étudier l'opportunité de créer un site logistique dédié aux flux alimentaires et pouvant accueillir les acteurs du commerce, de l'industrie et du transport liés. Cela consistera tout d'abord en une identification et une concertation avec toutes les parties prenantes (secteur agro-alimentaire, grossistes, ...), puis en une définition du projet (localisation, besoin immobilier, modèle économique et gouvernance, besoin immobilier, services à assurer sur place). En cohérence avec les précédentes étapes, des opportunités foncières devront être identifiées, puis un AMI sera lancé pour expérimenter le système proposé.

6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

6.1 Calendrier de mise en œuvre

Le plan d'actions intégrés dans cette Charte de logistique urbaine durable est porteur de changements concrets. Sa mise en application devra s'effectuer dans les 10 années suivant la date de signature de la Charte.

Le calendrier de mise en œuvre détaillé pour chaque action porte un caractère prévisionnel : il est susceptible d'être modifié en raison de l'incompatibilité éventuelle avec la mise en œuvre d'une action liée, du fait des impératifs liés aux échéances politiques, ou encore du fait de facteurs exogènes liés à des grands projets de la collectivité.

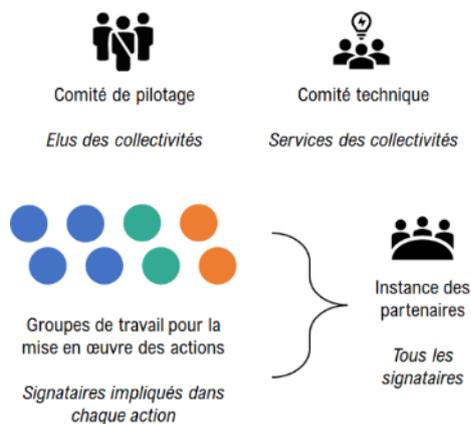
Le maintien d'une cohérence globale dans le processus de concrétisation de la démarche est néanmoins garanti par les composantes pérennes du pilotage et du suivi de la Charte.

6.2 Pilotage et instances de suivi

Plusieurs instances concourent au bon déroulement de la mise en œuvre de la Charte au fil des mois et des années.

En premier lieu, à l'échelle de certaines actions, **des groupes de travail partenariaux** devront être réunis, comme prévu au sein des étapes de réalisation inscrites dans les fiches actions. Ces groupes de travail *ad hoc* seront composés des acteurs pertinents et volontaires, et ne seront pas nécessairement pilotés par la collectivité. En effet, certaines actions sont porteuses d'une logique de prise d'initiative par l'écosystème local de la logistique, dans l'esprit même du programme InTerLUD. La fréquence et les modalités de réunion, ainsi que l'objet de ces groupes de travail à l'échelle des actions seront précisés le moment venu aux partenaires volontaires.

En parallèle, l'ensemble des signataires de la Charte seront réunis à intervalles réguliers de 12 mois au sein d'une instance de suivi plénière appelée **Instance des partenaires de la logistique urbaine durable**. Cette instance sera l'occasion pour Le Havre Seine Métropole et les partenaires impliqués dans la réalisation des différentes actions de la Charte de rendre compte de l'avancée de leurs travaux.



Elle permettra également à l'ensemble de l'écosystème local de partager des informations et des retours d'expérience afin de renforcer la connaissance mutuelle entre acteurs et de favoriser le développement de synergies sur le long terme.

Enfin, le **Comité de Pilotage** (COPIL) déjà constitué de plusieurs élus des collectivités partenaires tout au long de l'élaboration de la Charte perdurera, afin d'assurer un suivi politique et de procéder à des arbitrages le cas échéant.

6.3 Evaluation

Le Havre Seine Métropole est le premier responsable du suivi de la Charte. Un processus d'évaluation sera mis en place en interne pour s'assurer de l'avancement des différentes actions et partager ce bilan de manière périodique à l'ensemble des parties prenantes, au sein de l'Instance des partenaires.

L'évaluation des effets produits par la mise en place des actions (ex : transition des motorisations, utilisation des aires de livraison, extension du parc d'entrepôts...) sera réalisée sur la base des indicateurs identifiés au sein des fiches actions.

Un Comité technique réunissant les services des collectivités pourra être réuni en cas de besoin, pour traiter les éventuels points techniques et juridiques qui seraient soulevés par l'application et l'évolution de la présente Charte, en lien notamment avec d'autres politiques sectorielles.

8 ANNEXES

8.1 Diagnostic détaillé

Un document complet comprenant les résultats produits dans le cadre du travail de diagnostic est annexé à la présente Charte.

8.2 Fiches-actions

Les 10 actions décrites dans la présente Charte font chacune l'objet de fiches-actions détaillées, dans une annexe dédiée.

8.3 Contributeurs à l'élaboration de cette Charte

Le Havre Seine Métropole remercie les partenaires économiques et les acteurs publics ayant participé à la co-construction de ce plan d'action, via leurs apports pour l'état des lieux préalables et leur implication constante au sein des ateliers de concertation :

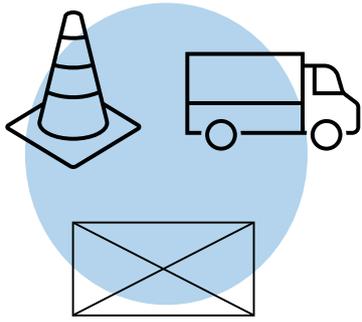
Le Havre Seine Métropole remercie également les partenaires l'ayant accompagnée tout au long du processus d'élaboration de cette Charte, à savoir Logistic Low Carbon, le Cerema et le bureau d'études Interface Transport.



Plan d'action en faveur d'une logistique urbaine durable



Plan d'action en faveur d'une **logistique urbaine durable**



AXE 1

PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET RÉGLEMENTATION

ACTION 1 - Définir un schéma directeur des aires de livraison

ACTION 2 – Mettre en place une réglementation et/ou des aménagements spécifiques sur les secteurs en tension (sites touristiques, commerciaux)

AXE 2

TRANSITION DES ORGANISATIONS LOGISTIQUES

ACTION 3 – Accompagner le développement de la cyclologistique sur le territoire

ACTION 4 – Favoriser la mutualisation du transport notamment pour les flux venant de la métropole rouennaise

ACTION 5 – Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburants alternatifs

ACTION 6 – Préserver / renforcer les équipements permettant la distribution urbaine multimodale

