



Charte de logistique urbaine durable

2026



Rédigé par	FPI / CJO	Date	23/12/2025
Validé par	EBA	Version	V2

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
1 EDITO.....	3
2 PREAMBULE	4
3 PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE.....	5
3.1 CARACTERISTIQUES LOGISTIQUES PROPRES AU TERRITOIRE	5
3.2 UNE CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE.....	6
4 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE DES AGGLOMERATIONS MARNE ET GONDOIRE ET VAL D'EUROPE	7
4.1 LE CONTEXTE LOGISTIQUE DU TERRITOIRE	7
4.2 LES ENJEUX LOGISTIQUES DU TERRITOIRE.....	7
5 FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE	10
5.1 UNE DEMARCHE PARTENARIALE	10
5.2 ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES.....	11
5.3 PRESENTATION DU PLAN D'ACTION COCONSTRUIT	12
6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE	17
6.1 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE.....	17
6.2 PILOTAGE ET INSTANCES DE SUIVI	17
6.3 EVALUATION.....	18
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

Le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) a candidaté au programme InTerLUD+ (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+) porté par le Cerema et Logistic Low Carbon qui a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie. **Cette démarche a par la suite été reprise par la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et la Communauté d'Agglomération Val d'Europe Agglomération, ci-après dénommées « les agglomérations ».**

L'objectif de la charte est de définir les orientations stratégiques et politiques des agglomérations en formalisant un plan d'actions en matière de livraison du dernier kilomètre.

Les enjeux d'une charte de logistique urbaine durable pour les agglomérations sont multiples :

Environnementaux :

- Fluidifier la circulation,
- Réduire le bruit,
- Préserver la qualité de l'air,
- Promouvoir la ville des courtes distances.

Sociaux :

- Maintenir un cadre de vie agréable,
- Diminuer les conflits d'usages,
- Créer des espaces publics adaptés,
- S'adapter aux nouveaux rythmes de vie et modes de vie des consommateurs.

Economiques :

- Revitaliser les centralités : centre-ville, quartier,
- Développer l'offre commerciale de proximité et en circuit court,
- Promouvoir l'économie circulaire.

Ces enjeux pour la charte de logistique urbaine durable doivent en partie se traduire dans les différentes politiques des agglomérations telles que le SCoT, les PLU, le PCAET...

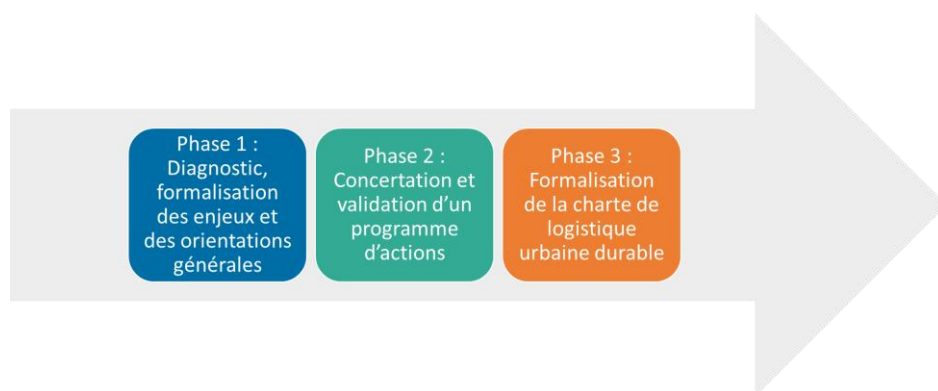
2 PREAMBULE

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 (approvisionnement des ménages, gestion des déchets, BTP, déménagements...) 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**.

En 2025, le SIEMU a décidé de s'engager dans le programme national InTerLUD+, porté notamment par le Cerema et Logistic Low Carbon. Cette démarche, désormais portée par la CA Marne et Gondoire et la CA Val d'Europe Agglomération, leur a permis de traduire en actes leur volonté d'**accompagner le développement d'une logistique urbaine durable** sur le 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 des agglomérations, 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

Le territoire du SIEMU, qui rassemble 31 communes représentant plus de 162 000 habitants, regroupe la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire et la Communauté d'Agglomération Val d'Europe Agglo ainsi que la commune de Favières. Il présente la particularité d'être un territoire aux fonctions très diversifiées avec :

- Des **pôles résidentiels périurbains** : notamment concentrés sur la zone allant de Lagny-sur-Marne à Chalifert, le long des deux bords de Marne, mais également sur les communes de Bussy-Saint-Georges et Collégien ou encore la zone de Bailly-Romainvilliers et Magny-le-Hongre. Ces pôles sont marqués par un besoin logistique de proximité, avec des commerces de centre-ville à desservir et des livraisons de e-commerce à destination des habitants.
- Des **pôles logistiques et industriels** : le territoire accueille d'importantes zones d'activité, notamment le long de l'A4 qui traverse le territoire d'est en ouest, à Bussy-Saint-Georges, Ferrières-en-Brie et dans une moindre mesure Serris, mais également entre l'A104, la D934 et la Marne à Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes. De nombreuses plateformes logistiques ou de distribution y sont implantées – Auchan, Chronopost, DB Schenker, Kuehne et Nagel pour n'en citer que quelques-unes – alimentant le territoire, la région parisienne voire pour certains un périmètre encore plus large.
- Des **pôles de loisirs et de commerce d'envergure nationale ou régionale** comme le Parc de Disneyland et la base de loisirs de Jablines, marqués par le secteur de l'hôtellerie / restauration (CHR) ou encore le centre commercial Val d'Europe, dont les besoins en approvisionnement de marchandises sont centraux.
- Des **zones boisées et agricoles** à l'est et au sud du territoire, notamment de l'autre côté de l'A4, aux besoins logistiques moins marqués et principalement agricoles.

La présence d'**axes routiers majeurs** qui traversent le territoire tels que l'A4 et l'A104 en font un emplacement privilégié pour l'implantation d'entrepôts logistiques, dont la construction a connu une croissance marquée ces 10 dernières années. De plus, la présence d'**équipements de transport fluvial**

(quais à usage partagé) sur la Marne, dont certains disposent de réserves de capacités, constitue une opportunité pour le développement du transport multimodal.

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.

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 les polarités urbaines du territoire (par exemple Val d'Europe, Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne) mais concernent également d'autres secteurs comme les zones logistiques et les équipements multimodaux situés sur le territoire.

4 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE DES AGGLOMERATIONS MARNE ET GONDOIRE ET VAL D'EUROPE

4.1 Le contexte logistique du territoire

Le territoire de la CA Marne et Gondoire est situé au croisement de deux axes routiers structurants, l'A4 et l'A104, le long desquels se concentrent d'importantes zones logistiques. Cependant, si le territoire a accueilli de nombreuses constructions d'entrepôts dans les années récentes, l'arrivée à saturation des axes routiers et les nouveaux projets de zones d'activité tournés vers de l'activité dense limitent les potentiels de développement futurs pour la logistique.

Le territoire de la CA Val d'Europe Agglomération, traversé d'ouest en est par l'A4, accueille d'importantes plateformes logistiques sur les communes situées sur cet axe (Serris, Bailly-Romainvilliers).

Le territoire couvert par la charte est également générateur de flux logistiques de par la présence de pôles commerciaux (Centre Commercial Val d'Europe) et de loisirs (Disneyland Paris, base de loisirs de Jablines) majeurs.

4.2 Les enjeux logistiques du territoire

Sept 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** :

- **Des flux de marchandises concentrés et singuliers.** Les opérations logistiques générées par le territoire sont relativement concentrées sur quelques pôles urbains (les communes de Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Serris représentent à elles seules 40% des opérations) et présentent une répartition singulière avec une part importante liée aux activités de distribution et logistiques.
- **Un territoire de projet, générant des besoins en matière d'approvisionnement de chantier.** Le territoire accueille de nombreux projets d'aménagement en cours ou prévus dans les années à venir, ce qui entraîne des flux de matériaux et de déblais. L'anticipation, l'amélioration de la gestion de ces flux et leur report modal sur des projets en maîtrise d'ouvrage

publique sont des leviers cruciaux pour minimiser les externalités négatives qu'ils peuvent générer.