AXE 3

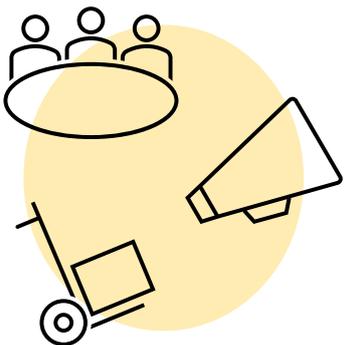
FONCIER ET IMMOBILIER AU SERVICE D'ORGANISATIONS PLUS VERTUEUSES

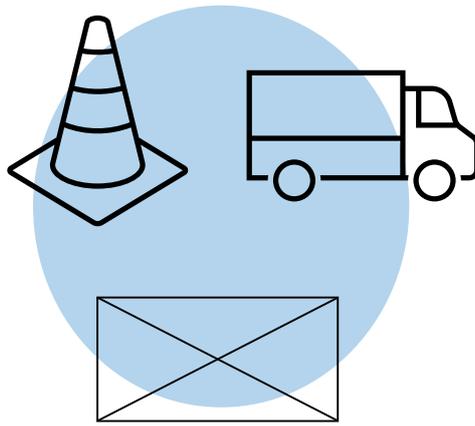
ACTION 7 – Développer un maillage foncier et immobilier logistique à l'échelle de l'aire urbaine

ACTION 8 – Développer les micro-hubs logistiques pour la desserte du cœur urbain

ACTION 9 – Développer les points de livraison hors domicile sur les secteurs insuffisamment dotés

ACTION 10 – Créer un site dédié aux flux alimentaires de proximité – Marché d'intérêt local





AXE 1

Partage de l'espace public et réglementation

ACTION 1 - Définir un schéma directeur des aires de livraison

ACTION 2 – Mettre en place une réglementation et/ou des aménagements spécifiques sur les secteurs en tension (touristique, commercial)

ACTION 1

Elaborer un schéma directeur des aires de livraison

OBJECTIF DE L'ACTION

Les aires de livraison sont en ville les principaux dispositifs facilitant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises au plus près des destinataires des flux (établissements économiques dont commerces, particuliers...).

Dans le cadre du diagnostic mené et de la concertation, les professionnels de la distribution de marchandises ont souligné la présence d'un bon maillage d'aires de livraison en ville. Toutefois, ceux-ci ont également noté leur manque récurrent de disponibilité pour des opérations de livraison ou d'enlèvement (occupation par des particulier ou d'autres véhicules n'effectuant pas d'opération de chargement-déchargement). Ces mésusages constatés interrogent sur la lisibilité de la réglementation et sur les modalités du contrôle mis en œuvre.

De plus de nombreuses aires ne disposent pas des dimensions permettant l'accueil de porteurs, ce qui peut être problématique pour la livraison de certains destinataires (grande distribution) ou produits (boisson, alimentaire, ...) spécifiques. **Ainsi seuls 8% des 61 aires auditées dans le cadre du diagnostic disposaient de dimensions recommandées.** Enfin l'absence régulière d'abaissement de trottoirs et la présence de mobilier urbain peuvent rendre plus difficile le travail des livreurs.

Cette action vise à fluidifier les opérations de livraison, limiter les encombrements sur l'espace public (stationnement en double file, sur le trottoir...) et améliorer les conditions de travail des livreurs en adaptant l'aménagement de certains des aires, en améliorant leur taux de rotation et en adaptant leur maillage sur le territoire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un état des lieux complet du maillage havrais devra tout d'abord être réalisé. Partant de ce diagnostic précis, un maillage cible théorique pourra être défini aux côtés des professionnels du transport et des commerçants, avant sa mise en œuvre sur le terrain par les services techniques de la collectivité. Enfin les moyens de contrôle pourraient également être réétudiés (avec les perspectives offertes par la technologie par exemple : application d'horodatage, vignette, application Delivery Park, etc...)

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ **Pilote** Le Havre Seine Métropole – Voirie, management de centre-ville, ...
- ▶ **Partenaires** : Ville du Havre et communes – arrêtés de circulation, police municipale ; associations de commerçants, opérateurs de transport et grossistes à service complet

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Communes
- ▶ Fédérations de transporteurs
- ▶ Associations de commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Étude : 18 000 € (tranche optionnelle de l'étude en cours)
- ▶ Mobilisation des acteurs impliqués dans la démarche par les services de LHSM
- ▶ Création, modification et suppression d'emplacements (environ 1 000 € pour la création d'une aire de livraison conforme aux standards réglementaires)

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 2

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'aires de livraisons réaménagées et/ou créées
- ▶ Nombre de communes disposant d'aires de livraison
- ▶ Évaluation du respect des usages prescrits (Nombre de véhicules en double file relevés en heures de pointe, ...)

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : Définition du schéma directeur avant mise en œuvre
- ▶ 2025-26 : Aménagement d'aires de livraisons

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Le Havre Seine Métropole

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma des Aires de Livraison de Valence Romans Mobilités
- ▶ Application Delivery Pak sur la Métropole de Lyon
- ▶ Guide du CEREMA (ex CERTU) « Aménagement des aires de livraison », 2009.
- ▶ Outil collaboratif Cartoparty de la CA Quimper Bretagne Occidentale dans le cadre de l'élaboration du PDM simplifié
- ▶ Travaux du GART sur l'évolution du statut des aires de livraison, associant LHSM

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : recensement et audit exhaustif des aires de livraison pour stabilisation du maillage existant (comprenant une analyse de conformité entre l'arrêté et les aires existantes sur le terrain) et mise à jour de la cartographie publiée sur internet (mise à disposition de la donnée sur l'open data de LHSM). Communication sur cet outil auprès des professionnels.
- ▶ **Étape 2** : analyse du besoin théorique d'aires de livraison au regard de la modélisation des mouvements des établissements et des habitants du territoire
- ▶ **Étape 3** : définition des besoins en collaboration avec les acteurs concernés :
 - ▶ Attentes et projets des communes de la métropole (aménagements et réglementations en cours de réflexion ou de déploiement)
 - ▶ Besoins exprimés pour les livreurs par les opérateurs de livraison
 - ▶ Attentes spécifiques des associations de commerçants
- ▶ **Étape 4** : intégration d'éventuelles évolutions réglementaires, portant par exemple sur le droit d'usage des aires par les particuliers en dehors des horaires de livraison, en lien avec les travaux en cours menés par le GART
- ▶ **Étape 5** : élaboration du schéma directeur prescrivant l'aménagement des aires appuyé sur le recueil des besoins, prenant en compte l'existant, décrivant les différentes étapes de réalisation et les possibilités d'évolution du document dans le temps (intégration de nouveaux besoins exprimés par les partenaires, nouvelles doctrines d'aménagement des aires...)
- ▶ **Étape 6** : adaptation du maillage et des caractéristiques des aires de livraison (standardisation de la signalisation, adaptation aux dimensions des poids lourds)
- ▶ **Étape 7** : approfondissement du travail sur le fondement d'une réflexion sur la mise en place de nouveaux moyens de contrôle exploitant des solutions technologiques (vidéoverbalisation, capteurs au sol, application d'arrêt offrant une interface usager et une interface ASVP...)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Moyens de contrôle insuffisants
- ▶ Sollicitation d'un panel non exhaustif d'opérateurs de transport
- ▶ Contraintes des Architectes des Bâtiments de France
- ▶ Volatilité de la demande en aire de livraison (en fonction des changements d'affectation commerciale)