- **Un développement logistique polarisé.** Le territoire accueille un pôle logistique majeur situé sur les communes de Bussy-Saint-Georges, Collégien et Ferrières-en-Brie. De plus, une dynamique importante de construction d'entrepôts a été observée sur les communes situées en bordure de l'A4 sur les 10 dernières années, qui met en lumière l'importance de prendre en compte la logistique dans les documents de planification au moment de leur révision.
- **Des voies d'eau et équipements multimodaux peu utilisés.** Le territoire dispose d'équipements dédiés au transport fluvial tels que les quais partagés de Lagny-sur-Marne et de Coupvray qui représentent un atout pour le report modal des flux de marchandises. Ils sont néanmoins peu utilisés à ce jour, d'où l'intérêt de les préserver et d'animer un réseau d'acteurs pour favoriser leur utilisation.
- **Un parc de véhicules encore fortement dieselisé.** Sur le territoire, le parc de véhicules utilitaires faiblement émissifs est relativement plus faible que sur d'autres territoires, notamment par rapport à la Métropole du Grand Paris. Concernant le maillage en Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE), il est concentré sur les zones urbaines denses dans les CA Marne et Gondoire et Val d'Europe. Le maillage en stations à énergie alternative (électrique, gaz et hydrogène) est actuellement cours de développement sur le territoire, notamment régi par les objectifs du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) de Seine-et-Marne et du Schéma Directeur des Energies Renouvelables de Marne et Gondoire
- **Une multiplicité de réglementations locales sur la circulation.** Est surtout réglementée sur le territoire la circulation des véhicules de marchandises, en particulier selon le tonnage en acceptant la desserte locale. A noter néanmoins que les seuils de tonnage sont très disparates entre communes, ce qui peut rendre complexe les itinéraires sur le territoire.
- **Un accueil des véhicules sur espace urbain à améliorer.** Le maillage d'aires de livraisons est concentré sur quelques communes (Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges, Serris, Montévrain et Chessy). Le maillage d'aires de livraison est satisfaisant avec toutefois une problématique de conformité du marquage et d'ergonomie pour les livreurs.

La figure proposée ci-après synthétise certaines données et enjeux clés du diagnostic.



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 les agglomérations 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'inscrit en complémentarité par rapport aux autres documents stratégiques portés sur le territoire, notamment le SCoT Marne et Gondoire, le PLUi Val d'Europe et les PCAET des deux agglomérations.

Par ailleurs, cette démarche s'inscrit pleinement dans la mise en œuvre du Volet « Marchandises » du Plan Local des Mobilités (PLM) 2023-2027 de Marne-la-Vallée approuvé en décembre 2023. En effet, celui-ci prévoit la création d'une Gouvernance « mobilité des marchandises » (action G.20.3). Le contenu de cette charte de logistique urbaine durable vient donc, structurer la politique locale en la matière et préciser le plan d'actions du PLM sur cette thématique.

La concertation

L'élaboration partenariale de la charte de logistique urbaine s'est traduite par une phase de concertation, qui s'est tenue de juillet à octobre 2025 sous la forme de 2 ateliers et qui ont réuni plus de 30 participants avec une diversité importante d'acteurs : Organisations professionnelles, logisticiens, transporteurs, universitaires, consulaires, acteurs portuaires, associations, villes et services de la collectivité, acteurs publics.

Un **premier atelier a été organisé le 7 juillet 2025** et visait à partager avec les acteurs les éléments du diagnostic, recueillir les constats et enjeux des participants puis travailler sur l'initiation de pistes d'actions autour des thématiques de l'accueil des fonctions logistiques sur le territoire, de l'anticipation et de la gestion des flux de chantiers du BTP, du développement de la multimodalité, de la place des véhicules de marchandises dans l'espace urbain, des réglementations locales concernant le transport de marchandises, et de l'accompagnement de la transition énergétique. Ce premier atelier a permis de confirmer les constats et enjeux décrits dans le diagnostic.

Au cours du **second atelier organisé le 18 septembre 2025**, les actions à inscrire dans la Charte ont été approfondies et réparties en 6 axes thématiques :

- Accueil des fonctions logistiques sur le territoire
- Anticipation et gestion des flux BTP
- Multimodalité massifiée (fer / fluvial) et diffuse (cyclologistique)
- Véhicules de marchandises dans l'espace urbain
- Réglementations locales
- Transition énergétique

Cet atelier a permis de formaliser les orientations esquissées lors de la première réunion du 7 juillet sous la forme de 8 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 (encourager la densification logistique, favoriser le report modal pour les flux de déchets ou encore aménager des zones de stationnement pour les poids lourds) n'ont pas été retenues par les participants. A l'inverse, une nouvelle action concernant l'intégration des flux de chantier BTP en lien avec les opérations immobilières a émergé pendant l'atelier.

En complément, [un questionnaire en ligne](#) a été transmis aux participants afin d'apporter des précisions sur les actions travaillées lors des ateliers et de proposer des pistes d'actions complémentaires. Ce questionnaire a fait émerger une neuvième action visant à développer des espaces logistiques de proximité pour la desserte du dernier kilomètre.

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 les agglomérations, 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 les agglomérations.

Les signataires de la Charte pilotée par les agglomérations 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 9 actions détaillées ci-dessous sont organisées au sein de 6 axes thématiques. Elles sont détaillées en annexe dans des fiches actions complètes, précisant notamment les modalités de mise en œuvre.

Axe 1 : Accueil des fonctions logistiques sur le territoire

Action 1 : *Identification et obligation de localisation à destination logistique dans les réglementations liées à la planification urbaine (DREAL, PLUi, PDE...)*

L'action consiste à inscrire des dispositions relatives à la logistique dans l'ensemble des documents de planification jugés pertinents, parmi lesquels les PLU / PLUi, SCoT (DAACL), PLM, mais également les règlements de ZAC qui pourront influencer sur les projets d'aménagement à venir.

Axe 2 : Anticipation et gestion des flux BTP

Action 2 : *Dispositif spécifique de stationnement pour les artisans*

Les artisans sont amenés à intervenir sur tout le territoire, en particulier les centres-villes. Dans le cadre de leurs interventions, aux durées variables, la disponibilité ainsi que les modalités de stationnement sont des contraintes fortes pour répondre aux besoins de proximité des chantiers en cas de déchargement de matériel et au caractère potentiellement imprévisible de leurs venues.

En mettant en place un dispositif spécifique de stationnement pour les artisans, le principal objectif est de fluidifier le lien et les opérations entre les artisans et leurs clients en optimisant le temps et le coût que représente le stationnement des artisans.

La mise en place d'un tel dispositif permettra aussi *de facto* de fluidifier le trafic global en centre-ville en limitant le stationnement en double-file et les congestions.

Action 3 : *Prévoir l'intégration des flux chantiers BTP en lien avec les opérations immobilières*

Cette action consiste à organiser de manière anticipée l'intégration des flux liés aux chantiers BTP en lien avec les opérations immobilières, en ciblant spécifiquement les opérations de taille intermédiaire dans le tissu urbain constitué qui semblent être celles ayant les impacts les plus forts sur les espaces publics.

Pour accompagner les entreprises dans cette démarche, l'action prévoit l'élaboration d'un guide méthodologique détaillant les bonnes pratiques, les exigences organisationnelles et les modalités de coordination à respecter.

Axe 3 : Multimodalité massifiée (fer / fluvial) et diffuse (cyclologistique)

Action 4 : *Report modal massifié sur les flux de chantiers*

L'action vise à transférer une part significative des flux de chantier vers le fluvial et le ferroviaire. Elle repose sur une démarche progressive : réaliser un diagnostic des sites et des flux pour identifier les zones et infrastructures à potentiel, sensibiliser et concerter avec les parties prenantes pour promouvoir le recours aux modes durables, mettre en place des expérimentations de transport fluvial avec suivi et évaluation.

Dans le cadre de ses objectifs fixés par l'Acte 2 de la Stratégie régionale fret et logistique, une fois le projet formalisé, la région Ile-de-France est susceptible de pouvoir apporter des financements et accompagnements par le biais de certains de ses dispositifs d'accompagnement (ex : d'accompagnements (ex : dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques).

Action 5 : Développement d'espaces logistiques de proximité pour le dernier kilomètre

Face à l'augmentation des flux de marchandises (notamment en lien avec le développement du e-commerce), la création d'espaces logistiques situés à proximité des centres-villes constitue un levier pour optimiser les livraisons urbaines tout en limitant leur impact environnemental.

L'action devra permettre d'étudier à la fois le marché de tels espaces logistiques (tous les flux ne se prêtent pas à une rupture de charge supplémentaire) et la faisabilité technique et juridique de leur mise en place (localisation adaptée, équilibre financier, montage du projet, portage...).

Dans le cadre de ses objectifs fixés par l'Acte 2 de la Stratégie régionale fret et logistique, une fois le projet formalisé, la région Ile-de-France est susceptible de pouvoir apporter des financements et accompagnements par le biais de certains de ses dispositifs d'accompagnement (ex : d'accompagnements (ex : dispositif de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique, penser l'aménagement logistique du territoire, accompagnement des projets logistiques dans les territoires).

Axe 4 : Véhicules de marchandises dans l'espace urbain

Action 6 : Intégration des principes logistiques dans les fiches de lots des futurs projets urbains

Cette action vise à identifier les bonnes pratiques en matière d'intégration des besoins logistiques dans l'aménagement urbain et à les partager auprès des aménageurs qui pourront les mettre en œuvre lors de la réalisation de projets urbains.