Succès

- ▶ Implication des opérateurs voire directement des livreurs dans l'identification des secteurs à enjeux : vision concrète et localisée des problématiques
- ▶ Implication des élus et intégration des aménagements dans la politique globale de requalification de certains secteurs.
- ▶ Harmonisation des règles d'utilisation des aires de livraison similaires pour l'ensemble des communes (ex : aires permanentes ou périodiques)
- ▶ Sensibilisation et information autour du nouveau dispositif aux usagers.
- ▶ Mise en œuvre de moyens de surveillance adaptés (ASVP et PM) et formation / implication des agents en charge du contrôle

ACTION 2

Mettre en place une réglementation et/ou des aménagements spécifiques sur les secteurs en tension

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ **Pilote** : Le Havre Seine Métropole
- ▶ **Copilotes** : les communes concernées

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Transporteurs et / ou grossistes à service complet
- ▶ Commerçants et / ou associations de commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Recensement des secteurs sous tension
- ▶ Recensement des commerces
- ▶ Etude de scénarios de réglementations : 5 à 10 000 € par secteur
- ▶ Mise en place d'une réglementation spécifique (rédaction d'un arrêté, mise en place de la signalisation adéquate)
- ▶ Travaux

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 1

OBJECTIF DE L'ACTION

Si la réglementation d'accès au centre-ville est aujourd'hui bien assimilée par les opérateurs, certains secteurs du territoire sont soumis à des contraintes spécifiques qui justifient d'une adaptation de cette réglementation et des aménagements existants.

Dans le cadre du diagnostic et de la concertation plusieurs de ces secteurs de tension ont été identifiés. Peuvent ainsi être cités la commune d'Etretat pendant la saison touristique avec une conjonction de l'augmentation des flux de livraison et d'une pression sur l'espace public liée à la présence de nombreux touristes. Un autre secteur de tension identifié est celui de l'axe Joffre Coty à proximité du centre-ville du Havre. Cet axe relativement plus étroit que les autres grandes pénétrantes urbaines concentre un tissu commercial dense et les conflits d'usages entre les différents usagers de l'espaces public (piétons, cyclistes, transport en commun, VP et véhicules de livraison) sont régulier.

L'objectif de cette action est de traduire les difficultés rencontrées sur ces sites en adaptation réglementaires et aménagements pour fluidifier les livraisons et sécuriser les différents usages.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agira de compléter le recensement des secteurs concernés par des problématiques spécifiques, nécessitant des aménagements particuliers.

Un travail commun entre les différentes parties prenantes devra être réalisé (comme des groupes de travail par exemple) afin de déterminer collectivement les scénarios d'amélioration et les étapes de mise en œuvre.

Enfin, la mise en place d'une nouvelle réglementation et / ou les travaux d'aménagement seront réalisés.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ En cas de mise en place d'un point d'accueil des véhicules, un ratio par jour peut être imaginé
- ▶ Enquête de satisfaction des transporteurs / commerçants sur les modalités mises en œuvre

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : état des lieux et concertation avec les acteurs du transport
- ▶ 2025 : définition de scénarios d'évolution de la réglementation
- ▶ 2026 : mise en œuvre de la réglementation et des aménagements le cas échéant

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Secteur Joffre-Coty dans la commune du Havre
- ▶ Aire piétonne du Havre
- ▶ Montivilliers
- ▶ Etretat
- ▶ Autres sites à identifier

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Chartres – Evolution de la réglementation d'accès au centre-ville
- ▶ La Rochelle – Evolution de la réglementation d'accès au centre-ville

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Identification des secteurs de tension dans les centres-villes et communes touristiques nécessitant une intervention de la collectivité pour réguler et mieux desservir ces espaces
- ▶ **Étape 2** : Travail de terrain pour identifier les tensions et dysfonctionnements
- ▶ **Étape 3** : Entretiens auprès d'acteurs clés : principaux opérateurs livrant dans ces espaces, commerçants implantés et communes concernées pour connaître les besoins et les enjeux propres aux secteurs concernés, police municipale, ...
- ▶ **Étape 4** : Définition d'une réglementation (horaire, gabarit, ...) et des aménagements en conséquence (point d'accueil des véhicules par exemple) adaptés aux différents sites concernés, en associant toujours les communes concernées, mais aussi la communauté urbaine et les autres municipalités
- ▶ **Étape 5** : Présentation du cadre réglementaire envisagé aux acteurs économiques

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Difficulté à impliquer toutes les parties prenantes sur le sujet (notamment résistance aux changements face aux habitudes de livraison)
- ▶ Sollicitation d'un panel d'acteurs non exhaustif
- ▶ Démobilisation des acteurs en cas de sollicitations multiples
- ▶ Manque de moyens alloués aux travaux d'aménagement par exemple
- ▶ Manque de lisibilité des réglementations

Succès

- ▶ Mise en place d'un budget pertinent pour la réalisation de l'action
- ▶ Implication des acteurs et force de proposition pour améliorer la situation
- ▶ Impulsion d'une dynamique à l'échelle intercommunale
- ▶ Suivi par toutes les communes des propositions, des évolutions réglementaires et des aménagements réalisés



AXE 2

Transition des organisations logistiques

ACTION 3 – Accompagner le développement de la cyclologistique sur le territoire

ACTION 4 – Favoriser la mutualisation du transport notamment pour les flux venant de la métropole rouennaise

ACTION 5 – Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburant alternatif

ACTION 7 – Préserver / renforcer les équipements permettant la distribution urbaine multimodale



ACTION 3

Accompagner le développement de la cyclologistique sur le territoire

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Boîtes à Vélo et autres structures associatives
- ▶ Groupement d'entreprises (pour initier des démarches mutualisées)
- ▶ Programme ColisActiv'
- ▶ Entreprises de l'écosystème cyclologistique

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Plan stratégique vélo: réunions, investissements dédiés
- ▶ Financement ColisActiv' : x € / an sans contribution de la Communauté urbaine
- ▶ Programme d'accompagnement des entreprises à la transition : 25 k€ de subvention annuelle
- ▶ Aménagement d'aires de livraison en point de dégroupage : 500 à 1000 € par aire de livraison cyclologistique

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIF DE L'ACTION

Silencieuse, peu encombrante, non polluante, la cyclologistique bénéficie en outre d'un accès facilité aux centres-villes : elle n'est généralement pas soumise aux contraintes horaires de livraison sur zone piétonne et ne rencontre pas de difficultés majeures de stationnement et de circulation. Elle ne s'inscrit pas comme concurrente des modes de livraisons classiques motorisés, mais comme complémentaire, et trouve sa pertinence dans les zones où la desserte est particulièrement contrainte.

Son déploiement fait cependant face à certains freins, notamment liés aux difficultés d'implantation d'espaces logistiques en centre-ville, et à des volumes d'affaires variables, en partie dépendants des réglementations sur les accès que la collectivité est susceptible de prendre.