Le produit final de l'action prendra la forme d'un référentiel logistique contenant des guides opérationnels à intégrer dans les fiches de lots, avec des critères à définir ultérieurement.

Action 7 : *Elaboration d'un schéma directeur des aires de livraison (SDAL)*

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 le diagnostic réalisé dans le cadre la mission InTerLUD+.

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 des véhicules particuliers hors des horaires de livraison), et les techniques et modalités de contrôle.

Axe 5 : Règlements locaux

Action 8 : *Stratégie territoriale et concertée sur la réglementation permanente du transport de marchandises*

Cette action consiste à mener à bien une réflexion d'ensemble sur le cadre réglementaire applicable aux livraisons.

Cette réflexion doit nécessairement se fonder sur des données concernant la situation de référence, afin de qualifier les problèmes à résoudre. La suppression et l'élaboration de nouveaux arrêtés municipaux devront être précédées d'une consultation des principaux acteurs directement concernés par les mesures : opérateurs de transports, commerçants et artisans. En outre, il sera important pour les communes de travailler de manière concertée afin d'arbitrer des règles qui forment un tout cohérent, garant de la bonne lisibilité et de leur respect.

Axe 6 : Transition énergétique

Action 9 : *Utilisation de la commande publique et des clauses associées aux marchés publics passés par les collectivités pour inciter à l'utilisation de véhicules de livraison faiblement émissifs*

Les communes comme les intercommunalités sont à l'origine de flux de marchandises. Il s'agit pour elles de sélectionner des domaines d'action dans lesquels les bonnes pratiques logistiques seront mises en place par elles et leurs prestataires. Pour ce faire, elles devront insérer dans leurs marchés publics des clauses d'exemplarité logistique (déclinaison d'un schéma d'achats responsables, décarbonation de la collecte de déchets, transport de matériaux de chantiers de voirie, centralisation des blanchisseries des écoles...).

Les EPCI intégreront de leur côté les clauses qui concernent leurs compétences. Les communes pourront se coordonner pour intégrer des mesures similaires dans les marchés publics ou pour passer des commandes mutualisées.

A noter que certaines communes, comme Bussy-Saint-Georges, ont déjà amorcé la démarche en ayant des clauses environnementales intégrées dans la plupart de leurs marchés. L'enjeu est donc d'harmoniser et étendre ces pratiques à l'ensemble du périmètre des agglomérations.

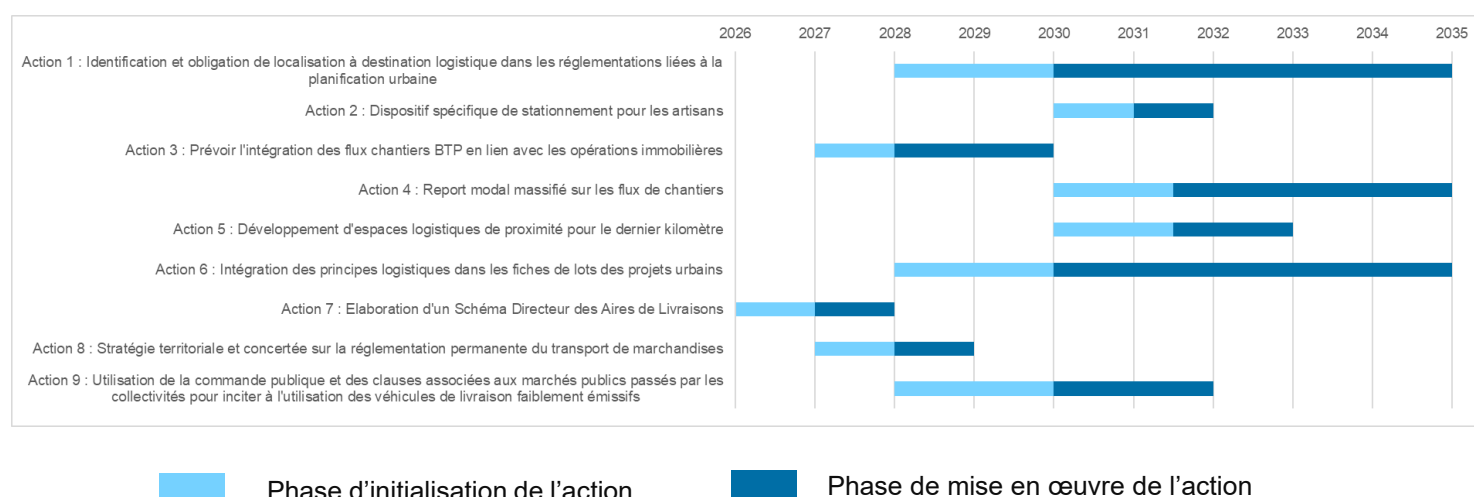
La mise en œuvre de cette action pourra s'appuyer des ressources librement accessibles (étude ADEME, 2025 : Exemplarité en matière de transport de marchandises : les collectivités aussi !).