La présente action vise à accompagner le développement de la cyclologistique, en s'attachant à bien cerner les besoins de la filière, que ce soit auprès des logisticiens eux-mêmes, des donneurs d'ordre ou encore des clients finaux. Il s'agira ensuite d'identifier les leviers d'actions pertinents pour la collectivité, pouvant relever : de démarches de planification, d'actions sur la réglementation, d'un soutien financier aux porteurs de projet, de mise à disposition de foncier pour des expérimentations, etc.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Différents volets composent l'action:

- Intégration des enjeux cyclo-logistiques au sein du plan stratégique vélo
- Accompagnement des entreprises à la transition vers la cyclo-logistique
- Financement du développement de la cyclo-logistique par le biais du programme ColisActiv'
- Expérimentations de nouveaux usages sur l'espace public

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'entreprises accompagnées
- ▶ Montant cumulé des subventions octroyées
- ▶ Nombre d'expérimentations lancées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Calendrier à déterminer

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Le Havre et communes de la première couronne

SOURCES INSPIRANTES / ACTIONS EXISTANTES

- ▶ Programme ColisActiv' en place depuis le printemps 2023
- ▶ Recours à la cyclologistique dans des services de la communauté urbaine (services déchets et voiries) et de la ville du Havre (livraison de repas aux écoles)
- ▶ Ruche éphémère à Lyon
- ▶ CMA du Rhône : conseil à la mobilité artisanale dans le cadre de la ZFE-m

VOLETS DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Volet 1 : Intégration des enjeux logistique dans le plan stratégique vélo**
 - Diagnostic de la cyclabilité marchandises et logistique des voies de circulation, en lien avec le projet ColisActiv
 - Organisation d'un atelier spécifique à la cyclo-logistique dans le cadre de l'élaboration / la mise à jour du plan vélo associant les professionnels
 - Planification des aménagements cyclables en faveur de la logistique (PLU-i, PDM, plan de circulation)
 - Mise en œuvre des travaux d'aménagement sur les points durs
- ▶ **Volet 2 : Stratégie des entreprises**
 - Etudier la mise en œuvre de prestations d'expertise et de conseil de la part de l'écosystème vélo et/ou les organismes consultations (ex : La roue libre) pour identifier les points de bascule éventuels en fonction des pratiques et des flux
- ▶ **Volet 3 : Accompagnement financier**
 - Déploiement du programme ColisActiv'
- ▶ **Volet 4 : Evaluer les conditions de mise en œuvre d'une expérimentation d'espaces logistiques de proximité sur l'espace public pour réduire la distance d'approche cyclo-logistique**
 - Identification d'une place de livraison peu utilisée et assez grande (capable d'accueillir des poids lourds jusqu'à 19 tonnes) afin de la banaliser et de la réserver pour les opérations de chargement et déchargement à destination de la cyclo-logistique
 - Réflexion sur la sécurisation du lieu des ruptures de charge vis-à-vis des aléas comme les intempéries ou les vols

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Faible niveau de contrainte sur la circulation motorisée qui limite la plus-value pour la cyclologistique, sur un territoire jugé aujourd'hui facilement circulaire par les chauffeurs-livreurs
- ▶ Masse critique limitée pour assurer la pérennité des entreprises de cyclologistique, qui peinent encore à trouver leur modèle économique

Succès

- ▶ Politique d'aménagement des centres-urbains favorable au développement de la cyclologistique (contraintes sur le trafic motorisé, création / extension de zones piétonnes, ...)
- ▶ Opportunités foncières dans l'urbain compatibles avec des activités cyclologistique

ACTION 4

Favoriser la mutualisation du transport notamment pour les flux venant de la métropole rouennaise

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole
- ▶ Opérateurs logistiques
- ▶ Logistique Seine Normandie
- ▶ Associations d'entreprise
- ▶ CCI

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Opérateurs logistiques

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources humaines pour l'organisation de la démarche
- ▶ Subvention pour l'animation de la démarche : 5 k€
- ▶ Subvention pour le lancement du test (preuve de concept, expérimentation...) : à déterminer

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

- ▶ Action ELU

OBJECTIF DE L'ACTION

Un grand nombre des plateformes de distribution desservant le territoire havrais sont relativement éloignées. On retrouve une part importante de ces acteurs sur la métropole rouennaise depuis laquelle la distance d'approche est d'environ 90 km.

De nombreux véhicules de distribution partent donc des zones logistiques rouennaises pour rejoindre ensuite leurs lieux de livraison sur la communauté urbaine du Havre. Cet éclatement des flux n'est pas optimal alors que la proximité relative des sites d'expédition et des sites de livraison pourrait rendre possible une mutualisation des flux bénéfique du point de vue environnemental pour le territoire et potentiellement économique pour les opérateurs.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise en œuvre d'un projet de mutualisation des flux de distribution à destination de l'agglomération havraise suppose tout d'abord le développement de l'interconnaissance entre les opérateurs intervenant dans le secteur. A cette fin l'intervention d'acteurs rassemblant plusieurs opérateurs logistiques serait intéressante (Logistique Seine Normandie, association d'entreprises sur une zone d'activités)

L'établissement d'un diagnostic partagé sur l'intérêt et les freins à lever pour la mutualisation sera nécessaire afin d'identifier le réel volume de flux mutualisables et sur les modalités potentielles d'un tel service.

La création de ce service de mutualisation pourrait s'appuyer sur l'émergence d'une plateforme et d'un service de distribution intégrant par exemple une dimension cyclo-logistique pour la desserte aval des destinataires dans le tissu urbain dense du Havre.

La mutualisation/massification des flux entre Rouen et Le Havre pourrait redonner un intérêt à l'usage de modes alternatifs à la route (fluvial, ferré) à plus long terme.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Volume de marchandise mutualisé

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : lancement des réflexions
- ▶ Fin 2024 : expérimentation d'un service de livraison mutualisé

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ LHSM

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Solution Auver'trans mise en œuvre à Clermont-Ferrand

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Identification d'un acteur ressource pour animer la démarche et/ou mobiliser les différentes entreprises de distribution sur la région rouennaise
- ▶ **Étape 2** : Engager une réflexion avec les opérateurs logistiques concernés en s'appuyant sur les réseaux d'entreprises comme le cluster Logistique Seine Normandie ou les associations d'entreprises
- ▶ **Étape 3** : Estimer les volumes de marchandises en jeu et étudier l'organisation actuelle des flux (plans de transport) afin d'identifier les marges de manœuvre en matière de mutualisation/massification
- ▶ **Étape 4** : Identifier le mode de mutualisation à privilégier : sous-traitance entre opérateur ou mise en œuvre d'un nouveau service par un tiers
- ▶ **Étape 5** : Réfléchir à l'utilisation de modes alternatifs à la route pour la gestion de flux massifiés : fluvial, ferroviaire, ...

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Difficile mobilisation des acteurs qui ne répondront pas forcément favorablement à la sollicitation d'un autre territoire.
- ▶ Méfiance réciproque entre les opérateurs qui ne souhaiteraient pas confier leurs flux à un concurrent
- ▶ Coût supplémentaire de la mise en œuvre d'un nouveau service de distribution s'appuyant sur un ELU en région havraise.

Succès

- ▶ Identification d'un porteur d'action disposant d'un réseau de contact qualifié
- ▶ Identification de financements complémentaires pour accompagner le projet (fonds européens...)
- ▶ Renforcement des contraintes d'entrée dans le centre-ville de Havre qui poussera les acteurs à se réorganiser



ACTION 5

Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburants alternatifs

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Énergéticiens
- ▶ Réseaux d'entreprises
- ▶ Opérateurs logistiques

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude pour la réalisation du schéma directeur des infrastructures d'avitaillement : 30 k€
- ▶ Recherche foncière au sein du patrimoine de la collectivité ou auprès de partenaires potentiels : Ressources internes
- ▶ Aménagement de sites : investissements privés

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIF DE L'ACTION

Le parc de véhicules de la métropole havraise est relativement plus récent que le reste de la région Normandie et de la France. Il compte ainsi 5% de véhicules utilitaires légers (VUL) Crit'Air E ou 1 (3% en Normandie) et seulement 35% de poids lourds (PL) Crit'Air 3, 4, 5 et non catégorisé (40% en Normandie).

Si le développement de l'électromobilité est une solution de plus en plus intéressante pour les VUL et les petits PL, les motorisations alternatives au diesel pertinentes pour la majorité des PL sont aujourd'hui le GNV et peut être demain l'hydrogène.

Dans un cas comme dans l'autre, l'existence sur le territoire de plusieurs sites d'avitaillement est un préalable à une réelle transition des acteurs car elle permet la sécurisation de l'approvisionnement même en cas de panne de l'une des stations. La Métropole du Havre bénéficie déjà de cette sécurisation minimale de l'approvisionnement avec 3 stations GNV toutes situées sur le Port. S'agissant de la fourniture d'hydrogène en revanche, une seule station est aujourd'hui opérationnelle à Octeville-sur-Mer.

L'objectif de cette action est donc de prolonger le déploiement de solutions d'avitaillement / recharge à toutes les échelles du territoire (de la commune à l'agglomération) afin de compléter l'offre et d'offrir une véritable alternative aux carburants pétroliers.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit d'identifier les besoins actuels et futurs en énergies alternatives sur le territoire par l'analyse des flottes de véhicules et la formulation d'hypothèses sur leur évolution future. Cette analyse doit permettre de quantifier le nombre de stations nécessaires, tant en périphérie de l'agglomération, pour les poids lourds, qu'en zone urbaine pour les VUL (bornes de recharge) ; pour soutenir la demande et de localiser les zones préférentielles d'implantation. La rencontre d'énergéticiens est nécessaire pour présenter les orientations du schéma directeur et les impliquer dans sa mise en œuvre.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de projets de stations d'avitaillement et de bornes de recharge sur le territoire
- ▶ Evolution de la flotte de véhicules professionnels sur le territoire

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Action à engager en 2024

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Le Havre Seine Métropole

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Étude réalisée par la région Centre-Val de Loire pour l'élaboration d'un schéma directeur régional d'avitaillement en énergie verte et décarbonée pour la mobilité
- ▶ Schéma directeur de stations de distribution de GNV – Métropole de Lyon

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Réalisation d'une étude de besoins au sein des entreprises afin d'estimer les types, le nombre et la localisation des points d'avitaillement ; ainsi que les enjeux et leviers financiers liés à cette transition
- ▶ **Étape 2** : Etablissement d'un maillage permettant l'accès à toutes les énergies en combinant les besoins de particuliers et des professionnels (points d'avitaillement mutualisés) là où les réseaux de transport de l'énergie le permettent
 - ▶ Mieux définir les types d'énergie par type d'usage (H2, électrique, gaz, ...)
 - ▶ Localiser les besoins des professionnels au regard notamment de l'implantation des sites de transport et de logistique
 - ▶ Identifier les stations d'avitaillement de carburant conventionnel pouvant évoluer / compléter leur offre les énergies alternatives
 - ▶ Identifier de fonciers notamment publics pour l'accueil de stations nouvelles.
- ▶ **Étape 3** : Adapter si besoin les règles d'urbanisme pour permettre le développement des stations sur les sites identifiés (périphérique pour les PL, centre-ville pour les VUL)
- ▶ **Étape 4** : Aménagement de nouveaux sites d'approvisionnement alternatifs en s'appuyant notamment sur le maillage de stations et bornes de recharge existantes pour les carburants conventionnels ou par le biais par exemple d'appel à projets sur des fonciers publics.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Difficulté à trouver du foncier disponible pour accueillir de nouveaux équipements de recharge / d'avitaillement
- ▶ Absence de projection des entreprises de transport, en raison du manque de maturité des constructeurs sur les motorisations non diesel, de l'instabilité du cours des énergies, ...
- ▶ Pression sur l'évolution des motorisation insuffisante (ZFE-m)
- ▶ Fragilité du modèle économique sur les énergies émergentes (masse critique d'utilisateurs potentiellement insuffisante)

Succès

- ▶ Présence d'acteurs locaux moteurs dans le besoin en énergies alternatives
- ▶ Rôle de la collectivité sur ses propres flottes de véhicules

ACTION 6

Préserver / renforcer les équipements permettant la distribution urbaine multimodale

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Port du Havre / HAROPA
- ▶ SNCF Réseau

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Identification des sites intermodaux :
Agence d'urbanisme
- ▶ Subventions aux projet innovants

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIF DE L'ACTION

Dans un contexte de prédominance de l'usage des véhicules routiers motorisés pour la distribution urbaine, le report modal fait partie des solutions pour la transition environnementale du secteur. Si les usagers des infrastructures multimodales sont aujourd'hui minoritaires, l'évolution du contexte économique et réglementaire du transport de marchandises pourrait demain redonner une pertinence à ces modes alternatifs à la route.

Il s'agit ici d'intervenir pour conforter le transport multimodal existant et à favoriser son développement. La présence du fleuve et du port au contact du centre-ville constituent de ce point de vue de vrais atouts pour le territoire. L'infrastructure ferroviaire est également présente sur le territoire, au sein du port comme à proximité de la gare. Une cour marchandises existe également sur le site de triage de Soquence à proximité du stade Océane.

Certaines actions sont déjà en cours sur le sujet à l'image de l'appel à projet sur le Quai Jean Reinhart qui permettra peut-être d'identifier un usager desservant la ville par le mode fluvial.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le premier objectif de cette action est d'identifier les infrastructures existantes permettant la desserte du territoire en mode multimodal (quais, ITE) et les usages actuels de ces sites. L'enjeu sera d'identifier les équipements à préserver dans la perspective d'un futur usage pour la distribution urbaine.