6 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

6.1 Calendrier de mise en œuvre

Le plan d'actions intégré 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 prévisionnel de mise en œuvre des actions est indiqué ci-dessous :



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.

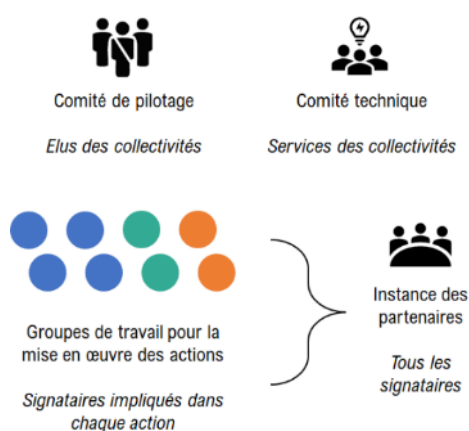
Le maintien d'une cohérence globale dans le processus de concrétisation de la démarche est néanmoins garanti par les composantes pérennes du pilotage et du suivi de la Charte.

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.

De plus, la réussite des actions de la Charte passe notamment par l'implication des parties prenantes, aussi leur mise en œuvre aura vocation à intégrer autant que possible un processus de **concertation** des acteurs concernés afin d'assurer l'adéquation des actions par rapport à leurs besoins et contraintes.



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 les agglomérations 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

Les agglomérations sont les premières responsables 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.

7 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Etablissement / société	Secteur d'activité	Logos

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 9 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

La CA Marne et Gondoire et la CA Val d'Europe Agglomération remercient 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 préalable et leur implication constante au sein des ateliers de concertation :

- 31 communes du périmètre de l'étude (20 communes de Marne et Gondoire, 10 communes de Val d'Europe Agglomération et la commune de Favières)
- Ile-de-France Mobilités
- Région Ile-de-France
- Direction Départementale des Territoires (DDT) de Seine-et-Marne
- Département de Seine-et-Marne
- EPA Marne / EPA France
- Chambre d'Agriculture de la Région Ile-de-France
- Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Seine-et-Marne
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) d'Ile-de-France
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) de Seine-et-Marne
- Confédération des grossistes de France (CGF France)
- Confédération Générale de l'Alimentation en Détail de l'Ile-de-France (CGAD de l'Île-de-France)
- Confédération Générale de l'Alimentation en Détail de Seine-et-Marne (CGAD de Seine-et-Marne).

- Confédération Générale de l'Alimentation en Détail France (CGAD France)
- DHL
- Disney
- Entreprises : Arvato
- Fédération Française du Bâtiment (FFB) Grand-Paris Ile-de-France
- Fédération Française du Bâtiment Ile-de-France Est (FFB IDF Est (77))
- Fédération Nationale des Transports Routiers Ile-de-France (FNTR IDF)
- Groupement des Hôtels & Restaurations de France (GHR France)
- Haropa - Ports de Paris
- Organisation des Transporteurs Routiers Européens – Ile-de-France (OTRE IDF)
- Organisation professionnelle représentative des entreprises artisanales du bâtiment (CAPEB) – Région Ile-de-France et Grande Couronne Île-de-France
- Réseau des Grossistes alimentaires de produits frais et locaux (Vivalya)
- Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)
- Syndicat mixte pour l'enlèvement et le traitement des résidus ménagers (SIETREM)
- Syndicat National des Transports Légers (SNTL France)
- Union des entreprises Transport & Logistique de France (TLF IDF)
- Union Primeurs Laurance
- Voies Navigables de France (VNF)

La CA Marne et Gondoire et la CA Val d'Europe Agglomération remercient également les partenaires les ayant accompagnées tout au long du processus d'élaboration de cette Charte, à savoir Logistic Low Carbon, le Cerema et le bureau d'études Interface Transport.