Des expérimentations, appuyées sur les retours d'expériences de précédents dispositifs, pourront être menées. Enfin, un travail de communication sera mené auprès des entreprises disposant d'interfaces multimodales non utilisées.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Evolution des parts modales de la distribution urbaine sur le territoire
- ▶ Evolution des tonnages de marchandises transportés par voie fluviale ou transbordés sur les quais fluviaux

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024-2025

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ LHSM

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma des Usages des Rives Fluviales piloté par VNF et la Métropole de Lyon
- ▶ Document d'orientation logistique de la Métropole de Lyon : Sanctuarisation des sites intermodaux

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : identification des secteurs stratégiques pour les interfaces fleuve – route et rail – route
- ▶ **Étape 2** : réflexion portant sur la mise en place d'une réglementation restrictive favorisant le report modal
- ▶ **Étape 3** : identification des filières les plus à même de mettre en place un transfert modal vers le rail ou le fluvial (enquêtes flux et plans de transport auprès des opérateurs), accompagnée d'une identification des zones d'achalandage des commerces potentiellement concernés
- ▶ **Étape 4** : expérimentation d'un service de distribution urbaine fluviale, par exemple sur le Quai Jean Reinhart, appuyé sur des opérateurs volontaires et sur une réflexion préalable sur les moyens fluviaux à employer
- ▶ **Étape 5** : résolution des difficultés identifiées dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt de HAROPA : surcoût lié à la manutention par les dockers et absence de base amont pour desservir le territoire
- ▶ **Étape 6** : communication auprès des entreprises disposant d'interfaces rail ou fleuve non utilisées sur les enjeux du transfert modal

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

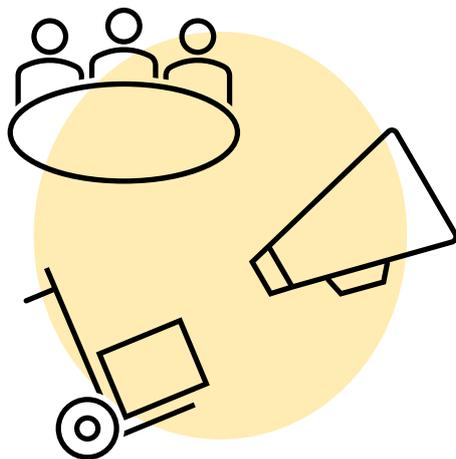
Risques

- ▶ Manques d'opportunités foncières ou d'opérateurs potentiels.
- ▶ Méconnaissance du transport fluvial par les chargeurs.
- ▶ Problème d'acceptabilité des projets par les riverains.
- ▶ Dynamique d'expérimentation non pérennisée.

Succès

- ▶ Accompagnement et implication des politiques locales.
- ▶ Opérateurs disposés à faire des expérimentations de transport fluvial.
- ▶ Dynamique positive auprès des acteurs de la voie d'eau : Port, opérateurs de navigation....





AXE 3

Foncier et immobilier au service d'organisations plus vertueuses

ACTION 7 – Développer un maillage foncier et immobilier logistique à l'échelle de l'aire urbaine

ACTION 8 – Développer des micro-hubs logistiques pour la desserte du cœur urbain

ACTION 9 – Développer les points de livraison hors domicile sur les secteurs insuffisamment dotés

ACTION 10 – Créer un site dédié aux flux alimentaires de proximité / marché d'intérêt local



ACTION 7

Développer un maillage foncier et immobilier logistique à l'échelle de l'aire urbaine (Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine)

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine
- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ Autres EPCI et communes
- ▶ Région Normandie
- ▶ Port du Havre

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude foncière permettant d'identifier des fonciers réservables et adaptés aux activités de distribution
- ▶ Mobilisation de personnels de LHSM pour porter la thématique auprès des autorités élaboratrices des documents d'urbanisme

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 8

OBJECTIF DE L'ACTION

Si la logistique occupe une place très importante sur le territoire, il s'agit d'une logistique internationale, localisée sur le Port et qui a vocation à organiser la circulation des marchandises à l'échelle nationale voire européenne.

A l'inverse le tissu immobilier logistique tourné vers la distribution du territoire est sous-dimensionné par rapport à la taille de l'agglomération et la plupart des sites desservant le territoire sont implantés sur les pôles logistiques rouennais ou caennais. Cette organisation territoriale de la logistique impose de grandes distances d'approche pour les opérateurs et peut générer une multiplication des kilomètres parcourus par des véhicules de plus petite taille (VUL ou porteurs) qui desserviront ensuite les établissements et habitants du territoire.

Le développement de sites logistiques sur le territoire du Pôle métropolitain de l'Estuaire de la Seine permettrait de massifier les flux de marchandises à destination du territoire havrais avant un éclatement local pour les tournées de livraison. Le Parc d'Activités du Mesnil sur la commune de Montivilliers répond en partie à cet enjeu. Il a notamment accueilli le développement d'un nouveau site de Chronopost pour desservir le territoire.

Le rôle du Port du Havre pourrait également être interrogé dans le cadre de cette action pour identifier dans quelle mesure des fonciers au sein du port pourraient également accueillir des sites de distribution locaux et non uniquement des sites internationaux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En s'appuyant sur des travaux existants comme le schéma de cohérence logistique de la région Normandie, Le Havre Seine Métropole mobilisera les EPCI membres du Pôle métropolitain de l'Estuaire de la Seine pour identifier les zones d'activités pouvant accueillir des plateformes de distribution, c'est-à-dire des sites qui ont pour vocation non pas de stocker des marchandises mais d'organiser leur livraison ou leur collecte auprès des établissements et habitants du territoire.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'établissements de distribution accueillis sur le territoire

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Nécessaire harmonisation avec les grandes étapes d'élaboration et de modification des documents d'urbanisme de la communauté urbaine

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ EPCI membres du Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine (Le Havre, Lisieux, Honfleur, Fécamp, Lillebonne)

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Implantation de Chronopost au Parc du Mesnil à Montivilliers

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Identification d'emprises foncières permettant l'accueil de plateformes de distribution, de messagerie, ou de commerce gros, dans un périmètre de 30 minutes autour du Havre : surface suffisante, proximité d'un axe routier suffisamment dimensionné, raccordement à une puissance électrique suffisante (transition énergétique), présence d'infrastructure multimodales, ...
- ▶ **Étape 2** : Travailler avec le Port du Havre à l'identification de foncier qui pourrait être dédié à l'accueil de sites de distribution pour le territoire
- ▶ **Étape 3** : Partage avec les collectivités concernées de l'analyse foncière, et mise en cohérence avec le schéma de cohérence logistique de la Région Normandie. Synthèse des surfaces mobilisables et des échéances de disponibilité par LHSM
- ▶ **Étape 4** : intégration d'éventuels sites identifiés sur le ressort territorial de la communauté urbaine dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLUi) : partage d'une carte des parcelles visées aux services concernés, avec des éléments à communiquer aux parties prenantes (promotion immobilière, chambres consulaires...)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Manque d'opportunités foncières dans les zones pertinentes pour la logistique (proximité des axes de transport structurants, proximité des grands accès au cœur de l'agglomération havraise)
- ▶ Désynchronisation entre les études foncières à mener et les temporalités d'élaboration et de révision des documents d'urbanisme

Succès

- ▶ Appui solide sur le schéma de cohérence logistique de la Région Normandie
- ▶ Adoption d'une vision élargie des surfaces mobilisables, sur l'ensemble des secteurs du territoire, au moins pour la phase de recherche
- ▶ Application d'une grille de critères unique pour harmoniser l'analyse entre toutes les pistes de recherche



ACTION 8

Développer des micro-hubs logistiques pour la desserte des centralités

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Opérateurs de la distribution urbaine décarbonée
- ▶ Port du Havre

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Moyens humains pour mobiliser les opérateurs et identifier les sites adaptés à l'accueil de micro-hub

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 7

ACTION 3

OBJECTIF DE L'ACTION

Dans le contexte de « dépendance » logistique à l'agglomération rouennaise, le parcours des véhicules de livraison est souvent plus long sur le territoire que sur d'autres agglomérations comparables.

La création de micro-hub au contact des centralités doit permettre de massifier le transport en amont de l'agglomération : il s'agit de réduire les distances d'approche des VUL desservant les centralités urbaines en consolidant les flux amont dans des véhicules de plus grand gabarit / PTAC puis en aval des micro-hub d'utiliser à l'inverse des modes plus légers que ceux employés aujourd'hui pour la livraison en ville. En effet l'utilisation de micro-hubs doit permettre de favoriser en aval la livraison du dernier kilomètre avec des modes de transport plus légers (vélo, marche, véhicules électriques), en vue de contribuer à la décongestion et à l'apaisement des centres-villes, et pour réduire la pollution de l'air.

Certains micro-hubs sont déjà en activité sur le territoire comme le site de Toutenvélo ou certains sites du groupe La Poste. L'objectif de l'action est d'accompagner le déploiement de ces sites pour augmenter la part des marchandises transitant par ces chaînes logistiques plus vertueuse. Cette action doit donc également s'accompagner d'un travail auprès des donneurs d'ordre pour encourager le recours à ces services de livraison.

La mise en œuvre et la pérennité de micro-hubs sont complexes car ils constituent généralement pour les professionnels du transport une charge supplémentaire dans leur organisation (temps, coût immobilier, coût de la manutention, ...). Aussi la réussite de cette action peut aussi être liée à la mise en place d'une réglementation ou d'aménagements restreignant la place des véhicules en ville.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action devra permettre d'étudier à la fois le marché à adresser (tous les flux ne se prêtent pas à une rupture de charge supplémentaire) et identifier les secteurs géographiques les plus pertinents. Une recherche de sites par exemple dans le patrimoine public pourra alors être mise en œuvre pour concrétiser un ou plusieurs projets de micro-hub.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de site identifiés pour l'accueil de micro-hubs
- ▶ Nombre de répondants à l'AMI
- ▶ Nombre de micro-hubs sur le territoire
- ▶ Nombre de livraison réalisées à partir de micro-hub

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024-2025

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Principales polarités (centre-ville, ville haute, ...)

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Micro-hubs existants de Toutenvélo ou de La Poste
- ▶ Appels à manifestation de LPA sur des ELU à Lyon

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Pré-identification du marché potentiel sur la base d'échanges avec les transporteurs et les acteurs économiques pertinents (fédérations de commerçants). Il s'agit de qualifier et quantifier le besoin (colis, petites palettes, déchets).
- ▶ **Étape 2** : Définition de critères pour le choix de sites potentiels : localisation, surface, accessibilité, ... Il sera par exemple nécessaire de privilégier des sites faciles d'accès pour des porteurs ou semi-remorques proches du centre-ville, et sanctuarisation de la vocation logistique de ces sites dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi)
- ▶ **Étape 3** : Identification d'un ou plusieurs sites potentiels en fonction des secteurs à desservir (Le Havre Ville Haute, Quartier de l'Eure, Montivilliers) notamment au sein du patrimoine de la collectivité
- ▶ **Étape 4** : Mise en place d'un appel à manifestation d'intérêt pour identifier les acteurs intéressés par le projet

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Difficultés à mobiliser les acteurs sur la création de nouveaux services de distribution urbaine
- ▶ Niveau de contrainte sur l'accessibilité au centre-ville potentiellement insuffisant pour favoriser l'émergence de ces micro-hubs
- ▶ Absence de sites pertinent pour l'accueil de micro-hubs au sein du patrimoine de la collectivité

Succès

- ▶ Mise en place d'un AMI permettant d'identifier de nouveaux acteurs intéressés par le développement de micro-hub sur le territoire
- ▶ Conditions de mise à disposition (loyer, bail de courte durée) favorable à la construction progressive d'un modèle économique
- ▶ Accompagnement financier du programme ColisActiv' pour les acteurs qui utiliseront de la cyclo-logistique



ACTION 9

Développer les points de livraison hors domicile sur les secteurs insuffisamment dotés

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Communes
- ▶ Commerçants et centres commerciaux
- ▶ Gestionnaires de réseaux (et notamment le groupe La Poste)

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude de l'organisation actuelle de la LHD

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIF DE L'ACTION

En comparaison avec la livraison à domicile, la livraison hors domicile (LHD) permet de limiter les kilomètres parcourus pour les livraisons en réduisant le nombre de points à livrer et les risques d'échec de livraison. Pour autant elle présente un risque d'accroissement des déplacements individuels pour la collecte du colis par le destinataire. Du point de vue des destinataires, la livraison hors domicile constitue par ailleurs un service complémentaire très utile.

Si le cœur de l'agglomération semble déjà bien doté en points de livraison et consignes de retrait, et qu'il ne s'agit pas de créer une concurrence avec ce tissu existant, certains secteurs plus ruraux ou péri-urbains ne disposent pas toujours d'un niveau de service suffisant.

L'objectif de cette action est donc d'identifier plus précisément les secteurs de l'agglomération où le développement de points de livraison hors domicile constituerait un service utile répondant à un besoin non satisfait à ce jour pour les habitants.

L'action devra aussi intégrer l'enjeu de développer de tels services sur des sites déjà inscrit dans les flux quotidiens des habitants (pôle d'échanges, centralités de périphérie, ...) afin de limiter la mobilité individuelle dédiée pouvant résulter de la livraison hors-domicile.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit d'étudier l'organisation actuelle des points de livraison afin de compléter le maillage du réseau existant et de rechercher ensuite les localisations stratégiques dans ces espaces de passage, fortement utilisés (parkings, centres-commerciaux, pôles multimodaux, aires de covoiturage...) tout en concertant les opérateurs du territoire pour proposer une vision aboutie du maillage.

Il sera intéressant de favoriser la mutualisation des points de retrait (points multi-opérateurs, ...).

Enfin la prise en compte du réseau de voies cyclables est nécessaire dans les choix d'implantation afin de prendre en compte toutes les mobilités dans le dépôt et surtout la collecte des colis.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de point de LHD créés sur les secteurs identifiés
- ▶ Nombre de colis par points de LHD en moyenne

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024-2025

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Communes les moins dotées en points de LHD / communes périphériques voire rurales

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma Directeur des Points Relais sur le territoire de Valence Romans Mobilités

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : analyse du maillage actuel (recensement des points, de leur nature, de leurs capacités, des limites de gabarit de colis...) afin de proposer des compléments au réseau existant
- ▶ **Étape 2** : recherche de localisations stratégiques dans des espaces de passage fortement fréquentés : parkings, centres commerciaux, pôles multimodaux, parkings-relais ou aires de covoiturages (par exemple, le Rond-Point d'Octeville évoqué en concertation)
- ▶ **Étape 3** : prise en compte du réseau de voies cyclables dans les choix d'implantation des points-relais (dialogue entre les services concernés de la Communauté Urbaine pour analyser conjointement le réseau cyclable et le maillage des points-relais)
- ▶ **Étape 4** : déploiement d'un pilote et des premières consignes du nouveau réseau dans le cadre par exemple d'un Appel à manifestation d'intérêt

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Changement très rapide des implantations, rendant le suivi des implantations chronophage
- ▶ Confrontation des différents opérateurs / gestionnaires de réseaux ayant parfois des logiques concurrentes
- ▶ Possible concurrence faite au dynamisme commercial (en incitant à la pratique du e-commerce)

Succès

- ▶ Proposer un nouveau service dans les communes rurales
- ▶ Apport d'une nouvelle clientèle à certains commerces qui découvre la boutique en réceptionnant / déposant un colis pour le cas des points relais



ACTION 10

Etudier la création d'un site dédié aux flux alimentaires de proximité / Marché d'Intérêt local

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Agriculteurs / producteurs
- ▶ Chambre d'agriculture
- ▶ Grossistes alimentaires locaux
- ▶ Clients de la restauration collective
- ▶ UMIH
- ▶ Conseils départementaux de la Seine Maritime et de l'Eure
- ▶ Communes

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude de faisabilité de la mise en place d'une plateforme logistique des produits locaux : 40-50 k€
- ▶ Moyens humains de suivi de l'étude

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIF DE L'ACTION

Le territoire havrais ne dispose pas de marché d'intérêt national ou de marché de gros dédié pour approvisionner les acteurs de la restauration locale (café et restaurants, restauration collective, ...). La plupart des grossistes alimentaires interviennent donc depuis l'agglomération rouennaise en lien avec le MIN de Rouen.

Dans le cadre de son projet alimentaire territorial, la Métropole ambitionne de développer une économie alimentaire de proximité et notamment d'accompagner les acteurs privés sur le développement d'outils autour de la transformation et de la logistique alimentaire de proximité.

Cette ambition est partagée par les acteurs agricoles du territoire qui souhaiteraient travailler davantage non seulement avec la filière cafés-hôtels-restaurants mais également avec la restauration collective du territoire.

Certains services ont vu le jour ces dernières années basés par exemple sur la mutualisation de transport entre des flux en origine ou destination du MIN de Rouen et des producteurs de l'estuaire de la Seine. Toutefois ces modèles restent fragiles et ne répondent pas à tous les besoins.

Dans un tel contexte, la création d'une offre de type Marché d'intérêt local pourrait être un atout pour accompagner la création de nouvelles exploitations maraichères avec l'existence d'un canal de vente local structuré.

Par ailleurs, ces préoccupations sont à rattacher à la démarche AgriParis Seine qui vise à structurer l'approvisionnement de la restauration collective de l'axe Seine et de la Métropole du Grand Paris en produits alimentaires bio et locaux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste en une étude de l'opportunité et de la faisabilité d'un équipement logistique, commercial et potentiellement industriel dédié aux flux alimentaires locaux. Il sera nécessaire d'identifier les parties prenantes, les besoins non satisfaits, les perspectives de développement et les dimensions opérationnelles du projet (localisation, taille, montage, ...)

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Partie prenantes impliquées dans la concertation
- ▶ Nombre de répondants à l'AMI
- ▶ Réalisation du projet

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Lancement en 2024

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ LHSM
- ▶ Pôle métropolitaine Estuaire de la Seine
- ▶ Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Mauges communauté : Etude de faisabilité d'une plateforme logistique de produits locaux à destination de la restauration collective du territoire
- ▶ Strasbourg : Étude portant sur la mise en œuvre d'une logistique de proximité mutualisée des circuits courts
- ▶ Toulouse : AMI Marché d'Intérêt Local : COOP MIL dans le quartier de Soupetard

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Etude de faisabilité de la mise en place d'une expérimentation intégrant : l'identification et la concertation des acteurs clés, la définition du programme cadre du projet d'expérimentation au regard des attentes exprimées en concertation, de l'ambition et des moyens disponibles : offre de service (transport, stockage, vente, transformation, consolidation des volumes – restauration collective, ...), le besoin immobilier propre à l'expérimentation (surfaces, caractéristiques), la localisation, le modèle économique et la gouvernance de l'expérimentation - contribution possible de la collectivité (ex : foncier ou immobilier, subvention de démarrage), l'articulation avec d'autres démarches sur le territoire ou à proximité
- ▶ **Étape 2** : Mise en place de l'expérimentation
- ▶ **Étape 3** : Evaluation de l'expérimentation
- ▶ **Étape 4** : Etude de faisabilité de l'implantation d'une plateforme dédiée aux CCAP intégrant : l'identification d'une ou plusieurs opportunités foncières ou immobilières sur le territoire, l'identification ou l'accompagnement à la structuration de porteurs de projet privés ou collectifs à même de mettre en œuvre le programme établi et l'identification des sources de financement, du mode d'exploitation et de gouvernance

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Difficultés à mobiliser les producteurs qui ont déjà leur propre système de fonctionnement / livraison
- ▶ Emergence complexe d'un projet commun, fortement dépendant de la dynamique mise en œuvre par les porteurs de projet
- ▶ Difficultés à trouver un lieu d'accueil adapté à proximité du bassin de consommation (tissu urbain du territoire)

Succès

- ▶ Soutien politique et financier à l'émergence du projet
- ▶ Collectif de producteurs mobilisés et présence de porteurs de projet déjà opérationnels sur le territoire (Normandie services frais)
- ▶ Dynamique sur le bassin de la Seine avec la démarche AgriParis Seine
- ▶ Renforcement des obligations d'intégration de produits bio dans les menus de la restauration collective dans le cadre de la loi Egalim
- ▶ Financement européen potentiels (FEADER)